ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

domenica, 24 marzo 2019

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

domenica, 24 marzo 2019

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

24/03/2019 **Corriere della Sera**
Prima pagina del 24/03/2019 7

24/03/2019 **Il Fatto Quotidiano**
Prima pagina del 24/03/2019 8

24/03/2019 **Il Giornale**
Prima pagina del 24/03/2019 9

24/03/2019 **Il Giorno**
Prima pagina del 24/03/2019 10

24/03/2019 **Il Manifesto**
Prima pagina del 24/03/2019 11

24/03/2019 **Il Mattino**
Prima pagina del 24/03/2019 12

24/03/2019 **Il Messaggero**
Prima pagina del 24/03/2019 13

24/03/2019 **Il Resto del Carlino**
Prima pagina del 24/03/2019 14

24/03/2019 **Il Secolo XIX**
Prima pagina del 24/03/2019 15

24/03/2019 **Il Sole 24 Ore**
Prima pagina del 24/03/2019 16

24/03/2019 **Il Tempo**
Prima pagina del 24/03/2019 17

24/03/2019 **La Nazione**
Prima pagina del 24/03/2019 18

24/03/2019 **La Repubblica**
Prima pagina del 24/03/2019 19

24/03/2019 **La Stampa**
Prima pagina del 24/03/2019 20

Trieste

24/03/2019 **Il Piccolo** Pagina 2
La Via della Seta è realtà e fa rotta su Trieste Storico patto con il porto 21

24/03/2019 **Il Piccolo** Pagina 3
«Siamo in un circolo virtuoso Alla ribalta c' è anche Servola» 23

24/03/2019 **Il Piccolo** Pagina 21 *ROBERTO MORELLI*
IL PAPERONE CINESE TRA FERRIERA E PORTO 25

24/03/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 2 *Francesco Bottazzo*
Mini-porto con i cinesi, le carte a Roma 26

24/03/2019 **Corriere delle Alpi** Pagina 3
D' Agostino «Un supporto all' export nel Far East» 28

24/03/2019 **Il Gazzettino** Pagina 5 *DAVIDE LISETTO*
Trieste, patto con la Cina maxiprogetto per il porto 29

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

24/03/2019 **Alto Adige** Pagina 2
Trieste e Genova guardano all' Oriente 31

24/03/2019 **Messaggero Veneto** Pagina 6
D' Agostino: così si rafforza la spinta al Made in Italy 32

23/03/2019 **Ansa**
Via della Seta: stamani Porto di Trieste firma intesa 33

23/03/2019 **Ansa**
Via Seta: D' Agostino (Porto Trieste), spinta a Made in Italy 34

23/03/2019 **Il Nautilus**
PORTO DI TRIESTE E CHINA COMMUNICATION CONSTRUCTION COMPANY FIRMANO ACCORDO DI COOPERAZIONE 35

23/03/2019 **Informatore Navale**
FIRMATO ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA IL PORTO DI TRIESTE E CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION COMPANY. 36

23/03/2019 **Pressmare**
Porto di Trieste e China Communication Construction firmano accordo di cooperazione 37

23/03/2019 **TeleBorsa**
Accordo Porto Trieste-China Communication Construction Company 38

23/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Trieste, firmato a Roma l' accordo con CCCC 39

23/03/2019 **Trieste Prima**
La storia passa per Trieste, firmato l' accordo tra la Cina e il porto 40

24/03/2019 **Il Piccolo** Pagina 45
Sviluppo, crisi sovranità, guerra Tre secoli di porto alla Marittima 41

23/03/2019 **La Gazzetta Marittima**
300 anni e sempre più attuale 42

Venezia

24/03/2019 **Corriere delle Alpi** Pagina 2
Musolino: «Venezia in prima fila noi con Pechino dialoghiamo già» 43

24/03/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 4 *Gianni Favarato*
«La Via della Seta arriva a Venezia da molto tempo Più che a Trieste» 44

24/03/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 5
Trieste firma un accordo e diventa porta d'Europa 46

24/03/2019 **Il Gazzettino** Pagina 36 *RAFFAELLA VITTADELLO*
Spazi acquei in laguna concessioni più lunghe ma occhio alle scadenze 48

Genova, Voltri

24/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 2
Il porto studia già le prossime mosse «Una sede dell' Authority in Cina» 49

24/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 3
«Ora Genova può diventare la porta delle merci dall'Asia» 50

24/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 5 *MICHELA BOMPANI*
Diga e porto, la Via della Seta a Genova vale un miliardo 52

24/03/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 2
Pioggia di miliardi a rinforzo delle aree di Genova e Trieste 54

24/03/2019 **La Stampa** Pagina 2 *ALESSANDRO BARBERA*
Fondi per Genova e Trieste Nell' intesa spunta il 5G Washington già in allarme 55

23/03/2019 **Ansa**
Via della Seta: Porto Genova, accordo per diga da un miliardo 57

