



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 22 marzo 2019



Rassegna stampa



Prime Pagine

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

Primo Piano

21/03/2019	Ansa	25
Rossi (Assoporti), interesse per il dialogo con la Cina		
21/03/2019	Ansa	26
Rossi, verso bando per opere in porto Ravenna		
21/03/2019	The Medi Telegraph	27
Anche Ravenna cerca spazio sulla Via della Seta		

GIORGIO CAROZZI

Trieste

21/03/2019	Euronews	<i>SERGIO CANTONE</i>	28
22/03/2019	Il Piccolo Pagina 2	<i>Diego D' Amelio</i>	29
22/03/2019	Il Piccolo Pagina 2		30
22/03/2019	Il Piccolo Pagina 40		32
22/03/2019	Il Piccolo Pagina 22		33
21/03/2019	Il Nautilus	<i>Scritto da Redazione</i>	34

Savona, Vado

22/03/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19		35

Genova, Voltri

22/03/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 5	<i>Raoul de Forcade</i>	36
22/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 7		38
22/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		39
21/03/2019	The Medi Telegraph	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	40
22/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 14		41
21/03/2019	FerPress		42
21/03/2019	Il Nautilus	<i>Scritto da Redazione</i>	44

La Spezia

22/03/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 40		46

Ravenna

21/03/2019	Ravenna24Ore.it		47
21/03/2019	RavennaNotizie.it		48
21/03/2019	ravennawebtv.it		49
22/03/2019	SetteSere Qui Pagina 5		50

22/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 45	51
22/03/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 3	52
Piallassa Piomboni, che gatta da pelare per Autorità portuale		

Livorno

22/03/2019	Il Tirreno Pagina 19	53
Marcucci: la Cina non ha ancora tagliato fuori il nostro porto		
22/03/2019	Il Tirreno Pagina 19	54
Raugei: Livorno si unisca per farsi sentire davvero		
22/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 40	55
Stipendi, è guerra fra Livorno e Piombino		
21/03/2019	Messaggero Marittimo	56
Microtunnel: una storia infinita. Pronto nel 2020?		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/03/2019	Ansa	57
Porti: Ancona, attività di demolizione dei silos fino al 20 giugno		
21/03/2019	Ansa	58
Porto Ancona, giù i silos entro 20 giugno		
22/03/2019	Corriere Adriatico Pagina 4	59
Silos, l'8 aprile prima esplosione		
21/03/2019	Messaggero Marittimo	60
Ordinanza per demolizione silos nel porto di Ancona		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/03/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	61
Marina yachting, c'è il progetto		

Napoli

22/03/2019	Il Mattino (ed. Circondario Sud) Pagina 33	62
Fincantieri, la banchina «multiuso»		

Salerno

22/03/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 22	63
Polo dei cantieri nautici incompiuta da 20 milioni		

Bari

22/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 5	65
«Così si rilancia il Mediterraneo ma è tardi per i porti del Sud»		

Brindisi

22/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13	66
Meno invasivo e più eco: l'impianto gnl si farà		
22/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13	68
Albano, rettori e docenti ci mettono la faccia: «Via la plastica»		
22/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13	69
Un collegamento tra Costa Morena e la rete ferroviaria: concluso l'iter		
21/03/2019	Il Nautilus	70
Porto di Brindisi: collegamento da Costa Morena Est alla rete ferroviaria		

Taranto

22/03/2019	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 1	72
Se l' economia morde il freno		
22/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 1	73
VIA DELLA SETA MA PER IL SUD VIA DELLA BEFFA		
22/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 19	74
Per il Sud la via della beffa		
22/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 2	76
A Roma c' è Xi Jinping: Via della seta al centro e spunta il porto di Taranto		
22/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 2	78
«A Pechino interessano le Zes del Sud Trieste in saturazione? E noi ci saremo»		
22/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 3	80
L' alleanza con i turchi di Yilport è la chiave d' ingresso nello Jonio		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

21/03/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 37	82
Via della Seta e porto di Gioia Tauro Il Governo vuole affondare la Calabria		

Olbia Golfo Aranci

22/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 7	83
Tirrenia, maxi multa dal ministero		

Cagliari

22/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 18	84
«Se non arrivano garanzie chiudiamo»		
22/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 18	86
Un presidente tra l' incudine e il martello		
22/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 21	87
«Così raccoglieremo i dati per salvare il Poetto dall' erosione»		
21/03/2019	Primo Magazine	88
La manifestazione di interesse sui silos del Rinascita		

Messina, Milazzo, Tremestieri

22/03/2019	Gazzetta del Sud Pagina 27	89
Banchina XX Luglio, riappalto non prima di un anno		
22/03/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 12	90
Accoglienza nel porto di Milazzo		

Palermo, Termini Imerese

21/03/2019	Ansa	91
Porti: economia del mare opportunità sviluppo per Palermo		
21/03/2019	Borsa Italiana	92
Economia del mare: opportunità per Palermo e la Sicilia		
21/03/2019	Il Nautilus	93
ECONOMIA DEL MARE: OPPORTUNITA' DI SVILUPPO PER PALERMO E LA SICILIA		
22/03/2019	Italia Oggi Pagina 6	96
Palermo, un hub del Mediterraneo		

21/03/2019	Italpress		97
PORTI: IN SICILIA UN SISTEMA DI 22 MILA IMPRESE, 11% DEL PAESE			
22/03/2019	MF	Pagina 1	98
Lo sviluppo dai porti			
22/03/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 16	100
Dalle vie del mare passa il "treno" del futuro			
22/03/2019	Quotidiano di Sicilia	Pagina 4	101
Interpellanza di Lupo (Pd) sulle Zes Turano aggiorna sulle modalità			

Focus

22/03/2019	Corriere della Sera	Pagina 14	<i>Paolo Salom</i>	102
Xi a Roma: la scorta come per i re				
22/03/2019	Corriere della Sera	Pagina 14		103
Ricatto o progresso? Le due direzioni della «Via» cinese				
22/03/2019	Corriere della Sera	Pagina 15	<i>MARZIO BREDI</i>	104
Mattarella: investimenti necessari, purché trasparenti				
22/03/2019	Corriere della Sera	Pagina 15	<i>MARCO GALLUZZO</i>	105
I leader Ue promettono lo scudo per frenare la «penetrazione» E Roma si trova in imbarazzo				
22/03/2019	Il Messaggero	Pagina 1	<i>Franco Cardini</i>	106
Noi e la Cina, differenze e attrazione tra due imperi				
22/03/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 5	<i>Gerardo Pelosi</i>	108
La Cina fa paura, ora la Ue accelera sul golden power				
22/03/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 5	<i>Lina Palmerini</i>	109
I «paletti» del Colle: reciprocità e no al predominio sulle tecnologie				
22/03/2019	La Repubblica	Pagina 10	<i>TOMMASO CIRIACO ALBERTO D' ARGENIO</i>	110
L' allarme della Ue " Cina nostro rivale" E Macron lancia un controvertice				
22/03/2019	La Stampa	Pagina 7	<i>GIANNI VERNETTI</i>	111
Pechino prepara la trappola del debito Così rende più vulnerabili gli altri Paesi				
22/03/2019	Libero	Pagina 10		113
La Cina mette sul piatto sette miliardi				
21/03/2019	Messaggero Marittimo		<i>Massimo Belli</i>	115
Mattarella: tra Italia e Cina un'amicizia su solide fondamenta				
21/03/2019	Port News		<i>di Marco Casale</i>	116
Via della Seta: il grande gioco inizia ora				
22/03/2019	Corriere della Sera	Pagina 17	<i>IVO CAIZZU</i>	118
Brexit, la Ue concede la proroga: May ha tempo fino al 22 maggio				
22/03/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 21	<i>Beda Romano</i>	119
Brexit, la Ue fatica a trovare l' intesa sui tempi del rinvio				

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



La tregua
Inter, il ritorno di Icardi
Ma addio al posto fisso
di **Monica Colombo**
a pagina 46



Domani in edicola
Dolce e Gabbana:
«La moda? Nello stile
vince il tocco umano»
di **Virginia Ricci**
nel settimanale



Governo e potere

GLI ALLEATI E IL SENSO DEL DECLINO

di Massimo Franco

Il Movimento Cinque Stelle di governo è entrato ufficialmente in Purgatorio: nello spazio ambiguo delle maggioranze parlamentari anche numericamente incerte; delle votazioni su ministri salvati dai processi grazie al soccorso di Giorgia Meloni e di Silvio Berlusconi, definito impresentabile ma benvenuto come stampella; e di sondaggi che mostrano come il trionfo del 4 marzo di un anno fa sia un miraggio oggi irripetibile. Le inchieste giudiziarie che a Roma colpiscono anche esponenti del grillismo sono solo il corollario di questo sfaldamento progressivo, e forse più profondo di quanto appaia.

Rivelano il versante di una possibile corruzione, destabilizzante per l'identità manichea del Movimento, basata su un'autopercezione di superiorità anche morale. E acuiscono le contraddizioni, mettendo a confronto l'assoluzione in Senato di Matteo Salvini, alleato leghista ingombrante ma indispensabile, e l'espulsione-lampo del presidente grillino dell'assemblea capitolina, Marcello De Vito, dopo l'arresto. Insomma, due comportamenti agli antipodi nello stesso giorno. Se a questo si aggiunge la difesa d'ufficio del ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ieri nella aula di Palazzo Madama, il quadro purgatorio risulta ancora più chiaro.

continua a pagina 30

Visita in Italia Mattarella: gli investimenti servono



Il presidente della Cina Xi Jinping (65 anni) con la moglie Peng Liyuan (56 anni) all'arrivo a Roma

Lo sbarco di Xi (con scorta da re)

di Paolo Salom

Il presidente cinese Xi Jinping è arrivato ieri sera a Roma, accompagnato dalla moglie Peng Liyuan e una scorta regale. Oggi l'incontro con Sergio Mattarella. «Gli investimenti servono» ha detto il nostro capo dello Stato, alle pagine 14 e 15

Breda e Santevecchi

UN PIANO IMBARAZZA ROMA

Dalla Ue il freno all'«invasione»

di Marco Galluzzo a pagina 15

GIANNELLI

RAPPORTI ITALIA-CINA; CORTESIA E CAUTELA



Il piano folle di Sy «Bimbi come scudi Non sono pentito»

Il Viminale: più controlli sugli autisti dei bus
Cittadinanza al ragazzino eroe: il mio sogno

di Andrea Galli
e Cesare Giuzzi

«Nessun pentimento. Perché l'ho fatto? Per mandare un segnale all'Africa». Cinquantun ragazzi da «usare» come scudo umano per aprirsi il varco verso l'aeroporto. Ousseymou Sy, l'uomo che due giorni fa aveva dirottato un bus, spiega i motivi del suo folle gesto. Intanto il governo annuncia più controlli sugli autisti dei bus. «Se mi daranno la cittadinanza italiana sarò contento. Anzi è il mio sogno» racconta Ramy, il bimbo eroe.

da pagina 2 a pagina 5
Andrei, Lio

LANCIO DI UOVA PER TUTTA LA NOTTE

E i detenuti lo attaccano

di Maurizio Giannattasio

Un lancio incessante di uova e arance contro la porta della cella. Così i detenuti hanno «accolto» Sy.

a pagina 3

IL RACCONTO DELLA BIDECLA

«Il trucco dei telefonini»

di Giampaolo Rossi

«Ho finto di stringere i polsi degli alunni per permettere loro di usare i telefonini. Così ci siamo salvati». È il racconto della bidella, Tiziana Magarini.

a pagina 4

Lo stadio Frongia, accusato di corruzione, si autosospende

Bufera sulla giunta Raggi: un assessore tra gli indagati

Un'altra tegola sul Comune di Roma. L'assessore allo Sport Daniele Frongia è indagato per corruzione nell'ambito dell'inchiesta sul nuovo stadio della Roma. Frongia, che è stato anche vicesindaco di Roma, è coinvolto nell'ambito della parte dell'inchiesta che ha portato in carcere l'ex presidente di Acea Luca Lanzalone e l'imprenditore Luca Parnasi. «Mi autosospendo e consegno le deleghe», ha detto Frongia. I suoi legali hanno gettato acqua sul fuoco: «Entro pochi giorni la Procura chiederà di archiviare tutto».

da pagina 6 a pagina 9
Fiano, Guerzoni,
Sacchettoni, Sarzanini

MODELLA MORTA: LE PRIME ANALISI

Fadil, nessuna traccia di sostanze radioattive

di Giuseppe Guastella e Simona Ravizza



La modella Imane Fadil

Una prima certezza: Imane Fadil non è stata uccisa da sostanze radioattive. Questo dicono le analisi sui tessuti prelevati dal corpo della modella di 34 anni, testimone nel processo Ruby ter e morta all'ospedale Humanitas. Altre risposte potrebbero arrivare domani dall'autopsia.

a pagina 21



IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Sono affascinato dal ragazzino che urla «ti amo... io ti amo», mentre scappa con i compagni dallo scuolabus in fiamme, ma anche seriamente preoccupato per lui. Andiamo con ordine, cominciamo dalla fascinazione. Di quelle parole, catturate dal telefonino di un automobilista, colpisce l'accento di terrore con cui vengono pronunciate, che ne accentua e quasi certifica la sincerità. Non starò a fare la lista dei «ti amo» ingannevoli che ciascuno di noi si ritrova a esclamare nel corso della vita. Né di quelli che si dicono per ingannare sé stessi, forse ancora più numerosi. Questo, considerata l'età del protagonista, ha tutta l'aria di essere il primo, però gridato come se fosse l'ultimo. Chissà se il ragazzino lo ha incubato per mesi, rinviando

Ti amo



di continuo il momento propizio in attesa che gli si caricassero le batterie del coraggio, fino a trovare la forza di riempirle con la paura. Oppure se quell'amore gli si è rivelato all'improvviso, nell'istante in cui lo ha attraversato il fantasma di una morte imminente. Se, nel vedersi e nel vedere l'amata in pericolo, si è sentito invadere da un sentimento nuovo e sconosciuto, e dall'urgenza di gridarlo al mondo.

In ogni caso, rimango preoccupato per lui. C'è sempre in agguato la possibilità che, in mezzo a tutto quel frastuono, la destinataria del suo «Ti amo» non si sia accorta di nulla. O, peggio, che se ne sia accorta e gli abbia risposto: «Ti voglio bene anch'io, ma più come amico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Massoni e mafiosi. A Trapani un'inchiesta decapita un comitato d'affari
Nella rete anche due poliziotti della squadra che cerca **Messina Denaro**



Venerdì 22 marzo 2019 - Anno 11 - n° 80
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Cosa una volta la Sicilia"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 23/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

IL CASO FADIL I risultati degli esami sul corpo

"Zero radioattività" La madre: "Ditemi com'è morta Imane"



Testimone Imane Fadil morta a 34 anni LaPresse

■ Nessuna traccia di contaminazione radioattiva nel corpo di Imane Fadil, la teste del processo Ruby, morta dopo un mese di agonia. La Procura di Milano non esclude però l'avvelenamento da metalli. L'autopsia forse già domani. Intanto la mamma, ascoltata dal pm, dice al Fatto: "Nessuno mi sa dire la verità"

OLIVA A PAG. 10

La cattiveria

Caso Diciotti, Salvini ringrazia i suoi alleati. Su tutti, l'autista dello scuolabus

WWW.SPINOZA.IT

ROMA: FRONGIA SI AUTOSOSPENDE

De Vito pensava a un posto alle Poste oppure a Terna

LILLO E PACELLI A PAG. 2-3



ORA LA RAGGI
MIGLIORI LA VITA
DEI ROMANI

PETER GOMEZ A PAG. 13

M5S, coperta corta
al Senato: rischioso
cacciare le 3 ribelli

ZANCA A PAG. 4

Guerre stellari

» MARCO TRAVAGLIO

Ci sono due modi di affrontare la notizia dell'arresto di Marcello De Vito, presidente M5S dell'Assemblea capitolina, per corruzione. Il primo è quello dei partiti e dei giornali al seguito: evviva, anche i 5Stelle (uno in dieci anni, per la verità) rubano; ma, siccome parlano di onestà mentre gli altri se ne guardano bene, le loro corruzioni sono infinitamente più gravi di quelle degli altri; anzi, se rubano 5Stelle, allora le centinaia di ladri degli altri partiti sono scagionati o autorizzati a rubare: infatti degli scandali del M5S si parla per settimane, mentre di quelli degli altri neppure per un giorno. Il secondo è quello di chi vuole capire ciò che accade e possibilmente trovare antidoti per evitare che si ripeta. E quegli antidoti, quando la disonestà è un fatto individuale, non di sistema o di partito, come emerge dalle accuse a De Vito, sono difficili da trovare. Ma passano necessariamente attraverso meccanismi più severi ed efficaci nella selezione della classe dirigente. Abbiamo spesso massacrato i 5Stelle per la loro selezione a cacciasco. E confermiamo: le auto-candidature votate online, senza una preparazione in apposite scuole di politica e di amministrazione, possono premiare persone di valore come pessimi soggetti. La regola dei due mandati, utile per evitare le incrostazioni di potere e i compromessi per comprarsi la rielezione in *saecula saeculorum*, può diventare addirittura criminogena: chi è privo di scrupoli, se ha poco tempo, lo impiega per arraffare tutto il possibile.

Contro le mele marce insospettabili (se il resto del cestino è sano), non c'è che la repressione: i casi De Vito si scoprono soltanto con più intercettazioni, anche per reati che ora non le prevedono (finanziamento illecito, abuso d'ufficio, falso in bilancio), e con gli agenti infiltrati introdotti dalla Spazzacorrotti che offrono mazzette e testano l'integrità dei pubblici amministratori. Poi, certo, i partiti devono controllare i loro dirigenti, eletti e amministratori. Ma non solo i 5Stelle: tutti. Chi se la ride per De Vito, fingendo di dimenticare i mille supermegamassacrati che ha in casa (e si guarda bene dall'espellere), ricorda come un mantra *le culpa in ingenua* della Raggi e dei 5Stelle con Marra e Lanzalone, dovrebbe spiegare ai cittadini i propri criteri di selezione. Che non sono neppure casuali come quelli pentastellati: sono molto peggio, perché sono scientifici. Come quelli del bar di *Guerre stellari*. Lasciamo perdere il centro-destra, che s'è appena visto condannare il suo ex sindaco di Roma, Gianni Alemanno, a 6 anni, per tacere di tutti gli altri arraffoni del giro Buzzi&Carminati.

SEGUE A PAGINA 24

I TRE GIORNI IN ITALIA

Il cinese Xi si sentirà
a casa: per i cronisti
domande impossibili



Il presidente Xi Jinping, 65 anni Anso

FELTRI E TECCE A PAG. 5

LA BOZZA Per sbloccare i cantieri Lega e M5S vogliono ridurre i controlli sulle imprese

Appalti, ritorno al passato: meno gare e super-ribassi

■ Il testo del decreto prevede che l'azienda responsabile dei lavori possa scegliersi chi vigila sul rispetto degli impegni, come ai tempi di Berlusconi. Ai super commissari affidato il potere di decidere tutto

DI FOGGIA A PAG. 8

GLI INVESTIMENTI SENZA
LAVORO SONO I PIÙ INUTILI

MARCO PONTI A PAG. 13

SALVINI RESTA SOLO



Inchiesta Diciotti,
il giudice archivia
Conte e Di Maio

PROIETTI A PAG. 6

DECRETO DIGNITÀ



Contratti molto
più stabili, però
occupati in calo

ROTUNNO A PAG. 8

BISFENOLO In quelli low cost c'è una sostanza pericolosa

PIZZA, IL CARTONE È VELENOSO

» PATRIZIA DE ROBERTIS

È un cibo naturale, costa poco, è il simbolo del Made in Italy. Ne mangiamo 8 milioni ogni giorno, che facciano 3 miliardi di pizze l'anno di cui 730 milioni arrivano direttamente sulle nostre tavole dentro la scatola da asporto. Un involucro su cui ora si abbatte un'inquietante segnalazione: le belle confezioni di cartone - quelle che mostrano Pulcinella, un



forno alle prese con una pala o una fumante pizza - sarebbero potenzialmente dannose per la salute perché potrebbero contenere il bisfenolo A (Bpa). Si tratta, cioè, di un composto di sintesi utilizzato nella produzione di plastica e additivi, ma che nel corpo umano si trasforma in un interferente endocrino capace di produrre anomalie riproduttive nell'uomo e nella donna.

PAGINA 18



Che c'è di
BELLO

Peterloo in sala,
Orlando solitario,
Usò e Savinio
con De Chirico

DA PAG. 20 A PAG. 23



il Giornale



VENERDÌ 22 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 68 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
GSA 13243971 © Giornale del notariato

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

IL SOLITO VIZIO DELLA SINISTRA CHI DIFENDE IL TERRORISTA

*Da Lerner a Livia Turco passando per «Repubblica» e «Avvenire» i radical chic fanno a gara per negare che Ousseynou Sy fosse un immigrato
Salvini apre: subito la cittadinanza al ragazzo eroe*

■ La sinistra non perde il vizio di non stare dalla parte degli italiani: stavolta a difendere il terrorista che voleva bruciare vivi 51 ragazzini ci sono Gad Lerner, Livia Turco, *Repubblica* e *Avvenire*.

servizi da pagina 2 a pagina 6

CITTADINANZA E NAZIONALITÀ

ITALIANI SIAMO NOI

di Alessandro Sallusti

Non ci stanno, non c'è verso neppure di fronte a una tentata strage di cinquanta ragazzi. Per la sinistra, soprattutto quella salottiera, gli immigrati non possono delinquere e se lo fanno in modo plateale diventano «italiani». Così Ousseynou Sy, l'immigrato che ha tentato di bruciare il bus che gli era stato affidato con dentro il suo carico umano, non è un senegalese con cittadinanza italiana ma un italiano casualmente nato altrove, pensando in questo modo di eludere il problema. Se Sy è un «italiano» il caso è chiuso, va archiviato come banale episodio di cronaca nera, per di più a lieto fine e quindi, come ha sostenuto in tv l'ex ministra del Pd Livia Turco «pure da comprendere». E già tanto che non provino - ma ci siamo vicini - a ribaltare la realtà e sostenere che un italiano, Ousseynou Sy, ha provato ad abbrustolire figli di immigrati (quali erano la maggior parte dei giovani passeggeri).

Sì, è vero: Sy ha ottenuto (purtroppo) la cittadinanza italiana e già questo dovrebbe essere un problema su cui riflettere. Ma manteniamo i distinguo tra «nazionalità» e «cittadinanza» che non sono per nulla sinonimi. La nazionalità infatti definisce l'appartenenza a una comunità per storia, tradizione, religione, cultura e lingua mentre la cittadinanza è la condizione giuridica di una persona alla quale lo Stato riconosce la pienezza dei diritti giuridici e civili attivi e passivi. Tanto è vero che chiunque può avere doppie o anche triple cittadinanze ma una sola nazionalità che il più delle volte coincide con il luogo di nascita o di origine della famiglia e che semmai può cambiare solo con il passare delle generazioni, come è successo agli immigrati italiani in America (...)

segue a pagina 3

NESSUNA TRACCIA NELL'AUTOPSIA



VICENDA TRISTE Imane Fadil, morta per cause naturali

Dite a Travaglio che su Imane non c'è sostanza radioattiva

Bassi e Fazzo a pagina 16

INTERVISTA ALLA VIGILIA DEL FORUM DI VERONA

**L'appello di monsignor Bassetti
«Basta scontri sulla famiglia»**

Filippi a pagina 13

L'ERRORE DELL'ATTENTATORE

Così avrebbe colpito immigrati come lui

di Alessandro Gnocchi

a pagina 2

BLITZ DA MANUALE

Onore ai carabinieri orgoglio del Paese

di Gian Micalessin

a pagina 6

FASCICOLO SU FRONGIA, 5 STELLE IN CADUTA LIBERA

**Il cerchio si stringe sulla Raggi
Indagato pure il suo assessore**

Patricia Tagliaferri

■ Frana il teorema della mela marcia. Nemmeno 24 ore dopo l'arresto di Marcello De Vito arriva l'indagine su un fedelissimo della sindaca Virginia Raggi, primo vicesindaco della giunta capitolina M5s, accusato di corruzione nell'ambito dell'inchiesta sullo stadio di Tor di Valle.

a pagina 11
servizi alle pagine 10-11

GLI ACCORDI CON LA CINA

**Xi arriva a Roma
E Di Maio
fugge negli Usa**

di Paolo Bracalini

a pagina 12

AL SENATO VOTI RISICATI PER LA MAGGIORANZA

**Toninelli salvato dalla sfiducia
Ma la Lega ha disertato l'aula**

Roberto Scafuri

■ Toninelli è salvo. Il riciclato ministro delle Infrastrutture che ieri guardava l'ora inutilmente assorto, con il suo tipico sguardo da koala stupito, ha visto il Senato respingere la mozione di sfiducia di Forza Italia. Ma i numeri della maggioranza ora sono risicati: solo 157.

a pagina 9

servizi alle pagine 8-9

IL RETROSCENA

**Maggioranza
senza numeri
«Ora è finita»**

di Augusto Minzolini

Nella sala dei giornali adiacente all'aula di Palazzo Madama, dove si celebra la mozione di sfiducia contro il ministro Toninelli, Gianluigi Paragone, un passato leghista approdato nei 5stelle, si lascia andare ad una confessione che colpisce: «Fuori dal taccuino ti dico che questa cosa qui è già finita». Troppo ghiotta questa sentenza emessa da un personaggio che è considerato uno dei cerimonieri della maggioranza gialloverde, per non intingere l'inchiostro. «Questa cosa qui», è l'alleanza tra leghisti e grillini e l'affermazione apocalittica di Paragone potrebbe essere tranquillamente (...)

segue a pagina 8

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

SUSTENIUM

Biontuno 3

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABBOZZO), IL 2020 COME IL 2019, IL 2020 COME IL 2019, IL 2020 COME IL 2019.

LA «SCHADENFREUDE» NELLA VITA DI TUTTI I GIORNI Perché «godiamo» dei guai altrui

di Massimiliano Parente

In terza media avevo un insegnante di italiano che mi sconsigliò le materie umanistiche, perché ero troppo contorto nei temi. Io le dissi che un giorno sarei diventato un importante scrittore, e ho sempre aspettato quel giorno in cui gliel'avrei dimostrato, sbattendole sotto il muso tutte le mie opere. Purtroppo, essendo già una vecchia megera all'epoca, nel frattempo è morta. Non che mi dispiaccia che sia morta, mi dispiace non averla potuta far pentire (...)

segue a pagina 28

RVOLUZIONE IN ARRIVO

**Il pallone
del futuro
spacca già
mezza Europa**

Lorenzo Amuso

a pagina 32

**Anche il tuo sogno
saprà trasformare
in realtà.**

Parola di Roberto Carino

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

immobildream

Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

VENERDÌ 22 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 69 | **QN** Anno 20 - Numero 80 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



BRESCIA, LA PROCURA CHIUDE LE INDAGINI

«Uccisa dall'ex» Ma il corpo non c'è

RASPA ■ A pagina 15

Souad Alloumi
aveva 29 anni

MENO SOPPRESSIONI
In Lombardia
più puntuali
i treni
dei pendolari

ANASTASIO ■ A pagina 14



MILANO DOPO L'INCUBO

LO SGOMENTO
E LA SICUREZZA

di SANDRO NERI

PRIMA di tutto un dato di cronaca: la tentata strage di ragazzini alle porte di Milano non ha sullo sfondo la disperazione di una banlieue europea e neanche l'ordinario degrado di certe periferie delle nostre grandi città. Ousseynou Sy, 46 anni, origini senegalesi e cittadinanza italiana, ha premeditato e organizzato il suo progetto terroristico a Crema, nella tranquilla provincia italiana.

■ A pagina 5

IL FEMMINICIDIO

RESTA ORFANA
PURE LA PIETÀ

di GIANLUIGI SCHIAVON

TRADIRE la fiducia di una donna è soprattutto un atto di viltà. Uccidere la madre dei tuoi figli è un crimine che non merita perdono, perché tradisce ogni forma di civiltà. Negare agli orfani di quella donna risarcimento e, attraverso quello, solidarietà, è un fatto per il quale è difficile trovare parole adatte. Tranne una, ancora una volta: tradimento.

■ A pagina 8

«E adesso fateci cittadini italiani»

La richiesta dei ragazzini-eroi del bus dato alle fiamme

Servizi e commento di CANÈ
■ Alle pagine 2, 3 e 5

LA BEFFA DI STATO

GUARDATE QUESTI BAMBINI: LA MADRE È STATA TRUCIDATA
HANNO AVUTO UN RISARCIMENTO, ORA DEVONO RESTITUIRLO

MASSARO e RUFINI ■ Alle pagine 6 e 7



RdC

Psicoterapia per i genitori-ultras

Firenze, rissa alla partita dei figli: il giudice li condanna alla riabilitazione

BROGIONI ■ A pagina 10

LEGA SCONFESSATA



Forum Famiglia
Conte nega
il patrocinio

FARRUGGIA ■ A pagina 7

FRONGIA SI DIMETTE

Sotto inchiesta
il braccio destro
della Raggi

POLIDORI ■ A pagina 6

VIA DELLA SETA

Roma blindata
accoglie Xi
a caccia di affari

Servizio ■ A pagina 19



LA SCOPERTA A LONDRA



I disegni nascosti
da Van Gogh
sotto il pavimento

CINI ■ A pagina 27

BARBARA BOUCHET



«Io un'icona sexy?
Fortuna, avrei fatto
la parrucchiera»

BOGANI ■ A pagina 26





La guerra Nato ha 20 anni

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



Domani su Alias

JORDAN PEELE Dopo «Scappa - Get Out» momento di catarsi afroamericana esce il 4 aprile l'horror «Noi», un discorso di classe, genocidio e xenofobia



L'ultima

ISOLA RIBELLE Da due anni al-Warraq sul Nilo sfida al-Sisi: la repressione non frena la lotta alla gentrificazione
Pino Dragoni pagina 16

CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENERDÌ 22 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 69

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

APPRENDISTI STREGONI DEL RAZZISMO

NORMA RANGERI

Si respira un brutto clima, e adesso, dopo il folle, criminale gesto del cittadino italiano di origine senegalese, sarà più difficile placare l'onda nera del razzismo alimentata dalla Lega. «Senegalese emulo di Erode», «Terrorismo buonista», «Una vendetta per i migranti» è l'armamentario dei giornali della destra il giorno dopo la sventata strage di bambini, è il linguaggio pronto all'uso per incendiare le micce dell'odio razziale. In Italia abbiamo autobus che bruciano pieni di ragazzini, e autobus dove quotidianamente i passeggeri di pelle scura sono a rischio, come ovunque nel Belpaese. Naturalmente a dare man forte a Salvini c'è la straordinaria ammirazione di cui gode il ministro degli interni, uno che non si fa processare rivendicando il reato, l'apprendista stregone che spola in televisione, dove se lo contendono come una star, una gallina dalle uova d'oro che sanno di marcio. Vuole togliere la cittadinanza all'attentatore Ousseynou Sy, dovrà invece darla al ragazzino egiziano, Ramy Shehata, il tredicenne che ha nascosto il cellulare e ha chiamato i soccorsi, un adolescente, senza la cittadinanza, nato in Italia da genitori che vivono nel nostro paese dal 2001. Immediatamente la coppia Di Maio-Salvini gliela regala nella grande fiera dell'ipocrisia. Proprio per svelare la grande finzione, la nave italiana Mare Jonio, con il salvataggio dei naufraghi, mostra a tutti come stanno le cose: ai migranti non si lascia scelta, o affogare o finire nei lager libici. Persino nel Pd, adesso, si svegliano le anime belle che impugnano la bandiera dei diritti umani, comunicando la politica verso la Libia dell'ex ministro Minniti. Per contrastare l'onda nera in campo c'è un'opinione pubblica forte che risponde con le manifestazioni antirazziste di Milano, con i 50mila che ieri hanno sfilato a Padova con don Ciotti contro le mafie e contro la caccia all'immigrato. Battere la carta del razzismo, in Italia e in Europa, non è facile perché è la peggiore del mazzo fascistoide. Quel che può succedere è sotto gli occhi di tutti, compreso il cerino pronto a dar fuoco alla benzina.

A PADOVA IN 50 MILA CON LIBERA CONTRO LA MAFIA E L'ODIO RAZZIALE

Ciotti: «Io sto con chi salva i migranti»

La lotta alla mafia si è spostata a Nord-est, nel ventre dei centri produttivi, nel cuore della nuova criminalità, dove la mafia non fa rumore e non grida, ma inquina, corrompe, manipola. La marcia per Legalità, organizzata da Libera in contemporanea con gli altri eventi che han-

no animato la Giornata della memoria in altre città, si è infatti svolta non a caso a Padova, dove in 50 mila, tra i quali moltissimi giovani, hanno marciato da Piazzale Boschetti fino a Prato della Valle, dove sono risuonati i nomi delle decine di vittime innocenti delle mafie che attendo-

no ancora giustizia. Al corteo, guidato da don Luigi Ciotti, erano presenti sindacati, universitari e associazioni politiche e culturali arrivati di buon mattino da anche dal centro e sud Italia. Durissimo l'intervento conclusivo del fondatore e presidente di Libera, che ha legato la

lotta alla mafia (il Triveneto è definito ormai la «nuova terra dei fuochi») a quella contro l'odio e il razzismo: «Io sto con le ong che salvano i migranti, io sto con 'Mediterranea', ha scandito dal palco tra gli applausi della piazza.

POZZATO, BOSCHETTI PAGINE 2,3



foto LaPresse



Il ragazzino-eroe che salva i compagni dal folle criminale del bus di Crema non salva il governo dall'ipocrisia. Di Maio e Salvini ora fanno a gara per concedergli la cittadinanza italiana, ma il clima di odio alimentato dalla Lega contro i migranti non si spegne con una medaglia pagina 7

CAMPIDOGLIO, ALTRA TEGOLA Indagato Frongia, e ora Raggi balla davvero



Ex vicesindaco, ora assessore allo sport e capofila della linea Si Stadio, Daniele Frongia è indagato. Il fedelissimo della sindacata avrebbe accettato i favori dell'imprenditore Parmasi. Si dimette ma si autodifende: «Finirà in un'archiviazione». Dopo l'arresto - e l'espulsione - di De Vito, stavolta il M5s si riscopre garantista **GIULIANO SANTORO A PAGINA 5**

«Mare Jonio» Non si sequestra l'ostinazione alla libertà

SANDRO MEZZADRA

Liberté, liberté! È in fondo in questo coro, ritmato da quarantanove profughi e migranti al momento di sbarcare a Lampedusa martedì scorso, che si può cogliere il significato più profondo di quel che è avvenuto in questi giorni attorno alla «Mare Jonio».

— segue a pagina 15 —

All'interno

Toninelli Sfiducia respinta ma senza maggioranza

ANDREA COLOMBO

PAGINA 4

Bannon Rai a lezione dal guru della nuova destra globale

GUIDO CALDIRON

PAGINA 6

Olanda Terremoto elettorale Populisti primo partito

ALESSANDRO PIROVANO

PAGINA 8

biani





€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 10
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2001, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 22 Marzo 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO", EURO 1,20

Il sequel Bisio "ritorna"
Presidente: film anti-cattivistico, dico basta all'odio
Cosulich a pag. 16



La kermesse a Napoli
Universiadi, il liceo dei volontari: pronti a dare una mano
Agata a pag. 27



La mostra al Pan
Ali, dal pugilato alle battaglie civili la leggenda in cento scatti
Chianelli a pag. 17



Il ciclone Roma travolge M5S

►Dopo l'arresto di De Vito, indagato per corruzione l'assessore fedelissimo della Raggi Allarme di Di Maio, sindaca in bilico. La giunta rischia di sfaldarsi sul progetto stadio

Il commento

Le sentenze preventive del ministro

Massimo Adinolfi

Arresto, accuse e contesti: cosa volete di più? De Vito è fuori dal Movimento Cinque Stelle. Il Capo politico lo ha espulso così, su due piedi: se ne è assunto la responsabilità. E il Ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, ha immediatamente convenuto: troppo pesanti le accuse, troppo gravi i contesti.

Normalmente, di fronte a fatti rilevanti di corruzione, come quelli piovuti sulla testa del presidente dell'assemblea capitolina, una forza politica si cautela con la sospensione (o con l'autosospensione, se la persona coinvolta ha la sensibilità di farsi da parte da solo, per non danneggiare l'organizzazione di cui fa parte), in attesa di sentenza. Ma al Cinque Stelle le sentenze non servono, bastano le accuse (e i contesti, si capisce), per giubilare De Vito.

In questo, sono coerenti con la cultura sostanzialista espressa sin qui: non hanno mai atteso le parole di un tribunale, si sono sempre fatti bastare quelle della pubblica accusa. Lì c'è la sostanza. Se poi c'è un arresto convalidato da un gip, allora cosa si deve aspettare ancora?

Continua a pag. 39

Il caso Dimesso, mercoledì rientra a Napoli



Fabian Ruiz con uno dei suoi procuratori

Spavento Ruiz: influenza suina il Napoli allerta tutta la squadra

Fabian Ruiz è tornato a Siviglia, dimesso ieri dall'ospedale di Madrid dove era stato ricoverato per influenza suina. Le sue condizioni sono in miglioramento, il calciatore rientrerà a

Napoli mercoledì prossimo. Intanto scattano i controlli sul resto della squadra e del team azzurro, ma non c'è un allarme specifico.

Mautone e Taormina a pag. 17

Allegri, Canettieri, Conti ed Errante alle pagg. 2, 3 e 5

Via il logo del governo

Forum Famiglia, no di Conte alla Lega «Non compromettere le unioni civili»

Alla fine, a chiudere una querelle che si trascina da settimane, è un post su Facebook del premier, Giuseppe Conte: niente logo della presidenza del Consiglio al congresso della famiglia che si terrà a Verona dal 29 al 31 marzo. Una presa di

distanza, accompagnata anche da una difesa delle unioni civili. Una decisione che pone fine a uno scontro tutto interno ai due partiti di maggioranza che, a tratti, ha avuto anche accenti surreali

Acquaviti a pag. 12

Clinica delle truffe rimborsi dall'Asl per i pazienti morti

Santa Maria Capua Vetere, spacciati per vivi malati già deceduti: fondi per 90mila euro

Mary Liguori

Prolungavano «sulle carte» la vita dei degenti per aumentare l'importo dei rimborsi da chiedere all'Asl. È commissariato da ieri, per questa ragione, l'Fispsce Nicola Falde, clinica per malati terminali di Santa Maria Capua Vetere. Tra il 2014 e il 2015 avrebbe ottenuto rimborsi da fondi pubblici per prestazioni mai erogate. Gli amministratori, secondo la Procura, hanno fatto

risultare ancora ricoverati pazienti morti o trasferiti in altre strutture addebitando i costi delle cure palliative, circa 250 euro al giorno, all'Asl di Caserta. A novembre era scattato il sequestro: per recuperare le somme illecitamente ottenute, il gip ha ordinato il blocco di conti correnti e beni per 90mila euro. Adesso gli amministratori, marito e moglie, rischiano il processo per truffa aggravata ai danni dello Stato e falso.

A pag. 13

Il rogo del bus

La promessa all'eroe 13enne «Sarai subito italiano»

Ramy ha sfidato la follia dell'autista dello scuolabus di Milano. E dopo essere stato acclamato, con il compagno di classe Adam come «l'eroe bambino» per aver dato l'allarme, confida: «Da grande vorrei fare il carabinieri». Un desiderio che forse verrà esaudito. Di Maio e Salvini: «Gli daremo la cittadinanza». Ramy infatti non è italiano. È nato tredici anni fa in Italia, ma per lo Stato è uno straniero. Egiziano come i genitori.

Gentili a pag. 11
Capone, Di Giacomo e Guasco alle pagg. 10 e 11

La visita a Roma

Niente battute e vietato il 4 cerimoniale rigido per Xi

Francesco Pacifico

Mai servire carne bovina a cena. Perché i buoi vanno rispettati, visto che trainano l'aratro nelle campagne. Nessun dono va scartato o deve avere inciso il numero 4 (che porta male). E soprattutto mai fare battute vista la suscettibilità degli ospiti. Soprattutto se si chiama Xi Jinping, il leader cinese da ieri a Roma per incontrare Conte e Mattarella. Concordato, allora, con l'ambasciata cinese ogni aspetto della visita di Jinping e signora, che nella capitale italiana si sono fatti accompagnare da ben 500 persone.

A pag. 8 con Conti

Sconti e mercato

Per aiutare i libri non serve una nuova legge

Serena Sileoni

Quando qualcosa va storto, siamo abituati a sentirsi dire che serve un intervento legislativo per raddrizzarlo. La nuova frontiera dell'interventismo è dire invece che serve una legge anche quando le cose non vanno male.

L'ultimo rapporto sullo stato dell'editoria dell'Associazione italiana editori (anno 2018) conferma l'uscita del settore da un lungo periodo di recessione.

Continua a pag. 39

dimagrire *si può*

DETOX

CINQUE • CINQUE • CINQUE

5 • GIORNI • ORE • FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI
800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli dimagrireipuoi.it

L'ira del Chelsea

Se i petrolieri non capiscono il «Sarri-ball»

Marilicia Salvia

La bellezza, si sa, è rivoluzionaria, ma la rivoluzione ha bisogno di tempo: lo sappiamo bene a Napoli, dove l'entusiasmo, inaspettata rivoluzione della bellezza, si è dovuta arrendere a quota 91 punti. Non lo sanno invece a Londra, o semplicemente non se ne fregano granché, abituati come sono ad andare al sodo, e ad andarci in fretta.