23/03/2019 **Il Nautilus**
Accordo di cooperazione fra Comm. Straordinario Ricostruzione Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ. China Communications Construction Company Ltd 58

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

23/03/2019 **larepubblica.it (Genova)**
Via della Seta, nell' accordo con i cinesi la diga portuale e il ribaltamento a mare 60

23/03/2019 **PrimoCanale.it**
Via della seta, ecco l' accordo Italia-Cina: dall' Oriente un miliardo per la diga di Genova 61

23/03/2019 **The Medi Telegraph** *SIMONE GALLOTTI*
Accordo con i cinesi, Genova ci prova con l' aeroporto / FOCUS 62

23/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Genova guadagnerà quasi 9 milioni di euro in più dall' accordo con i cinesi 63

23/03/2019 **Genova Post**
Spediporto lancia l' allarme controlli in porto a Genova 64

Marina di Carrara

24/03/2019 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 45
Consulta portuale con l' obiettivo di nuovo rotte per il nostro scalo 65

Livorno

24/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 21
Authority, a inizio aprile l' udienza del Riesame 66

24/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 21
Blue economy, al via il bando degli euro-fondi 67

24/03/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 40
Arrivano tredici milioni di euro grazie all' Interreg Italia-Francia 68

24/03/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 40
'Popolo delle barchette' in rivolta 69

Piombino, Isola d' Elba

24/03/2019 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 15
«Moby lascia le briciole, gli slot vanno assegnati a chi porta nuovi traffici» 70

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/03/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 39
Trasversale, la Regione rilancia 71

24/03/2019 **Il Messaggero (ed. Viterbo)** Pagina 41
La Regione: «Trasversale, avanti» 72

Napoli

24/03/2019 **Cronache di Napoli** Pagina 11
I Mazzarella e i Montescuro controllano il porto di Napoli 73

24/03/2019 **Il Mattino** Pagina 5 *Francesco Pacifico*
Il Sud fuori dalle rotte solo 3 imprese in gioco 74

Bari

24/03/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 16
LA VIA DELLA SETA NON PASSA DAL MEZZOGIORNO 76

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

24/03/2019 **Avvenire** Pagina 26
Vendita Gioia Tauro Contship in trattative 78

24/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 3
«Riconsiderare il porto di Gioia Tauro, strategico da e verso Oriente» 79

23/03/2019 **Il Dispaccio**
Via della Seta, l' appello: "Riconsiderare il ruolo del porto di Gioia Tauro" 80

23/03/2019 **Il Dispaccio**
Via della seta, Siclari (FI): "Il governo non pensa al Sud e a Gioia Tauro. Accolga appello di tutti" 81

23/03/2019 **Stretto Web**
Via della Seta, appello dalla Calabria a Conte e Xi: "riconsiderare ruolo porto Gioia Tauro" [FOTO] 82

Messina, Milazzo, Tremestieri

24/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 30
L' investimento sui Molini vera occasione di rilancio 83

Augusta

24/03/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 43
«Elettrificare le banchine per ridurre le emissioni che creano inquinamento» 84

Palermo, Termini Imerese

24/03/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 3
«Non svenderemo le aziende Puntiamo agli investimenti» 85

24/03/2019 **Il Manifesto** Pagina 2
Il business è via mare ma volano solo le arance rosse 87

24/03/2019 **La Repubblica (ed. Palermo)** Pagina 2 *GIADA LO PORTO SILVIO PUCCIO*
Dietro le transenne: "Quello se vuole si compra tutta la città" 88

24/03/2019 **La Sicilia** Pagina 2
Palermo e Porto Empedocle ecco i dossier in mano ai cinesi 89

24/03/2019 **Libero** Pagina 1 *giuliano zulin*
I cinesi si pappano la Sicilia 91

23/03/2019 **La Gazzetta Marittima**
Edoardo Rixi: pagina importante per la portualità 93

23/03/2019 **La Gazzetta Marittima**
Finanziamenti comunitari per i porti della Sicilia West 95

Focus

24/03/2019 **Corriere della Sera** Pagina 8 *Paolo Salom*
Via della seta, le firme dei 29 accordi Per il governo un affare da 20 miliardi 96

24/03/2019 **Il Manifesto** Pagina 2
L' Italia diventa la porta cinese sul Mediterraneo 97

24/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 2-3
Una Via della Seta da 2,5 miliardi Gli Usa in allarme 98

24/03/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 3
Commesse per 2,5 miliardi Startup, intesa con controlli 100

23/03/2019 **La Gazzetta Marittima**
Via della Seta e Tav: le relazioni pericolose 101

24/03/2019 **La Repubblica** Pagina 10 *CONCETTO VECCHIO*
Salvini attacca la Cina Di Maio firma con Xi "Io faccio i fatti" 102

23/03/2019 **Business Insider Italia**
Ecco perché la Cina non può 'comprare' i nostri porti (e non lo ha fatto neppure col Pireo) 103

DOMENICA 24 MARZO 2019 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 144 - N. 71

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: serviziclienti@corriere.it

MD

Qualificazioni europee
L'Italia inizia bene battendo la Finlandia
di **Alessandro Bocci, Mario Sconcerti** e **Paolo Tomaselli** alle pagine 46 e 47

Domani gratis
Conti in disordine E promesse irrealizzabili
di **Ferruccio de Bortoli** nell'inserto

MD

Il patto con la Cina accende il duello tra i vicepremier

Salvini: a Pechino non c'è il libero mercato E Di Maio: Matteo parla, io invece agisco

Duello tra i vicepremier sul patto tra l'Italia e la Cina. «A Pechino non c'è il libero mercato» attacca il leghista Matteo Salvini. «Matteo parla, io invece agisco» replica il pentastellato Luigi Di Maio. Sono in tutto 29 gli accordi siglati a Villa Madama dal presidente Xi Jinping e dal premier Giuseppe Conte.
da pagina 5 a pagina 9

SCONTI MORALI

di **Ernesto Galli della Loggia**

Quale sarebbe stata la reazione dell'opinione pubblica italiana, in specie di quella parte consistente che non perde occasione per richiamarsi con forza ai principi della democrazia, se, mettiamo, il governo ungherese del primo ministro Orbán dopo aver aperto dei campi di concentramento dove rinchiudere i propri oppositori, dopo aver cancellato ogni libertà politica, fatto sparire nel nulla i dissidenti, messo in cantiere un sistema telematico capillare per il riconoscimento facciale dei cittadini e così poterne seguire i movimenti dappertutto, e compiuto mille altre violazioni dei diritti umani, avesse deciso un giorno di offrire un buon numero di vantaggiosi accordi economici all'Italia? E quale sarebbe stata la reazione della suddetta opinione pubblica se tale offerta avesse poi trovato la più cordiale accoglienza da parte del governo Lega-5 Stelle? Facile immaginare che ci sarebbe stata una risposta a dir poco indignata con cortei e proteste per ogni dove.
continua a pagina 30

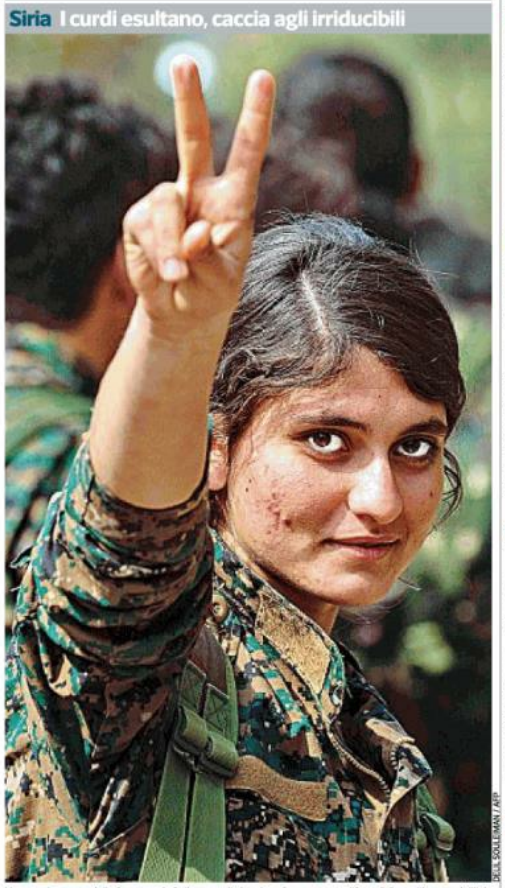
GIANNELLI

Bologna In casa con il padre

Cadono dal balcone morti due fratellini Erano in castigo

Erano chiusi a chiave in casa, in punizione. Perché secondo il padre mancavano soldi dal resto della spesa. Due fratellini di 11 e 14 anni, David e Benjamin Nathan, nel tentativo di liberarsi sono morti dopo essere precipitati dall'ottavo piano. La tragedia si è consumata ieri mattina in un palazzo alla periferia di Bologna. A dare l'allarme i vicini. Il padre, interrogato per ore: «Facevo la doccia».
a pagina 17 **Pasqualetto**

Siria I curdi esultano, caccia agli irriducibili



Una combattente delle forze curde fa il segno di vittoria nel campo petrolifero di Omar liberato dall'Isis

DELIL SOULEIMAN / AFP

L'Isis perde l'ultimo baluardo

di **Lorenzo Cremonesi**

Alla fine anche i portavoce curdi lo annunciano, il Califfato è sconfitto nelle sue ultime roccaforti.
alle pagine 2 e 3