Continua a pag. 38
Taormina a pag. 19



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141 - N° 80
ITALIA
Sped. in A.P. 0835/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 22 Marzo 2019 • S. Lea

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ilmessaggero.it

Rivelazioni
Nicola Piovani
in corsa per il David
«Sedotto da Muccino
e dagli amori difficili»
Orlando a pag. 24



Il film
Claudio Bisio
diventa premier
ma che spettacolo
questa politica
Satta a pag. 27



Tensione Roma
Dzeko-El Shaarawy
strascichi pesanti
dopo la lite: Stephan
non vuole rinnovare
Trani nello Sport



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

Manuale per l'uso
Noi e la Cina,
differenze
e attrazione
tra due imperi

Franco Cardini

Siamo davvero a una svolta storica di portata epocale? Da circa due millenni in diversi idiomi, a cominciare naturalmente dal latino, siamo abituati a pronunciare la parola che in italiano suona "impero" con il significato - che può assumere valori semantici ora positivi, ora negativi - di potere esteso su genti e culture di differente origine e qualità e volto a farle vivere in armonia, sottoponendole a una sola legge generale ma con attenzione a salvaguardarne quanto più possibile autonomia e caratteristiche identitarie.

Ciò differenzia l'idea di impero dal concetto di Stato assoluto e centralizzato. In esso primeggia un linguaggio egemonico, che si estende e si modifica sino a diventare patrimonio comune (è la *koine* dialettale dell'impero alexandrino, consapevole erede del quale è quello romano), mentre i cittadini di tutte le potenze che se ne riconoscono subalterne partecipano ad esso mantenendo peraltro il proprio.

Modello precupio di questa compagine etico-politico-militare, che negli antichi imperi è altresì religiosa, è l'impero romano con le tre formazioni interstatali e multietniche che a differente titolo si sono riconosciute come sue legittime eredi. L'impero d'Oriente, poi "bizantino", che ne è obiettivamente la prosecuzione fino al 1425.

Continua a pag. 22

Assessore indagato, Raggi trema

►Dopo l'arresto di De Vito, anche il fedelissimo Frongia sotto inchiesta per corruzione: si dimette
Allarme Di Maio, sindaca in bilico: poi tutto rientra. Giunta pronta a mollare il progetto stadio

Macron accoglierà il presidente cinese a Parigi con Merkel e Juncker



L'arrivo a Fiumicino del presidente cinese Xi Jinping con la moglie Peng Liyuan (foto ANSA)

Xi a Roma, contromossa della Ue

Oggi il vertice con l'Italia. Mattarella: gli investimenti servono

dal nostro inviato
Marco Conti

BRUXELLES

Mentre il presidente cinese Xi Jinping ieri sera atterrava a Roma, arriva la contromossa Ue. A pag. 8
Evangelisti a pag. 9



Soprano e ambasciatrice Oms
La first lady che ha portato
il glamour a Pechino

Cocco a pag. 8

ROMA Un altro colpo per la sindaca di Roma Virginia Raggi. Dopo l'arresto del presidente del Consiglio comunale Marcello De Vito, ieri si è appreso che l'assessore allo Sport Daniele Frongia, fedelissimo della Raggi, è indagato dalla Procura per corruzione: sempre nell'ambito del filone dell'inchiesta sullo stadio della Roma. Frongia si è dimesso, la sindaca per alcune ore è stata sul punto di lasciare.

Allegri, Canettieri
Errante e Menicucci
da pag. 2 a pag. 5

Doppia sfiducia
Toninelli si salva
maggioranza
in bilico al Senato

Mario Ajello

Il ministro Toninelli si salva dalle mozioni di sfiducia ma senza maggioranza al Senato: giallo-verdi sotto quota 161. A pag. 7

Rogo dello scuolabus: l'autista tentò la strage anche 2 giorni prima

►Gli studenti: «Era stato bloccato da un prof»
Ma lui nega: «Volevo soltanto tornare in Africa»

dal nostro inviato
Claudia Guasco

CREMA

L'autista che ha dato fuoco allo scuolabus a San Donato Milanese, Ousseynou Sy, secondo gli studenti avrebbe tentato di applicare l'incendio anche due giorni prima: «Era stato bloccato da un prof». Ma il diretto interessato nega. A pag. 10
Gentile e Mangani
alle pag. 10 e 11

Governo-Regioni
Sanità, in arrivo
7 mila assunzioni

Sanità, in arrivo 7 mila assunzioni. Accordo tra governo e Regioni per rimuovere il tetto di spesa per il personale.

Di Branco a pag. 18

Diventa "portabile"
Rivoluzione auto:
la targa è personale
per quindici anni

ROMA Il governo vuole chiudere al più presto l'iter della portabilità della targa delle automobili. Come accade in altri Paesi, la targa diventerà personale e rimarrà la stessa anche quando si cambia veicolo. «Un'importantissima misura che porterà a breve un risparmio in termini di tempo e denaro per tutti i cittadini», ha spiegato il ministro dei Trasporti.

Destro a pag. 17

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

3 TECNOLOGIA FASI

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

2° RILASCIO
LUTETIO, RAME, SODIO, CROMIO, COBALTO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D

SUSTENIUM Bioritmo3

IL TUD BIORITMO3

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

AL. NUTRIZIONE

IL GIORNO DI DOMANI
ACQUARIO, AIUTO
DECISIVO DI VENERE

Buongiorno, Acquario! Luna piena in Bilancia mette al centro dell'attenzione i tre segni d'aria, ma solo voi avete accanto Venere, la stella dell'amore. Questo vostro amore, che è contrastato da Marte, non sempre riuscite a trovare parole leggere tra di voi, ma oggi sforzatevi, impegnatevi. Giove vi offre l'opportunità di indirizzare tutta la vostra vita verso nuove, formidabili esperienze, anche professionali e di affari. Auguri.

L'oroscopo a pag. 33

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tardem 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.

-TRX 11.21/03/19 22:58-NOTE:

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1885

il Resto del Carlino

VENERDÌ 22 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 69 | Anno 20 - Numero 80 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



MILANO DOPO L'INCUBO

LO SGOMENTO
E LA SICUREZZA

di SANDRO NERI

P RIMA di tutto un dato di cronaca: la tentata strage di ragazzini alle porte di Milano non ha sullo sfondo la disperazione di una banlieue europea e neanche l'ordinario degrado di certe periferie delle nostre grandi città. Ousseynou Sy, 46 anni, origini senegalesi e cittadinanza italiana, ha premeditato e organizzato il suo progetto terroristico a Crema, nella tranquilla provincia italiana.

■ A pagina 5

IL FEMMINICIDIO

RESTA ORFANA
PURE LA PIETÀ

di GIANLUIGI SCHIAVON

T RADIRE la fiducia di una donna è soprattutto un atto di viltà. Uccidere la madre dei tuoi figli è un crimine che non merita perdono, perché tradisce ogni forma di civiltà. Negare agli orfani di quella donna risarcimento e, attraverso quello, solidarietà, è un fatto per il quale è difficile trovare parole adatte. Tranne una, ancora una volta: tradimento.

■ A pagina 8

IMOLA, GRAZIE ALLA LOTTA ALL'EVASIONE
**Famiglie e imprese
Scende la Tari**

AGNESSI ■ In Cronaca di Imola



INFRASTRUTTURE
**Passante,
la Regione
vuole i cantieri
nel 2020**

Servizi ■ In Cronaca di Bologna



«E adesso fateci cittadini italiani»

La richiesta dei ragazzini-eroi del bus dato alle fiamme

Servizi e commento di CANÈ
■ Alle pagine 2, 3 e 5

LA BEFFA DI STATO

GUARDATE QUESTI BAMBINI: LA MADRE È STATA TRUCIDATA
HANNO AVUTO UN RISARCIMENTO, ORA DEVONO RESTITUIRLO

MASSARO e RUFINI ■ Alle pagine 8 e 7



RdC

Psicoterapia per i genitori-ultras

Firenze, rissa alla partita dei figli: il giudice li condanna alla riabilitazione

BROGIONI ■ A pagina 10

LEGA SCONFESSATA



Forum Famiglia
Conte nega
il patrocinio

FARRUGGIA ■ A pagina 7

FRONGIA SI DIMETTE

Sotto inchiesta
il braccio destro
della Raggi

POLIDORI ■ A pagina 6

VIA DELLA SETA

Roma blindata
accoglie Xi
a caccia di affari

Servizio ■ A pagina 19

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

LA SCOPERTA A LONDRA



I disegni nascosti
da Van Gogh
sotto il pavimento

CINI ■ A pagina 27

BARBARA BOUCHET



«Io un' icona sexy?
Fortuna, avrei fatto
la parrucchiera»

BOGANI ■ A pagina 26





IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV Sorrisi e Canzoni" in Liguria. In vendita a 9,90€ il volume "Sulla scena del crimine" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXI - NUMERO 69, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50

GNN

GENOVA, IL COMUNE PUNTA SUL DECORO
«Basta cavi e tubi abusivi su tutte le facciate di via Prè»

VIANI / PAGINE 16 E 17



DOMANI LA CLASSICISSIMA DI CICLISMO
Milano-Sanremo, ecco i segreti per evitare un arrivo in volata

BASSO / PAGINE 40 E 41



INDICE	primo piano	pagina 2
	politica	pagina 8
	cronache	pagina 10
	economia & marittimo	pagina 13
	cinema/teve	pagina 33/35
	xte	pagina 37
	sport	pagina 40
	meteo	pagina 47

DOPO IL CASO DELLO SCUOLABUS DI MILANO, INTERVISTA CON IL VICEPREMIER M5S CHE PROPONE DI CAMBIARE IL MODELLO-SALVINI

Di Maio: sicurezza, copiamo gli Usa

«Serve più prevenzione. Creiamo un coordinamento tra ministeri e Servizi come la Nss americana»

«Sulla sicurezza dobbiamo cominciare a muoverci sulla prevenzione, non solo sulla repressione». Il vicepremier Di Maio sfida il collega leghista Matteo Salvini proprio sul suo terreno, poche ore dopo il dramma vissuto da 51 bambini vicino a Milano. Anche se in questa intervista precisa: «Ma no, nessuna sfida, siamo al governo insieme. Però credo che l'Italia debba iniziare a dotarsi di un nuovo modello, tipo quello americano. Ci sta lavorando il ministro Trenta, dietro la guida di Palazzo Chigi. Serve interconnettere Difesa, Viminale e Trasporti».

L'INTERVISTA AL VICEPREMIER M5S COLONNELLO LOMBARDO LONGO E UN COMMENTO DI BARBERIS / PAGINE 2-5

L'ANALISI

FLAVIA PERINA

UN'UTILE LEZIONE DI PEDAGOGIA E IN CATTEDRA C'SONO I RAGAZZI

All'epoca di Cuore, Edmondo De Amicis raccontò storie di ragazzini sardi, fiorentini, veneti, campani, romagnoli, con l'intento di indicare valori civili comuni a un'Italia giovanissima, dove la diffidenza e talvolta il disprezzo attraversavano confini regionali divisi da tutto: lingua, storia, cultura, tradizioni religiose, costume sociale, persino abitudini alimentari. La trama costruita dai ragazzi della scuola media Vailati di Crema contiene lo stesso tipo di messaggio. Siamo diversi, ma non tanto come credete voi grandi. Siamo amici. Sappiamo riconoscere un nemico comune quando lo vediamo, a prescindere dal colore della pelle e dal passaporto che ha in tasca. Studiamo insieme, ci difendiamo a vicenda se serve. È una lezione che ammutolisce il mondo adulto e le sue speculazioni. Speriamo di ricordarla.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

Xi è a Roma, ma il vertice con l'Europa lo farà a Parigi



IL COMMENTO

STEFANO STEFANINI

L'IMPORTANZA DI PARLARE DEI DIRITTI UMANI

L'ARTICOLO / PAGINA 6

IL FRONTE DELLE AZIENDE

Gilda Ferrari e Alberto Quarati

Da Esaote all'acciaio i business sulla rotta tra la Liguria e la Cina

GLI ARTICOLI / PAGINA 7

Strade pattugliate, elicotteri in volo, città paralizzata. Ieri a Roma è arrivato Xi Jinping. Domani il presidente (a vita) della Repubblica popolare cinese sarà a Villa Madama per firmare con il governo l'accordo sulla Via della Seta. L'Italia è primo Paese del vecchio club del G7 a sottoscrivere.

BARBERA / PAGINA 6

È L'EX BRACCIO DESTRO DI RAGGI

Tangenti stadio indagato Frongia assessore M5S «Corruzione»

Era l'unico dei «Quattro amici al bar» rimasto ancora indenne dalle vicende giudiziarie capitoline. Ma ieri pomeriggio, anche sull'assessore grillino allo Sport, ed ex vicesindaco, Daniele Frongia, si è abbattuta come una «tempesta» la maxi-inchiesta dei carabinieri del Nucleo Investigativo sullo stadio della Roma calcio. L'ex braccio destro della Raggi è indagato con l'accusa di corruzione, la stessa che due giorni fa ha portato in manette l'ormai ex presidente dell'Assemblea Capitolina, Marcello De Vito. A chiamare in causa Frongia è stato il costruttore romano Luca Parnasi arrestato il giugno scorso.

IZZO / PAGINA 9

ROLLI



NUOVA PERIZIA SUGLI STRALLI

Ponte Morandi, nel mirino i materiali usati nella costruzione

Secondo uno studio effettuato in Svizzera su incarico della Procura, nella costruzione degli stralli del ponte Morandi, crollato il 14 agosto, sarebbero stati utilizzati materiali che nel tempo si sono deteriorati.

FREGATTI E INDICE / PAGINA 11



BUONGIORNO

Al culmine di una illuminante performance televisiva, Wanda Marchi e la figlia Stefania Nobile si sono lamentate di essere finite in galera «per aver venduto sale a deficienti che ci hanno creduto». Illuminante perché sembrava la dimostrazione pratica delle leggi fondamentali della stupidità umana codificate dall'esimio professor Carlo M. Cipolla. Il professore, tracciate ascisse e coordinate, divideva l'umanità in quattro categorie. Categoria numero uno, gli intelligenti, cioè coloro i quali per procurare un vantaggio a sé lo procurano anche agli altri; per esempio la nostra coppia se fosse salita alla gloria vendendo pozioni effettivamente miracolose. Categoria numero due, i banditi, cioè coloro i quali per procurare un vantaggio a sé procurano un danno agli altri; per esempio la nostra

La pozione magica

MATTIA FELTRI

coppia se l'avesse fatta franca. Categoria numero tre, gli sprovveduti, cioè coloro i quali procurano un vantaggio agli altri ma nel farlo procurano un danno a sé; sempre la nostra coppia se un giorno si scoprisse che è finita in galera ma le pozioni erano effettivamente miracolose. Di questi tre casi, i primi due sono impossibili, il terzo è altamente improbabile. Resta la categoria numero quattro, gli stupidi, cioè coloro i quali procurano un danno agli altri e nello stesso tempo procurano un danno a sé. E forse ci stiamo avvicinando. L'esempio di Wanda e Stefania era molto facile. Passiamo a uno leggerissimamente più complicato: pensate a come è combinata oggi Roma. Patto? Bene, pensate ora a come sono combinati quelli che ne sono saliti al comando promettendo pozioni miracolose.



€ 2 in Italia — Venerdì 22 Marzo 2019 — Anno 155°, Numero 80 — www.ilssole24ore.com

Prestare l'italiano (sped. in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 4) / 2009, art. 1, c. 1, D.C. Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Tre giorni in Italia.
Xi Jinping con la moglie Peng Liyuan



Xi in Italia
Appalti, concorrenza
e golden power:
la Ue rilancia
la difesa dalla Cina

Gerardo Pelosi
— a pagina 5

Controlli fiscali
Il credito sulle
imposte all'estero
taglia il costo
dell'accertamento

Alessandro Germani
— a pagina 23

www.velux.it
**Goditi
ogni ora
di Sole.**

VELUX
Facciamo per tutti i tetti

FTSE MIB 21373,06 +0,20% | SPREAD BUND 10Y 243,30 +0,90 | €/S 1,1387 +0,29% | BRENT DTD 68,61 -0,28% | **Indici e Numeri** → PAGINE 32-35

Ok a pensioni e «reddito» Spa: bonus per le fusioni

CONTI PUBBLICI

Via libera della Camera
al decreto che torna
al Senato per l'ultimo sì

Nel Df crescita incentivo
alle aggregazioni e sconto
Imu sui capannoni al 60%

Il Governo al bivio sul Df
in versione leggera o pesante
Alta tensione fra Tria e M5S

Chiuso in redazione alle 22,15

Via libera della Camera al Df con le misure per il reddito di cittadinanza e "quota 100" (293 sì e 141 no), che torna al Senato per la conversione in legge entro la scadenza del 29 marzo. Intanto nell'agenda del governo già si affacciano i giorni decisivi per il "pacchetto crescita": nello schema esaminano mercoledì sera, tra le misure fiscali spiccano l'aumento al 60% della deducibilità dell'Imu sui capannoni e il ritorno del bonus per incentivare le fusioni e aggregazioni tra imprese. Ma il nodo vero, con nuove tensioni Tria-M5S, si profila sul peso da dare al Df: ultraleggero, come chiede la politica, o più articolato, come preferirebbe una parte del governo.

— Servizi e analisi alle pagine 2-3

Medici e infermieri: assunzioni sbloccate

EMERGENZA ORGANICI

In vista lo sblocco delle assunzioni nella sanità: accordo Governo-Regioni per superare l'attuale vincolo di spesa (il budget del 2004, diminuito del 1,4%). Lo ha annunciato il ministro della Salute Grillo in un post su Facebook. Per i nuovi ingressi nel Sistema sanitario si farà riferimento alla spesa del 2018: tutte le Regioni potranno aumentare ogni anno le risorse - per il 2019 avranno

a disposizione circa 50 milioni in più - da destinare ai nuovi contratti per medici e infermieri, necessità stringente alla luce anche delle dimissioni della categoria sui gap di specialisti nei prossimi anni. Inoltre al via meccanismi premiali per gli enti virtuosi. Non mancano perplessità da parte del sindacato. Gli ospedalieri dell'Anao: «Per recuperare il gap di somità medici, che vale un miliardo, con le risorse messe a disposizione servirebbero 20 anni».

Barbara Gobbi — a pag. 4



PEROFIL

LA NUOVA FABBRICA DI PRIMA INDUSTRIE



Seinäjoki (Finlandia). La sede del nuovo stabilimento di Prima Industrie. L'investimento (22 milioni di euro) è stato sostenuto dalla finanziaria del Comune

Investite in Finlandia, paga il Comune

Paolo Bricco — a pag. 6

**300
milioni**

Assicurazioni
Intesa rilancia
sulle polizze
e tratta
l'acquisto
di Rbm Salute

Il valore della transazione.
L'acquisizione è parte del piano
nel settore assicurativo danni-
non auto presentato dalla
banca guidata da Carlo Messina

Carlo Festa — a pag. 14

**400
milioni**

Trasporti
Alitalia, Fs
cerca partner
Trattative
con Fincantieri
e China Eastern

La perdita operativa (Ebit)
registrata da Alitalia nel
2018. Lo scorso anno la
compagnia ha trasportato
21,5 milioni di passeggeri

Gianni Dragoni — a pag. 14

Exor a caccia d'oro, palladio e platino

HOLDING DI FAMIGLIA

Nella Exor Investments
le quote di 5 big minerari:
valore vicino a 500 milioni

La lettera di John Elkann agli azionisti della Exor, la holding della dinastia Agnelli, offrirà quest'anno «notizie nuove e preziose». Il presidente svelerà infatti ai soci i primi dettagli di una importante svolta strategica della cassaforte di famiglia: l'ingresso nel settore

dell'oro e dei metalli preziosi. Negli ultimi 12 mesi, la holding presieduta da Elkann si è lanciata in uno shopping impressionante di quote azionarie nei principali gruppi minerari del Sud Africa e del Canada, assumendo posizioni rilevanti nel secondo operatore mondiale di miniere di Platino, Palladio e oro, la Sibanye-Stillwater, e in almeno altre 5 società specializzate nell'estrazione di metalli preziosi. L'operazione è stata effettuata da Londra attraverso il fondo Exor Investments LLP.

Alessandro Platzer — a pag. 14

ESSILORLUXOTTICA

I francesi:
accuse false
da Del Vecchio
Il titolo cade
del 6% in Borsa

Mariliga Mangano — a pag. 15

LA POLEMICA DI DRAGHI

Supervisione
sulle clearing
house,
la Bce resta
senza poteri

Isabella Bufacchi — a pag. 22

IN EDICOLA MARTEDÌ 26 MARZO

Maturità, una guida per affrontare la nuova sfida

Il 26 marzo sarà in edicola **Maturità, il nuovo esame**, la guida del Sole 24 Ore in vista dell'esame che 500mila ragazzi si troveranno ad affrontare a giugno. Lo speciale sarà in edicola abbinato al Sole 24 Ore, a 0,50 euro oltre il prezzo del quotidiano. Nella pagina dei Commenti ospitiamo due autorevoli (e contrastanti) pareri di Andrea Gavosto, direttore della Fondazione Agnelli e del presidente dell'Anp, Antonello Giannelli.



PERCHÉ SÌ
CON LE MODIFICHE ALLE PROVE
È UN PUNGOLO PER LA DIDATTICA

di Antonello Giannelli — a pagina 20

PERCHÉ NO
ANCHE RIFORMATO, QUESTO ESAME
NON È PIÙ AL PASSO CON I TEMPI

di Andrea Gavosto — a pagina 20

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA



Orologi, gli acquisti
sul web valgono
un terzo dell'intero
mercato italiano

Gli acquisti di orologi sul web valgono un terzo dell'intero mercato italiano. Una tendenza in costante ascesa, certificata dall'annuale ricerca di GfK per Assorologi (associazione che raggruppa produttori e distributori). Tra siti ufficiali, di aste o portali e-commerce, l'online cresce in quantità raggiungendo il 29,4% (38,2% nel 2017) del totale. Assorologi mette in guardia i clienti raccomandando di «usare siti del brand o dei concessionari ufficiali».

Paolo Guarnaccia — a pag. 29



acea
acqua

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

acea
acqua

Venerdì 22 marzo 2019 € 1,20

S. Lea
Anno LXXV - Numero 80

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

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



E Virginia restò sola

Altra mazzata per la sindaca: indagato anche il suo «fedelissimo» assessore Frongia Povera Raggi: voleva usare l'indagine per regolare i conti tra correnti, le è andata male

di Franco Bechis

L'altro ieri vedendo su *Porta a Porta* la difesa acida di Virginia Raggi che diceva «è noto che Marcello De Vito e Roberta Lombardi non mi amassero particolarmente», mettevamo in guardia la sindaca di Roma su questa fragile linea del Piave. Un domani - sopestavamo leggendo le carte - è possibile che nei guai finisse anche qualcuno assai più vicino a lei. Sono bastate 24 ore perché questo accadesse, e ieri è divenuta ufficiale l'indagine per corruzione nei confronti di Daniele Frongia, il solo dei «quattro amici al bar» i fedelissimi della Raggi - ad essere ancora indenne (...)

segue → a pagina 2

Le carte dell'inchiesta

Volevano metter le mani pure sull'Urbanistica

■ Il presidente dell'assemblea capitolina Marcello De Vito e l'avvocato Camillo Mezzacapo volevano mettere le mani anche sull'assessorato all'Urbanistica della Capitale. Un «ufficio» che agli indagati del secondo filone sul nuovo stadio della Roma faceva gola da tempo.

Di Corrado e Parboni → a pagina 4

Gli interrogatori di garanzia

Gli arrestati si difendono «Erano solo consulenze»

■ L'avvocato Camillo Mezzacapo, rinchiuso a Regina Coeli insieme al presidente dell'Assemblea Capitolina Marcello De Vito, è stato sentito dal gip. Accuse respinte: «Nessuna tangente, ho percepito solo compensi per attività professionali. De Vito non ha risposto al magistrato.

→ a pagina 4

Due pagamenti da 13mila euro

Il forziere di Mezzacapo e quei bonifici a De Vito

■ Le visure camerali sembrano confermare le incongruenze della società Mdi srl, indicata dagli inquirenti come «cassaforte» per le presunte «mazzette» del presidente dell'aula Giulio Cesare, Marcello De Vito, e dell'avvocato Camillo Mezzacapo.

Maccari → a pagina 5

Imbarazzo Dem in Basilicata

Il candidato del Pd con la tessera missina

■ Imbarazzo in Basilicata per il Partito democratico. Dal passato del candidato Dem alle prossime regionali (si vota questa domenica) Carlo Trerola spunta infatti il meno appropriato dei cimeli: una bella tessera del Movimento Sociale Italiano. «Mai chiesto tessere», si difende l'interessato, «magari è stata emessa a mia insaputa da qualche segretario furbetto».

Solimene → a pagina 8

Al via la visita del presidente cinese. Città blindata, strade chiuse e traffico deviato: si salvi chi può!

È arrivato Xi. Romani, state a casa



**Crolla un'altra scala mobile nella fermata della Linea A
Metro, chiude anche Barberini**

Corte → a pagina 7

INSERTO SPECIALE GIORNATA DELL'ACQUA → da pagina 15 a 18

■ È iniziata la visita a Roma del presidente cinese Xi Jinping, e per i cittadini romani non saranno giorni semplici. La Capitale, infatti, era blindata già da ieri sera e resterà tale fino a sabato. Per chi vive e si muove in questi giorni tra i Parioli e il centro storico saranno ore da dimenticare per le difficoltà negli spostamenti. Oggi è prevista la visita ai Colli del potere, a cominciare dal Quirinale.

Mariani → a pagina 19



1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)

LUCY E LE ALTRE



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859



LA NAZIONE

VENERDÌ 22 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 80 | QN Anno 20 - Numero 80 | www.lanazione.it



FORZA NUOVA IN PIAZZA: SI' DEL PREFETTO, INCHIESTA DELLA PROCURA

Bufera sul corteo a Prato E' «scontro» istituzionale

BESSI ■ A pagina 15



MILANO DOPO L'INCUBO

LO SGOMENTO E LA SICUREZZA

di SANDRO NERI

P RIMA di tutto un dato di cronaca: la tentata strage di ragazzini alle porte di Milano non ha sullo sfondo la disperazione di una banlieue europea e neanche l'ordinario degrado di certe periferie delle nostre grandi città. Ousseynou Sy, 46 anni, origini senegalesi e cittadinanza italiana, ha premeditato e organizzato il suo progetto terroristico a Crema, nella tranquilla provincia italiana.

■ A pagina 5

IL FEMMINICIDIO

RESTA ORFANA PURE LA PIETÀ

di GIANLUIGI SCHIAVON

T RADIRE la fiducia di una donna è soprattutto un atto di viltà. Uccidere la madre dei tuoi figli è un crimine che non merita perdono, perché tradisce ogni forma di civiltà. Negare agli orfani di quella donna risarcimento e, attraverso quello, solidarietà, è un fatto per il quale è difficile trovare parole adeguate. Tranne una, ancora una volta: tradimento.

■ A pagina 8

«E adesso fateci cittadini italiani»

La richiesta dei ragazzini-eroi del bus dato alle fiamme

Servizi e commento di CANÈ
■ Alle pagine 2, 3 e 5

LA BEFFA DI STATO

GUARDATE QUESTI BAMBINI: LA MADRE È STATA TRUCIDATA
HANNO AVUTO UN RISARCIMENTO, ORA DEVONO RESTITUIRLO

MASSARO e RUFINI ■ Alle pagine 6 e 7



RdC

Psicoterapia per i genitori-ultras

Firenze, rissa alla partita dei figli: il giudice li condanna alla riabilitazione

BROGIONI ■ A pagina 10

LEGA SCONFESSATA

Forum Famiglia
Conte nega
il patrocinio

FARRUGGIA ■ A pagina 7

FRONGIA SI DIMETTE

Sotto inchiesta
il braccio destro
della Raggi

POLIDORI ■ A pagina 6

VIA DELLA SETA

Roma blindata
accoglie Xi
a caccia di affari

Servizio ■ A pagina 19

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

LA SCOPERTA A LONDRA

I disegni nascosti
da Van Gogh
sotto il pavimento

CINI ■ A pagina 27

BARBARA BOUCHET

«Io un' icona sexy?
Fortuna, avrei fatto
la parrucchiera»

BOGANI ■ A pagina 26



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



VENERDÌ
22
03
19
ANNO 44
N° 69

Rami, 13 anni, egiziano nato a Milano, senza cittadinanza: ora l'avrà
Ha salvato i compagni nel bus, da grande vuol fare il carabiniere
La vita dell'attentatore: dalle molestie al delirio su YouTube

Io sono un italiano



Rami, 13 anni, con i Carabinieri a San Donato Milanese (Milano) DANIEL DAL ZENARO/ANSA servizi da pagina 2 a pagina 7



Xi Jinping e la moglie Peng Liyuan a Fiumicino ANDREW MEDICHINI/AP

La visita ufficiale

Signor Xi

Il leader cinese oggi incontra Mattarella
La Ue boccia l'intesa Roma-Pechino

Federico Rampini

Signori, presidente Xi Jinping: benvenuto in Italia, con gli onori dovuti al leader della seconda superpotenza mondiale, erede di una tradizione plurimillennaria. Ma che cosa spera di ottenere l'Italia da questa visita, esattamente? Nell'immediato il governo Conte si è attirato le attenzioni non proprio benevole dell'amministrazione Trump e dei maggiori partner europei. Hanno ragione o torto? E ne valeva la pena? Non scambiamo le apparenze e la sostanza. Nel Memorandum of Understanding tra la Repubblica popolare e il nostro Paese non ci sono accordi concreti.

continua a pagina 34

CIRIACO, D'ARGENIO, PAOLINI e SANTELLI, pagine 10 e 11

L'editoriale

DOVE PORTA QUEL PULLMAN

Ezio Mauro

Ci sono gesti che diventano universali, compiuti in Nuova Zelanda o alla periferia di Milano. Certo per la potenza del male che trasmettono. E per l'ubiquità della Rete, che rende tutto contemporaneo, dunque ci trasforma in spettatori mentre pensiamo di essere testimoni, addirittura partecipi, immediatamente giudici. In realtà queste vicende che si susseguono sul nostro schermo, soppiantandosi e rinnegandosi l'una con l'altra con la velocità neutra del videogioco ci trasformano in consumatori dell'orrore più che in conoscitori, perché guardiamo senza leggere ciò che vediamo. Serve uno sforzo cognitivo, che ha bisogno di un contesto. E il contesto può essere solo quello della nostra civiltà, della costruzione umana di un sistema di relazioni e di istituzioni governato da regole e valori condivisi che credevamo mettessero al sicuro noi e i nostri figli.

continua a pagina 35

Padova, 50mila con Libera



E adesso la mafia uccide i migranti

ALESSANDRA ZININI
pagina 9

La polemica

LA TRATTA DEI DIRITTI

Stefano Cappellini

Rami ha 13 anni. È nato in Italia da una famiglia di immigrati egiziani. Sappiamo che frequenta la scuola al pari dei suoi coetanei.

pagina 34



Indagato l'assessore. Il caso Roma divide i grillini

Frongia, fedelissimo di Raggi nella rete della corruzione

Il retroscena

UNA LISTA CONTE TENTAZIONE 5S

Claudio Tito

I Movimento non basta più". I vertici dei pentastellati, questa semplice constatazione l'hanno ormai metabolizzata.

pagina 17

Daniele Frongia, assessore allo Sport del Comune di Roma e fedelissimo della sindaca Virginia Raggi, si dimette, indagato per corruzione nell'ambito dell'inchiesta sul nuovo stadio della Roma. Il giorno prima era stato arrestato il presidente dell'assemblea capitolina, Marcello De Vito, accusato di corruzione. Il caso scuote il Campidoglio e divide il Movimento 5 Stelle.

BONINI, CUZZOCREA, MILELLA VINCENTI e VITALE, pagine 12, 13 e 15

con La Salute della Donna € 6,90

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 7,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 7,50 - Croazia € 7,50 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 7,10

Luci rosse Gli annunci hard beffano il Fisco italiano

MATTIOLI E PINNA — P.17

CR7 Solo una multa per il gestaccio La Juve tira un sospiro di sollievo

GIANLUCA ODDENINO — P.35

Bonolis "Scherzando sulla società si può imparare a stare insieme"

ALESSANDRA COMAZZI — P.27



CIBUS
CONNECT
PARMA 10|11 APRILE 2019
www.cibus.it
Follow CIBUS: [social icons]

LA STAMPA

VENERDÌ 22 MARZO 2019

CIBUS
CONNECT
PARMA 10|11 APRILE 2019
www.cibus.it
Follow CIBUS: [social icons]

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 80 IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DCB - TO www.lastampa.it

G.N.

INTERVISTA AL LEADER M5S DOPO IL DRAMMA DI MILANO

Di Maio avverte: il modello Salvini per la sicurezza non funziona più

"Ecco la nostra proposta per la riforma: coordiniamo Difesa, Viminale, Mit e Servizi"

FANNO SQUADRA E NON SI ARRENDONO

LA LEZIONE DEI RAGAZZI DI CREMA

FLAVIA PERINA

In un immaginario libro Cuore dei tempi nostri la cronaca dei ragazzini di Crema che fanno squadra, si ingegnano nonostante la paura, nascondono un paio di cellulari e, coperti dall'opportuno chiasso dei compagni, danno l'allarme e guidano i carabinieri sulla strada giusta, sarebbe una delle parabole morali raccontate dal maestro Perboni per educare la sua scolaresca. — P.25

Il leader M5S, Luigi Di Maio, dopo la tentata strage di ragazzini su uno scuolabus a San Donato Milanese: «Nessuna sfida a Salvini sulla sicurezza, ma serve un nuovo modello. Anche l'Italia deve dotarsi di una National Security Strategy sul genere Usa. Occorre iniziare a muoversi sulla prevenzione, non solo sulla repressione». Gli studenti tornano in classe: «Solo noi sappiamo che cosa abbiamo passato». Lo psicanalista Ammaniti: «Un'esperienza che lascerà segni». E l'autista Ousseynou Sy prova a difendersi: «Volevo proteggere gli africani». Il procuratore antimafia De Raho: «Potrebbe succedere di nuovo». COLONNELLO, CORRU, GRIGNETTI, LOMBARDI, LONGO E POLETTI — PP. 2-5

STADIO, L'ASSESSORE FRONGIA ACCUSATO DI CORRUZIONE

Indagato il braccio destro della sindaca di Roma

Il braccio destro della Raggi, Daniele Frongia, accusato di corruzione nell'ambito delle indagini sullo stadio della Roma. L'inchiesta ha già portato in carcere il grillino De Vito. Di Maio chiama la sindaca: «Cosi' danneggi il Movimento».

CAPURSO, IZZO E SORGI — PP. 8-9

IL FACT-CHECKING DELLA SETTIMANA

Quei numeri falsi del ministro sui morti in mare

ALBERTO ABBURRÀ — P.9

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

GIORDANO STABILE

La svolta di Trump "Le alture del Golan sono di Israele"

P.13



REPORTAGE

AGASSO JR E LESSI

Antiabortisti e censura nella Verona degli ultraconservatori

PP.14-15



LE STORIE

MATTEO PRIA

Biella, l'ex bambino dell'orfanotrofio cerca i vecchi amici

P.31

VINCENZO AMATO

Addio alla suora che fondò il monastero di Orta San Giulio

P.31

Comincia a Roma il tour europeo di Xi Patti con l'Italia, ma vertice Ue a Parigi



Il leader cinese Xi Jinping e la moglie Peng Liyuan a Fiumicino
BARRERA E CHIARELLI — P.6

L'AGENDA DEGLI INCONTRI

L'OBBLIGO DI PARLARE DEI DIRITTI

STEFANO STEFANINI — P.25

LE MOSSE DI PECHINO

SE IL DEBITO E' UN'ARMA STRATEGICA

GIANNI VERNETTI — P.7

BUONGIORNO

La pozione magica

MATTIA FELTRI

Al culmine di una illuminante performance televisiva, Wanda Marchi e la figlia Stefania Nobile si sono lamentate di essere finite in galera «per aver venduto sale a deficienti che ci hanno creduto». Illuminante perché sembrava la dimostrazione pratica delle leggi fondamentali della stupidità umana codificate dall'esimio professor Carlo M. Cipolla. Il professore, tracciate ascisse e coordinate, divideva l'umanità in quattro categorie. Categoria numero uno, gli intelligenti, cioè coloro i quali per procurare un vantaggio a sé lo procurano anche agli altri; per esempio la nostra coppia se fosse salita alla gloria vendendo pozioni effettivamente miracolose. Categoria numero due, i banditi, cioè coloro i quali per procurare un vantaggio a sé procurano un danno agli altri; per esempio la nostra coppia se

l'avesse fatta franca. Categoria numero tre, gli sprovveduti, cioè coloro i quali procurano un vantaggio agli altri ma nel farlo procurano un danno a sé; sempre la nostra coppia se un giorno si scoprisse che è finita in galera ma le pozioni erano effettivamente miracolose. Di questi tre casi, i primi due sono impossibili, il terzo è altamente improbabile. Resta la categoria numero quattro, gli stupidi, cioè coloro i quali procurano un danno agli altri e nello stesso tempo procurano un danno a sé. E forse ci stiamo avvicinando. L'esempio di Wanda e Stefania era molto facile. Passiamo a uno leggerissimamente più complicato: pensate a come è combinata oggi Roma. Fatto? Bene, pensate ora a come sono combinati quelli che ne sono saliti al comando promettendo pozioni miracolose. —

CIBUS
CONNECT
EXPO • SOURCING • CONFERENCE
International Food Exhibition
PARMA 10|11 APRILE 2019



9 0322
8771122 176003

Rossi (Assoporti), interesse per il dialogo con la Cina

Previsti incontri ufficiali con la delegazione cinese in Italia

"La Cina è uno dei Paesi che genera i maggiori traffici commerciali" via mare "quindi seguiamo con attenzione gli sviluppi dei rapporti con i cinesi". Lo afferma Daniele Rossi, presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e di **Assoporti**, oggi a Roma per partecipare a incontri ufficiali con la delegazione cinese in visita nella Capitale. Quanto agli interessi cinesi sui porti italiani, precisa all' ANSA, "non si parla, né per Ravenna né per altri, di investimenti in opere infrastrutturali" ma di "instaurare collaborazioni commerciali più strette". Insomma, chiarisce, "il senso non è che i cinesi 'comprano' aree portuali, operazione tecnicamente non possibile perché sono demanio dello Stato", ma l' obiettivo è "rendere economicamente conveniente che le merci che partono dal Far East si fermino nei porti dell' Alto Adriatico e dell' Alto Tirreno e da lì partano per l' Europa dell' Est, del Nord o per la pianura padana", senza passare dai porti di Rotterdam, in Olanda, e Anversa, in Belgio.(ANSA).

The screenshot shows the ANSA website interface. At the top, there's a navigation bar with 'MARE' highlighted. Below it, the article title 'Rossi (Assoporti), interesse per dialogo con Cina' is displayed, followed by a sub-headline 'Previsti incontri ufficiali con la delegazione cinese in Italia' and the date '21 marzo, 16:14'. A large photo of Daniele Rossi is featured. The article text is visible, matching the main text on the left. On the right side, there are several widgets: 'ANSAVloggiArt', 'Blue Resolution', 'PREVISIONI METEO - MARINE', and a list of related websites including 'www.ansa.net', 'www.confarma.it', 'www.assoporti.it', 'www.ancantieri.it', 'www.federpesca.net', 'www.federazioneilmare.it', 'www.cina.org', 'www.guardiacostiera.it', 'www.assoagricoltori.it', 'www.academiamarcomercantile.it', 'www.crociereclicare.it', 'www.mysailboat.com.it', 'www.mocrociere.it', 'www.federvele.it', 'www.selly.it', 'ASSONAT', and 'FEDARLINEA'.

Rossi, verso bando per opere in porto Ravenna

'Nel progetto creazione hub logistico, interesse anche per Cina'

Il porto di Ravenna "è impegnato in importanti opere infrastrutturali", "stiamo preparando un bando del valore di 235 milioni di euro" che prevede, tra l'altro, "200 ettari di nuove aree logistiche" e "tutte le collaborazioni con possibili operatori commerciali che possano portare traffico ci interessano molto". Così, a proposito dei rapporti con la Cina, Daniele Rossi, presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e di **Assoporti**. Come porto di Ravenna, ricorda Rossi, "siamo stati invitati a novembre scorso a visitare la sede cinese del gruppo China Merchant Group Holding (Cmgh)" a Hong Kong, cui fa riferimento la Cmit che fa progetti di ingegneria navale per imbarcazioni dedicate a oil&gas e crociere. La Cmit, afferma Rossi, "ha già investito in un modo molto importante nel porto ravennate, ha assunto fin qui almeno 60 ingegneri e ha in programma di arrivare a oltre 100 entro la fine dell'anno". Dalla visita a Hong Kong, ha aggiunto, "speriamo possa essere sortito un dialogo più frequente e più stretto" che "permetta di cogliere tutte le opportunità di collaborazione che potranno esserci in futuro". (ANSA).

ANSA
Mare

Rossi, verso bando per opere in porto Ravenna
Nel progetto creazione hub logistico, interesse anche per Cina
21 marzo, 16:35

Il porto di Ravenna "è impegnato in importanti opere infrastrutturali", "stiamo preparando un bando del valore di 235 milioni di euro" che prevede, tra l'altro, "200 ettari di nuove aree logistiche" e "tutte le collaborazioni con possibili operatori commerciali che possano portare traffico ci interessano molto". Così, a proposito dei rapporti con la Cina, Daniele Rossi, presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e di Assoporti.