IL PULITZER JOBY WARRICK

«Il Califfato si nasconde ma ha oro e fedelissimi»

di **Marta Serafini**
a pagina 3

IL GIORNO DELLA PROTESTA

Cosa ci insegna il caso Brexit La piazza del no

di **Federico Fubini**

Un'umiliazione come quella che Londra sta subendo in questi giorni non si era vista neanche durante la crisi di Suez del 1956. Quell'episodio fu la presa d'atto che la Gran Bretagna non era più la potenza che pensava di essere.
continua a pagina 12
con il servizio di **Luigi Ippolito**

SCIENZA E FILOSOFIA

Un incontro necessario

di **Alberto Mantovani**

Cultura umanistica e cultura scientifica: diverse e, spesso, fra loro distanti. Sono «le due culture», come le ha polemicamente definite cinquant'anni fa Charles Snow, fisico e scrittore inglese.
continua a pagina 30

I RAGAZZINI EROI

Il bus e lo ius soli Frenata leghista

di **Giampiero Rossi**

«Vorrebbe avere lo *ius soli*? È una scelta che potrà fare quando verrà eletto parlamentare». Cambia il tono di Salvini nei confronti del ragazzino Ramy, eroe delle medie di Crema preso in ostaggio da Sy. E Magi, deputato di +Europa, gli dà del «bullo».
a pagina 16

PADIGLIONE ITALIA di **Aldo Grasso**

SE L'ONESTÀ È UNA CONGIUNZIONE ASTRALE

Tema. «Ci si conserva onesti il tempo necessario che basta per poter accusare gli avversari e prendergli il posto» (Leo Longanesi). *Svolgimento*. La banda degli onesti a Cinque Stelle ha colpito ancora. Quasi tre anni di governo e altrettanti arresti eccellenti nel Comune di Roma (più 10 assessori cambiati). Il primo è Raffaele Marra, all'epoca braccio destro della Raggi. Accusato di corruzione. Il secondo è Luca Lanzalone, presidente di Acea. Si credeva il mister Wolf della «sindaca a sua insaputa». Il terzo è Marcello De Vito: nelle carte dei pm è accusato di aver ricevuto soldi dal costruttore Parnasi e influenzato le scelte del Campidoglio. Certo per chi ha fatto dell'onestà una sorta di diversità antropologica, per chi ha votato in fretta e furia la legge «spazzacorrotti» è un brutto colpo. E non basta che Luigi Di Maio espella con un tweet il reo («De Vito non lo caccio io, lo caccia la nostra anima, lo cacciano i nostri principi morali, i nostri anticorpi»), non basta la teoria della mela marcia (la mela non cade mai lontano dall'albero, soprattutto se è marcia); non basta far finta che tutti gli onesti arraffi dei Cinque Stelle non rappresentino una «questione morale».

Conclusioni. Erano così onesti che si sono lasciati corrompere una sola volta: quando c'è stata «una congiunzione astrale» (traduzione: quando gli è capitata l'occasione).

La teoria
La mela non cade mai lontano dall'albero, soprattutto se è marcia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

STOP A PIAZZA DI SPAGNA

Roma, il metrò finisce nel caos Tre chiusure

di **Rinaldo Frignani**
a pagina 19

LA NOTTE VIOLENTA

Presi i rapper che picchiano e rapinano i fan

a pagina 21

CIBUS CONNECT
EXPO - SOURCING - CONFERENCE
International Food Exhibition
PARMA.10|11APRILE.2019
WELCOME TO FOODLAND
www.cibus.it • Follow CIBUS:

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c1. DCB Milano
90324
9 771120 498008

Un milione di persone manifestano a Londra contro la Brexit e per un nuovo referendum che ribalti il precedente: ma non era la culla della democrazia?

Todis
BUONGIORNO CONVENIENZA

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

20 Todis ANNI 1999 | 2019

Domenica 24 marzo 2019 - Anno 11 - nº 82
Redazione: via di Sant'Erasmo nº 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "C'era una volta la Sinistra"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

VIA DELLA SETA I vantaggi per la nostra economia

La Cina non piace a Trump, Macron e Salvini: infatti conviene all'Italia

Firmato il Memorandum italo-cinese. Il presidente Xi Jinping lo definisce "un successo", il leader leghista invece lo attacca per compiacere gli Usa. Ma il sistema delle imprese non vede l'ora di fare affari