Come porto di Ravenna, ricorda Rossi, "siamo stati invitati a novembre scorso a visitare la sede cinese del gruppo China Merchant Group Holding (Cmgh)" a Hong Kong, cui fa riferimento la Cmit che fa progetti di ingegneria navale per imbarcazioni dedicate a oil&gas e crociere. La Cmit, afferma Rossi, "ha già investito in un modo molto importante nel porto ravennate, ha assunto fin qui almeno 60 ingegneri e ha in programma di arrivare a oltre 100 entro la fine dell'anno". Dalla visita a Hong Kong, ha aggiunto, "speriamo possa essere sortito un dialogo più frequente e più stretto" che "permetta di cogliere tutte le opportunità di collaborazione che potranno esserci in futuro". (ANSA).

REPUBBLICA RIFORMATA in Copyright ANSA

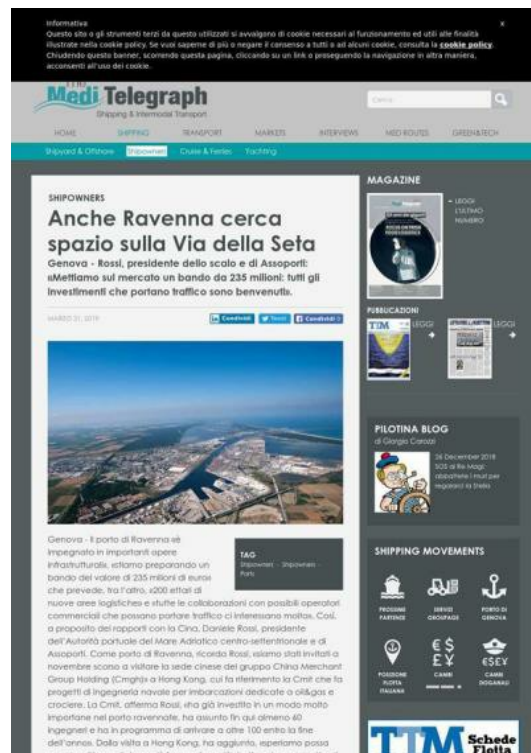
TE POTREBBE INTERESSARE ANCHE:

- [www.ansa.net](#)
- [www.cofiterna.it](#)
- [www.assoporti.it](#)
- [www.ancantieri.it](#)
- [www.federpesca.net](#)
- [www.federazioneilmare.it](#)
- [www.cina.org](#)
- [www.guardiacostiera.it](#)
- [www.assologistica.it](#)
- [www.federagenti.it](#)
- [www.academiamaritimacastella.it](#)
- [www.cotactactiere.it](#)
- [www.mysailboat.com.it](#)
- [www.mocroclera.it](#)
- [www.federvele.it](#)
- [www.federpuli.it](#)
- [www.selly.it](#)
- [ASSONAT](#)
- [FEDARLINEA](#)

Anche Ravenna cerca spazio sulla Via della Seta

GIORGIO CAROZZI

Genova - Il porto di Ravenna «è impegnato in importanti opere infrastrutturali», «stiamo preparando un bando del valore di 235 milioni di euro» che prevede, tra l'altro, «200 ettari di nuove aree logistiche» e «tutte le collaborazioni con possibili operatori commerciali che possano portare traffico ci interessano molto». Così, a proposito dei rapporti con la Cina, Daniele Rossi, presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e di **Assoporti**. Come porto di Ravenna, ricorda Rossi, «siamo stati invitati a novembre scorso a visitare la sede cinese del gruppo China Merchant Group Holding (Cmgh)» a Hong Kong, cui fa riferimento la Cmit che fa progetti di ingegneria navale per imbarcazioni dedicate a oil&gas e crociere. La Cmit, afferma Rossi, «ha già investito in un modo molto importante nel porto ravennate, ha assunto fin qui almeno 60 ingegneri e ha in programma di arrivare a oltre 100 entro la fine dell'anno». Dalla visita a Hong Kong, ha aggiunto, «speriamo possa essere sortito un dialogo più frequente e più stretto» che «permetta di cogliere tutte le opportunità di collaborazione che potranno esserci in futuro».



Trieste guarda alla Cina per ritrovare lo splendore asburgico

SERGIO CANTONE

Trieste e il suo porto sono di nuova al centro della politica mondiale. Il memorandum di intesa che Pechino e Roma sono pronti a firmare conferisce infatti alla città giuliana un ruolo chiave come piattaforma logistica della Nuova Via della Seta, un progetto infrastrutturale di sviluppo dei trasporti tra la Cina e l'Europa. A Trieste già si pensa a uno sviluppo che combini le rotte marittime con la ferrovia per portare le merci made in China verso l'Europa centrale, su fino al Baltico: Per il presidente dell' **Autorità portuale** triestina, Zeno D' Agostino, la città adriatica "comincia a diventare uno snodo importante per i traffici globali, che interesse ai grandi players del mercato, e i cinesi lo sono. Anche se sono uno dei tanti players". Insomma, D' Agostino vuole assicurare chi teme che la Cina possa fagocitare Trieste e il suo porto, assicurando di essere aperti anche ad altri partner, europei e americani. Eppure gli Usa di Trump non nascondono un certo fastidio per l' accordo tra Italia e Cina. Temono in particolare che questa nuova relazione ravvicinata tra Pechino e Roma possa trasformarsi in un cavallo di Troia cinese, proprio nel cuore dell' Europa. Il discorso è invece diverso per quanto riguarda Francia e Germania, che possono contare su interscambi commerciali con il dragone ben superiori a quelli italiani. Le prelessità di Berlino e Parigi potrebbero esser legate più a scrupoli di carattere commerciale, vedi concorrenza tra paesi Ue, che a reali preoccupazioni di carattere geopolitico. L' imprenditoria locale pensa che l' accordo con la Cina sia un' occasione allettante, in particolare quella del settore dei servizi Per Federico Pacorini, imprenditore nella logistica "questo accordo svilupperà l' economia dei servizi in modo esponenziale. E in particolare il settore dei servizi accrescerà il suo valore sui mercati europei" Ma non tutti qui a Trieste ne sono certi. C' è chi teme che un legame approfondito con la Cina possa danneggiare l' Italia. E politici attorno a Forza Italia si oppongono apertamente Per l' ex senatore triestino Giulio Gamber, di Forza Italia: "l' Italia dovrà scegliere tra il suo rapporto vecchio di settant' anni con la più grande democrazia del mondo, l' America, e la Cina. Se gli italiani pensano di ottenere vantaggi da entrambi, non solo è sbagliato, ma è sciocco. Poi c' è il pensiero dei bei tempi andati di Trieste, prospero approdo imperiale e porta d' oriente degli Asburgo. Lo scrittore e grande firma giornalistica, Paolo Rumiz, dice che "l' accordo con la Cina è positivo perché restituisce a Trieste il ruolo che aveva nelle grandi strategie imperiali. Ed è proprio quello che fu Trieste tra il diciannovesimo e il ventesimo secolo" Trieste ha già cominciato ad attrarre investimenti. Ma la questione sostanziale rimane, l' Italia è abbastanza forte per tener testa a un partner complesso e potente come la Cina? Tutto dipenderà quindi da come Roma, e anche Trieste, gestiranno i rapporti con Pechino.



Il Piccolo

Trieste

Italia-Cina, gli occhi del mondo su Trieste

Dal New York Times alla tv giapponese Ashai: l'assalto dei media alla scoperta di una città-porto chiave per il Memorandum

Diego D'Amelio

Trieste. L'interesse di Pechino, la contrarietà di Washington e Bruxelles, il profluvio di dichiarazioni della politica nostrana. La Via della seta tiene banco ormai da un paio di settimane e sul porto di Trieste si sono accesi i riflettori dei media internazionali, che hanno preso d'assalto l'ufficio stampa dell'**Autorità portuale** per visitare lo scalo e intervistare il presidente Zeno D'Agostino alla vigilia di una firma il cui rilievo travalica evidentemente di gran lunga l'interesse locale e nazionale.

La lista degli articoli e dei servizi radiotelevisivi è lunga e le ultime uscite sono quelle di Bloomberg, New York Times e Le Monde. Ma chi tardi arriva male alloggia e le testate che stanno cercando in extremis un contatto con l'**Autorità portuale** si sentono rispondere che tutto andrà rimandato alla prossima settimana, perché il governo ha dato ordine ai firmatari di accordi di non rilasciare pubbliche dichiarazioni fino alla sottoscrizione dei patti.

Non che questo fermi i media internazionali, come l'emittente giapponese Ashai o Radio Télévision Suisse, che proprio ieri giravano per Trieste a realizzare i propri servizi tra il porto, il suo Molo VII e la ricerca dei manifesti anticinesi di osservanza camberiana. E ancora, da oltralpe, figurano realtà come France 24 ed Euronews. Oppure il quotidiano tedesco Frankfurter Allgemeine Zeitung. Mentre nei prossimi giorni sarà in città la prestigiosa agenzia fotografica Getty Images, evidentemente attratta dalla richiesta di scatti alle infrastrutture di un porto finora ai margini dell'interesse di giornali e tv internazionali.

Un ritorno d'immagine probabilmente inatteso dagli attori locali, che avrebbero gradito minor risalto per il primo accordo formale che i cinesi chiuderanno a Trieste, che ad ogni modo può ora contare su un'esposizione mediatica utile tanto sul fronte del business quanto su quello del turismo.

La città e il suo porto sono presenza fissa negli ultimi giorni anche su tutte le testate italiane, dallo speciale realizzato proprio ieri da Sky Tg 24 agli articoli del Corriere della sera, della Stampa, del Sole 24 ore e del Secolo XIX. A giorni sbarcheranno pure le trasmissioni di informazione di Rete 4 e Canale 5. Tutti a vario titolo interessati ad approfondire la portata geopolitica del Memorandum of understanding, ma anche a illustrare le intese riguardanti i porti italiani e le trattative in corso fra i colossi cinesi e gli operatori economici triestini, dalla Piattaforma logistica al Molo VII.

L'avvio delle danze è stato dato dal Nyt, con un primo articolo dedicato alle preoccupazioni dell'amministrazione Trump sulle intese in via di definizione. Negli ultimi giorni il quotidiano americano ha dedicato un intero articolo d'apertura a Trieste, «porto italiano dimenticato che potrebbe diventare un gateway cinese verso l'Europa». Il pezzo non ha certamente una posizione filocinese, ma parte dalla considerazione che guida tutti gli altri contributi della stampa estera: «Per secoli, questa città-porto cosmopolita situata all'estremo Nord della costa adriatica italiana è stata un perno geografico tra gli imperi. Poi, per circa settant'anni, la stella geopolitica di Trieste si è oscurata e il suo antico miscuglio di culture centroeuropee è diventato stantio, come un vecchio strudel in uno dei suoi storici caffè. Ora, grazie alla Cina rampante, Trieste sembra pronta a tornare al centro di un mondo in via di riassetto». Chi vivrà vedrà.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo
 Trieste

Parla Fabrizio Zerbini, presidente di Tmt, gestore del Molo VII «Tutti sono benvenuti, se rispettano le regole italiane ed europee»

«Noi come il Pireo? Macché Nessuno può comprare un pezzo di questo Paese
 Le nostre leggi ci tuteleranno»

«Il domani va guardato negli occhi», dice Fabrizio Zerbini mentre scruta l'interlocutore dopo aver magnificato le opportunità che la geopolitica e l'interesse cinese potrebbero schiudere per il porto. Il presidente di Tmt, società che gestisce il **Molo VII**, si è stabilito quindici anni fa sulle sponde dell' Adriatico, dopo una vita passata prima a comandare navi e poi a sviluppare terminal container sul versante tirrenico. È arrivato quando il porto versava al minimo storico. Cos'è cambiato? Fino a poco tempo fa l' Italia sembrava finire a Venezia. Eppure Trieste è l' unico porto "europeo" della penisola, collocato al centro del continente e vicino alle aree che oggi si stanno sviluppando di più. Trieste è punto d' arrivo ideale per le merci dirette verso Sud ed Est Europa: l' Italia ha riscoperto solo pochi anni fa questa vocazione, che sta garantendo una crescita impetuosa al porto.

E quanto cresce il **Molo VII**?

In tre anni abbiamo un +50% sul traffico contenitori, che l' anno scorso sono stati pari a 630 mila teu. E nel triennio cresciamo del 90% su quanto viene spostato su binario: abbiamo 42 coppie di treni a settimana per Baviera, Austria, Repubblica ceca, Slovacchia e Ungheria, con una parte più limitata verso Veneto e Lombardia. Una passeggiata di salute... Insomma. Trieste ha visto in passato una forte decrescita del traffico e lo spostamento di case di spedizione e agenti verso altri lidi. Ci siamo dovuti attivare per acquisire mercati, aprendo uffici operativi a Monaco, Vienna e Budapest.

La Via della seta apre ora nuove opportunità?

L' Italia e il nostro territorio hanno necessità di investitori veri, che creino opportunità economiche e occupazionali. In un contesto di globalizzazione sono tutti benvenuti, a condizione che rispettino le leggi comunitarie e nazionali, nonché le condizioni di lavoro. Abbiamo un' Autorità per monitorare che tutto avvenga nella correttezza.

Cosa dice agli imprenditori friulani preoccupati?

Trieste è all' attenzione del mondo. Ci potrà essere sviluppo per l' intera regione. Non bisogna aver paura delle opportunità, ma bisogna farle crescere controllando i rischi che vengono paventati.

Finiremo come il Pireo?

Qui nessuno compra un pezzo d' Italia. Non esiste possibilità che si vendano porti o infrastrutture pubbliche. La cessione delle banchine è data dietro il beneplacito dell' Autorità **portuale**. I timori sono sopravanzati dalle leggi che ci tutelano e che prevedono concessioni assegnate per un tempo paramettrato agli investimenti. Tmt ha una concessione che scadrà nel 2075 a fronte di un obbligo di investimenti infrastrutturali per 180 milioni: dopodiché la concessione scade e il **molo** torna allo Stato.

Che ne pensa del nervosismo americano?

Non devono preoccuparsi perché siamo parte della Nato e dell' Ue. Inoltre la Cina ha fatto importanti investimenti in Usa: andava tutto bene fino a due anni fa e ora non può andar tutto male. A breve Usa e Cina torneranno ad avvicinarsi.



Diamo fastidio anche in Ue...

La pretesa che Trieste cresca viene dall' Europa. È un dato che dal canale di Suez rispetto al Nord Europa ci si impieghi quattro giorni in meno. Al Nord si stanno poi riducendo i fondali dei fiumi e questo congestionava il sistema di trasporto con chiatte. Oggi Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume stanno avendo una crescita importante, anche se il traffico verso il Nord Europa è decisamente più rilevante.

Capodistria è un alleato o un concorrente?

Ha il nostro stesso mercato. Entrambi i porti possono crescere ma vorremmo che, essendo tutti e due parte di nazioni Ue, si applicassero allo stesso modo le leggi comunitarie.

La rinascita adriatica dà fastidio a Genova?

Trieste non è in competizione con nessun porto italiano. Genova è il porto del traffico nazionale, del triangolo industriale, della pianura padana.

Trieste è un porto di traffico internazionale.

A Trieste la Cina vuole investire sulla ferrovia. Anche qui niente rischi?

Bisognerà vedere l' accordo.

Ma la partecipazione di capitali cinesi può essere immaginata come un anticipo dei costi del progetto. Ci vedo un' opportunità di crescita per noi e la restituzione del capitale alla Cina, che in cambio avrà certezza di una realizzazione rapida di una infrastruttura di trasporto su cui fare affidamento.

Nell' intesa fra Cccc e Autorità si parla di Servola. Se la Ferriera lasciasse posto alla logistica, il porto potrebbe riassorbire la manodopera?

Non è campo di mia competenza, ma certo lo sviluppo portuale permetterebbe la ricollocazione del personale. Il presidente D' Agostino dice che fra apporti diretti e indiretti, in porto lavorano 11 mila persone e siamo in crescita.

Tmt è alle prese con l' allungamento del Molo VII...

L' ottenimento delle autorizzazioni è quasi concluso ed entro giugno cominceranno i lavori.

La gara ha tempi brevi. Avete già una short list?

Abbiamo fatto una richiesta di manifestazione di interesse e ne abbiamo ricevute cinque fra imprese singole e consorzi.

Ci sono anche i cinesi?

Non ci risulta.

Perché non avete chiuso la trattativa con Cccc, emersa durante la visita a Trieste del sottosegretario Geraci?

Non c' è mai stata.

A che serve l' allungamento del Molo VII?

Dopo il primo lotto potremo lavorare contemporaneamente su due navi da 14 mila teu ciascuna. A breve ordineremo inoltre due gru capaci di lavorare su navi con 24 file di contenitori. Con il secondo lotto si arriverà a due navi da 18 mila teu. E inoltre l' ormeggio 57 consente l' attracco di una terza nave da 10 mila teu.

--D.D.A.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Stop al mercato ittico in Porto vecchio La giunta ripiega sul canale navigabile

Sfuma l'ipotesi del Magazzino 30. Giorgi: «Convivenza impossibile tra centro congressi, lavorazione del pesce e file di Tir»

Fabio Dorigo Il Mercato ittico cambia rotta.

Non finirà "spiaggiato" al **Molo Zero** del Porto vecchio. La terza amministrazione comunale di Roberto Dipiazza, che l'aveva promesso di slancio a neppure un mese dal suo insediamento nel luglio 2016, ha dovuto fare i conti con la dura realtà. E così, dopo fughe in avanti, retromarcie e palleggiamenti tra Magazzino 28 e 30, ha deciso di chiedere all'Autorità **portuale** un approdo meno suggestivo del **Molo Zero**, ma più funzionale di quello attuale dall'ex Gaslini (anche se non troppo lontano). «Il problema è che lo sviluppo del Porto vecchio è diverso da quello immaginato qualche anno fa. La presenza del centro congressi quella zona mal si concilia con l'inevitabile passaggio dei camion e con la lavorazione del pesce all'ingrosso. Il 70 per cento del pesce arriva su gomma, non via mare. Inoltre il mercato ittico del Friuli Venezia Giulia, con il riconoscimento europeo del bollino blu, serve anche il pescato di Slovenia e Croazia per la parte istriana.

Non è pensabile di far transitare camion e Tir su viale Miramare o in Costiera», spiega l'assessore al Commercio Lorenzo Giorgi che, già un anno fa, aveva avanzato dei dubbi su quello che fin dall'inizio a qualcuno è parso una sorta di "capriccio" del sindaco Dipiazza, nato da un'idea dell'assessore Giorgio Rossi dopo la chiusura dell'ex Gaslini imposta nell'estate del 2016 da parte delle autorità sanitarie. E, proprio per non scontentarlo del tutto, resta in piedi il progetto di un mini "fish market" con spazio jazz in Porto vecchio (sempre in Magazzino 30), sul qualche sono arrivate a fine anno due manifestazioni di interesse.

Il vero mercato ittico sembra invece destinato a imboccare la via del Canale navigale, un approdo da scegliere tra riva Giovanni da Verrazzano e riva Alvise Cadamosto.

Un'area perfettamente collegata con la Grande viabilità e con il valico di Rabuiese.

«Non posso dire ancora nulla sulla localizzazione. La prossima settimana abbiamo un incontro con l'Autorità **portuale** con la quale vogliamo definire un'altra soluzione. Qualcosa è già stato individuato», aggiunge Giorgi che però sulla nuova destinazione tiene per il momento la bocca cucita. «Abbiamo preso atto che un Mercato ittico mal si concilia con la piega turistica che sta prendendo il Porto vecchio - conclude -. Resta invece buona l'idea di un Fish market al Magazzino 30 in funzione turistico ed enogastronomica. Più che un mercato, un'area dedicata alla ristorazione delle specialità del nostro mare al servizio dei convegni e magari dei visitatori del polo museale del Magazzino 26». Non era infatti pensabile la convivenza di un mercato del pesce con il turismo congressuale o museale, sia dal punto di vista del traffico sia da quello olfattivo.

Resta un mistero il perché ci siano voluti oltre due anni per certificare l'incompatibilità del Mercato ittico di Trieste con la rete viaria del Porto vecchio. «Spenderemo pochissimi euro e tra un anno in questo periodo potremo già essere dall'altra parte - dichiarò Dipiazza nel luglio 2016 alla vigilia della firma del protocollo d'intesa con Zeno D'Agostino -. Sarà il primo insediamento produttivo del Porto vecchio: mettete lo spumante in frigo. Giorgio Rossi si è meritato un branzino». E ora, alla faccia del branzino, si finirà dritti dentro il canale navigabile.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Nautilus

Trieste

C'ERA UNA VOLTA IL PORTO: AL VIA SABATO 23 MARZO I LABORATORI CREATIVI PER I PIÙ PICCOLI SULLA STORIA DEL PORTO FRANCO

Dalle 10 alle 12 la paper engineer Annalisa Metus condurrà i bimbi in un viaggio lontano tra velieri e merci Trieste Si gioca con la

Scritto da Redazione

Trieste Si gioca con la carta, si scopre la storia del porto. Sabato 23 marzo e sabato 6 aprile dalle 10 alle 12 la Torre del Lloyd a Trieste si trasformerà in un grande laboratorio di cartotecnica artistica con l'iniziativa C'era una volta il porto. A cura della paper engineer triestina Annalisa Metus, le due mattinate creative offriranno l'opportunità ai bambini tra i 5 e i 10 anni di ricostruire con carta e cartoncino il Porto Franco tramite un teatrino pop-up che metterà in scena gli elementi principali che caratterizzavano il Porto 300 anni fa: i velieri, le merci imballate, i magazzini. Della durata di 50 minuti, i laboratori si svolgeranno su due turni (il primo alle 10, il secondo alle 11) e accoglieranno 12 bambini l'uno. I genitori interessati al laboratorio dovranno prenotare il posto per i propri piccoli sul sito web <https://portofrieste300.com/eventi/laboratori-per-bimbi-cera-una-volta-il-porto/> L'iniziativa è un'occasione per sensibilizzare i più piccoli e le loro famiglie sull'importanza che il porto, oggi come trecento anni fa, continua a rivestire per la città, come luogo di incontro, scambio di idee e di culture diverse. In ogni città di mare il porto è luogo deputato all'incontro e allo scambio con realtà lontane e diverse, rese più vicine dagli accordi che facilitano le relazioni economiche. Dalla concessione della Patente a oggi dichiara il presidente Zeno D'Agostino più di sei generazioni di triestini hanno giovato di questa vitalità commerciale e culturale. Attraverso momenti dedicati ai più piccoli, come i laboratori, auspichiamo che anche le nuove generazioni possano conoscere le peculiarità della città in cui vivono, che ha radici lontane ma orizzonti sempre aperti. L'iniziativa C'era una volta il porto si inserisce nel ricco palinsesto di eventi organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per ricordare l'istituzione del Porto Franco di Trieste da parte dell'Imperatore Carlo VI nel 1719. I laboratori, così come i numerosi altri appuntamenti del palinsesto celebrativo del 300° anniversario del Porto Franco di Trieste, sono descritti per esteso nel sito web dedicato <https://portofrieste300.com>



i memorandum sugli scali marittimi

La nuova diga del porto di Genova nel mirino del consorzio cinese

A Trieste invece si punta a investire sulle opere infrastrutturali ferroviarie

Raoul de Forcade

Tra le intese che firmate a latere del memorandum tra Italia e Cina ci sono anche quelle fra China communications construction company (Cccc), braccio operativo di Pechino sulle infrastrutture, e i due dei principali porti italiani: Genova e Trieste.

Il mou ligure sarà sottoscritto dal presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona, Paolo Signorini, e dal sindaco, nonché commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Morandi, Marco Bucci. Se, in un primo tempo, l'idea di Signorini era di creare una società mista tra **Adsp** e Cccc, le polemiche politiche degli ultimi giorni hanno ridimensionato l'accordo, che sarà genericamente di «collaborazione e cooperazione», mentre l'**Adsp** potrà valutare di gestire «attraverso apposite articolazioni organizzative», lo sviluppo di iniziative di cooperazione su progetti specifici. Collaborazioni che potranno consistere in un supporto tecnico di Cccc per coadiuvare l'**Adsp** nel bandire le gare per progettazioni e lavori di opere legate al piano da un miliardo ideato per la ripresa e lo sviluppo del porto dopo il danno logistico provocato dal crollo del Morandi. Un piano approvato a gennaio da Bucci in qualità di commissario, per il quale sono, al momento, finanziati 449 milioni; e tra le voci di fabbisogno aggiuntivo figurano 300 milioni da destinare alla prima fase di allargamento della diga foranea del porto di Genova.

Il progetto sarà finanziato da fondi provenienti dal decreto fiscale, dal decreto Genova e della legge di bilancio (leggi 130, 136 e 145 del 2018), oltre che da altri denari pubblici e privati. E qui entrano in scena i cinesi. Perché il consorzio italo-cinese 4C3, guidato da Cccc, è uno dei sette soggetti che hanno presentato domanda a Invitalia per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova (che avanzerà verso mare per circa 500 metri).

Per la gara, 4C3 ha costituito una Rti col consorzio italiano Lr Laboratori riuniti. La progettazione della diga è un appalto del valore di 13,5 milioni, per opere da circa 800 milioni. «Il mou che firmiamo con Cccc - spiega Bucci - dovrebbe aiutarci a gestire anche la realizzazione della diga». In ogni caso, spiegano i tecnici, è previsto che qualora Cccc partecipi alla progettazione della diga, non possa dare anche il supporto tecnico per i bandi dell'**Adsp** e viceversa.

Il memorandum del porto di Trieste è invece stato concepito in tre parti. Nella prima l'**Adsp** guidata da Zeno D'Agostino punta sul progetto Trihub, che comprende una serie di investimenti sul sistema delle infrastrutture ferroviarie a Trieste, Villa Opicina, Monfalcone e Cervignano, con Rfi soggetto di riferimento del piano nel 70% dei casi. Trihub è nella lista di progetti fornita due anni e mezzo fa dal Governo italiano alla Eu-China connectivity platform, nata proprio per favorire il dialogo tra Pechino e Bruxelles. La seconda parte del mou guarda all'estero: Cccc sta costruendo in Slovacchia un mega impianto logistico-ferroviario e l'**Adsp** punterebbe a entrare in quell'operazione.

La terza parte prevede che l'**Adsp** possa sviluppare con Cccc dei progetti in Cina per le piattaforme logistiche.

L'ultima versione del mou, peraltro, spiega D'Agostino, «è stata molto neutralizzata». Per volontà del Governo, «qualsiasi tipo di riferimento ad accordi o società è stato tolto. Si vedrà in futuro come interagire». La decisione di stemperare la portata degli impegni scritti nei mou sembra andare anche in un'ottica di tutela delle imprese italiane. «La nuova Via della seta - afferma Ugo Salerno, ad del Rina, gruppo tra i sette in gara per la progettazione della diga di Genova - può essere un'opportunità. Ma a patto che non ci siano accordi governativi che consentano ad aziende cinesi di entrare nel mercato bypassando le gare e che le mettano in condizioni di vantaggio rispetto alle aziende italiane ed europee». Tra i porti su cui Pechino ha acceso un faro c'è anche Palermo, città dove il presidente Xi Jinping andrà in visita. «Cccc - spiega Pasqualino Monti, presidente dell'**Adsp** - è interessata a costruzioni e possibili



gestioni. Piace il nostro modello di porto multipurpose. L'interesse cinese è importante, però la strategia dobbiamo essere noi a deciderla».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porti, crociere, acciaio il business Liguria -Cina

Shipping locale radicato in Oriente, ma in Italia Pechino ha partecipazioni pesanti

Alberto Quarati /GENOVA «In Cina abbiamo cominciato a investire a fine anni Novanta, per garantire ai nostri clienti una persona sul luogo che parlasse italiano, e anche per lavorare sul groupage: radunare tanti piccoli carichi provenienti da più origini in un unico container da caricare sulla nave. Un business che i cinesi tirano a tenere un po' per sé». Se la Cina ha grosse partecipazioni in Liguria, gli imprenditori liguri (del settore marittimo in particolare) non si sono mai lasciati intimidire dal Dragone: Alessandro Pitto, con la sua Carasco&Nardi, è uno di quegli spedizionieri che sono partiti per la Cina un minuto prima che Pechino diventasse la fabbrica del mondo. Con lui sono in tanti che da tempo hanno lasciato gli scranni per dare battaglia in Estremo Oriente: per citarne alcuni, c'è Interglobo (tre uffici in Cina), la Priano Marchelli (che da Bolzaneto si appoggia a 11 strutture in Cina per la componentistica alle navi), Aprile - spedizioniere genovese da 400 dipendenti recentemente comprato dal gruppo svizzero Msc con quattro uffici in Cina. Tra i broker, va ricordata Banchemo Costa, una delle più importanti società di mediazione marittima in Europa, con uffici a Pechino e Hong Kong. E anche Cosulich, l'uomo-chiave del gruppo di Stato cinese Cosco in Italia, ha una sua società di brokeraggio per carburanti marini nell'ex colonia inglese. Ha dna ligure tutta l'operazione che il colosso americano delle crociere Carnival sta portando avanti per conquistare il mercato asiatico in generale e cinese in particolare: Costa Crociere, tramite la Costa Asia, è il punto di riferimento per l'intero gruppo in quell'area. Il Rina, che da Genova controlla una delle 10 maggiori reti di certificazione al mondo, in Cina ha sette uffici. Fincantieri, gruppo che non ha il suo quartier generale in Liguria (è a Trieste) ma qui controlla tre siti produttivi, di cui due (Riva Trigoso e Muggiano) costituiscono il cuore dell'industria marittima italiana della Difesa, tre anni fa ha siglato con Carnivale i cantieri cinesi statali Cssc un accordo per la realizzazione di unità da crociera vicino a Shanghai: la Costa Venezia, fresca di battesimo, ne costituisce il prototipo costruttivo. Come si vede, si tratta o di accordi odi crescite organiche, raramente di acquisizioni liguri in Cina. Anche se qualcosa in passato c'è stato: la Phase Motion Control, azienda tecnologica genovese, aveva comprato una società in Cina nel 2001, per poi venderla un paio di anni fa. Nel 2018 a questa stagione Italmatch Chemical, quartier generale ai Magazzini del Cotone, comprò la Jiayou Chemical di Changzhou. Poi ci sono le aziende liguri controllate dai cinesi che hanno uffici in Cina, come la Esaote delle radiografie. Meno, ma più pesanti, le partecipazioni cinesi in Liguria, anche se in misura minore rispetto all'ultima ricognizione ufficiale, quella della Fondazione Italia-Cina del 2016: i cantieri San Lorenzo alla Spezia sono stati ricomprati da azionisti italiani, l'agenzia marittima di una grande compagnia come China Shipping è andata sotto il cappello della Cosco di Cosulich (società Coscon, joint venture per la gestione dei container). Le partecipazioni sono in genere minoritarie, come quella di Shanghai Electric (40%) in Ansaldo Energia, o ancora della Cosco (40%) e del porto di Qinqdao (9,9%) nel Terminal di Vado Ligure in costruzione (la maggioranza è della Apm Terminals controllata dall'armatore danese Maersk). È partietica CosCos, altra joint venture con Cosulich, che è agente delle compagnie della Cosco non operative sul container. Rimangono le aziende cinesi con quote di controllo: Oocl Italy e Florens (ancora ramo container), insieme alla Baosteel Italy, importatore dell'acciaio del colosso cinese in Italia, partecipato dalla famiglia Malacalza al 49%.



I cinesi nel "dopo Morandi" tre anni per rilanciare il porto

Saranno tre le firme in calce all' accordo quadro che, sulla rotta della Via della Seta, conduce al porto di Genova. A sancire collaborazione e cooperazione saranno da una parte il colosso cinese delle costruzioni Cccc e dall' altra il presidente dell' autorità portuale Paolo Signorini e il sindaco-commissario per la ricostruzione del ponte Morandi Marco Bucci. E già il fatto che in materia di portualità genovese qui le firme siano tre (e non due come per Trieste) la dice lunga sull' accordo i cui contenuti sono oggi anticipati da Repubblica. Perché si parte da una drammatica peculiarità e si arriva all' obiettivo della ripresa e dello sviluppo del porto. Fondamentale, da questo punto di vista, l' indicazione temporale dell' accordo con Cccc, gennaio 2022 (con possibile allungamento).

continua a pagina VIII Firma a tre sull' accordo, con il rappresentante del colosso cinese delle costruzioni, il presidente dell' authority Signorini e il commissario Bucci segue dalla prima di cronaca Gennaio 2022 è infatti il termine del programma straordinario di interventi per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova definito con il governo dopo il crollo del Ponte Morandi. Per sostenere il rilancio dello scalo, insomma, Genova sceglie di allearsi con la Cina, mettendo in campo quelle che l' accordo indica come competenze reciproche, tecniche, professionali, manageriali, di accesso alle reti di me

rcato. Tutto ciò che può favorire questo, insomma, è il benvenuto in questo piano che sul fronte genovese è già partito e ha pure trovato un suo responsabile nella persona di Marco Rettighieri (il suo nome dovrebbe anche comparire nell' accordo). Ovviamente, di un accordo quadro si sta parlando, quindi non ci sono indicazioni specifiche, soprattutto dal punto di vista degli investimenti. Questa è una partita che viene demandata a successivi ac

cordi. Siamo insomma nel campo della dichiarazione d' intenti a cui dovranno seguire passaggi ulteriori. Ma sulla grande sfida delle infrastrutture e dei trasporti la collaborazione è avviata. Non è un caso, ad esempio, che l' unico progetto specifico indicato dall' accordo, nelle sue premesse, è quello della nuova **diga foranea**, perché già inserita nella "Eu-China Connectivity Platform" e ribadita lo scorso gennaio dal comitato Italia- Cina. Sulla progettazione, quindi, si potranno acquisire le competenze di un gigante come Cccc, 90 miliardi di dollari di fatturato, indicato nell' accordo come uno dei pionieri della Belt and Road Initiative, proprio quella Via della Seta che trova ora nuova linfa nella rotta via mare che indica Genova e Trieste come terminali naturali. Ma se per Trieste il riferimento specifico è al progetto dello snodo ferroviario Trihub (con potenziamento dei collegamenti per l' Europa dell' Est e del Centro), per Genova il tema è posto in termini più complessivi. Una sfida che si gioca in tre anni e che può ovviamente ritardarsi nei tempi, vista anche la portata delle iniziative in

campo. Gli accordi finali, più di venti, verranno firmati domani a Palazzo Madama e proprio gli ultimi due a entrare sono stati quelli dei porti di Trieste e di Genova. Il presidente Xi Jinping insiste sul valore della nuova Via della Seta, l' Italia si è divisa nella sua valutazione, ma ora sembra riunirsi in questo accordo. - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA



«L' accordo con la Cina è troppo leggero, Genova rischia di perdere un' opportunità»

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. È 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

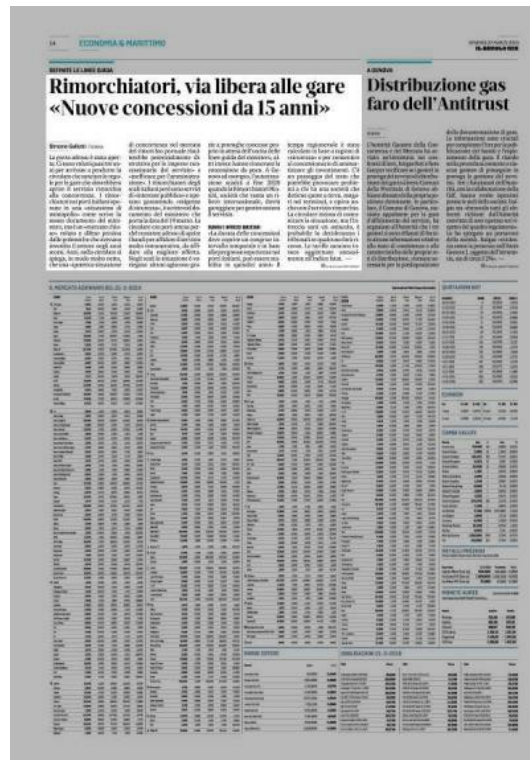
Rimorchiatori, via libera alle gare «Nuove concessioni da 15 anni»

Simone Gallotti /GENOVA La porta adesso è stata aperta. Ci sono voluti quasi tre anni per arrivare a produrre la circolare che sancisce le regole per le gare che dovrebbero aprire il servizio rimorchio alla concorrenza. I rimorchiatori nei porti italiani operano in una «situazione di monopolio» come scrive lo stesso documento del ministero, ma è un «mercato chiuso» voluto e difeso persino dalle polemiche che avevano investito il settore negli anni scorsi. Anzi, nella circolare si spiega, in modo molto netto, che una «ipotetica situazione di concorrenza nel mercato del rimorchio **portuale** risulterebbe potenzialmente distruttiva per le imprese concessionarie del servizio» e «inefficace per l'amministrazione». I rimorchiatori degli scali italiani però sono servizi di «interesse pubblico» e operano garantendo «esigenze di sicurezza», è scritto nel documento del ministero che portala data del 19 marzo. La circolare era però attesa perché consente adesso di aprire i bandi per affidare il servizio molto remunerativo, da affidare alla migliore offerta.

Negli scali la situazione è variegata: alcuni agiscono grazie a proroghe concesse proprio in attesa dell'uscita delle linee guida del ministero, altri invece hanno rinnovato la concessione da poco. A Genova ad esempio, l'autorizzazione scadrà a fine 2020 quando la Rimorchiatori Riuniti, società che vanta un rilievo internazionale, dovrà gareggiare per gestire ancora il servizio.

DURATA E INTRECCI SOCIETARI «La durata delle concessioni deve coprire un congruo intervallo temporale e in base alle pregresse esperienze nei porti italiani, può essere stabilita in quindici anni» Il tempo ragionevole è stato calcolato in base a ragioni di «sicurezza» e per consentire al concessionario di ammortizzare gli investimenti. C'è un passaggio del testo che potrebbe provocare problemi a chi ha una società che detiene quote a terra, magari nei terminal, e opera anche con il servizio rimorchio.

La circolare intima di comunicare la situazione, ma l'intreccio sarà un ostacolo, è probabile lo decideranno i tribunali se qualcuno farà ricorso. Le tariffe saranno invece aggiornate annualmente all'indice Istat.



AdSP Ligure Occidentale: pronta la scheda tecnica del progetto Hennebique in vista del bando

(FERPRESS) - Genova, 21 MAR - 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 2019 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. 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. 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. "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 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 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". "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". "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". "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".

Il Nautilus

Genova, Voltri

Hennebique, pronta la scheda tecnica in vista del bando pubblico

Scritto da Redazione

Dal 30 marzo potranno essere presentate le manifestazioni di interesse agli uffici dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il presidente Signorini: Hennebique, grattacielo orizzontale con molteplici possibilità di utilizzo. 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 2019 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. 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. 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 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. L'Hennebique è un fabbricato eccezionale che abbiamo recentemente presentato al MIPI 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 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 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. 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. 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. 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.

Dragaggi, prosciolti dirigente Ap

Da terra non poteva accorgersi dell' effetto colabrodo delle 'gonne'

- LA SPEZIA - IL DIRIGENTE dell' Autorità portuale, direttore dei lavori durante il dragaggio-colabrodo dei fondali del porto della Spezia fra il 2013 e il 2015, esce definitivamente indenne dal procedimento penale che lo aveva visto indagato. Il gip Marta Perazzo ha rigettato l' opposizione all' archiviazione della sua posizione nell' ambito del fascicolo che aveva portato all' azione penale del pm Luca Monteverde; il magistrato inquirente, all' esito dell' inchiesta sviluppata dal Corpo Forestale, aveva formalizzato la richiesta di rinvio a giudizio per inquinamento ambientale e frode in pubbliche forniture solo nei confronti dei titolari delle imprese che avevano effettuato gli escavi, sotto il pressing dell' arrivo delle navi da crociera: Giuliano Vettorazzi e Federico Disarò.

AD OPPORSI all' archiviazione per il direttore dei lavori, Fabrizio Simonelli, era stata Legambiente, assistita dall' avvocato Valentina Antonini, ritenendo che lo stesso avrebbe dovuto accorgersi di quello che stava accadendo sotto i suoi occhi: la dispersione dei fanghi a causa delle gonne 'svolazzanti' del campo cosiddetto di conterminazione non ancorate al fondo. Il fatto è che la circostanza emerse solo dopo le immersioni dei sub della Guardia Costiera, là dove in precedenza le verifiche erano solo in superficie e i responsabili di cantiere delle ditte, che lavoravano in appalto su mandato di Ap all' epoca presieduta da Lorenzo Forcieri, facevano report rassicuranti al direttore dei lavori. Quest' ultimo si era fidato. E la circostanza, in assenza di riscontri propri in immersione (che non era deputato a fare), è valsa al gip a rigettare l' opposizione all' archiviazione nel merito dei suoi contenuti. Ma ancora prima il gip ha silurato l' iniziativa di Legambiente in punto diritto, ravvisando l' assenza di titolo dell' eco-associazione a promuovere l' archiviazione nelle vesti di parte offesa, in assenza del consenso della parte offesa conclamata: l' Autorità portuale. Una tesi, quest' ultima, al pari delle argomentazioni di merito, sviluppata dall' avvocato Andrea Corradino che ha difeso il dirigente dell' Autorità portuale direttore dei lavori durante in dragaggi, quelli in fregio al molo Garibaldi (nei primi 6 mesi del 2015), nel bacino di evoluzione (dal 15 novembre del 2013 al 4 giugno 2014) e davanti al lato est del molo Fornelli (dal 26 agosto 2015 al 4 gennaio 2016).

Corrado Ricci.



Ravenna protagonista di un servizio della tv giapponese

Girato presso il Terminal Container TCR

Servizio della tv giapponese sui rapporti commerciali tra Italia e Cina. Questa mattina una troupe della televisione pubblica del Giappone Nippon Hoso Kyokai (Japanese Corporation) ha realizzato un servizio presso il Terminal Container **Ravenna** (società partecipata da Sapir e Contshipitalia) inerente in particolare i rapporti commerciali tra Italia e Cina. Il servizio, che andrà in onda in Giappone la mattina del 23 marzo è prodotto dalla redazione di NHK Europe e si avvale dell'intervista a Riccardo Sabadini presidente di Sapir ed a Giannantonio Mingozzi presidente di TCR. **Porto di Ravenna** e imprenditoria cinese Entrambi hanno apprezzato l'interesse rivolto al **porto di Ravenna** da parte della Cina e della imprenditoria cinese più qualificata; crediamo sia motivato soprattutto dalle prospettive di sviluppo legate alla realizzazione del nuovo Hub Portuale, con un graduale adeguamento delle nostre infrastrutture ed il costante miglioramento delle tecnologie, dei fondali e delle nuove banchine nonché dei servizi a disposizione delle linee marittime e degli operatori internazionali. Le parole di Sabadini e Mingozzi A proposito Sabadini ha ricordato come "Sulla logistica e su nuove aree a disposizione per investimenti e per accrescere la nostra offerta commerciale e di interesse industriale, una caratteristica peculiare del nostro scalo, vi sia piena disponibilità al confronto con quanti intendono impegnarsi sul **porto di Ravenna** anche in collaborazione con Sapir e nel rispetto delle normative vigenti e delle relazioni istituzionali". A sua volta Mingozzi ha citato "Gli importanti investimenti compiuti in questi anni da TCR con nuove gru e tecnologie per la movimentazione dei container, servizi all'avanguardia nel rispetto della sicurezza degli operatori e capaci di ridurre i tempi delle varie operazioni; siamo molto interessati alle relazioni commerciali con il mondo cinese e quello che rappresentano linee navali intraprendenti verso merceologie che l'Emilia Romagna offre e che l'economia della nostra regione rappresenta in tutto il mondo, e per questo il nostro scalo, unico in Emilia Romagna, si candida come partner disponibile e attrezzato".

The screenshot shows the website interface for Ravenna24Ore.it. At the top, there's a navigation bar with the site name and a search bar. Below it, a main headline reads "Ravenna protagonista di un servizio della tv giapponese". The article text is visible, mentioning the Japanese TV service filmed at the TCR Container Terminal. To the right of the article, there are several small promotional boxes for local events and services, including "24 ORE" and "YOU 24". The bottom of the page features a "Notizie da Forlì" section with a small image of a building.

Porto. La tv pubblica giapponese realizza un servizio al Terminal Container Ravenna

Questa mattina una troupe della televisione pubblica del Giappone Nippon Hoso Kyokai (Japanese Corporation) ha realizzato un servizio presso il Terminal Container **Ravenna** (società partecipata da Sapis e Contshipitalia) inerente in particolare i rapporti commerciali tra Italia e Cina. Il servizio, che andrà in onda in Giappone la mattina del 23 marzo è prodotto dalla redazione di NHK Europe con un' intervista a Riccardo Sabadini presidente di Sapis e a Giannantonio Mingozzi presidente di TCR. **Ravenna**-PageDetail728x90_320x50-1 Entrambi hanno apprezzato l' interesse rivolto al **porto** di **Ravenna** da parte della Cina e della imprenditoria cinese più qualificata: "crediamo sia motivato soprattutto dalle prospettive di sviluppo legate alla realizzazione del nuovo Hub Portuale, con un graduale adeguamento delle nostre infrastrutture ed il costante miglioramento delle tecnologie, dei fondali e delle nuove banchine nonché dei servizi a disposizione delle linee marittime e degli operatori internazionali". In proposito Sabadini ha ricordato come: "sulla logistica e su nuove aree a disposizione per investimenti e per accrescere la nostra offerta commerciale e di interesse industriale, una caratteristica peculiare del nostro scalo, vi sia piena disponibilità al confronto con quanti intendono impegnarsi sul **porto** di **Ravenna** anche in collaborazione con Sapis e nel rispetto delle normative vigenti e delle relazioni istituzionali". A sua volta Mingozzi ha citato: "gli importanti investimenti compiuti in questi anni da TCR con nuove gru e tecnologie per la movimentazione dei container, servizi all' avanguardia nel rispetto della sicurezza degli operatori e capaci di ridurre i tempi delle varie operazioni; siamo molto interessati alle relazioni commerciali con il mondo cinese e quello che rappresentano linee navali intraprendenti verso merceologie che l' Emilia Romagna offre e che l' economia della nostra regione rappresenta in tutto il mondo, e per questo il nostro scalo, unico in Emilia Romagna, si candida come partner disponibile e attrezzato".

Informative

Questo sito e gli strumenti forniti da questo sito sono utilizzati per avallare di cookie necessari al funzionamento ed altri alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#). Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

CRONACA POLITICA SPORT ECONOMIA CULTURA SPETTACOLO LA POSTA DEI LETTORI

Prestiti Inps fino a 75.000 € - Tasso Agevolato e Rata Fissa

UNITI PER LA SICUREZZA STRADALE

Prima pagina - Economia, Porto

Porto. La tv pubblica giapponese realizza un servizio al Terminal Container Ravenna

0 commenti

Una foto della troupe

Questa mattina una troupe della televisione pubblica del Giappone Nippon Hoso Kyokai (Japanese Corporation) ha realizzato un servizio presso il Terminal Container Ravenna (società partecipata da Sapis e Contshipitalia) inerente in particolare i rapporti commerciali tra Italia e Cina. Il servizio, che andrà in onda in Giappone la mattina del 23 marzo è prodotto dalla redazione di NHK Europe con un'intervista a Riccardo Sabadini presidente di Sapis e a Giannantonio Mingozzi presidente di TCR.

Entrambi hanno apprezzato l'interesse rivolto al porto di Ravenna da parte della Cina e della imprenditoria cinese più qualificata: "crediamo sia motivato soprattutto dalle prospettive di sviluppo legate alla realizzazione del nuovo Hub Portuale, con un graduale adeguamento delle nostre infrastrutture ed il costante miglioramento delle tecnologie, dei fondali e delle nuove banchine nonché dei servizi a disposizione delle linee marittime e degli operatori internazionali".

In proposito Sabadini ha ricordato come: "sulla logistica e su nuove aree a disposizione per investimenti e per accrescere la nostra offerta commerciale e di interesse industriale, una caratteristica peculiare del nostro scalo, vi sia piena disponibilità al confronto con quanti intendono impegnarsi sul porto di Ravenna anche in collaborazione con Sapis e nel rispetto delle normative vigenti e delle relazioni

LA POSTA DEI LETTORI / Fermiamo la strage di coniglietti sulla Reale

LA POSTA DEI LETTORI / Degrado in centro: "toilette improprie" anche in piazza Caduti

RavennaChange

Oggi tutti hanno il potere di cambiare il mondo.

Guarda che non c'è niente di male.

Terminal Container Ravenna, in un servizio della tv pubblica giapponese

Questa mattina una troupe della televisione pubblica del Giappone Nippon Hoso Kyokai (Japanese Corporation) ha realizzato un servizio presso il Terminal Container Ravenna (società partecipata da Sapir e Contshipitalia) inerente in particolare i rapporti commerciali tra Italia e Cina. Il servizio, che andrà in onda in Giappone la mattina del 23 marzo è prodotto dalla redazione di

Questa mattina una troupe della televisione pubblica del Giappone Nippon Hoso Kyokai (Japanese Corporation) ha realizzato un servizio presso il Terminal Container **Ravenna** (società partecipata da Sapir e Contshipitalia) inerente in particolare i rapporti commerciali tra Italia e Cina. Il servizio, che andrà in onda in Giappone la mattina del 23 marzo è prodotto dalla redazione di NHK Europe e si avvale dell'intervista a Riccardo Sabadini presidente di Sapir ed a Giannantonio Mingozi presidente di TCR. Entrambi hanno apprezzato l'interesse rivolto al **porto di Ravenna** da parte della Cina e della imprenditoria cinese più qualificata; crediamo sia motivato soprattutto dalle prospettive di sviluppo legate alla realizzazione del nuovo Hub Portuale, con un graduale adeguamento delle nostre infrastrutture ed il costante miglioramento delle tecnologie, dei fondali e delle nuove banchine nonché dei servizi a disposizione delle linee marittime e degli operatori internazionali. In proposito Sabadini ha ricordato come "sulla logistica e su nuove aree a disposizione per investimenti e per accrescere la nostra offerta commerciale e di interesse industriale, una caratteristica peculiare del nostro scalo, vi sia piena disponibilità al confronto con quanti intendono impegnarsi sul **porto di Ravenna** anche in collaborazione con Sapir e nel rispetto delle normative vigenti e delle relazioni istituzionali". A sua volta Mingozi ha citato "gli importanti investimenti compiuti in questi anni da TCR con nuove gru e tecnologie per la movimentazione dei container, servizi all'avanguardia nel rispetto della sicurezza degli operatori e capaci di ridurre i tempi delle varie operazioni; siamo molto interessati alle relazioni commerciali con il mondo cinese e quello che rappresentano linee navali intraprendenti verso merceologie che l'Emilia Romagna offre e che l'economia della nostra regione rappresenta in tutto il mondo, e per questo il nostro scalo, unico in Emilia Romagna, si candida come partner disponibile e attrezzato".



SetteSere Qui

Ravenna

POLITICA | Gli effetti del «memorandum» firmato dal presidente Xi Jinping col governo italiano

Porti: Trieste ma anche Ravenna, China Merchant Group investe già qua

Trieste ma anche Ravenna. I destini di Italia e Cina tornano a incrociarsi di nuovo, come spesso è accaduto è l'economia ad avvicinare l'area un tempo approdo naturale della «Via della Seta». La visita del presidente cinese Xi Jinping in Italia e la firma del «memorandum» con il governo italiano ha significato soprattutto impegni commerciali, in particolare su alcuni porti, a partire da quello di Trieste, ma non solo. Ravenna è in campo, infatti Pechino aveva già messo gli occhi sulla città portuale romagnola e ha cominciato ad investire nel 2018 per ritagliare al centro il ruolo di principale piattaforma logistica del Mediterraneo per traffici e capitali cinesi.

Dallo scorso giugno si è insediata infatti in città «in quella che era la sede dell'impero Ferruzzi», la divisione europea del colosso cinese della cantieristica China Merchants Group, che intende fare della capitale bizantina l'hub dell'ingegneria navale e dell'oil&gas per il vecchio continente, attraverso la controllata Cmit-China merchant industry technology Europe.

Già una cinquantina gli ingegneri e i tecnici assunti, «ma arriveremo a cento entro fine anno e la previsione è di crescere ancora, ma non aggiungo altro perché i cinesi sono abituati prima a fare e poi a raccontare, non viceversa», aveva spiegato Stefano Schiavo, ad di Cmit con una lunga esperienza nell'oil&gas, interfaccia italiana della holding di Hong Kong, che su Ravenna ha già investito una decina di milioni per la fase di start-up.

LA SCELTA DI RAVENNA La vera origine della scelta di Ravenna da parte dei cinesi è stato anche il gioco di squadra. Cmit, Comune e Autorità portuale di Ravenna, Sapir (principale terminal operator locale), Regione Emilia-Romagna e Università: tutti insieme stanno lavorando dalla stessa parte per aumentare la quota di investimenti nella città che già può contare su 235 milioni di euro per aumentare il pescaggio dei fondali (da 11,5 metri a 12,5 nei prossimi 4 anni per poi scendere ancora fino a 14,5 metri di profondità nel successivo triennio). Ravenna sta diventando una sorta di test per gli investimenti cinesi che riguarderanno anche Trieste e Venezia, nell'ottica di un polo portuale diffuso per le merci asiatiche. Considerando anche che Ravenna «è uno dei 14 'core port' strategici europei e terminale meridionale dei due corridoi Baltico -Adriatico e Mediterraneo delle reti Ten -T, con 14 km di banchine, 22 terminal privati, oltre 600mila mq di magazzini e 27 milioni di tonnellate di merci movimentate ogni anno, per il 66% rinfuse solide (segmento in cui è leader)», sottolineava a fine 2018 Il Sole24Ore. Senza dimenticare che Ravenna affonda il suo know-how sul coinvolgimento di player come Eni, Rossetti Marino, Micoperi il primo corso in Italia, nato nel campus romagnolo dell'Università di Bologna, di laurea magistrale internazionale, solo in inglese, in Off shore engineering.

L'ALTO ADRIATICO IDEALE L'Alto Adriatico, per la sua posizione ideale, è storicamente candidato a essere il polo d'arrivo marittimo della nuova Via della Seta, la Belt and Road Initiative (Bri). Da qui, poi, le merci provenienti dal Canale di Suez possono poi prendere la via del Brennero, dirette verso il mercato tedesco e mitteleuropeo.

Oltre a Ravenna i cinesi, come detto, hanno messo sotto osservazione soprattutto Trieste, che vanta fondali molto più profondi di Ravenna, e anche Venezia. Nel primo caso lo scorso 6 novembre è stata resa nota ufficialmente una trattativa per la cessione di quote di controllo della piattaforma logistica in cui si movimentano cargo e merci. Gli attori coinvolti sono il gruppo Parisi e I.Co.P., che controllano la Docks San Servolo, società che gestisce la piattaforma, mentre il possibile acquirente interessato all'affare è la stessa Cmg.

La piattaforma, il cui completamento è atteso a metà 2019, è stata realizzata per accogliere due navi portacontainer in contemporanea e verrà anch'essa collegata a uno scalo ferroviario. I cinesi, anche in questo caso, pare proprio che non staranno a guardare, anzi. (m.p.)

Primo piano 3

POLITICA | Gli effetti del «memorandum» firmato dal presidente Xi Jinping col governo italiano

Porti: Trieste ma anche Ravenna, China Merchant Group investe già qua

Trieste ma anche Ravenna. I destini di Italia e Cina tornano a incrociarsi di nuovo, come spesso è accaduto è l'economia ad avvicinare l'area un tempo approdo naturale della «Via della Seta». La visita del presidente cinese Xi Jinping in Italia e la firma del «memorandum» con il governo italiano ha significato soprattutto impegni commerciali, in particolare su alcuni porti, a partire da quello di Trieste, ma non solo. Ravenna è in campo, infatti Pechino aveva già messo gli occhi sulla città portuale romagnola e ha cominciato ad investire nel 2018 per ritagliare al centro il ruolo di principale piattaforma logistica del Mediterraneo per traffici e capitali cinesi.

LA SCELTA DI RAVENNA La vera origine della scelta di Ravenna da parte dei cinesi è stato anche il gioco di squadra. Cmit, Comune e Autorità portuale di Ravenna, Sapir (principale terminal operator locale), Regione Emilia-Romagna e Università: tutti insieme stanno lavorando dalla stessa parte per aumentare la quota di investimenti nella città che già può contare su 235 milioni di euro per aumentare il pescaggio dei fondali (da 11,5 metri a 12,5 nei prossimi 4 anni per poi scendere ancora fino a 14,5 metri di profondità nel successivo triennio). Ravenna sta diventando una sorta di test per gli investimenti cinesi che riguarderanno anche Trieste e Venezia, nell'ottica di un polo portuale diffuso per le merci asiatiche. Considerando anche che Ravenna «è uno dei 14 'core port' strategici europei e terminale meridionale dei due corridoi Baltico -Adriatico e Mediterraneo delle reti Ten -T, con 14 km di banchine, 22 terminal privati, oltre 600mila mq di magazzini e 27 milioni di tonnellate di merci movimentate ogni anno, per il 66% rinfuse solide (segmento in cui è leader)», sottolineava a fine 2018 Il Sole24Ore. Senza dimenticare che Ravenna affonda il suo know-how sul coinvolgimento di player come Eni, Rossetti Marino, Micoperi il primo corso in Italia, nato nel campus romagnolo dell'Università di Bologna, di laurea magistrale internazionale, solo in inglese, in Off shore engineering.

L'ALTO ADRIATICO IDEALE L'Alto Adriatico, per la sua posizione ideale, è storicamente candidato a essere il polo d'arrivo marittimo della nuova Via della Seta, la Belt and Road Initiative (Bri). Da qui, poi, le merci provenienti dal Canale di Suez possono poi prendere la via del Brennero, dirette verso il mercato tedesco e mitteleuropeo.

Oltre a Ravenna i cinesi, come detto, hanno messo sotto osservazione soprattutto Trieste, che vanta fondali molto più profondi di Ravenna, e anche Venezia. Nel primo caso lo scorso 6 novembre è stata resa nota ufficialmente una trattativa per la cessione di quote di controllo della piattaforma logistica in cui si movimentano cargo e merci. Gli attori coinvolti sono il gruppo Parisi e I.Co.P., che controllano la Docks San Servolo, società che gestisce la piattaforma, mentre il possibile acquirente interessato all'affare è la stessa Cmg.

La piattaforma, il cui completamento è atteso a metà 2019, è stata realizzata per accogliere due navi portacontainer in contemporanea e verrà anch'essa collegata a uno scalo ferroviario. I cinesi, anche in questo caso, pare proprio che non staranno a guardare, anzi. (m.p.)



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

A MARINA

Assemblea sul futuro della Pialassa

IL COMITATO difesa pialassa del Piombone e Baiona e Slow Food Condotta di Ravenna hanno promosso per domani alle ore 20.30, un'assemblea pubblica nella sala Di Stefano presso la Circoscrizione del Mare in Piazzale Marinai d'Italia 19 a Marina di Ravenna.

Sono invitati tutti i sostenitori del progetto di riqualificazione della Pialassa del Piombone: **Autorità portuale**, direttore lavori, Parco del Delta del Po, Legambiente, Attilio Rinaldi del Centro Ricerche Marine.

'Gioiello ritrovato' o 'morte annunciata?' si chiedono gli organizzatori. «Un progetto meraviglioso per fare rivivere una valle degradata e senza ricambio di correnti o uno spreco pubblico di 32 milioni di euro, fino ad oggi, per distruggere quella che era una delle valli più pescose d'Italia?». Le due parti potranno liberamente «illustrare le proprie tesi in un pacato pubblico dibattito.

Finire i lavori o tornare alle origini?

» Diretta streaming dell'evento sulla pagina ufficiale della Condotta Slow Food Ravenna: <https://www.facebook.com/slowfoodravenna>. Al termine dell'assemblea sarà offerto un assaggio di pesce e vino locale.

Comitato Difesa Pialassa del Piombone e Baiona Slow Food Condotta di Ravenna.



Ravenna e Dintorni

Ravenna

IL COMMENTO

Piallassa Piomboni, che gatta da pelare per Autorità portuale

Per **Autorità Portuale** il progetto di separazione della piallassa Piomboni dal porto di Ravenna è una bella gatta da pelare.

L'impressione traspariva dal volto del presidente Daniele Rossi una ventina di giorni fa in commissione Ambiente. Toni pacati e gentili ma quando qualche capannista si è inalberato facendo notare che la valle di Marina di Ravenna era meglio prima dei lavori Rossi ha risposto che l'ente da lui guidato ha lo scopo di portare al termine il progetto - avviato nel 2012 e ancora da finire (in teoria il termine del cantiere era previsto nel 2015) - senza discuterlo di nuovo. Anche il suo predecessore, il meno diplomatico Galliano Di Marco, aveva fatto notare in alcune occasioni che il risanamento ambientale non è esattamente la mission dell' **Autorità portuale**.

Quando i progetti si discutono per quindici anni in un'epoca in cui gli scenari economici cambiano in un triennio capita del resto di trovarsi in queste situazioni, impelagati in polemiche ereditate da gestioni passate. A prescindere dalle opinioni, il progetto di risanamento della Piallassa del Piomboni è indubbio che sia anche un'espansione dell'area **portuale**. Lo dicono i numeri: alla fine del cantiere la valle misurerà 145 ettari contro gli iniziali 254. Gli altri se li mangeranno i 2,5 chilometri di argini e un piazzale di movimentazione logistica. Si tratta in sostanza di un progetto pensato in anni di vacche grasse che oggi non appare come la priorità di un porto con i traffici in stallo.

Raccontare che il dimezzamento della valle sia il modo migliore di salvaguardarla è stato, sin dall'inizio, molto arduo. Aggiungere che ci sarà un maggior ricircolo d'acqua grazie a quattro porte veneziane e una porta vinciana, quando adesso la piallassa è completamente aperta e senza argini, richiede da parte di chi frequenta la valle una grande fede nell'ingegneria idraulica. Anche perché pescatori e capannisti sono concordi nel dire che la pescosità è già calata molto. I tecnici da parte loro sostengono che si debba aspettare la fine dei lavori per dare un giudizio ma l'ultima data stimata da Ap per il termine del cantiere è fine 2019 sempre che si realizzi la condizione, non secondaria, di trovare il materiale adatto per riempire gli argini. Ci sono poi questioni che si sono aggiunte negli ultimi tempi: una certa preoccupazione degli uffici regionali preposti all'ambiente, i relitti che affondano, la riqualificazione della Fabbrica Vecchia. Infine, un problema non da poco: chi si occuperà della manutenzione della piallassa una volta finiti i lavori? **Autorità portuale** ha fatto capire di non averne intenzione, il Comune ha ipotizzato un bando per trovare una gestione esterna ma trovare un soggetto interessato non sarà semplice. Chissà se, potendo tornare indietro, quella trentina di milioni di euro Ap li spenderebbe in altro modo.



Il Tirreno

Livorno

LA "VIA DELLA SETA"

Marcucci: la Cina non ha ancora tagliato fuori il nostro porto

Il numero uno di Confetra: «Non tutto è perduto, siamo soltanto agli inizi» Occhi puntati sugli effetti boomerang delle maxi-alleanze fra armatori

LIVORNO. Nereo Marcucci non ci sta a immaginare che sulla "Via della Seta" tutti i giochi siano già fatti: non crede affatto che Genova e Trieste abbiano fatto cappotto, condannando tutti gli altri scali condannati a un ruolo di secondo, se non di terzo piano. Lo riassume così: «Non siamo ancora al finale di partita, come in molti vorrebbero far credere».

Di più: «I porti italiani, nessuno escluso, possono avere delle chance proprio grazie alle numerose biforcazioni della Via della Seta».

Non è tutto: Genova che Trieste - è la sua argomentazione - «non possono farcela da soli a sostenere tutto il traffico potenziale che ha come destinazione finale l'Eurasia e che è generato dalle diverse piattaforme produttive e logistiche che l'iniziativa di Pechino sta promuovendo in decine di Paesi».

Marcucci, livornese, ex presidente dell'Authority, da anni al Cnel e numero uno nazionale di Confetra, l'organizzazione di categoria che raggruppa 32mila imprese nel settore logistico, lo ripete anche intervenendo sulla rivista dell'Authority livornese: eccoci nel "Grande Gioco", ma siamo solo agli inizi.

Il presidente di Confetra non si stupisce che tutti ora stiano andando a caccia dei soldi cinesi («fanno gola a tutti»). Ma mette in guardia contro il rischio di farsi "colonizzare" da Pechino: «gli occhi sono puntati su 5G e Huawei», Marcucci invece invita a guardare a cosa accadrà dei nostri terminal portuali e dei territori retroportuali: sul rischio di veder le nostre infrastrutture portuali strategiche "conquistate" dai cinesi, «ben venga dunque l'intenzione del governo di pensare al "golden power"», è sacrosanto - avverte - che lo Stato possa dare l'altolà se certi interventi finiscono per interessare settori strategici.

Ma il manager livornese non si ferma qui. Il caso cinese gli dà il destro per richiamare l'Europa a intervenire sullo «strapotere delle grandi alleanze». A cosa si riferisce? Al fatto che Bruxelles sta puntando i riflettori sugli effetti che rischia di avere la proroga delle deroghe alle euro-regole antitrust): anche perché - sostiene - «le flotte sono state concentrate in tre super-alleanze che non soltanto avranno un forte impatto sulla selezione dei propri porti ma anche punteranno a estendere il proprio raggio d'azione a terra».

Gli invii di merci dal Meridione verso la Cina è l'esempio che Marcucci cerca come riprova della logica del traffico in duplice direzione: «È l'occasione per far aumentare l'export dei nostri prodotti verso l'Estremo Oriente e ridurre il disavanzo della bilancia commerciale verso Pechino». Torna il vecchio esempio dell'acqua: «Come la merce segue la via più facile, dunque anche la "Via della Seta" potrebbe seguire i percorsi più adeguati alle aspettative dei porti italiani: ma bisognerà realizzare i canali giusti».



Il Tirreno
Livorno

il progetto di pechino

Raugei: Livorno si unisca per farsi sentire davvero

LIVORNO. «Parto dal presupposto che prima o poi, in un modo o nell'altro un accordo con questo enorme Paese con il quale tutti cercano di commerciare al meglio, si farà e allora mi domando perché il porto di Livorno non è tra i porti presi in considerazione. E ancora di più mi domando: perché la comunità portuale livornese non alza la voce per denunciare l'ennesimo tentativo di tenere Livorno a sonnecchiare?». Parte da qui Enzo Raugei, presidente della Compagnia portuale, per dare uno scossone relativamente al fatto che la "Via della Seta" passerà da altri porti, segnatamente quelli di Genova e di Trieste. per Raugei invita a «fare pressione perché le parole del presidente Rossi vengano prese in considerazione dal governo e si generi su questo tema unanimità di intenti da parte dei livornesi». Lo dice ricordando di esser stato al centro del dialogo con la delegazione cinese venuta a Livorno due anni fa. Sotto tiro è l' intesa fra il governo italiano e quello cinese che si concretizzerà con la visita del presidente cinese Xi Jinping e con la firma del "memorandum". Il problema ha a che vedere con il destino del porto di Livorno sul quale - aggiunge - «esiste un progetto serio di sviluppo rappresentato dalla Darsena Europa e ha una posizione geografica dal punto di vista logistico di indubbio vantaggio che, per le note carenze strutturali, fino ad oggi è stato penalizzato dall' esclusione della crescita dei traffici import/export verso il Far East dove la Cina ha fatto la parte del leone».

LA "VIA DELLA SETA"

Marcucci: la Cina non ha ancora tagliato fuori il nostro porto

Il numero uno di Confindustria: «Non tutto è perduto, siamo soltanto agli inizi». Occhi puntati sugli effetti boom-bang delle mosi-alleanze fra armatori



Il presidente della Confindustria, Roberto Marcucci, ha dichiarato che la Cina non ha ancora tagliato fuori il nostro porto. «Non tutto è perduto, siamo soltanto agli inizi», ha detto. «Gli occhi sono puntati sugli effetti boom-bang delle mosi-alleanze fra armatori».

INVESTITA DA UN'AUTO

Investita da un'auto sulle strisce pedonali: grave donna di 68 anni



Una donna di 68 anni è stata investita da un'auto sulle strisce pedonali. La donna è stata trasportata in ospedale e si trova in gravi condizioni.

SCAPPA DI CASA A 15 ANNI

Scappa di casa a 15 anni e la polizia la rintraccia



Una ragazza di 15 anni è scappata di casa e la polizia l'ha rintracciata. La ragazza è stata portata in ospedale e si trova in gravi condizioni.

Stipendi, è guerra fra Livorno e Piombino

IL COMMISSARIO governativo dell' autorità **portuale**, ammiraglio Pietro Verna, ha incontrato ieri la neo presidente della Provincia, Marida Bessi, per uno scambio di opinioni relative ai porti minori del 'sistema' **portuale**. Da psarepe Marida Bessi è anche sindaco di Capraia isola, dove l' Autorità di sistema sta facendo importanti lavori allo scivolo d' alaggio indispensabile per il piccolo nucleo di pescatori locali, ma anche per lo sviluppo del turismo nautico. L' incontro è uno dei molti che il commissario giornalmente gestisce. Nel frattempo ci sono anche problematiche interne alla 'macchina' del sistema **portuale** che Verna sta affrontando. Uno dei più delicati, per il funzionamento della 'macchina' stessa, è l' armonizzazione dei ruoli e l' integrazione delle funzioni tra le due ex Authority, quella di Livorno e quella di Piombino.

A oltre un anno dall' accorpamento nell' unico sistema **portuale**, rimangono da completare i necessari aggiustamenti dei ruoli: ma anche e specialmente - e qui sembra essere il principale nodo - certe differenze retributive che esistono tra pari-grado di Livorno e Piombino. In particolare, alcune retribuzioni dei dipendenti livornesi sarebbero nettamente inferiori a quelle dei piombinesi a parità di funzioni; e da palazzo Rosciano è partita una campagna attraverso la rappresentanza sindacale pper ottenere un riequilibrio.

Non sembra esserci una soluzione facile e tantomeno indolore, perché il problema, portato all' attenzione dei sindaci revisori romani, sarebbe in stallo o quasi.

L' adeguamento alle retribuzioni dei livornesi a quelle dei piombinesi sarebbe stato bloccato dai revisori, sia per motivi di bilancio sia perché non in linea con i criteri generali. Ma l' alternativa proposta, cioè riportare le retribuzioni di Piombino a livello di quelle livornesi, viene nettamente respinta dagli interessati.

Le consultazioni sono in corso da tempo, con numerosi incontri con i sindacati, con l' ufficio legale e con le Rsu delle due ex Authority. Si parla di integrativo, di indennità di funzione, di incentivi: ma anche della necessità di "coprire" alcune cariche di vertice rimaste vacanti con l' uscita (temporanea?) di Massimi Provinciali. Il tutto con l' incognita di tribunale del riesame di Firenze, che dovrebbe pronunciarsi- secondo la prassi- non oltre la prima settimana di aprile. A.F.



Microtunnel: una storia infinita. Pronto nel 2020?

L'operazione si sarebbe dovuta concludere entro l'estate 2018

Renato Roffi

LIVORNO Microtunnel pronto entro l'estate. Con questo titolo del 14 Febbraio 2018, mutuato da una precisa assicurazione dell'allora presidente dell'AdS, Corsini, avevamo creduto, ancora una volta, di essere davvero vicini alla realizzazione dello spostamento di alcune tubature Eni sul fondo del canale Industriale nel porto di Livorno, un'operazione di cui si parla ormai da quasi quindici anni e che, per quante difficoltà possa presentare, nell'epoca in cui si inviano con successo missioni esplorative su Marte, si sta rivelando l'operazione più difficile mai concepita. È notizia di un paio di ore fa che il commissario dell'AdSp ha firmato l'incarico per l'accertamento tecnico relativo al pozzo del microtunnel lato Magnale, quello, per intenderci, che ha presentato le maggiori difficoltà in fase di realizzazione; la verifica suppletiva richiederà quattro/cinque mesi dopo di che il tutto tornerà nelle mani dell'Authority e le stime parlano di almeno nove mesi il che, molto probabilmente significa che verrà superato anche il 2019. A seguire si avrà il passaggio dei nuovi tubi dell'Eni (12 mesi), la rimozione delle vecchie tubazioni, il banchinamento della sponda lato Marzocco, il dragaggio finale e chi vivrà vedrà. Tant'è. Diversamente speriamo dovrebbe andare per quanto riguarda il così detto dragaggio aggiuntivo, un intervento che, mediante la rimozione di circa 20 mila metri cubi di sedime, dovrebbe portare il canale ad una larghezza di 70 metri (dagli attuali 57) e ad una profondità di almeno 12 metri, proprio nel punto interessato dall'attraversamento delle faticose tubazioni. L'argomento sarà oggetto di discussione in un incontro che l'Authority ha convocato per il prossimo Lunedì alle 11 per riunire tutti gli enti e i soggetti interessati, dall'Autorità marittima, ai piloti, ai terminalisti più direttamente coinvolti, fra l'altro anche finanziatori dell'intervento, come il Tdt (che si farà carico di dirigere le operazioni) e Lorenzini che, per la circostanza, stipuleranno con l'AdSp un'apposita convenzione. Per il dragaggio supplementare è già disponibile un progetto esecutivo e i risultati verranno verificati con l'impiego di un sofisticato simulatore di manovra, così che si può fin d'ora pronosticare (dato che ad occuparsene sarà la mano privata) il compimento dei lavori per la fine del prossimo Agosto. L'ampliamento e l'escavazione del canale riveste un'indiscutibile importanza per le attività portuali e per le grandi compagnie di navigazione che potrebbero far entrare in sicurezza a pieno carico anche navi da 8/10 mila teu, oggi costrette ad accedere soltanto con carico ridotto.



Porti: Ancona, attività di demolizione dei silos fino al 20 giugno

Autorità sistema, se non completata ripresa cantiere a settembre

(ANSA) - ANCONA, 21 MAR - L' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico centrale ha emesso l' ordinanza per la demolizione dell' impianto di stoccaggio nell' area demaniale in concessione a Silos Granari della Sicilia srl. Il documento definisce le modalità e le regole di intervento per l' abbattimento dei 34 silos in concessione e i tempi di realizzazione: il calendario delle demolizioni, che prevede lavori fino al 20 giugno prossimo, potrà subire variazioni a seconda delle necessità del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre 2019.

ANSA
Mare

Porti: Ancona, attività demolizione silos fino al 20 giugno
Autorità sistema, se non completata ripresa cantiere a settembre
21 marzo, 16:34

ANSA - ANCONA, 21 MAR - L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha emesso l'ordinanza per la demolizione dell'impianto di stoccaggio nell'area demaniale in concessione a Silos Granari della Sicilia srl. Il documento definisce le modalità e le regole di intervento per l'abbattimento dei 34 silos in concessione e i tempi di realizzazione. Il calendario delle demolizioni, che prevede lavori fino al 20 giugno prossimo, potrà subire variazioni a seconda delle necessità del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre 2019.

RIPRODUZIONE AUTORIZZATA A CARICHI ANSA

TI POTREBBERO INTERESSARE ANCHE:

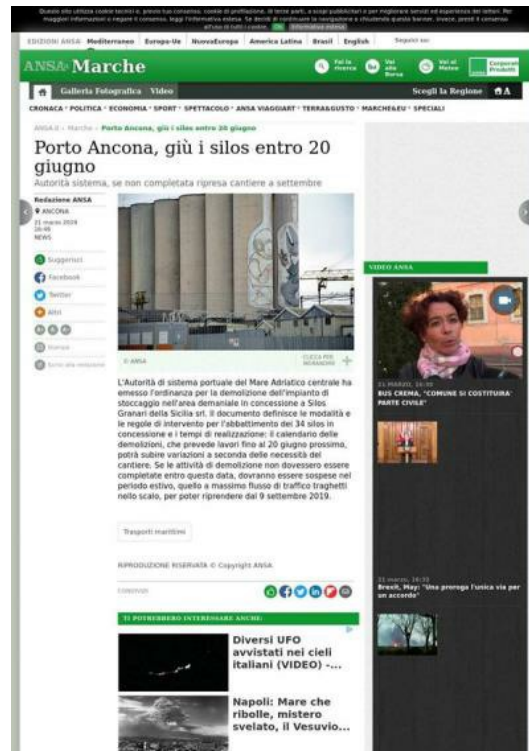
- Crociere: Mac, piano industriale al 2027 di 13,6...
- Marina militare: dopo lavori torna in...
- Conto alla rovescia per il varo tecnico...
- Mac vera una nuova linea ro-ro tra Trieste e la...

LINK UTILI:

- www.ansa.net
- www.casertana.it
- www.asepti.it
- www.ancantieri.it
- www.federpesca.net
- www.federazioneadriatica.it
- www.cina.org
- www.guardiacostiera.it
- www.asslogistica.it
- www.federagenti.it
- www.academiamaritimacastella.it
- www.costastociera.it
- www.mysailboat.com
- www.maccrociere.it
- www.federvele.it
- www.federpedali.it
- www.sally.it
- ASSONAT
- FEDARLINEA

Porto Ancona, giù i silos entro 20 giugno

L' **Autorità** di **sistema portuale** del Mare Adriatico centrale ha emesso l'ordinanza per la demolizione dell' impianto di stoccaggio nell' area demaniale in concessione a Silos Granari della Sicilia srl. Il documento definisce le modalità e le regole di intervento per l' abbattimento dei 34 silos in concessione e i tempi di realizzazione: il calendario delle demolizioni, che prevede lavori fino al 20 giugno prossimo, potrà subire variazioni a seconda delle necessità del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre 2019.



La riqualificazione

Silos, l' 8 aprile prima esplosione

La prima esplosione per abbattere i silos del **porto** è fissata per l' 8 aprile e riguarderà due contenitori (l' 8 e il 9). Nel frattempo verranno demoliti meccanicamente i primi 4 silos. La sequenza è indicata nel cronoprogramma consegnato dalla Silos Granari della Sicilia srl all' Autorità di sistema portuale. L' Ap ha emesso un' ordinanza ad hoc dove sono «definite le modalità e le regole di intervento per l' abbattimento dei 34 silos in concessione e i tempi di realizzazione». Nell' ordinanza del 19 marzo le operazioni sono state programmate fino al 20 giugno, che «potranno subire delle variazioni a seconda delle necessità del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre».

4

Primo piano • Ancona

Prefettura all'ex Casa del Mutilato, no del ministero

La riqualificazione

Silos, l'8 aprile prima esplosione

FAKE NEWS
Il naffa riduce il rischio di tumori

METTI A TACERE LE BUFALÉ CON LA VERA PREVENZIONE.

SOS LIST
800-998877

14-24 MARZO 2019 SETTIMANA NAZIONALE PER LA PREVENZIONE ONCOLOGICA

www.corriereadriatico.it

Spazio pubblicitario

La riqualificazione del porto di Ancona è un progetto che ha coinvolto la Prefettura, la Provincia, la Regione e la Sicilia Granari. Il piano prevede la demolizione di 34 silos e la costruzione di nuovi moli e banchine. La prima esplosione è fissata per l'8 aprile e riguarderà due contenitori (l'8 e il 9). Nel frattempo verranno demoliti meccanicamente i primi 4 silos. La sequenza è indicata nel cronoprogramma consegnato dalla Silos Granari della Sicilia srl all'Autorità di sistema portuale. L'Ap ha emesso un'ordinanza ad hoc dove sono definite le modalità e le regole di intervento per l'abbattimento dei 34 silos in concessione e i tempi di realizzazione. Nell'ordinanza del 19 marzo le operazioni sono state programmate fino al 20 giugno, che potranno subire delle variazioni a seconda delle necessità del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre.

Ordinanza per demolizione silos nel porto di Ancona

Massimo Belli

ANCONA L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha emesso l'ordinanza relativa alla demolizione dell'impianto di stoccaggio che si trova nell'area demaniale in concessione a Silos Granari della Sicilia srl. Il documento definisce le modalità e le regole di intervento per l'abbattimento dei 34 silos in concessione e i tempi di realizzazione. Nell'ordinanza del 19 Marzo 2019 è inserito il calendario dei lavori delle demolizioni, previsti fino al 20 Giugno 2019, che potrà subire delle variazioni a seconda delle necessità del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 Settembre 2019. Il testo dell'ordinanza è disponibile su



www.porto.ancona.it/files/ordinanze/2019/Ordinanza%20n.%2013%20del%2019.03.2019.pdf

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marina yachting, c'è il progetto

La conferenza dei servizi lo ha scelto ieri all'unanimità, ma sarà reso noto solo il 28 In lizza gli elaborati di tre società cittadine. Il sindaco apprezza la decisione collegiale

SVILUPPO E' arrivata ieri dopo oltre quattro ore di conclave l'attesa fumata bianca per il Marina Yachting che dovrà nascere nel porto storico di Civitavecchia.

Come annunciato nei giorni scorsi dal sindaco Antonio Cozzolino, la conferenza dei servizi di ieri si è chiusa con l'individuazione del progetto che dovrà essere realizzato nei prossimi mesi. Ancora top secret, e lo resterà per un'altra settimana, il nome dell'elaborato vincitore. Per sapere infatti chi, tra Porto storico, Naval service e Roma Marina Yachting, le tre società locali che si contendono l'opera, realizzerà l'approdo turistico, bisognerà attendere il 28 marzo. Per il pomeriggio di quel giorno il Pincio ha infatti convocato l'ultima conferenza dei servizi, che come prevede il regolamento comunale in questi casi, sarà pubblica, dopo decine di incontri riservati. Nell'occasione verrà reso noto il nome della società prescelta e i relativi punteggi ottenuti da parte di ciascun componente della Conferenza dei servizi. «L'individuazione è motivata si legge nel dpr 509 dedicato proprio alla realizzazione di porti turistici su aree demaniali - con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica della regione, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione».

Bocche ancora cucite, quindi, anche se il sindaco Antonio Cozzolino si è detto soddisfatto della risultato raggiunto. «Dopo tanti mesi di lavoro e tanti rinvii ha commentato il primo cittadino si è arrivati a una decisione collegiale. Alla fine, dpr 509 alla mano, tutti i presenti hanno indicato di comune accordo e in base ai punteggi, il progetto vincitore». Alla riunione di ieri, oltre al sindaco Cozzolino, erano presenti il presidente dell'Autorità portuale Francesco Maria di Majo, accompagnato dalla segretaria generale Roberta Macii e dai dirigenti d'area. Presenti anche esponenti della Regione Lazio, dell'Agenzia delle Dogane e della Capitaneria di porto.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fincantieri, la banchina «multiuso»

«Nel nuovo piano di sviluppo previsto un approdo da utilizzare per la cantieristica e la crocieristica»

IL PROGETTO Maria Elefante Cantieristica e turismo crocieristico. Al centro di tutto la banchina, fondamentale per la Fincantieri nelle operazioni di allestimento della nave dopo il varo e ugualmente importante per lo sviluppo del porto di Castellammare di Stabia. Un nodo che potrebbe essere affrontato direttamente da Giuseppe Bono. Ad annunciare la sua presenza a Castellammare, prima del varo della nave militare Trieste, il prossimo maggio, è il deputato stabiese del gruppo misto Catello Vitiello durante il consiglio comunale che si è svolto ieri mattina a Palazzo Farnese. «Ho incontrato Bono nel suo ufficio dove c'è un quadro che raffigura il nostro cantiere spiega con orgoglio Vitiello, la sua presenza sarà fondamentale.