CANNAVÒ E MARRA A PAG. 2-3

CARI 5STELLE, VI SERVONO COMPETENTI COME FATTORI

ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

MA L'ESEMPIO DI JACINDA VALE ANCHE PER TUTTI NOI

FURIO COLOMBO A PAG. 13

IL CORTEO Contro le grandi opere inutili

No al Tav e Sì all'acqua pubblica: in 50 mila a Roma con i comitati

FRADDOSIO A PAG. 10

Venite già mangiati

» MARCO TRAVAGLIO

Oggi si vota in Basilicata. E qualche ingenuo poteva forse immaginare un piccolo dibattito sul rapporto della commissione parlamentare Antimafia a proposito dei candidati impresentabili in lista: due condannati in primo grado e tre imputati, spudoratamente presentati dal centrodestra e dal Pd in barba al codice di autodisciplina che tutti i partiti approvano a ogni legislatura per poi violarlo allegramente. Roba da provocare un surplus di sdegno fra gli indignati speciali che in questi giorni bivaccano in Campidoglio vibranti di sacrosanta passione civile per l'arresto del pentastellato De Vito: se si scandalizzano, e giustamente, per un politico in manette, figurarsi che dovrebbero dire delle condanne e dei rinvii a giudizio, per giunta a carico di politici mai espulsi né sospesi né esclusi dai rispettivi partiti in attesa delle sentenze definitive, ma addirittura candidati. Invece tutti tacciono. E intanto continuano a tuonare contro i 5Stelle che hanno cacciato il loro presidente dell'Assemblea capitolina al solo clic delle manette, senza neppure attendere la richiesta di rinvio a giudizio. Strano, vero? Il centrosinistra, anzi il "nuovo centrosinistra" di Nicola Zingaretti, per distinguersi da quello vecchio che aveva visto cadere la sua giunta per l'arresto del governatore Marcello Pittella, ricandida Sergio Claudio Cantiani e Massimo Maria Molinari, alla sbarra dinanzi al Tribunale di Potenza. Cantiani è imputato per concussione, con l'accusa – risalente a quando era candidato a sindaco di Marsicotevere – di aver "costretto" la ditta aggiudicataria dell'appalto per la raccolta rifiuti ad assumere il fratello della sua segretaria e, una volta eletto, di aver "minacciato" di revocare l'appalto in caso di licenziamento dell'operaio, "malgrado le reiterate inadempienze" di quest'ultimo. Molinari invece risponde di corruzione in veste di ex vicesindaco di Potenza: l'accusa è aver facilitato l'iter di una gara per la gestione di parcheggi e premuto per l'acquisto di pubblicità sul settimanale edito da un parente.

Poi c'è il centrodestra, che almeno non si spaccia per nuovo, e infatti è orgogliosamente così vecchio che più vecchio non si può. Per non farsi mancare niente e tener fede alle tradizioni nazionali, schiera anche due condannati in primo grado: Paolo Galante (Psi) e Rocco Sarli (Fratelli d'Italia). Sono stati entrambi condannati in primo grado a 3 anni e 6 mesi di reclusione per peculato nello stesso processo. Galante, già consigliere e vicepresidente del Consiglio regionale, era vicepresidente del Consorzio per lo sviluppo di Potenza, mentre Sarli siedeva nel Cda.

SEGUE A PAGINA 24

DOSSIER I nuovi potenti

Nuova Farmacologia: ecco il bugiardino comico dei giallo-verdi

BUTTAFUOCO E CAPORALE A PAG. 8 - 9

LE PAGINE GIALLE Dal "mondo di mezzo" allo Stadio, il manuale della corruzione

Ecco chi ha saccheggiato Roma: cinque anni di scandali capitali

La ricostruzione dei processi e delle indagini su affari e politica nella Capitale. Intanto, nell'ultima inchiesta Parnasi, indagato anche l'ad di Acea, Stefano Donnarumma

OSSINO A PAG. 6

La cattiveria

Berlusconi rivela: "Dormo con nove cani in camera". Chissà com'è geloso Sallusti.

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

FRANCO CARDINI

"Il Medioevo? Era meglio di chi oggi lo evoca in piazza"

TRUZZI A PAG. 11

ROSY BINDI

"Io non ho votato alle primarie Pd, ora attendo i fatti"

CALAPÀ A PAG. 5

CLAUDIO BISIO

"A 20 anni ero già vecchio e gli altri rimorchiavano..."

FERRUCCI A PAG. 20-21

STELLE O METEORE?

In edicola a 3,90€

LA DIVA Invecchiando non è diventata caricatura di se stessa

Vanoni, il talento di beffare gli anni

» SELVAGGIA LUCARELLI

Si invecchia in tanti modi e qualesia il migliore non si è mai capito. C'è chi si oppone stoicamente al tempo che passa e si rompe il femore lanciandosi col parapendio. C'è chi asseconda le pieghe e gli acciacchi e mette su lo sguardo fatalista dell'accettazione. C'è chi si incazza perché questa cosa di invecchiare è una vigliaccata della biologia e diventa il vicino che fruga nell'immondizia per scovare il condomino che butta la carta nella plastica. C'è chi si isola e trova il suo tempo, chi gira il mondo perché c'è poco tempo, chi compra il passeggino per cani, chi fa il genitore coi nipotini, chi prende il viagra dalla scatola o l'ostia dal prete per la prima volta. Poi, in una bolla sospesa, isolata dalle cose terrene, c'è Ornella Vanoni. Lei.