Bono ha assicurato che prenderà parte a un incontro in cui illustrerà le azioni concrete per il futuro dello stabilimento. Mi ha garantito che c'è la volontà di dare un'importanza strategica all'impianto di Castellammare».

IL CONFRONTO Secondo Vitiello il binomio cantieristica e turismo può convivere ma fondamentali restano le scelte della Regione che insieme all'**Autorità portuale** è tra gli enti che finanzieranno una parte degli investimenti per rendere il cantiere competitivo.

Concetto che ha ribadito il sindaco di Castellammare Gaetano Cimmino. «L'obiettivo del consiglio comunale è quello di portare la Regione a un tavolo con tutti gli attori. Nel frattempo chiediamo che si tenga un consiglio regionale monotematico sullo sviluppo industriale del cantiere spiega Cimmino. In queste ore ho sentito telefonicamente Bono e gli ho manifestato il nostro impegno ad interloquire con la Regione per indirizzare nel modo più giusto gli investimenti. Lavoreremo sodo perché il punto su cui ci scontreremo saranno gli investimenti, vogliamo sapere quanto la Regione sia disposta ad impegnarsi».

IL FOCUS E se ad incalzare la Regione ci pensa il sindaco, a pretendere risposte dal presidente dell'**Autorità portuale**, Pietro Spirito, sono i sindacati. Domenica, infatti, Spirito parteciperà a un convegno che si terrà in via Duilio, a pochi passi dallo stabilimento. L'occasione è un focus sullo sviluppo dell'area **portuale** stabiese ma non si esclude la presenza di sindacati ed operai che chiederanno notizie in merito agli investimenti per la Fincantieri, che gode delle agevolazioni previste per le zone che ricadono nella competenza delle Zes.

Gli investimenti che dovrebbero cambiare volto al cantiere prevedono l'impiego di circa 110 milioni di euro (40 investiti dall'azienda e 70 dalla pubblica amministrazione). I progetti per il cantiere sono visibili sul portale internet dell'**Autorità portuale**, quattro fotografie che mostrano piani di sviluppo diversi. Ma il più acclarato mostra il l'eliminazione dello scalo e la creazione di una chiatta per il varo con il ribaltamento a mare. In questa immagine si vede la nascita di un braccio che «custodisce» lo spazio per ospitare la nave, posizionata sulla chiatta galleggiante dopo essere stata varata, pronta per essere allestita. Nella stessa immagine la banchina dello stabilimento diventa dritta e con le sue misure potrebbe di fatto trasformarsi in un attracco che fa gola al turismo crocieristico. Intanto, di fronte allo stabilimento ci sono due aree portuali, una mista destinata appunto alla crocieristica e al cabotaggio commerciale e ad altri servizi generali e un'altra destinata al diportismo nautico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'urbanistica, il caso

Polo dei cantieri nautici incompiuta da 20 milioni

Capitolo San Matteo, erbacce e abbandono tra strutture d'avanguardia mai utilizzate Ora il Puc «apre» a store, uffici e alberghi tre consiglieri contro: tradito il progetto iniziale

Giovanna Di Giorgio

Lì, in località Capitolo San Matteo, la targhetta con su impresso «Piano di insediamenti produttivi Cantieristica Nautica» fa bella mostra di sé su un edificio nuovo di zecca. Marmo beige, porte bianchissime, finestre dai vetri limpidi, senza neppure i segni della salsedine. Solo la traccia di una tentata forzatura sulla porta principale dà tutto il senso dell'abbandono che domina nell'area. Perché quella che doveva essere la zona della città consacrata alla nautica giace ora derelitta. Tra le polemiche di chi vorrebbe rilanciarla secondo la sua iniziale destinazione e chi, invece, immagina per essa altre sorti. A guardarla da lontano, l'elegante struttura realizzata anni fa per gli uffici a supporto degli insediamenti produttivi, neppure s'immaginerebbe che non è stata mai usata. Moderna, quasi avveniristica, si erge nella vasta area come una cattedrale nel deserto. Intorno, sabbia ed erbacce. Erbacce e sabbia. Il mare, nell'area, ha lasciato il segno.

Sull'asfalto ancora intatto, come intatta è la pavimentazione dei marciapiedi che la costeggiano, le mareggiate hanno depositato non solo alghe, ma plastica e rifiuti di ogni tipo.

LO SCENARIO Che qualcuno ha pensato pure di bruciare, come dicono i segni neri di una cenere il cui odore si appiccica alle narici. Il degrado, tutt'intorno, è totale. A iniziare da quelli che, prima di essere distrutti, dovevano essere i varchi d'ingresso all'area da una parte e dall'altra di via Salvador Allende, la strada arretrata proprio per evitare che si frapponesse tra la linea costiera del mare e il grande comparto produttivo di servizi nautici. Del resto, nel Capitolo San Matteo c'è un significativo lavoro progettuale e di sinergie con la Regione Campania che è già costato circa 20 milioni di fondi pubblici. Soldi serviti a mettere su un'ampia area con specifiche tecnologiche. A iniziare dai pali per l'illuminazione, tutti dotati di telecamere per la sorveglianza dell'area. Un sistema visibilmente moderno, degno di una zona destinata agli insediamenti di un comparto di nicchia.

Un sistema, tuttavia, mai utilizzato. Come inutilizzato è l'impianto fotovoltaico che sovrasta una parte dell'ampio parcheggio. Il sole della primavera batte invano sui pannelli non messi nelle condizioni di produrre energia. Tutto ciò che producono è un po' d'ombra su posti dalle strisce bianche riservati ad automobili forse mai neppure arrivate nell'area di sosta, poco distante della palazzina, accessibile da altri due varchi aperti sulla nuova strada che conduce in direzione Sud. Lì, a differenza che dai varchi che danno sul mare, le barriere d'accesso sono ancora al loro posto. Tra erbacce e rifiuti.

Una zona spettrale, insomma.

Che di notte, complice il buio tutt'intorno, diventa il regno della prostituzione. Eppure, l'area è inserita in un contesto variegato. Alle spalle si apre una distesa di erba. Ai lati sorgono diverse villette, alcune abitate, altre in attesa dell'estate per essere riaperte. Poco distante sorge il Centro sportivo F6, la scuola calcio di Salvatore Fresi, proprio di fronte alla vecchia Torre picentina, al confine con il Comune di Pontecagnano. E, avanti, quel mare che per l'area doveva essere motore e risorsa.

LO SCONTRO Tanto più che, stando all'idea progettuale iniziale, la zona doveva essere completata da un pontile ortogonale alla linea costiera e da un **molo** di protezione finale sul quale posizionare i lift necessari a varo e alaggio imbarcazioni. Un progetto che i consiglieri comunali di maggioranza Corrado Naddeo, Leonardo Gallo e Antonio D'Alessio chiedono che venga ripreso. Non vogliono, i tre, che con la revisione decennale del Puc, a breve da approvarsi in Consiglio comunale, il progetto del Pip nautico venga «snaturato». Ai tre non va giù che l'



amministrazione venga meno a uno degli impegni «tra i più cari» sottoposti agli elettori, ovvero Salerno «Capitale del Mare». Perché, stando agli indirizzi previsti nella ridefinizione decennale del Puc, le innovazioni normative ipotizzate e proposte per l' area Pip nautico consentirebbero la realizzazione di uffici, ambulatori medici, funzioni amministrative, finanziarie, bancarie, istituti universitari e di ricerca, grandi strutture di vendita e centri commerciali, discoteche, attrezzature per spettacoli all' aperto, per lo sport, multisale, alberghi, stabilimenti balneari. Tutt' altro che nautica, insomma.

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

«Così si rilancia il Mediterraneo ma è tardi per i porti del Sud»

Camaggio: il Mezzogiorno non sarà certo escluso ma è assurdo rivendicare solo ora, a giochi fatti, la centralità di Taranto o Bari

«Sa cosa mi fa sorridere? Ci siamo accorti solo ora di un progetto che ha origini molto più strutturate e lontane nel tempo». Inizia da qui il ragionamento di Gianpaolo Ca maggio, commercialista barese, bocconiano, con alle spalle una lunga attività di formazione in Cina e oggi Managing Director di Sinoglobal Investments Advisory, Camaggio, la Via della Seta è davvero una grande opportunità per l'Italia?

«Direi di sì, principalmente per una ragione: nella visione cinese il Mediterraneo riacquista il suo antico ruolo di snodo fondamentale del commercio internazionale. Se vogliamo, a danno delle rotte del Nord Europa, finora egemoni».

In questa rinascita meridiana rientrano anche i porti del Sud Italia?

«Questo è un nodo critico che denuncia l'approssimazione italiana nell'approcciarsi al tema. La possibilità di uno sviluppo **portuale** fra le due nazioni nasce da un rapporto approfondito e da numerosi dossier elaborati negli ultimi dieci anni».

Un modo elegante per dire che ora è tardi per «promuovere» il Mezzogiorno?

«È corretto rivendicare una maggiore attenzione agli interessi del Sud. Ma sarebbe stato necessario farlo in fase di negoziazione e non certo a giochi fatti. Ora è tardi» Nessun beneficio per la Puglia, dunque?

«Attenzione: la rinascita del Mediterraneo porterà di certo dei benefici. Ci sarà spazio per tutti. E tuttavia, se pensiamo che questo sia il momento di proporre un ruolo apicale per Bari o Taranto quantomeno abbiamo sbagliato i tempi».

Torniamo ad allargare il quadro. L'Italia è il nono Paese esportatore al mondo ma, nelle relazioni commerciali con la Cina, siamo 24esimi. C'è molta strada da fare.

«Da parte degli italiani c'è una scarsa capacità di comprendere un mercato così complesso. Gli altri sono più bravi. E non parlo solo degli Usa, ma anche di Francia e Germania».

Siamo davvero identificati come il Paese del lusso e dell'ecellenza o è solo una vulgata?

«Tendiamo ad avere una percezione di noi stessi sempre un po' dilatata.

In realtà tanti nostri prodotti non sono poi così conosciuti e i cinesi faticano a distinguere il lusso francese da quello italiano. Dobbiamo raccontare meglio il Made in Italy, la difficoltà è soprattutto culturale».

Qualche suggerimento?

«Rivalutare istituzioni che già esistono ma non funzionano. Penso alla Camera di Commercio italo-orientale, oggi ridotta ai minimi termini.

O al gemellaggio fra Bari e Canton che non vede progetti esecutivi proposti dagli italiani alla controparte cinese. Un vero peccato».



Meno invasivo e più eco: l'impianto gnl si farà

Edison riprogetta la stazione di rifornimento prevista in porto A Milano l'incontro con Patroni Griffi: «Scalo competitivo»

ANDREA PEZZUTO

Meno impattante e modellato ai requisiti ambientali sollecitati dall'amministrazione comunale: si ridisegna l'impianto di rifornimento a gnl, il gas liquido pulito, per navi di ultima generazione e autotreni. A più di due mesi dall'incontro tra i vertici di Edison e il Comune di Brindisi sulle possibilità di realizzare la struttura a Costa Morena, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha incontrato a Milano i vertici di Edison per comprendere se ci siano stati sviluppi in questo lasso di tempo, ricevendo le rassicurazioni che auspicava. «Volevamo comprendere spiega Patroni Griffi - a che punto fosse questo progetto e se stesse andando avanti. Abbiamo ricevuto rassicurazioni circa il perdurante interesse e soprattutto ci hanno rappresentato che il progetto sta subendo dei rallentamenti perché stanno ponendo una particolare attenzione rispetto agli aspetti ambientali, come l'integrazione dell'impianto nel paesaggio.

Queste sono state tra l'altro le richieste avanzategli dal Comune di Brindisi, e quando avranno a disposizione un progetto più evoluto lo presenteranno all'amministrazione comunale. Come Autorità portuale il 2 aprile sarà in discussione il nostro Piano ambientale e pertanto avevo necessità di conoscere se ci fosse ancora un interesse da parte di Edison.

Quel vertice fu interlocutorio ed ebbe come oggetto l'illustrazione da parte degli emissari di Edison del progetto preliminare. Il sindaco Rossi a caldo affermò di non potersi esprimere sulla bontà dell'opera senza la presenza di un progetto più particolareggiato, un progetto con le indicazioni precise del luogo dove è prevista la collocazione della stazione di rifornimento e dove ormeggeranno le navi, in quanto parlare di Costa Morena come sito risulta troppo generico.

Oltre all'importanza intrinseca dell'infrastruttura, la stessa potrebbe apportare vantaggi economici collaterali legati alla cosiddetta catena del freddo, della quale si parlò già anni addietro in occasione dell'ipotetica realizzazione del rigassificatore.

«Ho suggerito a Edison ha sottolineato Patroni Griffi di interfacciarsi con la Regione Puglia e in particolare con il professor Laforgia perché mi interesserebbe verificare quali sinergie potrebbe sviluppare questo progetto rispetto alla Zes brindisina e in particolare riguardo la logistica del freddo. Si potrebbe intercettare, infatti, un traffico di assoluto pregio che ben si integrerebbe con il progetto di Edison, perché si tratta di impianti a bassa temperatura che potrebbero essere sfruttati per la logistica di prodotti che hanno bisogno di essere conservati; verrebbe insomma coinvolta non solo la portualità ma anche la retroportualità».

L'infrastrutturazione dei porti e lo sviluppo della logistica, d'altronde, rappresentano le direttrici da seguire per sovvertire le previsioni economiche che danno il territorio brindisino come fanalino di coda nella crescita fino al 2023. L'ultimo riferimento lo ha fornito lo studio dell'Osservatorio Banche-Imprese, che preconizza per la provincia di Brindisi una crescita fino al 2023 pari allo 0,1%, la più bassa in Puglia.

«Mi auguro commenta il presidente dell'Authority - che tra poco tempo saremo in grado di rendere Brindisi particolarmente attrattiva per gli investitori e di smentire le previsioni dell'Obi. Bisogna mettere in campo una politica anticiclica: c'è un interesse dei cinesi per i porti del sud, tra i quali rientra quello di Brindisi. Il grimaldello è rappresentato dalla circostanza che le aree retroportuali rientreranno nella Zes. Ovviamente, per poter essere attrattivi abbiamo bisogno di accelerare l'infrastrutturazione dei porti e abbiamo dunque la necessità impellente di assicurare gli accosti e i dragaggi. I cinesi cercano prioritariamente porti con fondali di -17 metri, che è una profondità che può essere raggiunta nel porto di Brindisi. In tre o quattro anni le opere che abbiamo progettato potranno essere realizzate



se non saranno frapposti ostacoli e potremmo dunque ritrovarci un porto fortemente attrattivo per gli investitori stranieri».

LA CAMPAGNA Stamani il Forum nella sede dell' Autorità portuale per sensibilizzare ad un' emergenza non più rinviabile

Albano, rettori e docenti ci mettono la faccia: «Via la plastica»

Puglia, Mai regione di plastica: cinquantaquattro pugliesi di primo piano, tra i quali i rettori Antonio Felice Uricchio e Di Sciascio, il presidente della Scuola di Medicina Loreto Gesualdo e Albano Carrisi, si sono prestati come testimonial dell' iniziativa, hanno messo la faccia sui manifesti che promuovono la campagna ambientale. E Puglia, Mai regione di plastica è il tema del forum che sarà ospitato oggi, venerdì, (dalle 10,30) nella sede dell' **Autorità portuale** di Brindisi.

L' evento, organizzato dall' Associazione culturale L' Isola che non c' è di Latiano, coinvolge la Regione Puglia, Enti, organizzazioni, Università, Associazioni ambientaliste, le Asl pugliesi e aziende, per l' approvazione di un protocollo d' intesa sul #No alla plastica. I lavori saranno coordinati dall' ingegner Barbara Valenzano, direttore del Dipartimento infrastrutture e ambiente della Regione Puglia e moderati dal giornalista Franco Giuliano (presidente onorario e fondatore dell' associazione latianese).

Parteciperanno sindaci e personalità del mondo accademico, dirigenti degli enti e società più rappresentative della Puglia, oltre agli assessori regionali Stea, Pisicchio, Giannini, Piemontese, interessati a questo cambiamento culturale.

Obiettivo della giornata: concordare una strategia comune per limitare l' uso della plastica monouso, dai piatti delle mense scolastiche ai bicchieri delle macchinette distributrici di bevande collocate in enti, ospedali, scuole.

Nella bozza del protocollo d' intesa che sarà discusso, ampliato e approvato, si propone tra l' altro di fissare rimborsi per il riuso dei contenitori di plastica degli esercizi pubblici di esercizi commerciali e cauzioni nel caso di mancata restituzione. Gli esercenti vanno anche incentivati a rendere gli esercizi punti di raccolta plastica, con vantaggi economici per i cittadini che conferiscono i contenitori. Va promossa inoltre l' installazione di ecocompattatori nei punti vendita della grande distribuzione, sempre con vantaggi per chi conferisce rifiuti e di biglietterie elettroniche nelle stazioni di treni, autobus, metro, che in cambio dell' inserimento di bottiglie di plastica (Reverse Vending machine) riconoscono sconti sul prezzo del biglietto.

Alle famiglie ed ai titolari di tassa sui rifiuti, andrebbero in genere riconosciute agevolazioni sulla Tari, in cambio e della plastica raccolta.

L' evento brindisino è in linea con la strategia dell' Unione Europea, che ha posto le basi per una nuova economia circolare della plastica, orientata esclusivamente alla produzione di prodotti che rispondano ad esigenze di riconsegna, riuso e riciclo.

Nel corso del forum verrà illustrata una dichiarazione di intenti, redatta dalla Regione Puglia e da L' isola che non c' è, sulla quale si auspica la massima condivisione.

La Regione ha già avviato misure per ridurre l' uso di materiali monouso in plastica, già a partire dall' aprile prossimo, nel rispetto della strategia europea e le Amministrazioni comunali sono invitate ad adottare Ordinanze per favorire la transizione verso un modello No plastica.

Il forum lancerà anche il progetto di estendere la messa al bando della plastica a tutti i Paesi che si affacciano sull' Adriatico.

BRINDISI CRONACA

LO SVILUPPO

Il sindaco PROGETTO

Meno invasivo e più eco: l'impianto "gnl" si farà

Edison riprogetta la stazione di rifornimento prevista in porto A Milano l'incontro con Patroni Griffi: «Scolo competitivo»

Un collegamento tra Costa Morena e la rete ferroviaria: concluso l'iter

Stamani il Forum nella sede dell'Autorità portuale per sensibilizzare ad un'emergenza non più rinviabile

LA CAMPAGNA

Albano, rettori e docenti ci mettono la faccia: «Via la plastica»

Puglia, Mai regione di plastica: cinquantaquattro pugliesi di primo piano, tra i quali i rettori Antonio Felice Uricchio e Di Sciascio, il presidente della Scuola di Medicina Loreto Gesualdo e Albano Carrisi, si sono prestati come testimonial dell'iniziativa, hanno messo la faccia sui manifesti che promuovono la campagna ambientale. E Puglia, Mai regione di plastica è il tema del forum che sarà ospitato oggi, venerdì, (dalle 10,30) nella sede dell'Autorità portuale di Brindisi.

L'evento, organizzato dall'Associazione culturale L'Isola che non c'è di Latiano, coinvolge la Regione Puglia, Enti, organizzazioni, Università, Associazioni ambientaliste, le Asl pugliesi e aziende, per l'approvazione di un protocollo d'intesa sul #No alla plastica. I lavori saranno coordinati dall'ingegner Barbara Valenzano, direttore del Dipartimento infrastrutture e ambiente della Regione Puglia e moderati dal giornalista Franco Giuliano (presidente onorario e fondatore dell'associazione latianese).

Parteciperanno sindaci e personalità del mondo accademico, dirigenti degli enti e società più rappresentative della Puglia, oltre agli assessori regionali Stea, Pisicchio, Giannini, Piemontese, interessati a questo cambiamento culturale.

Obiettivo della giornata: concordare una strategia comune per limitare l'uso della plastica monouso, dai piatti delle mense scolastiche ai bicchieri delle macchinette distributrici di bevande collocate in enti, ospedali, scuole.

Nella bozza del protocollo d'intesa che sarà discusso, ampliato e approvato, si propone tra l'altro di fissare rimborsi per il riuso dei contenitori di plastica degli esercizi pubblici di esercizi commerciali e cauzioni nel caso di mancata restituzione. Gli esercenti vanno anche incentivati a rendere gli esercizi punti di raccolta plastica, con vantaggi economici per i cittadini che conferiscono i contenitori. Va promossa inoltre l'installazione di ecocompattatori nei punti vendita della grande distribuzione, sempre con vantaggi per chi conferisce rifiuti e di biglietterie elettroniche nelle stazioni di treni, autobus, metro, che in cambio dell'inserimento di bottiglie di plastica (Reverse Vending machine) riconoscono sconti sul prezzo del biglietto.

Alle famiglie ed ai titolari di tassa sui rifiuti, andrebbero in genere riconosciute agevolazioni sulla Tari, in cambio e della plastica raccolta.

L'evento brindisino è in linea con la strategia dell'Unione Europea, che ha posto le basi per una nuova economia circolare della plastica, orientata esclusivamente alla produzione di prodotti che rispondano ad esigenze di riconsegna, riuso e riciclo.

Nel corso del forum verrà illustrata una dichiarazione di intenti, redatta dalla Regione Puglia e da L'isola che non c'è, sulla quale si auspica la massima condivisione.

La Regione ha già avviato misure per ridurre l'uso di materiali monouso in plastica, già a partire dall'aprile prossimo, nel rispetto della strategia europea e le Amministrazioni comunali sono invitate ad adottare Ordinanze per favorire la transizione verso un modello No plastica.

Il forum lancerà anche il progetto di estendere la messa al bando della plastica a tutti i Paesi che si affacciano sull'Adriatico.

OGGI L' ILLUSTRAZIONE

Un collegamento tra Costa Morena e la rete ferroviaria: concluso l' iter

Oggi alle ore 12 nella sala conferenze del Consorzio Asi, in via Angelo Titi, 19, il presidente, Domenico Bianco, il presidente dell' AdSP Mam, Ugo Patroni Griffi e i responsabili Rfi Roberto Laghezza, Direzione Territoriale Produzione Bari Giuseppe Marta, illustreranno la definizione dell' iter procedurale finalizzato a collegare direttamente la **banchina** di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, alla Rete Ferroviaria Italiana. Finalmente, infatti, grazie alla fattiva sinergia tra i tre soggetti coinvolti, si procederà alla firma del contratto per esercizio del raccordo ferroviario, ossia i nuovi binari che l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale di Brindisi ha realizzato nell' area di Costa Morena Est. L' infrastruttura, attraverso il raccordo di proprietà del Consorzio ASI, consentirà l' allacciamento diretto dei binari portuali alla rete ferroviaria nazionale, per effettuare operazioni logistiche connesse con il trasporto ferroviario di merci di vario genere anche a mezzo container. Si apre, pertanto, una nuova era per il porto di Brindisi che viene così messo nelle condizioni di poter sviluppare nuovi collegamenti commentano all' Asi.

22 marzo 2019

BRINDISI CRONACA

13

LO SVILUPPO

Di Andrea POCCHETTI

Meno invasivo e più eco: l'impianto "gnl" si farà

Edison riprogetta la stazione di rifornimento prevista in porto A Milano l'incontro con Patroni Griffi: «Scalo competitivo»

Un collegamento tra Costa Morena e la rete ferroviaria: concluso l'iter

Il capo alla via 12 solo solo l'ordine del Consorzio Asi, in via Angelo Titi, 19, il presidente, Domenico Bianco, il presidente dell' AdSP Mam, Ugo Patroni Griffi e i responsabili Rfi Roberto Laghezza, Direzione Territoriale Produzione Bari Giuseppe Marta, illustreranno la definizione dell' iter procedurale finalizzato a collegare direttamente la banchina di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, alla Rete Ferroviaria Italiana. Finalmente, infatti, grazie alla fattiva sinergia tra i tre soggetti coinvolti, si procederà alla firma del contratto per esercizio del raccordo ferroviario, ossia i nuovi binari che l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale di Brindisi ha realizzato nell' area di Costa Morena Est. L' infrastruttura, attraverso il raccordo di proprietà del Consorzio ASI, consentirà l' allacciamento diretto dei binari portuali alla rete ferroviaria nazionale, per effettuare operazioni logistiche connesse con il trasporto ferroviario di merci di vario genere anche a mezzo container. Si apre, pertanto, una nuova era per il porto di Brindisi che viene così messo nelle condizioni di poter sviluppare nuovi collegamenti commentano all' Asi.

Quel che è certo, è che il porto di Brindisi, con i suoi 120 ettari, è uno dei più grandi porti italiani. E' un porto che ha una lunga storia di sviluppo e di crescita. E' un porto che ha una grande importanza strategica. E' un porto che ha una grande importanza economica. E' un porto che ha una grande importanza sociale. E' un porto che ha una grande importanza culturale. E' un porto che ha una grande importanza ambientale. E' un porto che ha una grande importanza politica. E' un porto che ha una grande importanza religiosa. E' un porto che ha una grande importanza spirituale. E' un porto che ha una grande importanza intellettuale. E' un porto che ha una grande importanza artistica. E' un porto che ha una grande importanza scientifica. E' un porto che ha una grande importanza tecnologica. E' un porto che ha una grande importanza industriale. E' un porto che ha una grande importanza commerciale. E' un porto che ha una grande importanza finanziaria. E' un porto che ha una grande importanza legale. E' un porto che ha una grande importanza medica. E' un porto che ha una grande importanza veterinaria. E' un porto che ha una grande importanza agricola. E' un porto che ha una grande importanza pastorale. E' un porto che ha una grande importanza militare. E' un porto che ha una grande importanza navale. E' un porto che ha una grande importanza aeronautica. E' un porto che ha una grande importanza spaziale. E' un porto che ha una grande importanza cosmica. E' un porto che ha una grande importanza divina. E' un porto che ha una grande importanza eterna.

Albano, rettori e docenti ci mettono la faccia: «Via la plastica»

Il sindaco della giunta... (text continues with details about the plastic ban in schools)

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: collegamento da Costa Morena Est alla rete ferroviaria

Scritto da Redazione

BRINDISI Venerdì 22 marzo alle ore 12.00 nella sala conferenze del Consorzio ASI di Brindisi, via Angelo Titi, 19, il presidente, Domenico Bianco, il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi e i responsabili RFI Commerciale Direttrice Adriatica Roberto Laghezza, Direzione Territoriale Produzione Bari Giuseppe Marta, illustreranno alla stampa la definizione dell'iter procedurale finalizzato a collegare direttamente la banchina di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, alla Rete Ferroviaria Italiana. Finalmente, infatti, grazie alla fattiva sinergia tra i tre soggetti coinvolti, si procederà alla firma del contratto per esercizio del raccordo ferroviario, ossia i nuovi binari che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale di Brindisi ha realizzato nell'area di Costa Morena Est. L'infrastruttura, attraverso il raccordo di proprietà del Consorzio ASI, consentirà l'allacciamento diretto dei binari portuali alla rete ferroviaria nazionale, per effettuare operazioni logistiche connesse con il trasporto ferroviario di merci di vario genere anche a mezzo container.

Si apre, pertanto, una nuova era per il porto di Brindisi che viene così messo nelle condizioni di poter sviluppare nuovi collegamenti intermodali, che consacreranno lo scalo quale hub internazionale per lo scambio di merci con l'Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo. Il porto di Brindisi che in passato poteva vantare l'intermodalità nave-treno, ai tempi della Valigia delle Indie prima e con lo scalo Brindisi Marittima poi, torna a possedere un efficiente collegamento ferroviario delle banchine alla rete nazionale. Ciò è stato possibile grazie al lavoro sinergico non solo del Consorzio ASI e dell'Autorità di Sistema Portuale, ma anche grazie al contributo del Comune e della Provincia di Brindisi, anch'essi firmatari nel 2012 di un protocollo d'intesa con la Regione Puglia relativo all'assetto ferroviario retroportuale.



Nuova era per il porto di Brindisi

Con il collegamento banchina Costa Morena Est alla rete Fs

Massimo Belli

BRINDISI Domani a Mezzogiorno, nella sala conferenze del Consorzio Asi di Brindisi, sarà illustrato l'iter procedurale finalizzato a collegare direttamente la banchina di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, alla Rete Ferroviaria Italiana. Illustreranno alla stampa la definizione dell'iter procedurale finalizzato a collegare direttamente la banchina di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, alla Rete Ferroviaria Italiana. A presentare alla stampa i dettagli della procedura saranno il presidente Consorzio per l'Area di sviluppo industriale di Brindisi, Domenico Bianco, insieme al presidente dell'AdSp del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi ed i responsabili Rfi. Commerciale Direttrice Adriatica, Roberto Laghezza e Direzione Territoriale Produzione Bari, Giuseppe Marta. Finalmente, grazie alla fattiva sinergia tra i tre soggetti coinvolti, si procederà alla firma del contratto per esercizio del raccordo ferroviario, ossia i nuovi binari che l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale di Brindisi ha realizzato nell'area di Costa Morena Est. L'infrastruttura, attraverso il raccordo di proprietà del Consorzio Asi, consentirà l'allacciamento diretto dei binari portuali alla rete ferroviaria nazionale, per effettuare operazioni logistiche connesse con il trasporto ferroviario di merci di vario genere anche a mezzo container. Si apre, pertanto, una nuova era per il porto di Brindisi che viene così messo nelle condizioni di poter sviluppare nuovi collegamenti intermodali, che consacreranno lo scalo quale hub internazionale per lo scambio di merci con l'Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo.

Il porto di Brindisi che in passato poteva vantare l'intermodalità nave-treno, ai tempi della Valigia delle Indie prima e con lo scalo Brindisi Marittima poi, torna a possedere un efficiente collegamento ferroviario delle banchine alla rete nazionale. Ciò è stato possibile grazie al lavoro sinergico non solo del Consorzio Asi e dell'Autorità di Sistema portuale, ma anche grazie al contributo del Comune e della Provincia di Brindisi, anch'essi firmatari nel 2012 di un protocollo d'intesa con la Regione Puglia relativo all'assetto ferroviario retroportuale.

The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a header with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it, the main navigation bar includes 'Messaggero Marittimo.it', 'Login', and 'Registrati'. A secondary navigation bar lists 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article is titled 'Nuova era per il porto di Brindisi' with a sub-headline 'Con il collegamento banchina Costa Morena Est alla rete Fs'. The article is dated 'Pubblicato 15 ore fa il giorno 21 Marzo 2019' and is by 'Massimo Belli'. There is a large image of the port area. To the right of the article, there's a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the article, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'ARTICOLI POPOLARI' sections.

Pil e imprese, la Puglia a rilento

Se l' economia morde il freno

L' economia pugliese si sta avvitando su sé stessa. Le proiezioni al 2023 dell' Osservatorio Banche Imprese sono sconsolanti: una crescita media del Pil di appena mezzo punto percentuale, meno che nel resto del Sud. E un aumento dei posti di lavoro di un modesto 0,4%, la metà della Calabria e un quarto in meno della Campania.

L' interrogativo è: basta la crisi dell' agricoltura regionale, a partire dall' olivicoltura, a spiegare questa sostanziale recessione, dopo una fase di lunga crisi dell' economia nazionale e meridionale? La risposta è sì e no. Proviamo a vedere perché, leggendo in controtelaio queste cifre, elaborate nello studio condotto dal direttore dell' Obi, Antonio Corvino.

Prendendo le mosse dall' industria, in particolare manifatturiera, che dimostra una discreta capacità di resilienza. E, pur se modestamente, continuerà a crescere nel quinquennio 2019/2023. Ma, e questa è la considerazione che sorge naturale, è evidente che questo settore non ha in Puglia dimensioni tali da poter incidere fortemente sul valore aggiunto e sull' occupazione. Il vero ritardo della produzione manifatturiera regionale sta nel non essere riuscita ad agganciare le catene internazionali del valore, salvo alcune lodevoli eccezioni come il sistema aerospaziale, ma, proprio perché punte di eccellenza, sono rimaste tali.

Di chi le responsabilità? Soprattutto dei decisori, di coloro che fanno le policy.

Emblematico, in tempi di Via della Seta, è il caso del **porto di Taranto**: anni fa i cinesi decisero di investire, a partire dal dragaggio dei fondali per adeguarli all' attracco di grosse navi. Sarebbe potuto diventare un hub per valorizzare l' agroindustria, uno scalo dal quale far partire una delle produzioni più importanti del made in Italy. Sfiduciati per i continui ritardi se ne sono andati. Oggi ci si riprova, puntando su una delle Zone economiche speciali, quella bi-regionale Puglia-Basilicata, che parte da Ferrandina e arriva fino a **Taranto**, ma la Zes ancora non è operativa. Quando lo sarà?

L' altro elemento che colpisce nel leggere i dati sulla Puglia è la diversa velocità di crescita delle province. Quella barese cammina a velocità più spedita, perché può contare su un tessuto economico e commerciale più solido. Nel Leccese, invece, la crisi degli olivi, il maggior contraccolpo alla recessione della piccola industria locale e un turismo, che se pur in crescita, non dimostra la capacità di trainare l' intero sistema economico provinciale, fanno intravedere un' uscita dal tunnel quanto mai lontana.



La Gazzetta del Mezzogiorno

Taranto

VIA DELLA SETA MA PER IL SUD VIA DELLA BEFFA

Eh, ma voi al Sud siete una piattaforma logistica nel Mediterraneo. Quante volte il Sud se lo è sentito ripetere? Per dire che, col raddoppio del Canale di Suez, indovinate cosa avrebbero trovato davanti le navi con merci dirette verso l' Europa? Ma i porti del Sud.

Quindi una pacchia: sbarco a Gioia Tauro o Taranto o Napoli e via, facendo guadagnare fondamentali giorni di tempo per l' inoltrato e la consegna. Ecco, finalmente il Sud avrebbe azzeccato la formula magica per il suo sviluppo. E invece, si fa l' accordo per la Via della Seta e quali porti indica il governo ai cinesi? Trieste e Genova.

SEGUE A PAGINA 19



PATRINO

Per il Sud la via della beffa

CONTINUA DALLA PRIMA Quando si è colonia, non ti aiuta neanche la geografia nell' unica occasione in cui non significa per te lontananza e isolamento ma opportunità.

Fu il governo Gentiloni a sentenziare: i porti meridionali non sono pronti. Cioè il Sud paga per gli stessi i motivi per i quali aveva pagato prima. Un destino. Non sono pronti i porti meridionali per tutto ciò che vi si doveva fare e una politica disattenta al Sud non aveva mai fatto. Vedi Taranto: sta vent' anni ad aspettare il dragaggio dei fondali a meno 18 o meno 19, come si dice per indicare la profondità. E' quella necessaria per far attraccare le nuove gigantesche navi di 300 metri di lunghezza e 20 mila container. Eppure Taranto era talmente giusta da riuscire ad attirare investimenti. Ma il racconto di come è andata a finire è un epitaffio dei danni fatti al Sud.

Correva la fine dell' anno 2015 quando l' Evergreen e la Hutchinson (fra i primi tre più grandi operatori al mondo) sbattono la porta e se ne vanno. Troppa resistenza delusa dalle opere di ingrandimento e ammodernamento promesse ma non arrivate. Se ne scappano al Pireo, diretto concorrente di Taranto. A Taranto si passa da 60 navi al giorno a quasi zero, se non fosse per l' acciaio dell' Ilva. Crisi, disoccupazione, frustrazione: il Sud. Benché Taranto abbia una posizione tanto benedetta dal mare quanto ignorata dai vari governi che pur si riempivano la bocca di attenzione al Sud. Una posizione che ha indotto i turchi di Yilport (13mi al mondo) a gestirne comunque il porto, ma quando l' occasione per il Sud era già compromessa. Un crimine verso il Sud nel momento in cui ciò che conta più al mondo è la logistica: far girare le merci, e più velocemente possibile.

E poi, Gioia Tauro. Non puoi avere un grande porto come quello senza collegamenti ferroviari specie ad alta velocità che non lo facciano essere una cattedrale nel deserto.

Non puoi averlo senza un retroporto nel quale le merci possano essere stoccate e, se è il caso, pre-lavorate con valore aggiunto che rimane sul territorio. Una sorte forse annunciata per una regione che ha dovuto attendere oltre 50 anni per il completamento dell' autostrada Salerno -Reggio Calabria.

Mentre esplode la concorrenza di Tangeri sul versante nordafricano. E mentre si attende ancora che anche il treno sulla stessa tratta abbia una linea aggiornata.

Così per indifferenza e dimenticanza le coste e i porti del Sud sono tagliati fuori anche dalla storica opportunità di questo incrocio fra le sponde del Mediterraneo e i grandi commerci mondiali. Proprio ora che la quantità di prodotti in arrivo dall' Estremo Est raggiungerà livelli mai toccati prima.

Così i porti del Sud rischiano di vedersi passare sotto il naso proprio quando arrivava il loro momento. Così si rivelano parole al vento anche quelle che vedevano nel Mediterraneo la chiave di svolta per la questione meridionale. Così rischia ancora una volta di far passare per piagnonismo l' allarme sulla necessità di infrastrutture al Sud, come se volesse chissà che cosa se non un trattamento pari al resto del Paese. Così questa mancanza di visione per il Sud non può che confermare il sospetto che sia funzionale allo sviluppo altrui. Trieste e Genova non lo confermano?

Che la Via della Seta sia persa, c' è chi spera di no forse con più fede che ragione. E' possibile che le Zes, le zone economiche speciali nei porti del Sud possano riaprire la partita nei minuti di recupero. Possibile che quegli incentivi fiscali e quelle facilitazioni burocratiche che prevedono possano intercettare qualche rivolo dell' immane flusso della Via della Seta che riguarda 65 Paesi al mondo.

Possano intercettare investimenti. Con Taranto ma anche Bari e Brindisi che possano recuperare mentre già si parla di congestione per Trieste.

Ci crede soprattutto Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità portuale adriatica meridionale, che sta facendo da ambasciatore di Puglia ovunque la grande torta si divide. Altrimenti il Mediterraneo rimarrà per il Sud solo il fondale per le vacanze tutto compreso di quelli che chissà con quanta innocenza dicono al Sud di puntare su turismo e



agricoltura, e stia buono. Ché il resto che conta, porti compresi, è cosa loro.
Lino Patruno.

A Roma c'è Xi Jinping: Via della seta al centro e spunta il porto di Taranto

Il presidente cinese incontrerà Mattarella. Poi la firma del memorandum

Francesco G. GIOFFREDI La grande chance, i paletti strategici e un memorandum ancora ai colpi di cesello. Soprattutto nel capitolo infrastrutture e porti: è qui che peraltro, tra una correzione e l'altra, potrebbe schiudersi un inatteso e prezioso spiraglio per il porto di Taranto. Il presidente cinese Xi Jinping è atterrato a Roma per la blindata tre giorni italiana, che sfocerà nella sottoscrizione dell'accordo tra governo italiano e Pechino lungo la nuova Via della Seta. Tecnicamente, al di là della fascinosa patina: One Belt One Road, la rete logistica di infrastrutture strategiche promossa dalla Cina per collegare via mare e via terra Asia ed Europa. Tradotto in cifre: 65 Paesi coinvolti, espressione del 40% del Pil mondiale (e del 65% della popolazione planetaria), 140 miliardi di capitale d'ingresso già sul piatto, un potenziale bazooka di investimenti pari ad almeno 900 miliardi, il primo ariete è Cosco, cioè il gruppo di import-export dello Stato cinese. Dovrebbero essere i porti di Trieste e Genova le porte d'accesso e attracco della Via della Seta. Ma dal governo filtra: il modello di accordo potrebbe essere replicato per altri porti italiani, magari quelli delle Zone economiche speciali come Taranto.

«Non sono previsti altri accordi, ma non è escluso che possano essere fatti in futuro», dice il sottosegretario alle Infrastrutture Edoardo Rixi.

Insomma: scenari, opportunità, esplorando nuove vie commerciali e modernizzando le infrastrutture **portuali**. «Grazie a un nuovo ciclo di rapporti con la Cina, l'Italia punta a recuperare almeno 7 miliardi di euro di esportazioni», aggiunge il sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci. Leghista Rixi, ma vicino ai salviniani anche Geraci: tutte le asperità sulla Via della Seta d'incanto appianate nel governo gialloverde? Non proprio: le perplessità della Lega resistono ancora un po' e cozzano contro gli entusiasmi pentastellati. Anche per questo Sergio Mattarella ieri ha voluto lanciare nuovi e ulteriori messaggi, individuando tuttavia tra i primi destinatari i principali attori internazionali (Cina, Ue, Usa): l'Italia garantirà «la sicurezza e la trasparenza» dei rapporti con la Cina, creando «un contesto libero ed equilibrato», consapevole però del fatto che «gli investimenti nelle infrastrutture sono necessari». Sicurezza delle reti (rovente l'affaire 5G) e i timori di una neo-colonizzazione sono le due mine alle fondamenta del memorandum in cottura: dubbi, a vario titolo e con diverse declinazioni, posti dalla Lega, da Bruxelles e da Washington. Ma il lavoro di Mattarella sulla partnership con il Dragone, del resto, viene da lontano ed è iniziato da tempo, con la visita in Cina due anni fa, quando per la prima volta il capo dello Stato aprì alla Via della Seta, ed è proseguito a Roma, non solo nei rapporti diplomatici con Pechino, ma anche per trovare una sintesi tra gli alleati del governo gialloverde. E non è un caso che gli unici momenti in cui il presidente cinese rilascerà dichiarazioni saranno al Quirinale, dove Xi Jinping andrà tre volte nel corso della sua visita a Roma per poi partire, altro omaggio a Mattarella, per Palermo. I timori di marca italiana si focalizzano proprio sugli interventi nei porti di Genova e Trieste: rischiano lo stesso destino del Pireo in Grecia, di fatto di proprietà di Pechino. A gettare acqua sulle fiammeggianti perplessità degli Usa è ancora Geraci: «Il memorandum of understanding che l'Italia e la Cina firmeranno non ha nulla a che fare con il 5G e non nomina specifiche aziende», come Huawei (titolare della tecnologia 5G). E Rixi

2 | ATTUALITÀ | Venerdì 22 marzo

LO SVILUPPO

A Roma c'è Xi Jinping: Via della seta al centro e spunta il porto di Taranto

Il presidente cinese incontrerà Mattarella. Poi la firma del memorandum

La visita La tre giorni c'è l'attesa in città

Il messaggio Mattarella rassicura tutti

Gli scenari Il ruolo dell'esperto e le infrastrutture

Principali Paesi della Via della Seta

La nuova "Via della Seta"

«A Pechino interessano le Zes del Sud Trieste in saturazione? E noi ci saremo»

Conoscenza a essere controllata anche nei porti

La visita La tre giorni c'è l'attesa in città

Il messaggio Mattarella rassicura tutti

Gli scenari Il ruolo dell'esperto e le infrastrutture

Principali Paesi della Via della Seta

La nuova "Via della Seta"

«A Pechino interessano le Zes del Sud Trieste in saturazione? E noi ci saremo»

Conoscenza a essere controllata anche nei porti

3 | ATTUALITÀ | Venerdì 22 marzo

IL FOCUS

L'alleanza con i turchi di Yilport è la chiave d'ingresso nello Jonio

La cinese Cosco e il nuovo concessionario del molo tarantino hanno stretto il patto internazionale sui traffici internazionali

La visita La tre giorni c'è l'attesa in città

Il messaggio Mattarella rassicura tutti

Gli scenari Il ruolo dell'esperto e le infrastrutture

Principali Paesi della Via della Seta

La nuova "Via della Seta"

«A Pechino interessano le Zes del Sud Trieste in saturazione? E noi ci saremo»

Conoscenza a essere controllata anche nei porti

La visita La tre giorni c'è l'attesa in città

Il messaggio Mattarella rassicura tutti

Gli scenari Il ruolo dell'esperto e le infrastrutture

Principali Paesi della Via della Seta

La nuova "Via della Seta"

«A Pechino interessano le Zes del Sud Trieste in saturazione? E noi ci saremo»

Conoscenza a essere controllata anche nei porti

ribadisce: «L' accordo serve solo a creare una cornice istituzionale e non prevede impegni finanziari. Sarà poi la trattativa tra le parti a definire l' entità dell' investimento». Conferma Mario Turco, senatore tarantino del M5s: c' è «l' ipotesi che il modello di accordo che coinvolge Genova e Trieste potrà essere replicato per altri porti italiani, soprattutto quelli riconosciuti come Zone economiche speciali, tra cui Taranto, cui la Cina guarda con molto interesse». Per Turco, «il territorio ionico e la regione Basilicata devono ora fare quadrato per capitalizzare tale apertura manifestata dal Governo. Il porto di Taranto, grazie al rilancio infrastrutturale di cui è stato fatto oggetto, rappresenta un tassello fondamentale nell' ottica della riconversione economica che auspichiamo».

Lo stesso Global Times, una delle voci ufficiali del governo di Pechino, ha spiegato in un articolo che secondo Conte «l' accordo non vincolante da firmare» potrebbe favorire «l' investimento cinese nei porti di Genova e Taranto». Nessuna menzione di Trieste, il che induce a trattare con le pinze la ricostruzione della testata cinese. Ma Taranto s' è guadagnata comunque un pezzo d' agenda nel bilaterale Italia

-Cina: non è poco.

L'INTERVISTA Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi)

«A Pechino interessano le Zes del Sud Trieste in saturazione? E noi ci saremo»

ORONZO MARTUCCI

«Lo sviluppo dei porti meridionali passa attraverso le Zes, e i cinesi sono interessati alle Zone economiche speciali come emerge dalla letteratura economica e dagli studi sviluppati sull'argomento. Dunque, la via della Seta dovrà necessariamente utilizzare i porti del Sud, a cominciare da quelli delle Autorità di sistema portuale dello Jonio e dell'Adriatico meridionale». Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale che comprende i porti di Brindisi e Bari non ha dubbi sulle prospettive di sviluppo collegati alla Via della Seta.

Presidente Griffi, però al momento si discute di altre prospettive e di altri porti coinvolti nel progetto di Via della Seta dei cinesi, a cominciare da quello di Trieste.

«È vero che nella prima fase si è parlato solo del porto di Trieste. Ma bisogna tenere conto che quel porto ha fondali profondi 19 metri e una dotazione infrastrutturale che altri non hanno. È inutile mettersi a fare polemiche su situazioni oggettive che nessuno può contestare, cioè che Trieste è la porta dell'Europa. Voglio però ricordare che Brindisi ha fondali profondi 17 metri e può legittimamente giocare la sua partita. Il porto di Trieste, poi andrà inesorabilmente verso una saturazione e a quel punto gli scali e le infrastrutture che presidiano l'imbocco dell'Adriatico cresceranno di importanza».

In ogni caso le autorità portuali del Sud non sono state coinvolte dal governo italiano nel confronto avviato con i cinesi per definire le infrastrutture da utilizzare lungo la parte italiana della Via della Seta.

«Questo era vero sino a pochi giorni fa. Ora c'è un coinvolgimento. Tant'è che tre Autorità portuali del Sud sono state coinvolte in iniziative per l'attrazione degli investimenti che si svolgeranno a Dubai e a Hong Kong con il coinvolgimento di 3.000 investitori: con essi sarà possibile parlare concretamente di progetti e di investimenti che i nostri porti possono accogliere a condizioni competitive».

A quali Autorità si riferisce?

«Alle Autorità di sistema portuale di Taranto, di Bari-Brindisi e di Napoli. E sono convinto che, tornando alle Zes, la possibilità prevista dal decreto semplificazioni di istituire zone franche intercluse nei porti del Sud sia un percorso facilmente percorribile per attrarre i cinesi, interessati a investimenti nelle infrastrutture e nelle aree retroportuali e a utilizzare zone franche».

La sottoscrizione del Memorandum Italia-Cina per la Via della Seta permetterà ai cinesi di effettuare investimenti nelle infrastrutture. Ma non c'è il rischio che la Via della Seta funzioni a senso unico, cioè dalla Cina verso l'Italia, nel nostro caso, e non a far crescere l'export dei prodotti italiani sui mercati cinesi?

«I rischi ci sono sempre e bisogna procedere con cautela.

Ma non si può rimanere esclusi da questa intesa. Voglio ricordare che i 64 Stati che hanno già sottoscritto il Memorandum in Africa e in Asia sono



quelli nei quali il tasso di crescita è relativamente più alto che in altri Stati fuori dalla Via della Seta».

Lei è convinto che non si possa

né si debba rimanere esclusi da questo progetto di sviluppo? «Assolutamente. Si tratta di negoziare per ottenere attraverso accordi bilaterali con la Cina le migliori condizioni possibili. Rin

unciare per paura dei rischi potenziali non ha alcun senso». Presidente Patroni Griffi, non sarebbe stato più facile se la Puglia avesse potuto giocare la partita face

ndo massa critica con una sola autorità di sistema portuale? «Sono sempre stato convinto della giustezza di questa posizione. Ho però sostenuto che nel momento in cui si decideva per la creazione di due Zes, fosse necessario avere due Autorità di sistema portuale. In ogni caso i rapporti con il collega Prete, che guida l' Autorità portuale di Taranto, sono ottimi e tutte le iniziative sono sviluppate in mo

do congiunto, non con un' Autorità a discapito dell' altra».

IL FOCUS

L' alleanza con i turchi di Yilport è la chiave d' ingresso nello Jonio

La cinese Cosco e il nuovo concessionario del molo tarantino hanno stretto il patto internazionale sui traffici internazionali

ALESSIO PIGNATELLI

Dopo anni di buio assoluto, il porto di Taranto può tornare protagonista negli scenari internazionali. Condizioni che si intrecciano, scelte geopolitiche di investitori e posizione strategica: questa volta, gli ingredienti ci sono tutti.

Che qualcosa bolla in pentola, ormai, è abbastanza chiaro: le dichiarazioni del viceministro dei Trasporti Rixi rimpolpate dal passo in avanti del deputato pentastellato jonico Turco sono la conferma di un puzzle in cui i tasselli possono incastrarsi bene.

E allora proviamo a ricostruire l' eventuale futura composizione di questo quadro. Il risiko dei traffici nei mari mondiali vede in questo momento tre alleanze internazionali: Ocean Alliance, 2M e The Alliance. All' interno di queste macrocoalizioni, ci sono i player più importanti del mondo che per una strategia commerciale, politica o economica hanno scelto i propri partner.

Concentriamoci sulla prima: Ocean Alliance annovera Cma Cgm, Cosco Shipping, Apl, Oocl ed Evergreen. La multinazionale Yilport in predico di diventare concessionaria del **Molo** Polisettoriale di Taranto possiede il 24 per cento di Cma Cgm, terzo vettore **marittimo** mondiale per il traffico container.

Cosco, come risaputo, è la compagnia statale cinese di spedizioni e logistica. Ecco, quindi, che va formandosi la prospettiva iniziale. Cosco può interessarsi a Taranto visto che c' è un soggetto con cui opera quotidianamente (Cma Cgm e quindi Yilport).

Ma c' è di più. I porti appetibili per gli investimenti cinesi sono sostanzialmente due nel Mezzogiorno: Taranto e Gioia Tauro. La mastodontica alleanza 2M è composta Msc e da Maersk. La prima ha puntato fortemente su Gioia Tauro, altro scalo meridionale importante per i giochi internazionali. È impensabile, quindi, che la concorrente Cosco possa investire su un porto di proprietà antagonista e quindi i riflettori sono tutti su Taranto. Attenzione, quello appena descritto è il percorso commerciale. C' è poi la Via della Seta che si muove su binari istituzionali nel cosiddetto Memorandum. Non è detto che le strade debbano essere parallele, ma è giusto fare distinzioni. «Diciamo che ci sono due strade - conferma Sergio Prete, presidente dell' Autorità di sistema portuale di Taranto - una è quella governativa che segue gli accordi sulla Via della Seta con la condivisione di progetti, di gestione, di infrastrutture. E ancora partnership a livello culturale, turistico. Poi ci sono accordi di natura squisitamente commerciale che seguono logiche o percorsi che possono essere paralleli. Una non esclude l' altra, sia chiaro». Per ovvi motivi, Prete non si sbilancia ma si lascia scappare che «le condizioni che si stanno venendo a creare su Taranto possono aiutare per individuare potenzialità ulteriori».

La piattaforma della Via della Seta è aperta e i progetti già presentati riguardavano i porti di Genova e Trieste.

Su Taranto, durante le missioni del 2017, ci fu una mera segnalazione. Ma come detto quel Memorandum va implementato e quindi potrebbero aprirsi possibilità anche a livello istituzionale oltre le già descritte a livello commerciale. In questo gioco a incastri, si attende l' ufficialità della firma per la concessione della banchina container del porto tarantino a Yilport. È imminente, arriverà tra fine mese e i primissimi giorni di aprile. Ha come obiettivo di rientrare tra i primi 10 operatori di terminal container entro il 2025. Sede centrale a Istanbul e attiva in 9 paesi con 21 porti marittimi e 6 terminal a secco, Yilport occupa attualmente il dodicesimo posto tra gli operatori di terminal container. Ha vinto di recente il premio come migliore operatore portuale ai Lloyd' s Global Awards e il volume lordo di container è aumentato a 6,41 milioni di Teu nel 2018 con un aumento del 5% rispetto ai 6,11 milioni del 2017. Il terminal Yilport Gebze in Turchia ha registrato 554.223 Teu per il 2018, con un aumento dell' 11% rispetto al 2017.



Taranto rappresenterebbe il primo terminal in assoluto in Italia per la multinazionale turca che prevede di espandere la capacità di gestione annuale a oltre 4 milioni di Teu attraverso investimenti nei prossimi 10 anni.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Via della Seta e porto di Gioia Tauro Il Governo vuole affondare la Calabria

Da sei anni parlare di Cina, significa parlare esplicitamente o meno, della "Nuova via della seta". Il "Belt and Road Initiative", cioè il grande progetto, oppure sarebbe meglio dire il "Si stema" con cui Pechino punta a rilanciare il connubio infrastrutturale e commerciale della grande massa continentale eurasiatica e a realizzare una nuova architettura economico - commerciale. La nuova via della seta conoscerà numerosi ostacoli durante la sua realizzazione. Infatti, la Cina sta sviluppando una strategia che comporterà il cambiamento degli equilibri internazionali e a vederla da un' altra angolazione sono i Paesi che da essa avrebbero meno da beneficiare, Stati Uniti in primis.

Il governo italiano è pronto a firmare il memorandum d' intesa per aderire alle nuove vie della seta e la nostra nazione sarebbe il primo membro del G7 a entrare nel progetto infrastrutturale-commerciale di Pechino. Accordo sgradito agli Stati Uniti che hanno subito esternato la propria contrarietà mettendo in dubbio l' effetto benefico dell' iniziativa per il Belpaese. Il Mediterraneo diventa sempre più strategico e la sua centralità non si esaurisce nell' Hub del Pireo. Il **porto di Gioia Tauro** con 2,8 milioni di container movimentati nel 2016 è primo in Italia e sesto nel Mediterraneo dopo gli scali spagnoli di Algeciras, Valencia e Malaga, Tangeri in Marocco e il Pireo in Grecia. Anche se nel 2018 il **porto di Gioia Tauro** ha perso un volume di traffico del 6% a causa di una diatriba interna tra le due società concessionarie delle attività del terminal container.

Lo scalo di **Gioia Tauro** è più vicino dei porti spagnoli e del Marocco per il trasporto delle merci provenienti da Oriente che attraversano il canale di Suez per arrivare nel Mediterraneo ed è anche meno decentrato di Atene rispetto al cuore dell' Europa. Da **Gioia Tauro** si raggiunge Berlino, attraversando il Brennero, con un percorso di 2.100 km, mentre da Atene aggirando la Serbia come prevedono i corridoi ferroviari, occorrono 2600 km con un aggravio di spese aggiuntive.

Tuttavia il Governo ha scelto di non considerare la posizione strategica del **porto di Gioia Tauro** nel cuore del Mediterraneo a vantaggio dei porti del Nord. In Italia c' è una «chiara ripartizione funzionale» tra il Nord che ha porti di tipo «gateway», dove cioè i container vengono spostati sui treni e raggiungono i mercati di destinazione. Mentre il Sud Italia ha soprattutto porti di puro «transshipment», cioè dove i container si trasferiscono su navi più piccole, un'attività con «prospettive modeste». **Gioia Tauro**, in effetti, se resta solo uno scalo di trasbordo merci è destinato al declino. Però la Calabria, al contrario di Malta o della Sardegna dove ci sono scali importanti di transshipment, è una penisola e potrebbe essere collegata alla rete ferroviaria europea adeguando gli standard del trasporto merci ai due parametriche: lunghezza dei treni-portacontainer di 750 metri e sagome dei vagoni definite PC80. **Gioia Tauro** e la Calabria non devono essere escluse da questa nuova architettura economica. Non è possibile escludere la Rotterdam del Mediterraneo a favore dei porti del Nord. Infatti il Governo non investe né sul **porto di Gioia Tauro** né sulla rete ferroviaria calabrese. In relazione a quanto espresso è chiaro che dalla decisione del Governo dipende il futuro della Calabria. *presidente dei Consorzi Blu Calabria e Agricoop Italia



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Collegamenti marittimi. Lo staff di Toninelli al lavoro per il nuovo bando

Tirrenia, maxi multa dal ministero

Violazioni del contratto: sanzione da 500mila euro nel 2019

Dal 2012 a oggi sono stati 2,8 milioni, ma l'impennata è arrivata negli ultimi tre mesi: da gennaio a marzo le sanzioni del ministero dei Trasporti a Tirrenia per il mancato rispetto del contratto per la continuità marittima sarda ammontano a 500mila euro. «Il ministero ha innalzato il livello di vigilanza sul rispetto degli obblighi di convenzione verificando, tra l'altro, il rispetto degli orari di arrivo e partenze delle navi e l'ideoneità delle stesse, compresa la qualità dei servizi», fanno sapere dal Mit.

I ricorsi Ma su buona parte delle ultime multe la compagnia navale ha presentato un ricorso. E il Tar si è già pronunciato, sospendendo il pagamento di metà delle cifre richieste dal Governo e rinviando il saldo a dopo la sentenza, attese tra luglio e ottobre di quest'anno. Insomma: tra Tirrenia e il ministero è in corso un braccio di ferro legale che si fa sempre più serrato a circa un anno dalla scadenza della convenzione per gestire le tratte sarde.

Le contestazioni Il ministero ha contestato la mancanza dei requisiti previsti per i traghetti.

In particolare la capienza, inferiore a quella prevista dalla convenzione. È il caso dei Moby Tommy e Bonaria, impiegati sulla linea Civitavecchia-Olbia a gennaio 2018, del Moby Corse, impiegato sulla Civitavecchia-Cagliari-Arbatax gennaio, febbraio e aprile del 2018 e del Moby Tommy impiegato sulla linea Civitavecchia-Olbia a febbraio e ad aprile 2018.

Il nuovo bando La convenzione scadrà nel 2020. Ma il ministero, dopo il parere dell'Antitrust - che ha bloccato qualsiasi ipotesi di proroga del contratto in corso - ha fatto sapere di essere già al lavoro per il futuro: «Il Mit sta predisponendo il nuovo bando di gara e il Governo sta lavorando per assicurare una convenzione più favorevole all'interesse pubblico di quella attuale, ereditata dal passato, e per garantire al meglio la continuità marittima con la Sardegna», è scritto in una nota del ministero.

Il ruolo Resta da vedere quale sarà il ruolo della Regione.

L'ex assessore ai Trasporti Carlo Careddu aveva rivendicato il trasferimento delle funzioni della continuità marittima, sulla base delle prerogative previste dallo Statuto. Ma su questo fronte tutto tace.

Hanno parlato, semmai, le compagnie, che negli ultimi mesi si sono fatte una guerra a suon di comunicati e non solo. Il gruppo Onorato si è detto disponibile a rivedere la convenzione. La Grimaldi, che ha contestato apertamente l'attuale modello, vorrebbe un sistema più aperto - magari ispirato alla continuità spagnola - e ha fatto capire di essere pronta a partecipare a un bando. La sfida è già aperta. (m. r.)

Regione

Collegamenti marittimi. Lo staff di Toninelli al lavoro per il nuovo bando

Tirrenia, maxi multa dal ministero

Violazioni del contratto: sanzione da 500mila euro nel 2019

Avrei. Per i voli senza compensazioni

Continuità a Olbia, oggi la firma di Air Italy

Delusione

Il caso dei disegni

Tutto esaurito

magic box

Infinita promozione

SCONTO 50%

su oltre 500 prodotti Auchan

SU AUCHAN.IT SCONTO 10€

Auchan

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. A marzo scadono gli ammortizzatori sociali per i 64 lavoratori della società Iterc

«Se non arrivano garanzie chiudiamo»

I dipendenti della Cts, senza stipendio da dicembre, rischiano il licenziamento

Fine degli ammortizzatori sociali e pagamenti con il contagocce. Se entro fine mese non ci saranno novità una delle società del porto canale chiuderà i battenti e i dipendenti saranno licenziati.

L'agonia dello scalo commerciale è lenta e consolidata. Il calo dei movimenti di navi e container sta per fare le prime vittime. E se per la Cict (concessionaria del terminal) la calma piatta non ha prodotto per il momento effetti negativi (che porterebbero a conseguenze nel futuro della gestione), il discorso cambia radicalmente per Iterc e Cts, le imprese portuali indirette che si occupano dell'assistenza alle navi e della movimentazione dei container. Le due società stanno per alzare bandiera bianca. Impossibile andare avanti senza il contributo degli ammortizzatori sociali e con le fatture pagate in ritardo.

A fondo Il calo dei traffici dell'80 per cento registrato l'anno scorso ha avuto e avrà ripercussioni drammatiche sui dipendenti della Cts (16) e della Iterc (64). Ottanta lavoratori, con famiglia, che rischiano di finire sulla strada. Licenziati. Un rischio più concreto per la Cts che non gode del contratto di solidarietà come la Iterc. L'ammortizzatore sociale non durerà in eterno.

Anzi, la scadenza è dietro l'angolo: il 31 marzo. Quale sarà il destino delle due imprese portuali? Che fine faranno gli 80 lavoratori e le loro famiglie. Cosa faranno i politici che in campagna elettorale hanno più volte proposto soluzioni per salvare il porto canale? Come si comporterà il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna?

Il punto Mercoledì i rappresentanti sindacali dei lavoratori portuali (Cgil, Cisl e Uil) hanno incontrato i responsabili della Iterc, Francesco Stara, e della Cts, Roberto Floris. Sul tavolo di discussione «la totale incertezza sul futuro generata dalla mancanza di notizie da parte del terminalista», afferma Corrado Pani, segretario regionale della Cisl Trasporti. Il sindacalista disegna un orizzonte fosco. «I 16 lavoratori della Cts non ricevono lo stipendio da dicembre e contratto di solidarietà che volge al termine per i 64 lavoratori della Iterc, imprese portuali dell'indotto che operano a terra e a bordo delle navi container». I sindacalisti hanno registrato le dichiarazioni dei responsabili delle due società portuali. La Cts: «siamo pronti a chiudere se entro fine marzo non ci arriveranno garanzie di continuità». La Iterc: «Il committente Cict non adempie agli obblighi contrattuali, quello che ci viene pagato come costo di gestione del contratto di appalto non è sufficiente per pagare i dipendenti».

Promesse da marinaio Il porto canale è stato usato come passerella durante la campagna elettorale di candidati di ogni latitudine politica. «Ci hanno tenuti buoni per mesi con grandi promesse, di avere ancora pazienza che il terminal Container di Cagliari avrebbe fatto un'inversione di marcia, che si sarebbe dato il giusto risalto e valore a un porto che merita tutta l'attenzione delle maggiori compagnie di navigazione», dice Pani. «Anche il ministro Toninelli venuto a Cagliari per la consueta "passerella elettorale" ci aveva rassicurato durante l'incontro promosso con i sindacati che sarebbe intervenuto personalmente con il gruppo Contship Italia a cui fa capo la Cict, concessionario del terminal». Intanto i container continuano a diminuire.

«Un'altra delle poche linee rimaste la (Mgx) che collega il centro America non fa scalo nel porto cagliaritano da più di trenta giorni con un'ulteriore perdita di circa 1200 container al mese».

Il richiamo Il sindacalista della Cisl dissotterra l'ascia di guerra.

«Sulla drammatica vertenza del porto canale e delle 400 famiglie di lavoratori che vi operano tra diretti e indotto è giunto il momento che tutti si assumano le proprie responsabilità e alzino la testa e la voce contro chi ha causato questo scempio». Anche perché il terminal commerciale è «una struttura meravigliosa capace di movimentare 1,3 milioni di Teu (container), appetibile alle grandi compagnie con 1.520 metri di banchina e 16,5 metri di fondale e personale altamente qualificato».



L'Unione Sarda
 Cagliari

Autorità portuale

Un presidente tra l'incudine e il martello

Massimo Deiana, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, è tra l' incudine e il martello. Da una parte i sindacati, i lavoratori e le imprese portuali, dall' altra la concessionaria del terminal. **Deiana** sa benissimo, conoscendo molto bene l' arte della politica, che alzare la voce è utile sino a un certo punto. Perché, se è vero che cacciare il terminalista per non aver rispettato gli accordi è un suo potere, è altrettanto vero che rimpiazzarlo non è affatto semplice. Tradotto, non c' è la fila per avere in concessione lo scalo cagliaritano. In ballo, come ricordano i sindacati, ci sono 400 lavoratori con le loro famiglie. **Deiana** preferisce mantenere un profilo basso. Almeno per il momento. «Vogliamo capire se i container tornano o no», afferma **Deiana**. «Il concessionario entro la settimana prossima dovrà darci risposte sull' entità dei traffici, a seguito del quale prenderemo le determinazioni del caso». (a. a.)

18

18 marzo 2019

Cagliari

L'UNIONE SARDA

Parla candido. A marzo scendono gli ammortizzatori sociali per i 614 lavoratori della società Itrve

«Se non arrivano garanzie chiudiamo»

I dipendenti della Cts, senza stipendio da dicembre, rischiano il licenziamento

Foto: Ag. Sestini/Contrasto

Un presidente tra l'incudine e il martello

di **ANDREA ANTONIO**

Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, è tra l'incudine e il martello. Da una parte i sindacati, i lavoratori e le imprese portuali, dall'altra la concessionaria del terminal. Deiana sa benissimo, conoscendo molto bene l'arte della politica, che alzare la voce è utile sino a un certo punto. Perché, se è vero che cacciare il terminalista per non aver rispettato gli accordi è un suo potere, è altrettanto vero che rimpiazzarlo non è affatto semplice. Tradotto, non c'è la fila per avere in concessione lo scalo cagliaritano. In ballo, come ricordano i sindacati, ci sono 400 lavoratori con le loro famiglie. Deiana preferisce mantenere un profilo basso. Almeno per il momento. «Vogliamo capire se i container tornano o no», afferma Deiana. «Il concessionario entro la settimana prossima dovrà darci risposte sull'entità dei traffici, a seguito del quale prenderemo le determinazioni del caso».

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, è tra l'incudine e il martello. Da una parte i sindacati, i lavoratori e le imprese portuali, dall'altra la concessionaria del terminal. Deiana sa benissimo, conoscendo molto bene l'arte della politica, che alzare la voce è utile sino a un certo punto. Perché, se è vero che cacciare il terminalista per non aver rispettato gli accordi è un suo potere, è altrettanto vero che rimpiazzarlo non è affatto semplice. Tradotto, non c'è la fila per avere in concessione lo scalo cagliaritano. In ballo, come ricordano i sindacati, ci sono 400 lavoratori con le loro famiglie. Deiana preferisce mantenere un profilo basso. Almeno per il momento. «Vogliamo capire se i container tornano o no», afferma Deiana. «Il concessionario entro la settimana prossima dovrà darci risposte sull'entità dei traffici, a seguito del quale prenderemo le determinazioni del caso».

Premio. Il contributo è stato assegnato ad Anastasia Iliu

Borsa di studio in onore di Sergio Muntoni

Festa del Cioccolato Cagliari

dal 22 al 31 March 2019

Corso Vittorio Emanuele e Piazza Yenne

L'Appuntamento annuale con il Buon Cioccolato Artigianale

dalla 10:00 in poi

L'Unione Sarda

Cagliari

Golfo degli angeli. L' Università e i Comuni di Cagliari e Quartu assieme nel progetto Neptune 2

«Così raccoglieremo i dati per salvare il Poetto dall' erosione»

Ricercatori e amministratori insieme per un unico obiettivo: tutelare le spiagge del Golfo degli angeli dall' erosione e dai cambiamenti climatici. Nasce con questa finalità Neptune 2, il progetto di ricerca scientifica sottoscritto tra l' Università degli Studi di Cagliari e le amministrazioni di Cagliari e Quartu. Una preziosa occasione per osservare lo stato di salute delle nostre coste e studiare le dinamiche evolutive delle coste del Sud Sardegna.

Progetto Il progetto Neptune 2, finanziato dalla Regione con un investimento di 600 mila euro, avrà una durata triennale e vedrà coinvolti i ricercatori delle Università di Cagliari, Pisa e Auckland.

L' obiettivo primario del progetto sarà monitorare i fenomeni, naturali e artificiali, che si verificano nelle acque del golfo di Cagliari per capire quale impatto abbiano sull' erosione delle spiagge. L' elaborazione dei dati permetterà inoltre la creazione di modelli previsionali per il futuro e aiuterà le amministrazioni a gestire in maniera ottimale le proprie spiagge. «Questo progetto, grazie all' analisi dei dati, ci fornirà le indicazioni necessarie per continuare a tutelare la spiaggia e preservarla» è il commento del sindaco Massimo Zedda, mentre per Francesca Ghirra, assessora all' Urbanistica, si tratta di «una straordinaria opportunità per continuare il lavoro di valorizzazione del litorale».

Poetto Sono diverse le ragioni che hanno convinto i ricercatori a scegliere il Poetto come modello di studio. «La spiaggia costituisce un unico e complesso ecosistema- spiega Sandro Demuro, coordinatore scientifico del progetto, nonché docente di Morfodinamica e conservazione dei litorali- è incredibile come esista una moltitudine di elementi in grado di incidere sulla sua evoluzione. Le mareggiate, le correnti sottomarine, la qualità della sabbia e la sistematica rimozione della posidonia sono solamente alcuni dei fattori che incidono in maniera determinante sui cambiamenti del litorale. Attualmente non possiamo affermare che il Poetto stia subendo, nella sua totalità, un' erosione. Infatti se ci sono zone che sistematicamente arretrano, altre parti avanzano di qualche metro».

Il laboratorio La ricerca scientifica potrà contare sul supporto del MedCoastLaB, il laboratorio innovativo specializzato in geomorfologia costiera, che fornirà regolarmente dati scientifici ai Comuni per migliorare la gestione delle spiagge. Il laboratorio, in via di allestimento definitivo presso i locali messi a disposizione dall' **Autorità Portuale** in via Riva di Ponente, costituirà anche la sede della banca dati dei sedimenti delle spiagge del Golfo di Cagliari e della Sardegna Meridionale. «Attraverso ecografi e rilevazioni geomorfologiche - prosegue Demuro - saremo in grado di acquisire numerose informazioni. Costituiremo una banca dati che ci permetterà di studiare i collegamenti fra i diversi fattori».

Matteo Piano.



La manifestazione di interesse sui silos del Rinascita

maurizio de cesare

21 marzo 2019 - Restano circa 12 giorni per presentare una manifestazione di interesse per la riconversione dei silos del Molo Rinascita nel Porto di Cagliari. Così come indicato nell'avviso pubblicato il 14 febbraio sull'albo pretorio telematico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, è previsto per il prossimo 31 marzo, alle 12, il termine ultimo per la presentazione di eventuali proposte tecniche e commerciali per dare una nuova veste e funzionalità al complesso industriale ubicato nel cuore del porto storico del capoluogo. Una procedura pubblica, quella dell'**AdSP**, volta a verificare e stimolare l'interesse degli operatori economici per un eventuale affidamento in concessione demaniale marittima, con successiva riqualificazione ed utilizzo, del fabbricato realizzato nei primi anni 70 dall'allora Consorzio Agrario della Provincia di Cagliari. Il bene è composto da 3 copri distinti: una torre servizi, alta 54,40 metri, che era adibita agli elevatori per il sollevamento dei cereali, 21 celle per lo stoccaggio, sovrastate da un fabbricato lineare per una altezza di 44 metri; una cabina di trasformazione di 7 metri di altezza ed un edificio a tre piani adibito ad uffici del personale, alloggio del custode e sala comandi. La struttura è in disuso dal lontano 29 dicembre 2011, quando è intervenuta dichiarazione di inagibilità dei Vigili del Fuoco alla quale è succeduta la ordinanza di interdizione dell'allora Autorità Portuale dovuta al cedimento strutturale di una delle celle. Da qui, la decisione dell'Autorità, nella primavera del 2017, di indire una procedura aperta per l'affidamento della progettazione dell'opera di demolizione dei silos. Una scelta, questa, già tracciata nel Piano Regolatore Portuale, che sposta nel Porto Canale la movimentazione delle merci alla rinfusa, conferendo al Molo Rinascita una vocazione prettamente crocieristica. È stata, però, la presentazione di sette diverse richieste di accesso alla documentazione progettuale della struttura, stimolata dalla determinazione dei vertici dell'Ente a tentare di salvaguardare il manufatto (scelta condivisa con l'Amministrazione Comunale), a far sospendere, per un periodo limitato, le procedure per l'abbattimento del fabbricato. Una nuova fase che ha spinto l'**AdSP**, nella massima trasparenza del procedimento, a sollecitare il mercato per la presentazione di un'eventuale proposta che potesse rilanciare l'area alla radice del Rinascita, con la pubblicazione della documentazione tecnica dei silos e l'invito a tutti i soggetti interessati a prenderne visione.

Questa sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono considerati con Google, insieme alle altre informazioni sulle tue prestazioni e sulle tue attività, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

VUOI INFORMAZIONI? OK

ABOUT US • EVENTI • CONTATTI • LAVORA CON NOI • LISTING

La manifestazione di interesse sui silos del Rinascita

di Maurizio De Cesare - 02/03/2019



21 marzo 2019 - Restano circa 12 giorni per presentare una manifestazione di interesse per la riconversione dei silos del Molo Rinascita nel Porto di Cagliari. Così come indicato nell'avviso pubblicato il 14 febbraio sull'albo pretorio telematico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, è previsto per il prossimo 31 marzo, alle 12, il termine ultimo per la presentazione di eventuali proposte tecniche e commerciali per dare una nuova veste e funzionalità al complesso industriale ubicato nel cuore del porto storico del capoluogo.

Una procedura pubblica, quella dell'AdSP, volta a verificare e stimolare l'interesse degli operatori economici per un eventuale affidamento in concessione demaniale marittima, con successiva riqualificazione ed utilizzo, del fabbricato realizzato nei primi anni 70 dall'allora Consorzio Agrario della Provincia di Cagliari. Il bene è composto da 3 copri distinti: una torre servizi, alta 54,40 metri, che era adibita agli elevatori per il sollevamento dei cereali, 21 celle per lo stoccaggio, sovrastate da un fabbricato lineare per una altezza di 44 metri; una cabina di trasformazione di 7 metri di altezza ed un edificio a tre piani adibito ad uffici del personale, alloggio del custode e sala comandi.

La struttura è in disuso dal lontano 29 dicembre 2011, quando è intervenuta dichiarazione di inagibilità dei Vigili del Fuoco alla quale è succeduta la ordinanza di interdizione dell'allora Autorità Portuale dovuta al cedimento strutturale di una delle celle. Da qui, la decisione dell'Autorità, nella primavera del 2017, di indire una procedura aperta per l'affidamento della progettazione dell'opera di demolizione dei silos.

Una scelta, questa, già tracciata nel Piano Regolatore Portuale, che sposta nel Porto Canale la movimentazione delle merci alla rinfusa, conferendo al Molo Rinascita una vocazione prettamente crocieristica. È stata, però, la presentazione di sette diverse richieste di accesso alla documentazione progettuale della struttura, stimolata dalla determinazione dei vertici dell'Ente a tentare di salvaguardare il manufatto (scelta condivisa con l'Amministrazione Comunale), a far sospendere, per un periodo limitato, le procedure per l'abbattimento del fabbricato. Una nuova fase che ha spinto l'AdSP nella massima trasparenza del procedimento, a sollecitare il mercato per la presentazione di un'eventuale proposta che potesse rilanciare l'area alla radice del Rinascita, con la pubblicazione della documentazione tecnica dei silos e l'invito a tutti i soggetti interessati a prenderne visione.

TEMA: INFRASTRUTTURE

PORTO Ginterporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

scandalo Italia group

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MARE

Banchina XX Luglio, riappalto non prima di un anno

Milazzo Banchina XX Luglio, inutile farsi illusioni. Il riappalto delle opere non completate per il fallimento della ditta Scuttari non avverrà prima di un anno. Nonostante la buona volontà di tutti, occorre prendere atto che difficilmente i milazzesi vedranno questo molo completato e funzionale prima di 36 mesi. E ciò sempre nella migliore delle ipotesi.

E riteniamo che nessuno potrà tacciarci di pessimismo. Anche perché il passato parla chiaro quando si parla di opere pubbliche portuali.

Gli uffici dell' **Autorità portuale** dopo il confronto con la Regione hanno comunicato di essere impegnati a chiudere la complessa fase dei lavori già eseguiti. Il conteggio fatto dalla direzione lavori ha confermato che le opere realizzate sono pari al 70 per cento. Con una spesa dunque di circa 7 milioni. Ne restano circa 3 per il completamento. Saranno sufficienti? La domanda è legittima visto che occorrerà adesso adeguare al prezzario regionale.

L' intervento eseguito dalla ditta "Fratelli Scuttari" di Chioggia ha determinato la realizzazione di circa 360 metri lineari di accosto e una nuova banchina di 80 metri. Poi lo stop per una variante dettata dalla necessità di assicurare stabilità alla stessa. Una cosa deve comunque essere certa: si eviti che quell' area resti una cattedrale nel deserto e peraltro in totale stato di abbandono, visto che oltre all' erba cresciuta in maniera notevole vi sono i resti poco edificanti del vecchio cantiere.

Occorre insomma non solo mettere in sicurezza la zona ma renderla quantomeno decorosa visto che essa si offre alla vista dei turisti che transitano nel porto. Opere temporanee anche perché - inutile girarci attorno - pur ad essere ottimisti servirà almeno

un anno per bandire la nuova gara d' appalto, procedere poi all' aggiudicazione e alle verifiche e consegnare i lavori che richiedono altri nove mesi. Insomma, senza la necessità della "calcolatrice temporale", la nuova banchina dovrebbe essere pronta prima di due anni da oggi. Data sempre da non considerare certa. Lieti ovviamente di essere smentiti ma purtroppo anche i cittadini ormai sono disillusi da ogni promessa. Da qualunque parte provenga.

Nel frattempo gli operatori portuali - che fanno della concretezza la loro forza - sollecitano i sindacati del settore ad intervenire per la regolamentazione degli accosti, ricordando che sono stati loro stessi a sottolineare in più occasioni che è lo stesso Codice della navigazione a prevedere che qualsiasi banchina debba essere lasciata libera ai natanti che effettuano operazioni commerciali.

Tempi tecnici giocoforza lunghi, intanto all' areasia dia un po' di decoro.



Porti: economia del mare opportunità sviluppo per Palermo

Convegno Intesa Sanpaolo, in provincia vale 1,2 mld di euro

Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale. Questo il tema al centro dell'incontro sull'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), tenutosi stamane a Palermo. Ad aprire l'evento, nel quale è stata presentata la 5° edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM, i saluti del sindaco di Palermo Leoluca Orlando e del rettore dell'Università Fabrizio Micari. A seguire i dati del report illustrati da Alessandro Panaro, responsabile dell'Area Maritime & Mediterranean Economy di SRM. Il Rapporto evidenzia la crescita dei porti italiani grazie alla sempre più significativa componente internazionale del trasporto marittimo. Nello Shortsea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo. In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il ruolo che il **sistema** marittimo e **portuale** di Palermo e dell'**Autorità di Sistema Portuale** della Sicilia Occidentale nel suo insieme svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l'attrazione di investimenti imprenditoriali. Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo, ha sottolineato che "la Sicilia, con oltre 22mila imprese della filiera del mare, è la terza regione per numero di unità. La provincia di Palermo è la sesta in Italia per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro ed è quinta per numero di occupati con 29.500 addetti. Nella crocieristica Palermo ha registrato nel 2018 una crescita del 26%, confermandosi settimo porto italiano e secondo in Italia per crescita". (ANSA).



Borsa Italiana

Palermo, Termini Imerese

Economia del mare: opportunità per Palermo e la Sicilia

(Teleborsa) - Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale. Questo il tema al centro dell'incontro sull'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). Il Rapporto ha evidenziato la crescita dei porti italiani grazie alla componente sempre più significativa della componente internazionale del trasporto marittimo. Nello Shortsea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo. In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il ruolo che il **sistema** marittimo e **portuale** di Palermo e dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** della Sicilia Occidentale nel suo insieme svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l'attrazione di investimenti imprenditoriali. "La Sicilia, con oltre 22mila imprese della filiera del mare, è la terza regione per numero di unità - ha spiegato Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo - . La provincia di Palermo è la sesta in Italia per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro ed è quinta per numero di occupati con 29.500 addetti. Nella crocieristica Palermo ha registrato nel 2018 una crescita del 26%, confermandosi settimo porto italiano e secondo in Italia per crescita. La cosiddetta economia del mare costituisce insomma un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore. Intesa Sanpaolo sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell'Italia e, nel caso specifico al centro dei lavori di oggi, di Palermo e della Sicilia". Secondo Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di SRM "il Mediterraneo sta lanciando nuove sfide per i porti italiani; l'aumento della dimensione delle navi, che diventa sempre più incalzante; il raddoppio del canale di Suez che sta segnando incrementi percentuali elevati in termini di merci in transito via mare che ormai fanno segnare quasi 1 miliardo di tonnellate; le politiche sempre più aggressive dei Paesi del Middle East e North Africa in termini di attrazione di investimenti attraverso Free Zone che prevedono incentivi alle imprese molto 'appetibili'. Ne deriva che bisogna iniziare per le nostre infrastrutture un percorso verso orizzonti di competitività fornendo certezza in termini di assegnazione delle risorse per gli investimenti, dando una significativa sterzata ai meccanismi burocratici che incidono sulle procedure di imbarco e sbarco delle merci e, non ultimo, incentivare un rafforzamento generale dell'innovazione **portuale**, tecnologica e organizzativa".

(Teleborsa) 21-03-2019 04:10.