SEGUE A PAGINA 19

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DOMENICA 24 MARZO 2019 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVI - Numero 70 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

POLEMICA SULLO IUS SOLI

Caro Ramy, nun t'allargà

di **Alessandro Sallusti**

Ramy, il ragazzo egiziano che con le sue telefonate ha sventato la strage sul bus dirottato da un terrorista senegalese, non si accontenta della cittadinanza «per merito» ipotizzata in queste ore, ma vuole lo ius soli per tutti, cioè la cittadinanza per diritto di nascita. La sua richiesta, legittima come tutte quelle di un ragazzo, riaccende il dibattito su un tema che ha infiammato lo scorcio della legislatura precedente e che probabilmente nell'urna è costato caro alla sinistra che l'aveva sostenuto a spada tratta. Lo ius soli, a nostro avviso, è una regola di civiltà solo se civile è l'ingresso in un Paese, cosa che attualmente non si può certo dire riguardo l'immigrazione in Italia. Non possono essere infatti le mafie libiche o gli scafisti a decidere chi deve diventare italiano e chi no. Non può essere la lotteria della fortuna, né la resistenza fisica che ti fa superare peripezie e sofferenze in mare. Diventare italiano deve essere un percorso convinto, legale e trasparente, detto che già oggi lo diventi al raggiungimento della maggiore età (e non che i minorenni siano senza diritti) o per matrimonio con una italiana, come (purtroppo) ha fatto il terrorista del bus.

Con la sua richiesta, Ramy dimostra di non aver capito il basilare principio che lega i diritti ai doveri, cardine della nostra civiltà fin dall'antica Roma anche in tema di cittadinanza multietnica: diventare cittadino romano - cosa ai tempi molto ambita anche perché garantiva privilegi e protezione - non era un diritto, ma un percorso aperto pure a chi arrivava come schiavo. Con il suo gesto «eroico» (nel senso di decisivo) Ramy ha bruciato le tappe e, quindi, ben venga anzitempo tra noi italiani a tutti gli effetti. Ma per uno come lui ce ne sono tanti, vedi il suo mancato aguzzino ma anche i giovani immigrati che alla scuola preferiscono delinquere, che non hanno capito quale è la strada per acquisire titoli e meriti.

Ringrazieremo sempre Ramy per quello che ha fatto a tutela sua e dei suoi amici. Ma gli consigliamo di non cadere nell'italico vizio della furbizia e della continua ricerca di scorciatoie in cui siamo già campioni di nostro. Speriamo di dargli presto il benvenuto, ma, come si dice dalle nostre parti, mi raccomando: *nun t'allargà*.

servizi alle pagine 6-7

BOTTE DA ORBI

IL GOVERNO DERAGLIA SULLA VIA DELLA SETA

Accordi Italia-Cina, Di Maio fa il padrone e attacca Salvini: «Mentre lui parla io faccio»

■ Roma firma con Pechino accordi per due miliardi e mezzo di euro (in futuro potrebbero diventare 20), ma scoppia la guerra all'interno del governo. Di Maio attacca il suo omologo: «Salvini parla e intanto io firmo gli accordi». E il leghista resta gelido sui trattati. Xi dopo Roma vola a Palermo.

a pagina **3**
servizi da pagina **2** a pagina **5**

UN MILIONE IN PIAZZA, MA IL PAESE È SPACCATO

Se la Gran Bretagna ha paura di uscire dall'odiata Europa

Gaia Cesare

FOLLA Un milione a Londra per chiedere il referendum bis

Da una parte la marcia, pacifica e imponente, del popolo europeista inglese che chiede di uscire dallo stallo della Brexit con un secondo referendum, istantanea della paura di dire addio all'Europa. Dall'altra le minacce di morte, al telefono e via Facebook, a Margaret Georgiadou, la donna di 77 anni che ha promosso la petizione per cancellare la Brexit e ha già raccolto quasi 5 milioni (...)

segue a pagina **12**

SCANDALO CAPITOLINO

Roma, Grillo insofferente vuole mollare la Raggi

di **Carmelo Caruso**

■ Prima viene l'imbarazzo, segue il terrore e infine il dolore. E infatti qualcuno si spinge a dire l'indicibile: Virginia ci ha tradito.

a pagina **8**

MORTI SUL COLPO: AVEVANO 11 E 14 ANNI

Volano giù dal balcone: giallo sui due fratellini

Lucia Galli

■ In pochi secondi Benjamin e David Nathan sono volati giù. Kenyoti, fratellini di 11 e 14 anni, vivevano in un condominio popolare del quartiere Barca di Bologna con mamma, papà e altri due fratelli più piccoli. Il padre ascoltato in Questura dagli inquirenti si difende: mi stavo facendo la doccia.

a pagina **16**

L'EX PREMIER SUL «FINANCIAL TIMES»