ECONOMIA DEL MARE: OPPORTUNITA' DI SVILUPPO PER PALERMO E LA SICILIA

Scritto da Redazione

La Sicilia vanta un sistema marittimo con oltre 22mila imprese, l'11,5% del totale nazionale. L'import-export marittimo della regione nel 2018 è stato pari a 22,3 miliardi di euro, in crescita del 18%. Palermo è la sesta provincia italiana per valore aggiunto prodotto dall'economia del mare con 1,2 miliardi di euro e quinta per numero di occupati con 29.500 addetti. Il porto palermitano si conferma settimo porto d'Italia nel settore crociere con 578mila passeggeri (+26%), ma occorre rafforzare il ruolo di home port. Nel 2018 movimentate a Palermo circa 7,4 milioni di tonnellate cargo (+5,7%). Importante il traffico Ro-Ro che ha visto una crescita del 23,4% in cinque anni. Strategico per export, investimenti e traffico internazionale avvalersi delle opportunità delle Zone Economiche Speciali, in fase di costituzione anche a Palermo. Intesa Sanpaolo ha previsto un plafond specifico di agevolazioni creditizie pari a 1,5 miliardi di euro per le imprese interessate ad investire nelle ZES. Palermo Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale. Questo il tema al centro dell'incontro sull'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), tenutosi stamane presso la sala convegni di Intesa Sanpaolo in via Cusmano. Ad aprire l'evento, nel quale è stata presentata la 5° edizione del Rapporto Italian Maritime Economy di SRM, i saluti del sindaco di Palermo Leoluca Orlando e del Magnifico Rettore dell'Università di Palermo Fabrizio Micari. A seguire i dati del report sono stati illustrati da Alessandro Panaro, responsabile dell'Area Maritime & Mediterranean Economy di SRM, ed approfonditi da Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo, Alessandro Albanese, presidente della Camera di Commercio di Palermo ed Enna, Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e Mauro Nicosia, presidente Confetra Sicilia. Il Rapporto ha evidenziato la crescita dei porti italiani grazie alla presenza sempre più significativa della componente internazionale del trasporto marittimo. Nello Shortsea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo. In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il ruolo che il sistema marittimo e portuale di Palermo e dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale nel suo insieme svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l'attrazione di investimenti imprenditoriali. Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo: La Sicilia, con oltre 22mila imprese della filiera del mare, è la terza regione per numero di unità. La provincia di Palermo è la sesta in Italia per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro ed è quinta per numero di occupati con 29.500 addetti. Nella crocieristica Palermo ha registrato nel 2018 una crescita del 26%, confermandosi settimo porto italiano e secondo in Italia per crescita. La cosiddetta economia del mare costituisce insomma un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore. Intesa Sanpaolo sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell'Italia e, nel caso specifico al centro dei lavori di oggi, di Palermo e della Sicilia. Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di SRM: Il Mediterraneo sta lanciando nuove sfide per i porti italiani; l'aumento della dimensione delle navi, che diventa sempre più incalzante; il raddoppio del canale di Suez che sta segnando incrementi percentuali elevati in termini di merci in transito via mare che ormai fanno segnare quasi 1 miliardo di tonnellate; le politiche sempre più aggressive dei Paesi del Middle East e North Africa in termini di attrazione di investimenti attraverso Free Zone che prevedono incentivi alle imprese molto appetibili. Ne deriva che bisogna iniziare per le nostre infrastrutture un



percorso verso orizzonti di competitività fornendo certezza in termini di assegnazione delle risorse per gli investimenti, dando una significativa sterzata ai meccanismi burocratici che incidono sulle procedure di imbarco e sbarco delle merci e, non ultimo, incentivare un rafforzamento generale dell'innovazione portuale, tecnologica e organizzativa.

ECONOMIA DEL MARE ITALIA Nel complesso l'Italia paese ha gestito, al 2018, circa mezzo miliardo di tonnellate di merci con una crescita media registrata nell'ultimo quinquennio del 2%. In particolare il Ro-Ro che copre il 22% del totale ha avuto uno sviluppo significativo crescendo di circa il 23% negli ultimi 5 anni superando al 2018 i 106 milioni di tonnellate. Nell'ultimo anno l'aumento è stato del 2%. Il Ro-Ro è una parte importante del traffico in SSS-Short Sea Shipping (navigazione a corto raggio che comprende anche altre modalità di trasporto merci e che indica una nave che viaggia all'interno del bacino del Mediterraneo). Nel Mediterraneo i Paesi europei fanno viaggiare in SSS ogni anno oltre 600 milioni di tonnellate di merci e l'Italia è leader trasportando 218 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale ed ha dietro di sé competitor di tutto rispetto come Spagna e Grecia. Il più importante Asse di transito delle navi Ro-Ro in Italia è l'arco tirrenico che concentra l'83% di questi traffici e che quindi si è ritagliato un ruolo strategico per il Paese. Sono da segnalare nel Ro-Ro due grandi fenomeni: il gigantismo navale e la crescita della flotta. Questi comporteranno di sicuro l'inizio di un processo di selezione tra porti privilegiando quelli con maggiori attrezzature e parcheggi.

PALERMO E SICILIA La Sicilia ha un sistema marittimo che vanta la presenza di oltre 22mila imprese (l'11,5% del Paese). Palermo è la sesta provincia italiana per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro ed è quinta per numero di occupati con 29.500 addetti. L'import-export marittimo della Sicilia è pari a 22,3 miliardi di euro (+18% sul 2017). Lo studio è focalizzato su due degli asset strategici del sistema portuale di Palermo e degli altri scali che costituiscono l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale-Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, ovvero le crociere ed il Ro-Ro. Il porto ha movimentato circa 7,4 milioni di tonnellate cargo con una crescita del 5,7% rispetto al 2017. A dare valore ai traffici commerciali di Palermo è soprattutto il Ro-Ro (trasporto veicoli gommati in generale) che rappresenta l'89% dell'intero traffico commerciale dello scalo e arriva a 6,6 milioni di tonnellate (+4,4% sul 2017 e +23% sul 2014). Il Ro-Ro è un settore che consente al Paese di ridurre l'inquinamento e l'incidentalità (i tir viaggiano più sicuri sulle navi) e rappresenta un significativo veicolo del nostro export. Palermo rappresenta il 6% del traffico nazionale. Il traffico Ro-Ro del porto è cresciuto del 23,4% negli ultimi 5 anni. Attraverso le Autostrade del Mare Palermo è collegato con servizi regolari con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Livorno, Salerno, Tunisi, Barcellona e isole minori; occorre evidenziare il potenziamento negli ultimi anni dei servizi verso le isole minori, in particolare Ustica e le nuove linee tutto merci che affiancano le unità ro-pax (ovvero miste, mercipasseggeri). Il sistema porti Palermo-Termini Imerese-Trapani-Porto Empedocle, dunque, si consolida nella sua naturale vocazione di casello delle Autostrade del Mare della linea Tirrenica Nord-Sud.

LE CROCIERE: VALORE PER L'ITALIA E PALERMO Palermo è il settimo porto italiano nel settore crociere, altro suo asset portante, con 578mila passeggeri, in crescita del 26% sul 2017. Nel 2019 è atteso un traffico crocieristico record nei porti italiani, nei quali giungeranno 11,9 milioni di crocieristi con un aumento del 6,8% sul 2018. I presupposti di questo brillante risultato sono le nuove mega-navi che visiteranno l'Italia. In aggiunta, occorre considerare il ruolo svolto dai grandi porti che si stanno cercando di migliorare servizi e programmazione degli attracchi. Per quanto riguarda gli investimenti sui terminal crociere, gli scali nazionali hanno in programma circa 200 milioni di euro nel triennio 2019-2021, di cui il 74% in infrastrutture. Anche nelle previsioni per il 2018 l'Italia si conferma prima destinazione europea con 10,8 milioni di crocieristi (+9,4% rispetto al 2017) per un totale di oltre 4.600 approdi. Si stima che Palermo manterrà costante nel 2019 il suo traffico passeggeri e le toccate nave (150). Palermo vanta la presenza di compagnie armatoriali nel settore delle crociere che garantiscono allo scalo passeggeri in tutto l'anno e si conferma infatti il secondo porto più destagionalizzato d'Italia (dopo Savona) con solo il 39,5% dei crocieristi che transitano nei mesi estivi. Fattore di attrattività del porto è l'attrattività turistica della Sicilia, di cui Palermo rappresenta uno degli accessi marittimi privilegiati, che accoglie ogni anno 5 milioni di turisti. Dei crocieristi, il 13% si imbarca/sbarca a Palermo (home port), l'87% sono in transito. Rimane quindi ancora da migliorare questo aspetto, in questo modo sarebbe possibile far sostare più a lungo le navi (attualmente siamo sulle 4 ore al giorno, che potrebbero salire a 9). Essere home port aumenta in modo importante il valore aggiunto della crociera poiché i turisti si fermano più tempo in città e si avvalgono sempre più di fornitori locali.

LE ZES (ZONE ECONOMICHE SPECIALI) Il Governo con il Decreto Legge 91/2017 ha permesso la costituzione di ZES-Zone Economiche Speciali per i porti del Mezzogiorno. Innovazione assoluta è che il driver che deve guidare il processo di sviluppo è il porto (l'Autorità di Sistema Portuale), infatti il Comitato che dovrà guidare le ZLS è presieduto dal presidente del Porto. Palermo è nella fase di costituzione della ZES. La ZES impatta sul territorio specie su tre indicatori (export, investimenti e traffico portuale) con, secondo stime SRM, i seguenti dati economici: Export: da un'analisi su un panel di free zone risulta un aumento dell'export (quindi del business per le imprese) fino al 40% in più rispetto a quello generato sul territorio. Investimenti: le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro di credito di imposta ne attiva ulteriori 2 privati. Traffico internazionale: un'analisi su un panel di porti del Mediterraneo ha mostrato aumenti del traffico dell'8,4% medio annuo (in Italia tale traffico negli ultimi anni è aumentato in media dell'1,1%). Gli incentivi che la ZES può prevedere sono: i fondi per gli investimenti in termini di credito di imposta (fino a 50 milioni di euro per ogni ZES) e la possibilità per le regioni di attivazione di altri fondi, le semplificazioni burocratiche che sono richiestissime dalle imprese che devono investire, le agevolazioni per sdoganare le merci e esentarle dal pagamento di dazi e gli stanziamenti statali e regionali che possono andare a finanziare investimenti per agevolare le imprese a venire nel territorio. Tutto questo va a definire un pacchetto localizzativo cioè un catalogo di benefici che la ZES può offrire all'aziende interessata ad

investire nel territorio. Nel catalogo vanno inseriti anche gli incentivi bancari. Intesa Sanpaolo ha previsto un plafond specifico di agevolazioni creditizie pari a 1,5 miliardi di euro per le imprese interessate ad investire nelle ZES e anche costituito un Desk ZES di consulenza. CONCLUSIONI Palermo deve sempre più puntare sui driver che rappresentano la sua vocazione, il che non vuol dire perdere lo status di porto polifunzionale ma fare scelte strategiche. Le crociere ed il Ro-Ro hanno un notevole impatto moltiplicativo sull'economia: sulle prime va rafforzato il ruolo di home port (porto di partenza e di rifornimento) e per i secondi andrebbe impiantato nel tempo un sistema rivolto sempre più anche a dare logistica retro portuale. Per accogliere investimenti logistici è necessario progettare strumenti che favoriscano l'attrazione di investimenti ed in tal senso i porti del Mezzogiorno hanno la possibilità di istituire Zone Economiche Speciali. Il porto del futuro deve garantire al territorio sviluppo del turismo, internazionalizzazione e logistica: sono questi i tre imperativi su cui Palermo deve impostare la propria crescita e la ZES potrebbe fornire un impulso.

Anche di questo si parlerà con Xi durante la sua visita privata in Sicilia che inizia domani

Palermo, un hub del Mediterraneo

Il porto dovrebbe dare subito lavoro a 500 persone

MANLIO VIOLA Dopo il vertice sulla Libia, arrivano i cinesi. Con questo spirito quasi folcloristico, ma anche con qualche preoccupazione per le ripercussioni sulla vita quotidiana, i palermitani aspettano, per domani, l'arrivo di Xi Jinping, il presidente che sta potenziando al massimo la Cina capital-comunista di Deng Xiaoping. Resterà una notte e un giorno per una visita privata ma non troppo. Xi e il suo piccolo esercito al seguito atterreranno a Punta Raisi dopo aver concluso gli incontri ufficiali con i componenti del Governo, poi il presidente cinese volerà alla volta di **Palermo**, per una visita privata. Vuole conoscere la città e con ogni probabilità visiterà due monumenti simbolo: il teatro Massimo e palazzo dei Normanni. Il personale della sicurezza, accompagnato dalle nostre forze dell'ordine, ha già svolto i sopralluoghi che saranno rifatti quando il presidente atterrerà a Punta Raisi.

La vera attenzione è sugli incontri a latere della visita privata. Da tempo, infatti, gli industriali siciliani intessono rapporti con i loro omologhi cinesi e per questo si parla di tanti possibili investimenti. C'è un progetto che riguarda il **porto** di **Palermo**. Da qualche mese si parla della possibilità di usare la «lunga» costa della «Bandita» per dar vita a un **porto** hub del Mediterraneo.

Un progetto di fattibilità già redatto dall'Eurispes e tacciato come un capitolo del libro dei sogni. Ma da quando si è appreso che i fondi potrebbero essere privati e cinesi qualcosa ha iniziato a muoversi. Darebbe lavoro a 500 persone, ma già nasce la fronda ambientalista che dice no.

Ma non è l'unico progetto di cui si parla. Un investimento da 50 milioni era in arrivo per l'ex stabilimento Fiat oggi Blutec di Termini Imerese. I cinesi vorrebbero costruire auto elettriche, ma dopo aver scoperto che una parte del loro investimento Blutec l'avrebbe usata per ripagare Invitalia dei 16,5 milioni già avuti e dopo aver saputo di arresti e inchieste i cinesi hanno fatto mezzo passo indietro.

Vogliono vederci chiaro e hanno congelato tutto per tre mesi. E d'altronde anche il ministero dello Sviluppo economico si era guardato bene dal pronunciarsi sul piano.

Fin qui ciò di cui si è parlato, ma nella delegazione che seguirà Xi Jinping ci sono anche funzionari del partito che rappresentano precisi interessi economici nel settore del turismo, in quello dei trasporti, nel settore dell'artigianato e del food di qualità. D'altronde gli affari, quelli veri, non si annunciano: si fanno. Quale migliore occasione per chiudere accordi? In fondo è una visita privata della quale non si deve rendere conto; durante la quale i riflettori sono sì accesi, ma non c'è obbligo di raccontare nulla a nessuno.

Bene, dunque, tutte le visite ufficiali, ma occhi puntati sulle mani che Xi Jinping stringerà a **Palermo** dove, fra l'altro, la visita allo splendido palazzo dei Normanni potrebbe non essere solo un arricchimento turistico diventato visto che fra quelle stanze vivono e lavorano tutti gli esponenti politici e istituzionali dell'isola.



PORTI: IN SICILIA UN SISTEMA DI 22 MILA IMPRESE, 11% DEL PAESE

PALERMO (ITALPRESS) - Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale. Questo il tema al centro dell' incontro sull' Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), tenutosi stamane presso la sala convegni di Intesa Sanpaolo in via Cusmano. Durante l' incontro è stata presentata la 5^a edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM che evidenzia la crescita dei porti italiani grazie alla componente sempre più significativa della componente internazionale del trasporto marittimo. Il focus di SRM ha messo in evidenza il ruolo che il **sistema marittimo e portuale** di Palermo e dell' **Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale** nel suo insieme svolgono per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l' attrazione di investimenti imprenditoriali. Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo sottolinea che "La Sicilia, con oltre 22mila imprese della filiera del mare, è la terza regione per numero di unità. La provincia di Palermo è la sesta in Italia per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro ed è quinta per numero di occupati con 29.500 addetti. Nella crocieristica Palermo ha registrato nel 2018 una crescita del 26%, confermandosi settimo porto italiano e secondo in Italia per crescita. La cosiddetta economia del mare costituisce insomma un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore. Intesa Sanpaolo sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell' Italia e, nel caso specifico al centro dei lavori di oggi, di Palermo e della Sicilia". (ITALPRESS).



I dati del V Report sull' economia marittima di Srm

Lo sviluppo dai porti

In Sicilia sono 22 mila le imprese della filiera del mare per quasi 30 mila addetti. Buoni segnali dalla crocieristica per Palermo. Occhi puntati alla creazione delle Zes e alle scelte strategiche per la crescita dei territori

ANTONIO GIORDANO

Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale. Questo il tema al centro dell' incontro sull' Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), nella sala convegni di Intesa Sanpaolo in via Cusmano. Durante l' incontro è stata presentata la 5ª edizione del Rapporto «Italian Maritime Economy» di Srm che evidenzia la crescita dei porti italiani grazie alla componente sempre più significativa della componente internazionale del trasporto marittimo, specie dopo il raddoppio del canale di Suez. Il focus di Srm ha messo in evidenza il ruolo che il sistema marittimo e portuale di Palermo e dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale nel suo insieme svolgono per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l' attrazione di investimenti imprenditoriali.

Per Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo «la Sicilia, con oltre 22 mila imprese della filiera del mare, è la terza regione per numero di unità. La provincia di Palermo è la sesta in Italia per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro ed è quinta per numero di occupati con 29.500 addetti. Nella crocieristica Palermo ha registrato nel 2018 una crescita del 26% con 578 mila passeggeri totali, confermandosi settimo porto italiano e secondo in Italia per crescita. La cosiddetta economia del mare costituisce insomma un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore». «Intesa Sanpaolo», spiega ancora Monceri, «sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell' Italia e, nel caso specifico al centro dei lavori di oggi, di Palermo e della Sicilia».

Le previsioni per le crociere Per il 2019 si stima che Palermo manterrà costante il suo traffico passeggeri e le toccate nave (150). Palermo vanta la presenza di compagnie armatoriali nel settore delle crociere che garantiscono allo scalo passeggeri in tutto l' anno e si conferma infatti il secondo porto più stagionalizzato d' Italia (dopo Savona) con solo il 39,5% dei crocieristi che transitano nei mesi estivi. Fattore di attrattività del porto è l' attrattività turistica della Sicilia, di cui Palermo rappresenta uno degli accessi marittimi privilegiati, che accoglie ogni anno 5 milioni di turisti. Dei crocieristi, il 13% si imbarca/sbarca a Palermo (home port), l' 87% sono in transito. Rimane quindi ancora da migliorare questo aspetto, in questo modo sarebbe possibile far sostare più a lungo le navi (attualmente siamo sulle 4 ore al giorno, che potrebbero salire a 9). Essere home port aumenta in modo importante il valore aggiunto della crociera poiché i turisti si fermano più tempo in città e si avvalgono sempre più di fornitori locali.

Zes e sviluppo Altro driver di sviluppo può essere quello delle Zes, Innovazione assoluta è che il driver che deve guidare il processo di sviluppo è il porto (l' Autorità di Sistema Portuale), Palermo è nella fase di costituzione e questa, secondo le previsioni di Srm, impatterà sul territorio su tre indicatori (export, investimenti e traffico portuale) con i seguenti dati economici: per l' export su un panel di free zone si prevede un aumento dell' export (quindi del business per le imprese) fino al 40% in più rispetto a quello generato sul territorio. Investimenti: le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro di credito di imposta ne attiva ulteriori 2 privati. Traffico internazionale: un' analisi su un panel di porti del Mediterraneo ha mostrato aumenti del traffico dell' 8,4% medio



annuo (in Italia tale traffico negli ultimi anni è aumentato in media dell' 1,1%).

Palermo, porto funzionale e scelte strategiche Palermo deve sempre più puntare sui driver che rappresentano la sua vocazione, il che non vuol dire perdere lo status di porto polifunzionale ma fare scelte strategiche. Le crociere e il Ro-Ro hanno un notevole impatto moltiplicativo sull' economia: sulle prime va rafforzato il ruolo di home port (porto di partenza e di rifornimento) e per i secondi andrebbe impiantato nel tempo un sistema rivolto sempre più anche a dare logistica retro portuale. Per accogliere investimenti logistici è necessario progettare strumenti che favoriscano l' attrazione di investimenti e in tal senso i porti del Mezzogiorno hanno la possibilità di istituire Zone Economiche Speciali. Secondo le conclusioni dello studio, infine, il «porto del futuro» deve garantire al territorio sviluppo del turismo, internazionalizzazione e logistica: sono questi i tre imperativi su cui Palermo deve impostare la propria crescita e la Zes potrebbe fornire un impulso. (riproduzione riservata)

Dalle vie del mare passa il "treno" del futuro

PALERMO Le vie del mare costituiscono gli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale.

Questo il tema al centro dell'incontro sull'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), tenutosi ieri presso la sala convegni di Intesa Sanpaolo. Durante l'incontro è stata presentata la 5ª edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy" di Srm che evidenzia la crescita dei porti italiani grazie alla componente sempre più significativa della componente internazionale del trasporto marittimo. Il focus ha messo in evidenza il ruolo che il sistema marittimo e portuale siciliano.

Palermo si conferma infatti il secondo porto più destagionalizzato d'Italia (dopo Savona) con solo il 39,5% dei crocieristi che transitano nei mesi estivi. Fattore "calamita" del porto è l'attrattività turistica della Sicilia, di cui Palermo rappresenta uno degli accessi marittimi privilegiati, che accoglie ogni anno 5 milioni di turisti. Dei crocieristi, il 13% si imbarca/sbarca a Palermo (home port), l'87% sono in transito. Rimane quindi ancora da migliorare questo aspetto, in questo modo sarebbe possibile far sostare più a lungo le navi (attualmente siamo sulle 4 ore al giorno, che potrebbero salire a 9).

L'import-export marittimo della Sicilia è pari a 22,3 miliardi di euro (+18% sul 2017). Per Alessandro Panaro «il Mediterraneo sta lanciando nuove sfide per i porti italiani; l'aumento della dimensione delle navi; il raddoppio del canale di Suez che sta segnando incrementi percentuali elevati.

Bisogna iniziare per le nostre infrastrutture un percorso verso orizzonti di competitività fornendo certezza in termini di assegnazione delle risorse per gli investimenti, dando una significativa sterzata ai meccanismi burocratici al 2%.

Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo ha sottolineato che «la Sicilia, con oltre 22mila imprese della filiera del mare, è la terza regione per numero di unità. Ma i competitor sono sempre più agguerriti».

Il sistema marittimo siciliano ha le potenzialità per raccogliere la sfida.



Xi a Roma: la scorta come per i re

Il leader accolto con i massimi onori. Oggi la cena offerta dal Quirinale con 165 invitati

Paolo Salom

Roma Il presidente cinese è arrivato, in anticipo sui piani di volo, ieri, in una dolcissima serata di inizio primavera, con Roma rischiarata da una luce crepuscolare di rara intensità. Sceso dal Boeing 747-400 dell' Air China, compagnia di bandiera della Repubblica Popolare, è stato accolto allo scalo di Fiumicino dal cerimoniale della Farnesina, alla presenza, per il governo, del ministro delle Politiche Agricole, Gian Marco Centinaio.

Il corteo di vetture blindate scortate e protette da un imponente apparato di sicurezza (coinvolti mille uomini e donne), si è poi diretto ai Parioli, dove si trova l' Hotel Parco dei Principi, a ridosso di villa Borghese. Qui alloggeranno fino a sabato Xi Jinping e first lady, la signora Peng Liyuan, apparsa elegantissima in un abito bianco longuette, con soprabito rosa cipria.

Molti gli incontri in agenda: stamattina bilaterale con il presidente della Repubblica Sergio Mattarella al Quirinale, dove sono poi previsti - oltre a una «dichiarazione stampa» (senza domande) - forum economici e culturali tra i componenti della delegazione cinese e le controparti italiane. Per l' arrivo al Colle, al presidente cinese è stata garantita la scorta a cavallo, normalmente riservata a re e regine e dispiegata l' ultima volta nel 2010 per il Papa. Dopo il bilaterale, sosta all' Altare della Patria mentre da Piazza Venezia un gruppo di cinesi di venti comunità italiane sventoleranno bandiere e striscioni di benvenuto. Nel pomeriggio, Xi incontrerà prima la presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati, poi il presidente della Camera Roberto Fico.

Terminati gli incontri istituzionali, spazio anche per visite alle bellezze artistiche e architettoniche della capitale. Clou della giornata romana, la cena offerta al Quirinale all' ospite giunto dal Celeste Impero, con 165 invitati tra le massime cariche dello Stato, imprenditori, top manager ed esponenti del mondo della cultura. Ci sarà anche uno dei cinesi più famosi in Italia (quanto meno per una parte): il presidente dell' Inter, Steven Zhang, che, oltre a essere presidente della squadra milanese, è anche alla guida di Suning International. E ci sarà anche Marcello Lippi, ex ct delle nazionali italiana e cinese. Il menu sarà all' insegna del «sapore italiano» (peraltro di gran moda nella Repubblica Popolare) con tortelli di magro, vitello tartufato e babà, il tutto inaffiato dai vini che hanno fatto del nostro Paese il maggior esportatore nel mondo. La serata sarà infine allietata - e qui gli occhi saranno tutti per la first lady -, nella splendida cornice della Cappella Paolina, da un concerto del tenore Andrea Bocelli. Il programma? Dall' Ave Maria di Schubert a Nessun Dorma di Puccini, da Mission di Morricone a O sole mio di Di Capua (questa è forse la canzone italiana più nota in Cina, dove è stata anche tradotta: «Oh wode taiyang»).

Non è invece certa la visita della coppia presidenziale al Colosseo, tappa che era stata data per certa nei giorni scorsi ma che è poi «saltata» dall' agenda. Domani, prima di risalire in aereo alla volta di Palermo, seconda e ultima tappa del viaggio in Italia, Xi Jinping andrà a Palazzo Madama dove sottoscriverà, con il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, il memorandum che tanto fa preoccupare i nostri partner in Europa e negli Stati Uniti.

Nel frattempo, le giornate romane di Xi Dada («Zio Xi»), come è affettuosamente chiamato dai connazionali il leader del Celeste Impero, restano al centro dell' attenzione dei media internazionali, e in particolare di quelli cinesi che hanno imparato in questi giorni a riconoscere luoghi e monumenti d' Italia. Possiamo già scommettere su un boom del turismo dall' Asia Orientale.



L'operazione commerciale (e politica)

Ricatto o progresso? Le due direzioni della «Via» cinese

La Via della Seta progettata da Pechino è nata da un discorso di Xi Jinping a Samarcanda nel settembre 2013. Sono diversi percorsi, la «cintura» è stradale e ferroviaria, la «strada» è marittima. Un progetto da 900 miliardi di dollari che circonda il mondo e che è stato inserito nella Costituzione della Repubblica popolare (c'è anche una Via della Seta Artica). Sulla Via della Seta, ci sono due posizioni opposte. Chi la giudica una manovra egemonica che sfrutta la trappola del debito (il caso del porto inutile nello Sri Lanka, terra presa in cambio di remissione del debito in Tajikistan, il controllo del Pireo, la base militare a Gibuti per difendere le rotte commerciali); e chi invece un'opera di globalizzazione che costruisce infrastrutture vitali (l'Asia ha bisogno di 26mila miliardi di investimenti in infrastrutture entro il 2030 per mantenere i livelli di crescita attuali, secondo la Asian Development Bank, che non è cinese). Al momento sono cinesi l'89% delle aziende impegnate nella realizzazione delle infrastrutture, dei porti, delle autostrade e delle ferrovie; il 7,6% sono dei Paesi attraversati, dall'Asia all'Africa all'Europa e il 3,4% sono internazionali. Gli spazi per le nostre imprese ci sono. A.



Il commento

Mattarella: investimenti necessari, purché trasparenti

MARZIO BREDA

All' Italia gli investimenti della Cina servono. Sia sul fronte della connessione infrastrutturale euroasiatica, sia su quello, più delicato, delle infrastrutture cibernetiche. Tuttavia, per un vero rafforzamento dei rapporti bilaterali, bisogna che la cornice su cui queste - e altre - iniziative sono in cantiere sia costruita su tre valori «irrinunciabili»: trasparenza, sicurezza ed equità.

Ecco gli snodi studiati da Sergio Mattarella per orientare l' intervista che ha affidato ai media cinesi, ieri, mentre il presidente Xi Jinping partiva per Roma.

Dopo aver seguito a lungo i contatti tra il nostro governo e Pechino per la gestazione del memorandum sulla Nuova Via della Seta, il capo dello Stato ha voluto mettere a fuoco il proprio punto di vista sulla «solida amicizia» tra i due Paesi. Tracciando parametri precisi per il futuro della partnership tra Italia e Cina. Due Nazioni, ha spiegato, «che rappresentano l' una per l' altra un grande volano di sviluppo che può esser messo a frutto attraverso la promozione e valorizzazione anche delle rispettive industrie culturali e creative.

Dinamiche, queste, che vanno agevolate per realizzare il loro potenziale». Non si dilunga, stavolta, in retoriche dichiarazioni d' amicizia, di quelle che si fanno quando arriva un ospite importante. Infatti, la partita che si gioca tra Roma e Pechino è davvero enorme, e riguarda «l' intensificazione dei rapporti economici». Che per il capo dello Stato «deve passare attraverso la creazione di un contesto quanto più aperto e trasparente possibile».

Questa la prima parola chiave: trasparenza, sulla quale recrimina la Casa Bianca, dove si teme che gli accordi possano tradursi in una colonizzazione di Roma. Mattarella sdrammatizza quelle paure, precisando i termini dell' intesa e inquadrando un sistema «in cui i soggetti economici dei due Paesi possano agire in maniera equivalente, reciprocamente libera ed equilibrata, con la rimozione di barriere, che ancora si frappongono ai flussi commerciali».

E qui veniamo al dossier su certi investimenti strategici, specie la tecnologia 5G attraverso Huawei, che secondo i critici potrebbe mettere a repentaglio la sicurezza cibernetica, nostra e dei nostri alleati storici. «L' Italia è impegnata, con i partner Ue e internazionali, a dialogare con la Cina per permettere alle imprese delle due parti di operare in maniera equa e favorire l' accesso ai rispettivi mercati, tutelando sicurezza degli investimenti e proprietà intellettuale, nonché i principi e standard relativi alla sostenibilità degli interventi sul piano sociale, economico e ambientale» Poi, l' avvertimento, obliquo ma chiaro: «I nuovi strumenti che scienza e tecnologia ci pongono a disposizione siano utilizzati e regolati insieme, per la collaborazione e non per competizione e predominio, con cui ciascuno ne riceverebbe minor beneficio».



Al summit

I leader Ue promettono lo scudo per frenare la «penetrazione» E Roma si trova in imbarazzo

MARCO GALLUZZO

DAL NOSTRO INVIATO BRUXELLES Possibilità di bloccare gli investimenti stranieri, l'adozione di una sorta di Golden power europea, la chiusura del mercato degli appalti della Ue a quelle imprese straniere che nel loro Paese non offrono condizioni di reciprocità, la protezione del mercato interno del Vecchio Continente da quelle acquisizioni che hanno alle spalle aiuti di Stato, sussidi pubblici o partecipazioni statali. Il caso Pirelli, al 45% cinese, ha fatto scuola.

Non viene menzionata esplicitamente la Cina, ma in sostanza si tratta di una serie di misure volte a proteggere, per la prima volta, l'economia della Ue dalla forza di penetrazione dell'economia guidata da Xi Jinping. Una sorta di scudo che si propone di riscrivere o modificare la normativa dell'Unione, o di colmarne i buchi, nei prossimi mesi, cambiando le regole del primo mercato di interscambio commerciale con la Cina, modificando le norme sulla concorrenza e reagendo alle pratiche di dumping.

Sono i tratti salienti delle conclusioni economiche e sul mercato interno che oggi verranno adottate dal Consiglio europeo, dunque dai 27 capi di Stato e di governo della Ue. La Commissione dovrà tradurle in pratica, nel breve periodo. La sostanza politica sono quattro o cinque capisaldi di protezione economica, a tratti rivoluzionari, visto che il mercato europeo è uno dei più aperti al mondo, con un capitolo specifico dedicato, entro il 2020, alla definizione di filiere strategiche industriali, ad alto contenuto tecnologico, in modo da favorire la creazione di campioni aziendali europei, in grado di competere alla pari con quelli americani e cinesi.

Non è forse una coincidenza che questo tipo di decisioni vengano adottate oggi, mentre Xi Jinping si trova in Europa, sino a sabato in Italia, poi in Francia. E fra l'altro alla vigilia di un incontro forse risolutivo, sulla guerra commerciale, dello stesso presidente cinese con il presidente degli Stati Uniti.

Di sicuro c'è traccia, per la prima volta, di una forte reazione coordinata della Ue al potere economico cinese, anche a costo di chiudere alcuni settori del mercato interno. Per gli appalti pubblici per esempio, che vengono regolati dalle norme europee, viene deciso di adottare regole rigide di reciprocità: e dunque un'azienda straniera, per esempio cinese, non potrà più partecipare alle gare europee se in quel determinato settore altrettanto non sarà possibile in Cina. La stessa cosa, una sorta di barriera giuridica, ancora da tradurre in pratica, viene immaginata per le imprese straniere che hanno alle spalle lo Stato o sussidi pubblici, nel caso della Cina sono una grandissima fetta, che verrebbe tagliata fuori dal mercato Ue.

Sembra che l'unico Paese che abbia storto il naso, facendo una certa resistenza su alcuni punti specifici delle conclusioni del Consiglio, sia stata l'Italia. Che però non dovrebbe arrivare a mettersi di traverso. Conte ieri sera ha discusso con i suoi colleghi della firma italiana, primo fra i Paesi del G7, di adesione alla Nuova Via della Seta: alcuni hanno mostrato curiosità, altri, come Macron, una netta contrarietà, all'insegna delle linee guida Ue, secondo le quali con la Cina è necessaria una politica unitaria e non bilaterale. Il premier però è parso molto tranquillo: «Non devo convincere nessuno, le regole europee sono salve».

Nel corso della cena del Consiglio europeo Macron ha reso noto che riceverà martedì all'Eliseo il presidente cinese Xi Jinping e la cancelliera tedesca Angela Merkel. I tre leader saranno raggiunti dal presidente della Commissione Ue Jean-Claude Juncker. Sul tavolo i temi del commercio mondiale e il clima. I quattro cercheranno di trovare «punti di convergenza tra l'Europa e la Cina» in merito ai dossier del multilateralismo e l'accordo di Parigi sul clima. Il 9 aprile si terrà un vertice ufficiale fra Ue e Cina a Bruxelles e si tireranno le somme. In qualche modo, rispetto a Washington e Pechino, la Ue prova a ritagliarsi uno spazio politico e commerciale più deciso che nel passato.



Manuale per l' uso

Noi e la Cina, differenze e attrazione tra due imperi

Franco Cardini

Siamo davvero a una svolta storica di portata epocale? Da circa due millenni in diversi idiomi, a cominciare naturalmente dal latino, siamo abituati a pronunciare la parola che in italiano suona impero con il significato che può assumere valori semantici ora positivi, ora negativi di potere esteso su genti e culture di differente origine e qualità e volto a farle vivere in armonia, sottoponendole a una sola legge generale ma con attenzione a salvaguardarne quanto più possibile autonomia e caratteristiche identitarie.

Ciò differenzia l' idea di impero dal concetto di Stato assoluto e centralizzato. In esso primeggia un linguaggio egemone, che si estende e si modifica sino a diventar patrimonio comune (è la koinè diàlektos dell' impero alessandrino, consapevole erede del quale è quello romano), mentre i cittadini di tutte le potenze che se ne riconoscono subalterne partecipano ad esso mantenendo peraltro il proprio.

Modello precipuo di questa compagine etico-politico-militare, che negli antichi imperi è altresì religiosa, è l' impero romano con le tre formazioni interstatali e multiethniche che a differente titolo si sono riconosciute come sue legittime eredi. L' impero d' Oriente, poi bizantino, che ne è obiettivamente la prosecuzione fino al 1425.

Quindi l' impero russo dei Romanov, per diritto di eredità attraverso un sistema di nozze tra le famiglie degli zar e alcuni potentati locali. E poi l' impero romano-germanico, ambigualmente e unilateralmente rifondato ai primi dell' Ottocento come «impero federale della nazione tedesca». All' impero romano si rifanno ancora, su un piano largamente autoreferenziale, i due imperi terrestri e marittimi (Behemoth e Laviathan, secondo la nomenclatura schmittiana) della Monarchia di Spagna e del Regno Unito creatosi attorno all' Inghilterra e anima del quale è stata l' organizzazione del Commonwealth (bene comune, letteralmente res publica). All' impero romano tornò a ispirarsi, nel primo XIX secolo, l' avventura bonapartista, variamente imitata da altri imperi nazionali e/o federali nell' Europa e nella stessa America di que

I medesimo secolo. Altre esperienze, fondate sulla base di un' ispirazione e di una provenienza differenti da quelle che si possono far risalire all' impero romano (al quale sono state accostate anche espressioni ad esso cronologicamente anteriori, come quella egizia), hanno a loro volta dato luogo alla possibilità di essere esse stesse ritenute imperiali: la persiana tra VI seco

lo a.C. e VII d.C.; quelle religioso-politiche scaturite dall' Islam ed espresse attraverso modelli sincretici diversi, quali quello indo-persiano-tartaro dell' India moghul; quelle cinese e giapponese e perfino quelle dell' America precolombiana, alle quali si sono riconosciuti i comuni caratteri del dominio su etnie diverse e della dimensione sacrale del

potere monarchico. Carattere originale comune a tutti gli imperi, comunque, è la riconosciuta capacità egemonica su popoli e tradizioni differenti: il latino Tu regere populos, Romane, memento. Ciò implica per qualunque impero una fase primaria fondata sulla conquista e sul coordinamento giuridico-politico-militare, seguita tuttavia non già da un' assimilazione dei vinti (il che sarebbe stata semmai caratteristica di alcuni moderni imperi coloniali e della dimensione, più che imperiale

, imperialistica). Questo connotato del dominio, intrinseco a qualunque esperienza imperiale, sembra tuttavia essere assente salvo nell' arcaica fase della formazione, rapidamente obliterata dalla storia negli imperi cinese e giapponese, incentrati senza dubbio sulla sacralità del sovrano e sulla rigida organizzazione gerarchica di nobili vassalli e di funzionari profondamente formati nell' etica filosofico-religiosa rispettivamente confuciana e shintoista e tesi salvo eccezionali e ristretti momenti non già all' energia centrifuga dell' espansione bensì a quella centripeta della tradizione,



della fedeltà e della disciplina. Simboli delle due differenti concezioni imperiali potrebbero essere al riguardo due, in certo senso simili eppur contrapposti, sistemi confinati: quello romano che conosce la sacralità del finis (il confine sacro, il pomerium dell' Urbe) ma si disloca, lontano da esso, nella compresenza del limes e dei valli che possono avanzare o arretrare e che sono insomma un sistema integrato offensivo-difensivo; e quello cinese della Muraglia, inamovibile

le e invalicabile. Fino dall' antichità i due grandi imperi separati dall' immenso spazio eurasiatico, il romano e il cinese, si sono intuiti e guardati alla lontana: i romani sapevano che dai favolosi seres proveniva la misteriosa e inquietante seta, vietata per ragioni etiche alle matrone; nei cinesi qua e là affiorava la curiosità per la lontana Roma sulla quale il Gran Khan Qubilai (Figlio del Cielo sì, ma che per la maggioranza dei suoi sudditi restava un tartaro, un conquistatore barbarico) interrogava i fratelli Polo giunti

ti alla sua corte. La Modernità europea, esplosa nel XVI secolo con la stagione delle grandi navigazioni oceaniche e delle conquiste che le sono tenute dietro (navi e cannoni, secondo la formula genialmente sintetica di Carlo Maria Cipolla), ha travolto i compartimenti-stagni che avevano fino ad allora tenute separate le differenti cu

lture del pianeta. Ma l' economia-mondo e quindi la globalizzazione, che ne sono state l' effetto, hanno sì consentito l' appropriazione del mondo da parte degli occidentali, ma molto meno ne hanno consentito la

sintesi culturale. Gli occidentali, padroni del mondo, hanno badato a comandare, a sfruttare, magari perfino a civilizzare e a convertire (seguendo cioè i loro canoni e i loro interessi), ma salvo esperienze élitarie e accademiche preziose certo, però minoritarie - non si sono mai granché curati di comprendere le culture assoggettate e considerate (sulla base di due preconcetti: quello della potenza militare e quello dello sviluppo tecnologico) magari ammirevoli e perfino degne d' innamoramento, t

uttavia inferiori. I conquistati e dominati, viceversa, hanno in vario modo saputo esprimere dal loro interno aristocrazie sociali e intellettuali in grado di studiare e di comprendere, magari di ammirare (ma di ardo di amare)

il conquistatore. E così, in modo differente, dalla metà dell' Ottocento si sono determinati forti movimenti di pensiero e di prassi tecnica volti non tanto e non solo a imitare gli europei, bensì a cogliere dall' interno i segreti della loro superiorità e a farli propri senza per questo rinunciare alla propria identità, alla propria diversità. Così in pieno Ottocento hanno imposto di fare al loro popolo gli imperatori giapponesi dell' epoca Meiji, creando una tipologia assolutamente originale fondata sulla compresenza della perfetta conformità esteriore ed ufficiale rispetto a un Occidente soprattutto americano e dello scrupoloso rispetto delle tradizioni nipponiche nella vita privata e intima. Così è avvenuto, in modi differenti, nel mondo arabo variamente influenzato dalla spedizione del Bonaparte nel 1798 in poi dalle culture francese, spagnola e inglese; nella storia della Turchia europeizzata dai sultani dell' Ottocento a Mustafà Kemal Atatürk; nelle vicende dell'

Iran di Reza Shah. Così, e in modo speciale, nella Cina passata dalla sofferta supremazia occidentale dell' Ottocento alla febbre nazionale e occidentalista del Quomintang e quindi alla rivoluzione comunista e ai suoi esiti (che non rappresentano affatto una soluzione postcomunista). I cinesi colti hanno avuto a disposizione quasi due secoli ai quali va aggiunta una complessa preistoria, quella del rapporto con la Compagnia di Gesù per meditare sull' esempio civile e anche religioso costituito da Roma e sul fatto, in sé non razionalizzabile eppure forte della forza che hanno le cose che accadono, per cui l' universalismo imperiale centripeto dei Figli del Cielo e della cultura buddhistico-confuciana, gelosamente custodito nei secoli e per secoli ha dovuto alla resa dei conti cedere dinanzi agli esiti occidentali dell' altro universalismo, quello centrifugo giuridico-politico e cristiano, che attraverso la sua filiazione colonialistica e capitalistica

si è imposto loro. Adesso, questi nuovi occidentali che hanno dismesso i loro lunghi abiti della tradizione e le casacche militari della rivoluzione maoista, si vestono come noi, studiano come noi, al pari di noi giocano in borsa e tentano la Grande Avventura della conquista. Gli strumenti non sono e forse non saranno mai militari: ma ne abbiamo già visti gli esiti in Africa e stiamo adesso vedendoli con il Belt and Road Project che, circondato dal sospetto americano e dall' allarme ancora coperto degli alti comandi Nato, sbarca oggi a Roma con il presidente Xi. Prima di lui, legioni di studenti sono venuti a Roma (non meno che a New York, a Londra, a Parigi, a Berlino, a Mosca), ad appropriarsi meglio della loro nuova cultura occidentale; e noi, che della loro sappiamo troppo poco, non siamo nemmeno in grado di esprimere un giudizio plausibilmente fondato sul grado e l' intensità della conservazione o dell' abbandono o della modifica, in loro, di quella che è la loro cultura originaria. Loro parlano bene, talvolta benissimo, l' inglese, cioè l' attuale koiné diàlektos dell' Occidente. Noi, salvo rarissime eccezioni, conosciamo al massimo due o tre ideogrammi

i del loro idioma. Questo gap linguistico è la misura e al tempo stesso il simbolo d' un ben più grave gap culturale. È, diciamo pure esplicitamente, una sfida di civiltà che dovremo affretta

rci a raccogliere. Se non lo facessimo, i costi da pagare potrebbero essere altissimi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Cina fa paura, ora la Ue accelera sul golden power

A Bruxelles. Il documento del Consiglio Ue riscrive le regole della concorrenza e dell'antitrust. Conte: «Su accordo con la Cina piena intesa con la Ue». Oggi bilaterale con Macron sulla Tav

Gerardo Pelosi

BRUXELLES Il presidente cinese Xi Jinping arriva in Europa (prima in Italia e poi in Francia) e l'Ue corre ai ripari. Decide di proteggere il suo mercato interno avviando modifiche senza precedenti alla sua tradizionale politica di concorrenza, alle regole sull'antitrust e sugli appalti. Se la cena di ieri sera tra i Capi di Stato e di Governo è stato solo un "antipasto" per definire i rapporti economici tra il vecchio continente e il gigante asiatico in vista del periodico vertice tra Ue e Cina che si terrà il 9 di aprile è dalle conclusioni del Consiglio che verranno approvate oggi che ci si aspettano le più importanti novità.