Renzi si ispira alle Spice Girls, le cantanti pop divise come il Pd

di **Paolo Giordano**

a pagina **7**

LA CONVERSIONE «GREEN»

Perché il Papa cancella l'aiuto alla famiglia

di **Riccardo Cascioli**

a pagina **15**

CONTROCULTURA

IL SUICIDIO DEL SISTEMA

In politica lo slogan non seduce più

di **Stenio Solinas**

alle pagine **25, 26** e **27**

L'articolo della domenica di **Francesco Alberoni**

Il collante del potere è il potere

La politica è fatta di tre componenti: l'interesse, l'ideologia e il potere. La gente appoggia un certo partito politico perché spera che soddisfi certi suoi bisogni, certi suoi desideri. Come avere una riforma agraria, dei lavori pubblici, aiuti ai disoccupati o la difesa di certi settori industriali. Di solito il comportamento dei politici viene spiegato dalla stampa in base agli interessi.

Ma vi è un altro fattore più profondo, l'ideologia, che è un modo di concepire i rapporti umani, di organizzare la società, di stabilire chi comanda. Nelle democrazie occidentali i cittadini mandano al Parlamento i loro rappresentanti perché operino tanto a loro vantaggio quanto per il bene comune. Essi non devono solo realizzare i desideri popolari ma anche essere delle guide capaci, intelligenti, lungimiranti. Nell'ideologia marxista-leninista, invece, c'è una sola classe che deve avere tutto il potere. Anch'essa ha bisogno di guida e a questo serve il Partito comunista. Nell'ideologia anarchica invece non c'è né rappresentanza, né Parlamento, né partito, né guida, governano tutti i cittadini, governano attraverso il web.

In Italia sono presenti tutte (...)

segue a pagina **5**

LO STUDIO

Perché da vecchi il tempo scorre più velocemente

di **Massimiliano Parente**

Io e mia mamma ormai sembriamo due rimbambiti, lei più di me, ma pure io non scherzo, anzi, considerando che io ho quarantotto anni e lei settantaquattro, sono messo peggio io. Insomma, sempre a dirci: «Ma è già passato un anno? Sembra ieri». «Questo è avvenuto dieci anni fa? Sembra il mese scorso». «Com'è volata questa settimana». Tanto più che mia figlia sta crescendo a una velocità spaventosa, ha già sei anni e mezzo e neppure me ne sono accorto. Ma a lei questi sei anni e mezzo sono sembrati lunghissimi.

In fondo lo abbiamo sempre saputo, perché lo abbiamo vissuto, soprattutto superata una certa età: il tempo sembra passare più velocemente di quando eravamo giovani. Una settimana di un ventenne non è come una settimana mia. Più andiamo avanti con gli anni, più il trascorrere del tempo è come se accelerasse, e adesso arriva anche una ricerca neuroscientifica a confermarlo: abbiamo (...)

segue a pagina **19**

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46 - ART. 1, C. 1, DCB MILANO

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)

QN Quotidiano Nazionale

DOMANI le migliori storie di imprese su QN economia&lavoro IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1956

IL GIORNO

DOMENICA 24 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 71 | QN Anno 20 - Numero 82 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE

EURO Spin

COMO, COPPIA IN MANETTE. GESTIVA 7 STRUTTURE

Case di riposo abusive Arresti per caporalato

PIOPPI ■ A pagina 17

IL CASO DI CERRO

Sorelle morte nel rogo in casa: fratello indagato per omicidio

SORMANI ■ A pagina 16

EURO Spin

L'EDITORIALE

SCADENZE DECISIVE

di SANDRO NERI

LA VISITA del presidente cinese Xi Jinping in Italia ha solo temporaneamente distratto gli osservatori politici dalle difficoltà che il governo sta incontrando e, soprattutto, dai travagli interni al Movimento 5 Stelle. La tempesta giudiziaria che ha investito l'amministrazione della Capitale ha prodotto effetti devastanti sulla classe politica ma anche sulla base pentastellata, che appare sempre più disorientata e tramortita dagli sviluppi dell'inchiesta sul nuovo stadio di Roma e sulle vicende a questo collegate. La tempestiva espulsione dal movimento di Marcello De Vito, presidente del consiglio comunale in Campidoglio, rappresenta un'indiretta ammissione di colpa dei vertici grillini, che quantomeno sono stati ingenui e leggeri nell'affidare a un ortodosso che si batteva per la moralità in politica la responsabilità di guidare l'assemblea capitolina. Ora per Luigi Di Maio è più difficile invocare quella diversità morale che gli aveva consentito di vincere le elezioni politiche del 4 marzo di un anno fa.