Innanzitutto si prevede che il Consiglio dia mandato alla Commissione di adottare con urgenza (e comunque entro il 2020) il regolamento per lo "screening" sugli investimenti esteri.

Regolamento sul quale inspiegabilmente finora l'Italia si è astenuta e che prevede la valutazione degli investimenti da parte di un'autorità indipendente e competente, una sorta di "golden power" europeo. Le conclusioni del vertice prevedono inoltre una modifica sostanziale delle regole sulla concorrenza per colmare l'attuale gap che consente, ad esempio, ad aziende di altri Paesi (ma tutti ora pensano soprattutto alla Cina) partecipare dallo Stato o beneficiarie di sussidi pubblici di acquistare aziende private europee. I 28 sono inoltre chiamati a pronunciarsi su una stretta nel mercato degli appalti, il cosiddetto International Procurement Investment. Le nuove norme introdurranno

forme di reciprocità consentendo di chiudere il mercato europeo a quelle imprese che provengono da Paesi che applicano limitazioni alle aziende europee. Un importante corollario alle misure di protezione riguarda il ridisegno delle politiche industriali europee per creare dei veri campioni industriali in filiere di produzione strategiche ad alto contenuto tecnologico. Tutte misure che, quando diventeranno operative, costituiranno una vera e propria "rivoluzione copernicana" nelle regole della concorrenza e dell'antitrust europeo.

«Informerò i miei partner su quello che stiamo facendo ma è ovvio che siamo in pieno accordo» ha detto il premier Giuseppe Conte, ieri a Bruxelles (oggi avrà un bilaterale sulla Tav con il presidente francese Emmanuel Macron), in merito al Memorandum con la Cina che sarà firmato domani a Roma. Ma a mettere in guardia gli europei ci stanno pensando (e da molti mesi) gli Stati Uniti. Secondo Steve Bannon, ex stratega della campagna elettorale di Trump ieri a Roma ha ricordato che «i cinesi parlano di Via della seta ma è un modo per dare loro un dominio sul mondo. Il loro intento è disgregare il sistema». Secondo Bannon «con il 5G Huawei succederà che tutti gli altri Paesi saranno dei fornitori della Cina». Sulla stessa lunghezza d'onda il vicepremier Matteo Salvini: «Penso che l'Italia - ha osservato - debba avere buoni rapporti con tutti, soprattutto per aiutare le nostre imprese, il nostro export; dagli agrumi al vino, ai mobili, alle macchine, al tessile, alla moda. Quindi, aiutare i nostri imprenditori va bene in Cina, va bene in Russia, va bene negli Stati Uniti, va bene in Francia, va bene ovunque. Altro paio di maniche è quando ci sono di mezzo la sicurezza nazionale, le infrastrutture strategiche, i dati riservati degli italiani, l'energia». L'altro vicepremier M5S, Luigi Di Maio (grande sponsor del memorandum sulla Via della Seta) si accinge a volare negli States martedì prossimo per incontrare il segretario al Commercio e quello all'Energia. L'ambasciatore Usa in Italia Eisenberg lo ha incontrato negli ultimi giorni e lo ha messo in guardia sul fatto che verrà accolto con gentilezza ma anche con molte, molte riserve. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



oggi i colloqui tra xi e mattarella in una logica di multilateralismo

I «paletti» del Colle: reciprocità e no al predominio sulle tecnologie

Memorandum «alleggerito» dal Governo e introdotta la golden power

Lina Palmerini

Una grande apertura alla Cina ma con dei paletti ben piantati, che Sergio Mattarella ha tenuto fermi anche nell'interlocuzione con il Governo in occasione del varo del Memorandum.

L'inclinazione del capo dello Stato non è mutata e, benché favorevole agli accordi commerciali e a una partnership con Pechino su vari settori, ha sempre insistito per tenere le intese in un quadro di multilateralismo, nel rispetto della cornice europea e dell'alleanza tradizionale con gli Stati Uniti, in un quadro «trasparente» e di «pari opportunità» commerciali e finanziarie e di «sostenibilità sociale e ambientale». Con due "avvertenze" ulteriori: di tenere separato il dossier 5G e di muoversi in una logica di «reciprocità» negli scambi commerciali e nell'uso di tecnologie che, dice chiaramente, non vanno usate in «una logica di predominio». Oggi sarà il giorno dell'incontro con il presidente Xi Jinping: prima un faccia a faccia, poi un'ora di colloquio con le delegazioni, infine dichiarazioni alla stampa e un breve saluto ai partecipanti del Forum sullo sviluppo.

Un incontro preceduto da un'intervista del capo dello Stato italiano sui principali media cinesi - Quotidiano del Popolo, CCTV, Radio Cina Internazionale, Quotidiano Guangming, Agenzia Nuova Cina - in cui chiarisce i punti più problematici. Cominciando dal tema delle tecnologie che «devono essere utilizzate e regolate insieme, per la collaborazione e non per la competizione e il predominio, con cui ciascuno ne riceverebbe minor beneficio». Parole diplomatiche ma che sottintendono la questione

5G che ha più allarmato Washington e su cui nel Governo c'è stata prima una spaccatura tra Lega (più filo-americana) e 5 Stelle e poi un riavvicinamento con un incontro - ieri - di Luigi Di Maio con l'ambasciatore Usa. Giorni in cui il Memorandum è stato rimesso in discussione dai due alleati per arrivare ad "alleggerirlo" in modo significativo. Soprattutto uscendo da una logica puramente bilaterale, chiarendo che l'accordo non ha natura vincolante anche sul versante infrastrutture dove non sarà possibile l'affidamento diretto ma si procederà con gare aperte. E soprattutto, anche sul fronte 5G, il Governo si appresta a rafforzare la norma sul golden power scrivendola nel decreto Brexit ma - per questione di cortesia diplomatica - ufficializzandola dopo la visita del presidente Xi.

Una correzione di rotta, insomma, dopo le tensioni interne tra Lega e 5 Stelle e le preoccupazioni espresse da Washington sul fronte della sicurezza dei dati. Comunque il Memorandum, nonostante sia meno "impegnativo", apre le porte a una collaborazione su tutti i fronti. In particolare quello commerciale su cui però Sergio Mattarella - nella sua intervista - ha espresso l'esigenza di creare «un contesto quanto più aperto e trasparente possibile» nel quale «i soggetti economici dei due Paesi possano agire in maniera equivalente, reciprocamente libera ed equilibrata, con la rimozione di barriere, che ancora si frappongono ai flussi commerciali». E ancora il capo dello Stato ha voluto ricordare le intese con la Cina si devono sviluppare nel contesto europeo e quindi nel rispetto degli standard «irrinunciabili, relativi alla sostenibilità degli interventi sociali, economici e ambientali».

La serata si concluderà con una cena al Quirinale con 170 ospiti: ci sarà il Governo - assente Salvini per impegni di campagna elettorale - i protagonisti dell'impresa tra cui il presidente di Confindustria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' Europa

L' allarme della Ue " Cina nostro rivale" E Macron lancia un controvertice

Italia isolata, Bruxelles studia uno scudo dalle aziende finanziate dal Dragone. Martedì a Parigi anche Merkel e Juncker al summit con Xi

TOMMASO CIRIACO ALBERTO D' ARGENIO

Bruxelles Negli stessi minuti in cui il presidente Xi Jinping atterrava a Fiumicino per celebrare l' adesione italiana alla Nuova Via della Seta, a Bruxelles i capi di Stato e di governo dell' Unione chiudevano al Dragone dirigendo l' Europa nella direzione opposta a quella imboccata dal governo gialloverde. Con Pechino definita «concorrente economico» e «rivale sistemico», si pensa ad uno scudo protettivo - una sorta di golden power Ue - che nel nome della reciprocità escluda i cinesi, e le loro aziende finanziate dallo Stato, dall' accesso agli appalti pubblici europei fino a quando la Repubblica popolare non aprirà i suoi mercati alle nostre aziende. Il tutto, auspica l' Europa, restando uniti, in modo da non disperdere le forze nel confronto con il colosso asiatico. Come dimostra la scelta di Macron, in vista del vertice Ue-Cina del 9 aprile, di ricevere Xi Jinping all' Eliseo insieme a Merkel e Juncker. E senza il premier Conte.

Unione e reciprocità sono il cuore delle conclusioni che il Consiglio europeo approverà oggi recependo le indicazioni della nuova strategia Ue verso la Cina pubblicate la scorsa settimana dalla Commissione europea. Un testo nel quale Pechino non viene mai nominata direttamente, ma viene indicata con un più neutro "Paese terzo", consentendo alla delegazione italiana di accettare il documento. E invece la preoccupazione in Europa è alta, tanto che Merkel e Macron hanno chiesto di riformare le regole dell' Antitrust Ue per favorire la nascita di campioni continentali in grado di competere con i big cinesi.

Nei giorni scorsi, spiegano a Bruxelles, una forte pressione europea ha costretto il governo gialloverde a limare il memorandum con la Cina. E infatti il "caso Italia" ha fatto comunque capolino a margine del summit. Diverse delegazioni hanno chiesto spiegazioni agli italiani, costretti a giustificare la scelta di aprire sistematicamente - primo Paese del G7 - a Xi Jinping e poi presentarsi a Bruxelles ad approvare una strategia Ue ben più prudente.

Opponendo l' argomentazione di avere allineato l' accordo alle regole Ue.

Eppure la preoccupazione dei partner verso l' ingresso di Pechino nelle infrastrutture strategiche, con il rischio di carpirne i segreti industriali, è tale che il summit ha chiesto a Bruxelles la creazione uno scudo dalle aziende cinesi di proprietà pubblica o finanziate dai generosi aiuti di Stato di Pechino. E ancora, di salvaguardare gli interessi Ue contro gli investimenti cinesi che minacciano la sicurezza facendo «pieno uso delle difese commerciali » a nostra disposizione, in particolare con uno «screening» al termine del quale eventualmente bloccare l' accesso agli appalti pubblici in Europa fino a quando la Cina non aprirà alle nostre aziende.

L' Italia gialloverde appare proprio fuori dal coro. O peggio isolata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pechino prepara la trappola del debito Così rende più vulnerabili gli altri Paesi

GIANNI VERNETTI

L'Italia sarà il primo paese del G-7 ad aderire formalmente al progetto cinese della Nuova Via della Seta («Belt and Road Initiative» ndr) e l'accordo sarà suggellato durante la visita di stato del premier Xi Jinping a Roma.

La narrativa cinese ha descritto la Via della Seta come un regalo della «saggezza cinese allo sviluppo mondiale», una sorta di nuovo "Piano Marshall" per l'Africa, una piena integrazione delle economie di Europa e Asia, grazie ad una rete rafforzata di nuove infrastrutture di trasporto via mare e via terra.

Fin dal 2013 la Repubblica Popolare Cinese ha investito oltre 700 miliardi di dollari di denaro pubblico cinese in oltre 60 paesi, soprattutto in grandi progetti infrastrutturali (porti e ferrovie), spesso in forma di prestiti erogati ai governi dei paesi che hanno aderito al progetto.

La strategia geopolitica Il disegno geopolitico cinese è stato chiaro fin dall'inizio: ampliare il proprio «spazio economico» verso l'Africa e l'Europa, creare rapporti preferenziali con i paesi aderenti, incrementare il «soft power» di Pechino nel mondo. Dopo l'iniziale entusiasmo, le cose sono andate però diversamente e molti Paesi che vi hanno aderito hanno iniziato a ridiscutere drasticamente i progetti avviati. Il modello cinese ha affascinato molti paesi per il suo approccio "pragmatico" e soprattutto per l'assenza di tutti i vincoli normalmente posti dalle istituzioni occidentali: sostenibilità finanziaria, rispetto dei diritti umani, regole rigide in materia di corruzione, verificabilità dei progetti.

Quest'approccio «senza vincoli» ha portato diversi Paesi a indebitarsi in modo eccessivo e insostenibile nei confronti di Pechino. La "trappola del debito" ha reso molti Paesi troppo vulnerabili nei confronti della Cina e le reazioni non si sono fatte attendere.

Sri Lanka e il porto perduto Il primo campanello di allarme è giunto a Sri Lanka. Il presidente Mahinda Rajapaksa fece aderire il suo Paese con entusiasmo alla Nuova Via della Seta e si fece finanziare con un prestito dalla Cina il nuovo Porto di Hambantota. Nel 2015 il nuovo presidente eletto Maithripala Sirisena scoprì presto l'insostenibilità del debito contratto con Pechino e fu costretto ad avviare una "debt for equity swap", cedendo per 1,4 miliardi di dollari e per 99 anni il porto alla China Merchant Port Holdings. L'infrastruttura portuale che Sri Lanka aveva costruito grazie al prestito cinese, è quindi finita direttamente in mani cinesi, suscitando una forte indignazione in tutto il Paese. Il caso del porto di Hambantota ha suscitato allarme in molte cancellerie in occidente anche alla luce dei rischi di potenziale "dual use" civile e militare delle infrastrutture portuarie.

Malaysia Lo scorso anno in Malaysia il leader dell'opposizione Mahatir Mohamad ha sconfitto il primo ministro uscente Najib Razak con una campagna elettorale tutta focalizzata sull'eccesso di indebitamento del Paese nei confronti di Pechino. Appena eletto, il Presidente Mahatir Mohamad ha cancellato i tre più importanti progetti finanziati nel quadro della Nuova Via della Seta: la nuova ferrovia East Coast Rail, del costo di 20 miliardi di dollari, che avrebbe connesso i porti malesi della costa orientale con lo Stretto di Malacca e due gasdotti per 2,3 miliardi di dollari.

Myanmar Il governo di Myanmar, per un timore di un eccessivo indebitamento, ha ridotto drasticamente le dimensioni del progetto del porto di Kyauk Pyu nello Stato di Rakhine (la provincia birmana nota per le persecuzioni contro la minoranza musulmana dei Rohingya, ndr), riducendo l'indebitamento con la Cina da 7 a 1,3 miliardi di dollari.

Bangladesh All'inizio di quest'anno il Bangladesh ha annullato l'accordo con la Cina relativo al finanziamento per la costruzione dell'autostrada che avrebbe collegato la capitale Dacca con la popolosa regione del Nord-Est.

Maldive L'indebitamento con la Cina è stato l'oggetto dello scontro elettorale alle Maldive in occasione delle ultime elezioni presidenziali: l'80% del debito estero del piccolo paese insulare è stato contratto con la Cina e il presidente neo-eletto Ibrahim Mohammed Solih ha recentemente denunciato l'insostenibilità del debito, che potrebbe essere



ripagato con la cessione di Isole sul modello dello "swap" del Porto di Sri Lanka.

Gibuti A Gibuti è concreta la possibilità che gli investimenti infrastrutturali cinesi si possano rapidamente trasformare in operazioni con una forte valenza politica e militare. Il think tank americano "Center for Global Development", in un suo recente rapporto, ha analizzato i Paesi più indebitati al mondo con la Cina nel quadro degli investimenti della Nuova Via della Seta: l'unico paese africano nell'elenco era proprio Gibuti che ha recentemente concesso alla Cina l'autorizzazione a poter installare la sua prima base militare estera. Le implicazioni per la sicurezza internazionale sono evidenti e in una recente audizione presso il Congresso Usa, l'Ammiraglio Harry Harris, capo del Commando del Pacifico, ha dichiarato che l'influenza politica e militare cinese si è rapidamente diffusa negli oceani pacifico e indiano in gran parte grazie ai progetti commerciali della cosiddetta "Via della Seta Marittima".

Kenya Il governo del Kenya ha inaugurato un anno fa la ferrovia Mombasa-Nairobi realizzata e finanziata dalla compagnia di stato China Road and Bridge Corporation. Un'opera certamente utile per il paese africano ma che ha generato la metà degli utili previsti negli studi di fattibilità, è costata molto di più degli standard internazionali e nel mondo poetico kenyota è cresciuto lo scetticismo sulla capacità reale del paese di ripagare i debiti contratti.

La "trappola del debito" nella quale diversi Paesi sono caduti, suggerisce dunque all'Italia una maggiore prudenza: l'integrazione economica euro-asiatica è una grande opportunità che va però realizzata con un forte protagonismo europeo in grado di superare i singoli accordi bilaterali (Ungheria, Grecia e ora Italia), per ottenere maggiori benefici negoziali.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Cina mette sul piatto sette miliardi

Una delegazione di 500 persone. Obiettivo: firmare l'accordo di cooperazione e una trentina di progetti

ANDREA MORIGI Xi Jinping è arrivato ieri in Italia con un bagaglio pesante e una corte di 500 persone. Sette miliardi di euro da spendere in trenta accordi fra Roma e Pechino. La cornice è il documento d'intesa da sottoscrivere fra il governo italiano e quello della Repubblica Popolare Cinese sulla collaborazione all'interno del progetto economico "Via della Seta" e dell'iniziativa per le vie marittime del XXI secolo. Che si riassume in una formula piuttosto semplice: «per trasformare in vantaggi le reciproche forze complementari» come recita il testo, i quattrini sono messi a disposizione dai comunisti, mentre noi ci mettiamo le infrastrutture.

Per abbracciarsi occorre essere in due e fra Italia e Cina il rapporto è così abbondantemente asimmetrico da farci rischiare lo stritolamento. Lo stesso vale per altri partner europei che hanno già firmato, nello specifico Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Grecia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Portogallo, Slovacchia e Slovenia, mentre il Lussemburgo sta negoziando il memorandum bilaterale. Gli altri Paesi della Ue, come Germania e Francia, si muovono già autonomamente nello spazio economico euroasiatico.

L'EUROPA DIVISA Chi paga, decide. Così, quando il governo italiano viene criticato per non aver concordato una linea europea per arginare il pericolo della crescente influenza cinese nei Paesi ospitanti, scappa quasi da ridere. Il premier Giuseppe Conte, a Bruxelles per il Consiglio Europeo, spiega di non essere tenuto a «convincere nessuno» nell'Ue sul documento che si appresta a firmare con la Cina: «L'accordo o si sottoscrive o non si sottoscrive: abbiamo deciso di sottoscriverlo. Doverosamente, però, siccome siamo in famiglia, informerò i partner su quello che stiamo facendo. Ma è ovvio che siamo in pieno accordo, non c'è nessun problema», osserva il presidente del Consiglio dei ministri. Se Parigi, prossima meta del presidente cinese, o Berlino, temono di perdere commesse a causa della concorrenza italiana, pazienza.

Ha dato il via libera, in Italia, anche la Lega, che non vede più all'orizzonte minacce dal punto di vista della sicurezza nazionale e della tutela degli interessi italiani. Certo, Matteo Salvini non parteciperà al pranzo ufficiale con Xi perché ufficialmente è impegnato in Basilicata per la campagna elettorale. Sono prassi mai conosciute dietro la Grande Muraglia, dove la democrazia non ha mai visto l'alba, ma sarà anche il prodotto più difficile da esportare.

Ufficialmente, lo scopo dichiarato dell'accordo è lavorare insieme nel progetto della Belt and Road Initiative, rafforzando i rapporti politici, i legami commerciali e gli scambi fra i due popoli, «in modo da promuovere nella regione pace, sicurezza, stabilità e sviluppo sostenibile». Inoltre, si punta a «promuovere la collaborazione su istruzione, cultura, scienze, innovazione, salute, turismo e benessere pubblico fra le rispettive amministrazioni». Ma la marcia di avvicinamento fra le due culture appare piuttosto ostacolata, benché le comunità di cinesi in Italia siano le più integrate nel tessuto sociale circostante. Non si affronterà certo il tema dei diritti umani, con un Paese che relega ancora nei campi di concentramento gli oppositori e gli appartenenti alle minoranze etniche e religiose, mentre censura la stampa e la rete telematica.

IL NODO 5G Potrebbero essere pragmaticamente considerati dettagli, di fronte alle enormi opportunità che l'intesa apre per gli investimenti su strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti ed energia, se nello stesso paragrafo del documento su trasporti, logistica e infrastrutture non si contemplassero anche le telecomunicazioni.

Il punto più spinoso, in particolare per gli alleati statunitensi, risulta la rete telefonica e di trasmissione dati 5G. Per proteggere le nuove tecnologie, il governo Conte ha in serbo una sorpresa sgradita a Pechino: la normativa che regola il possibile "veto" governativo sarà applicata anche per gli acquisti relativi alla progettazione e realizzazione di questa infrastruttura, «quando posti in essere con soggetti esterni all'Unione europea», come sarebbe il caso con la cinese Huawei.

riproduzione riservata A destra, il presidente cinese Xi Jinping con la moglie Peng Liuyan all'arrivo a Fiumicino.



Sotto, il corteo di auto che ha scortato la delegazione cinese a Roma.
Del seguito fanno parte esponenti di primo piano del Pcc, e alti funzionari del governo.
(LaPresse)

Mattarella: tra Italia e Cina un'amicizia su solide fondamenta

Il Presidente della Repubblica ha ricevuto la stampa cinese al Quirinale

Massimo Belli

ROMA Il partenariato tra Italia e Cina è costruito su fondamenta solide, ispirate da naturali convergenze tra due antichissime civiltà ha detto il presidente della Repubblica Sergio Mattarella. In occasione della visita in Italia del presidente della Repubblica Popolare Cinese, Xi Jinping, il presidente Mattarella ha infatti ricevuto al Quirinale alcuni giornalisti cinesi del Quotidiano del Popolo, CCTV, Radio Cina Internazionale, Quotidiano Guangming ed Agenzia di Stampa Nuova Cina. Alla domanda sugli scambi commerciali tra l'Italia e la Cina che hanno registrato una notevole crescita, Mattarella ha risposto che le relazioni economiche e commerciali hanno un ruolo fondamentale nel quadro delle relazioni bilaterali tra Italia e Cina e che l'Italia vede, da tempo, nella Cina non solo un proprio partner economico di primissimo piano, ma anche un motore dell'economia e del commercio mondiale.



The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a header with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below this, the website name 'Messaggero Marittimo.it' is displayed with social media icons and a search bar. The main article is titled 'Mattarella: tra Italia e Cina un'amicizia su solide fondamenta' and is categorized under 'POLITICA'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - "Il partenariato tra Italia e Cina è costruito su fondamenta solide...'. To the right of the article, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the article, there is a section for 'ULTIME' and 'POPOLARI' videos, featuring thumbnails for various news items like 'Ordinanza per demolizione silos nel porto di Ancona' and 'Nuovo servizio di Confindustria Livorno'.

Via della Seta: il grande gioco inizia ora

di Marco Casale

«Livorno esclusa dalla Via della Seta? Quelle che leggiamo sulla stampa locale sono soltanto approssimazioni di giornalisti e parlamentari più o meno esperti. Lo scalo labronico è della partita». Nereo Marcucci fa quasi un balzo dal sedile della sua Bmw quando il cronista gli chiede se i giochi italiani sulla Belt and Road cinese siano già bell'è fatti, con i porti ascellari di Genova e Trieste pronti a sbancare il bottino e gli altri scali condannati a un ruolo di secondo, se non di terzo piano. Il numero uno di Confetra non è certo un livornese di primo pelo, è uno che i porti li conosce davvero. Primo presidente di un'Autorità Portuale italiana, una lunga militanza in Contship come manager di alto bordo, da diversi anni rappresentante del CNEL, oggi ascoltattissimo consiglieri del Gruppo Neri. «Mi considero un portuale», dice di sé «e mi piace analizzare le questioni in modo pratico: la prima regola da cui bisogna partire per sviluppare un ragionamento in ambito logistico è che la merce è come l'acqua, cerca sempre la via più facile per raggiungere la meta. E lo fa con il minore dispendio possibile di energia e tempo, specialmente se origine e destinazione sono diverse». Tradotto: «Non siamo ancora alla fin de partie, come in molti vorrebbero far credere». Sulla scacchiera sono rimasti moltissimi pezzi: «sia Genova che Trieste non possono da soli sostenere tutto il traffico potenziale che ha come destinazione finale l'Eurasia e che è generato dalle diverse piattaforme produttive e logistiche che la Belt and Road Initiative sta promuovendo in decine di Paesi». Africa, Balcani, Pakistan, sono solo alcune delle aree su cui il primo ministro Xi Jinping sta riversando parte dei 1400 miliardi di dollari messi in cantiere con il suo progetto espansionista. Produrre di più e meglio, consumare di più, ma, soprattutto, esportare di più verso Paesi Terzi. Ecco ciò a cui mira l'impero del drago per riequilibrare in due tappe 2025 e 2050 condizioni sociali e regionali troppo diversificate. «I porti italiani, nessuno escluso, possono avere delle chance proprio grazie alle numerose biforcazioni della Silk Road». La verità è che siamo appena al fischio di inizio di quello che Marcucci chiama il Big Game. A giocare la partita della vita non saranno soltanto la Cina e gli Stati Uniti d'America. In ballo ci sono anche le grandi alleanze (2M, Ocean Alliance e THE Alliance): «Grazie a un approfondito dossier dell'ITF firmato da Olaf Merk, Lucie Kirstein and Filip Salamitov, Bruxelles ha acceso un faro sul possibile impatto che il prolungamento della Consortia Block Exemption Regulation potrà avere sul trasporto marittimo di container. Le compagnie di navigazione, oggi raccolte in tre big alliances, sfrutteranno tutte la armi che hanno a disposizione per selezionare i porti di riferimento e sviluppare i propri traffici, anche prolungando la propria attività nel segmento terra». Marcucci ritiene sia questa la vera partita del futuro che già divide i politici in guelfi e ghibellini. Supportare i Big Three e la loro diffusione nell'intera supply chain o sostenere la BRI come alternativa possibile e, in alcuni casi, come strumento per evitare che, a certe condizioni, il sistema logistico venga «asfaltato» dalle grandi alleanze? Difficile prendere una posizione senza che volino gli stracci. In questo Big Game le infrastrutture sono un elemento determinante: «È normale dice Marcucci che i soldi cinesi facciano gola a tutti, ma stiamo attenti a non cedere i nostri asset a Pechino. E non voglio parlare di 5G e Huawei, ma dei terminali. Sulla cessione a privati di quota parte delle infrastrutture portuali ritenute strategiche il Governo dovrebbe avere l'ultima parola». Il numero uno della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica apprezza che il Governo stia decidendo di stringere i bulloni della Golden Power: «Lo Stato deve avere il potere di opporsi o porre un veto su determinate operazioni di natura straordinaria che riguardino settori strategici». Analogamente, l'UE dovrebbe cercare di riequilibrare lo strapotere delle grandi alleanze: «Abbiamo bisogno, ancora più che in passato, di un'Europa unita e coesa» afferma Marcucci «Non è che i terminali possono spuntare come funghi». La costruzione di nuove infrastrutture deve seguire logiche sistemiche: «Il nostro Paese ha un programma che si chiama connettere l'Italia e l'Europa ha già preso delle decisioni sulle reti TEN-T: non si possono realizzare infrastrutture che siano fuori da questa logica». Altro tema delicato è quello relativo alla progettualità. Marcucci pensa agli ultimi fatti di cronaca e

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie

f t in q

PORT NEWS
Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settenzionale
DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

21 Marzo 2019 — Intervista
Colloquio con Nereo Marcucci
Via della Seta: il grande gioco inizia ora
di Marco Casale

«Livorno esclusa dalla Via della Seta? Quelle che leggiamo sulla stampa locale sono soltanto approssimazioni di giornalisti e parlamentari più o meno esperti. Lo scalo labronico è della partita».

Nereo Marcucci fa quasi un balzo dal sedile della sua Bmw quando il cronista gli chiede se i giochi italiani sulla Belt and Road cinese siano già bell'è fatti, con i porti ascellari di Genova e Trieste pronti a sbancare il bottino e gli altri scali condannati a un ruolo di secondo, se non di terzo piano.

In questo Big Game le infrastrutture sono un elemento determinante: «È normale dice Marcucci che i soldi cinesi facciano gola a tutti, ma stiamo attenti a non cedere i nostri asset a Pechino. E non voglio parlare di 5G e Huawei, ma dei terminali. Sulla cessione a privati di quota parte delle infrastrutture portuali ritenute strategiche il Governo dovrebbe avere l'ultima parola».

Il numero uno della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica apprezza che il Governo stia decidendo di stringere i bulloni della Golden Power: «Lo Stato deve avere il potere di opporsi o porre un veto su determinate operazioni di natura straordinaria che riguardino settori strategici».

Analogamente, l'UE dovrebbe cercare di riequilibrare lo strapotere delle grandi alleanze: «Abbiamo bisogno, ancora più che in passato, di un'Europa unita e coesa» afferma Marcucci «Non è che i terminali possono spuntare come funghi».

La costruzione di nuove infrastrutture deve seguire logiche sistemiche: «Il nostro Paese ha un programma che si chiama connettere l'Italia e l'Europa ha già preso delle decisioni sulle reti TEN-T: non si possono realizzare infrastrutture che siano fuori da questa logica».

Altro tema delicato è quello relativo alla progettualità. Marcucci pensa agli ultimi fatti di cronaca e

CECER
Cerca...

TAGS

- Ambiente Autopilot
- Autoproduzione Autorità
- Portuali Blockchain Blue
- Economy «» Cantieristica
- navale Coesione territoriale
- Concessioni demaniali
- Containership Criciere
- Cura del ferro dorsale Europa
- Dazi Commerciali ESPO
- Europa Normazione
- Gigantismo navale GNL
- Industria 4.0
- Infrastrutture
- Innovazione
- tecnologica Internet of
- things «» Interporto Vespacci
- Isola d'Elba Lavoro portuale
- Logistica Portuale «»
- Porto di Livorno
- Porto di Piombino «»
- Protezionismo Auting
- Riforma
- portuale Delrio servizi
- tecnico-naulici Shipping
- Sicurezza smart port Storia di
- Livorno Traffici
- marittimi Traghetti Via
- della Seta Teching

all'alleanza che il porto di Genova sta stringendo con la China Communications Construction Company: «Bisogna rispettare le regole del Codice degli Appalti e la normativa comunitaria sulla trasparenza. Le scorciatoie impoveriscono il sistema paese». E aggiunge: «Sarei perplesso se scoprissi che queste nuove sinergie di cui sento tanto parlare avessero come obiettivo quello di creare società operative pubblico-private. Come noto, le Autorità Portuali svolgono un ruolo di regolamentazione e non possono superare i confini delineati con la legge 84/94». Sotto questo punto di vista, il numero uno di Confetra dice di apprezzare il lavoro svolto dal presidente dell'Autorità di Sistema del mar Adriatico Settentrionale e da quello dell'AdSP del Mar Adriatico Orientale, rispettivamente Pino Musolino e Zeno D'Agostino: «L'approccio Venezia e Trieste è quello giusto e anche Palermo si sta muovendo bene. Auspico però che si riesca a fare ancora di più sistema». Dalla Sicilia è partito peraltro nei giorni scorsi il primo container di arance rosse destinato ai mercati cinesi: «È la dimostrazione che per la Silk Road vale il ragionamento del nastro trasportatore: quel che parte dal Far East e arriva in Europa deve viaggiare nei due sensi di marcia. Il nostro export verso Pechino deve necessariamente aumentare». L'Italia, insomma, può sfruttare la Belt and Road Initiative per ridurre il disavanzo della bilancia commerciale verso la Cina. In fondo, così come l'acqua segue la via più facile da percorrere, anche la BRI potrebbe seguire le vie e le correnti più adeguate alle aspettative dei porti italiani. La difficoltà principale sarà quella individuare i canali giusti su cui farla passare.

Brexit, la Ue concede la proroga: May ha tempo fino al 22 maggio

Ma se Londra boccia ancora l'accordo, la scadenza è anticipata al 12 aprile

IVO CAIZZI

DAL NOSTRO INVIATO Bruxelles Dopo una lunga e complicata trattativa, che si protratta fino a poco prima di mezzanotte, il Consiglio dei capi di Stato e di governo ha concordato una proroga per l'uscita del Regno Unito dall'Ue, di fatto disinnescando l'imminente scadenza del 29 marzo. La nuova data per la Brexit è il 22 maggio 2019, il giorno prima dell'inizio delle elezioni europee in alcuni Paesi membri. Ma questo solo se la premier britannica Theresa May riuscirà a farla approvare la settimana prossima dalla Camera dei comuni a Londra.

In caso di bocciatura, la dilazione sarebbe ridotta al 12 aprile perché, entro il giorno precedente, deve essere ufficializzata l'organizzazione del voto Ue di ogni Paese membro.

A quel punto il Regno Unito dovrebbe comunicare come intende procedere. Come ha reso noto il presidente polacco del Consiglio europeo Donald Tusk, «Londra avrà ancora la possibilità di un accordo, di una Brexit senza intesa, di una lunga estensione o di revocare l'uscita, fino al 12 aprile».

In ogni caso i capi di governo hanno escluso una ridiscussione dell'accordo complessivo sulla Brexit, concordato da Ue e Regno Unito con oltre un anno e mezzo di difficili e contrastati negoziati.

May aveva chiesto una proroga fino al 30 giugno con un intervento davanti ai 27 colleghi durato oltre 90 minuti. Poi era uscita dalla sala ed era iniziata la discussione sulla sua proposta. Ci sono volute circa sette ore per arrivare a concordare l'offerta dell'Ue, che Tusk ha subito presentato alla premier britannica, rimasta in attesa, convincendola ad accettare. Volendo il Regno Unito potrebbe ancora ottenere una proroga anche molto più lunga, se May cambiasse il suo attuale orientamento a non organizzare le elezioni europee di maggio. Secondo gli esperti giuridici dell'Europarlamento e della Commissione europea, non sarebbe possibile restare nell'Ue - anche solo temporaneamente - senza aver eletto i propri eurodeputati. Ma la premier britannica, a Bruxelles, ha già anticipato che «farà ogni sforzo» per assicurare che questa Brexit rinviata avvenga con un accordo, piuttosto che chiedere una proroga più lunga e dover indire il voto europeo.

Politicamente è passata ancora una volta la linea promossa dalla cancelliera tedesca Angela Merkel, entrata nel summit a Bruxelles ricordando che «questo è un momento di importanza storica e dobbiamo procedere con cautela e lavorare fino all'ultimo minuto per garantire una Brexit ordinata».

Il premier italiano Giuseppe Conte si è posizionato sostanzialmente in sintonia con la Germania, sostenendo l'utilità di «concedere un rinvio di breve termine» perché «noi siamo sempre per l'accordo, la possibilità del no deal non la riteniamo auspicabile». Il governo di Roma intende tutelare la folta comunità di connazionali residenti sul territorio britannico e le imprese impegnate nell'ingente interscambio tra Italia e Regno Unito. Un po' di retromarcia sembra averla fatta il presidente francese Emmanuel Macron, che si dimostrava deciso a far passare una posizione più dura perché altrimenti «ci vorrebbe un cambiamento politico profondo» di Londra.

Anche se alcuni leader l'hanno interpretato un po' come una tattica, attuata da Macron in sintonia con Merkel, per mettere May sotto pressione.



IL SUMMIT A BRUXELLES

Brexit, la Ue fatica a trovare l' intesa sui tempi del rinvio

I Ventisette divisi sull' opportunità di offrire a Londra un' ultima chance La Polonia chiede proroga di nove mesi e senza vincoli sull' accordo

Beda Romano

BRUXELLES Per la prima volta, l' unità dei Ventisette sulla Brexit appariva messa in dubbio ieri sera durante un atteso vertice europeo. Al centro della diatriba tra i capi di Stato e di governo era la richiesta della Gran Bretagna di ottenere un rinvio dell' uscita del Paese dall' Unione, oggi fissata per il 29 marzo. A tarda sera qui a Bruxelles, i leader erano ancora riuniti alla ricerca di un drammatico compromesso sulla data del rinvio e sulle eventuali condizioni da imporre a Londra.

La riunione era iniziata con una scaletta chiara. I Ventisette avrebbero offerto al governo May di rinviare Brexit dal 29 marzo al 22 maggio, pur di evitare con la continua presenza inglese nell' Unione di inquinare l' organizzazione delle elezioni europee previste il 23-26 maggio. Secondo un canovaccio delle conclusioni del vertice circolato ieri sera, la proroga di due mesi prevedeva come condizione l' approvazione dell' accordo di divorzio da parte di Westminster in un nuovo voto parlamentare atteso la prossima settimana.

Durante la discussione, si sono moltiplicate le richieste di alcuni governi. C' è chi ha espresso il desiderio di anticipare la fine della proroga al 7 maggio o all' 11 aprile, data entro la quale il Regno Unito deve iniziare ufficialmente i preparativi per organizzare sul proprio territorio le prossime elezioni europee. Addirittura, la Polonia ha proposto una proroga di nove mesi, fino alla fine del 2019, senza condizioni. A dire di alcuni diplomatici, i contrasti tra i Ventisette riguardavano il modo in cui evitare di essere accusati da Londra di avere provocato una hard Brexit.

Nei giorni scorsi la premier britannica Theresa May aveva scritto al presidente del Consiglio europeo Donald Tusk chiedendo una proroga fino al 30 giugno dei due anni previsti dall' articolo 50 tra la data di notifica di voler uscire dall' Unione e l' uscita vera e propria del Paese. La richiesta inglese era giunta dopo che nei giorni scorsi il Parlamento britannico aveva respinto clamorosamente per la seconda volta in due mesi l' accordo di recesso negoziato tra Londra e Bruxelles.

La trattativa tra i Ventisette qui a Bruxelles è stata accesa e nervosa come non mai, rivelando tensioni che i governi erano riusciti in questi anni di trattative a scongiurare. In tarda serata, dopo già quattro ore di negoziato, la partita appariva ancora aperta. Si negoziava un testo di conclusioni del vertice in cui si stabiliva la fine della proroga al 22 maggio, con l' obbligo da parte di Londra nel caso di nuova bocciatura dell' accordo di recesso, di segnalare la sua volontà entro l' 11 aprile. Punto fermo della maggior parte dei governi era ieri sera di escludere d' emblée un rinvio di tre mesi, per paura di mettere in pericolo l' organizzazione stessa delle elezioni europee. Come detto, da Paese membro il Regno Unito sarebbe chiamato ad organizzare le consultazioni anche sul proprio territorio, nonostante Brexit. In assenza di un voto anche in Gran Bretagna, il nuovo Parlamento europeo rischierebbe di essere invalido da un punto di vista giuridico.

I nodi di Brexit stanno venendo al pettine, e tensioni tra i Ventisette erano prevedibili. Al netto della posizione polacca, la sensazione è che la maggior parte dei Paesi sia esasperata da una questione che si trascina ormai dai tre anni. «C' è stanchezza - spiegava ieri un diplomatico -. Al tempo stesso i Ventisette non vogliono apparire come coloro che hanno provocato qualche forma di hard Brexit, di uscita disordinata del Regno Unito dall' Unione». Concedere un rinvio sotto condizione appariva ai più un modo per ridurre l' incertezza e offrire a Londra un ultimo salvagente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