[Segue a pagina 8]

I miliardi cinesi spaccano il governo

Siglati gli accordi. Salvini critico. Di Maio: lui parla, io lavoro | FARRUGGIA, CARBUTTI e CISNETTO ■ Alle p. 4 e 5

IL GIALLO dei DUE BIMBI

FRATELLI MUOIONO CADENDO DALL'OTTAVO PIANO A BOLOGNA
IL PADRE INTERROGATO PER ORE IN QUESTURA. COSA È SUCCESSO?

Il corpo di uno dei ragazzi e una scarpa
Le vittime avevano 10 e 14 anni

TEMPERA, F. MORONI, DEGLIESPOSTI e BONZI ■ Alle p. 2 e 3

Nave in avaria, crociera della paura

Norvegia, la Viking Sky ferma nella tempesta: 1.300 passeggeri da evacuare con gli elicotteri | Servizio ■ A pag. 10

IL SONDAGGIO

Odio e terrore? Per gli italiani Salvini fa bene

NOTO e servizi ■ Alle p. 6 e 7

STRAGE MANCATA

Il giudice su Sy «Un attentato politico»

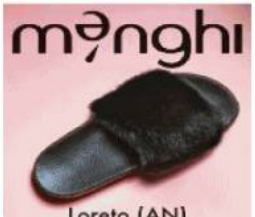
GIORGI ■ A pagina 6

L'INTERVISTA

Tajani preme per il copyright «Basta Far West»

DE ROBERTIS ■ A pagina 21

menghi



Loreto (AN)
www.menghishoes.com

I GIANGRANDE

«La rinascita sei anni dopo lo sparo»

BIAGIOTTI ■ A pagina 19

COCHI PONZONI

«Io e Renato, la nostra vita l'è ancora bèla»

CUMANI ■ A pagina 28

OTTOCENTO
L'ARTE DELL'ITALIA TRA HAYEZ E SEGANTINI
FORLÌ - MUSEI SAN DOMENICO
9 FEBBRAIO - 16 GIUGNO 2019
www.mostraottocento.com

Alias Domenica

RACHEL CUSK, incontro sulla trilogia; Niobe mito violento e patetico: arte e letteratura; Rosefeldt «Manifesto», installazione con Cate Blanchett

Martedì lo speciale

NON È L'ARENA Congresso mondiale a Verona: l'estrema destra vuole imporre il suo modello di famiglia sul corpo delle donne e degli omosessuali

Destre

STATI UNITI In una settimana lo show alt-right di Trump: dagli hate speech sdoganati nei campus a Bolsonaro

Luca Celada pagina 9

quotidiano comunista

il manifesto

oggi con ALIAS DOMENICA

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

DOMENICA 24 MARZO 2019 – ANNO XLVIII – N° 71 www.ilmanifesto.it euro 1,50

ROMA-PECHIMO: FIRMATI 29 ACCORDI MA SOLO UNA DECINA SONO DI PESO

La porta cinese sul Mediterraneo

Luigi Di Maio entra nella storia firmando il memorandum of understading con la Cina e lo ripete ancora una volta: «Italia first». C'è sempre un senso di rivalsa in ogni azione di questo governo e non poteva mancare neanche alla fine di tutte le firme sui 29 accordi che legano l'Italia alla Cina ancora più che in passato. Valore di 2,5 miliardi, ha detto Di Maio, rispondendo anche ai dubbi di Salvini. E in futuro – ha aggiunto - potrebbero valere anche 20 miliardi, vedremo.

Ieri intanto, anziché i 20 accordi commerciali ce ne sono 10. Quelli istituzionali sono rimasti 19 e sono in ogni caso meno rilevanti. C'è comunque da rilevare un dato sia politico sia economico: con gli accordi sui porti di Trieste e Genova, due tra quelli commerciali di maggiore importanza, l'Italia diventa la porta mediterranea per la Cina, che ha lo scopo di arrivare prima possibile nell'Europa che gli interessa di più, quella settentrionale.

PAGINE 2,3

LA NUOVA VIA DELLA SETA

Lo scontro geopolitico che si apre

La rilevanza strategica dell'Italia va inserita nell'approccio europeo diversificato alla nuova via della Seta. E con gli aspetti economici vanno considerati quelli più politici. La domanda è: con questi accordi, Pechino vuole spingere più paesi a difendere il suo modus operandi o alla dirigenza del Pcc basta un ritorno economico-commerciale?

SIMONE PIERANNI A PAGINA 3

La manifestazione contro le grandi opere ieri a Roma foto Attilio Cristini

A Roma in decine di migliaia alla marcia «per il clima contro le grandi opere inutili». In piazza tanti giovani della generazione di Greta insieme ai comitati che dalla Val Susa alla Puglia si battono per l'ambiente. La rabbia della base elettorale grillina tradita dai 5 stelle di governo pagine 4,5

Ue-Pechino

Il fantasma europeo e il dragone

ALDO CARRA

L'Europa s'è desta e parole come bloccare investimenti stranieri, chiudere appalti senza reciprocità, vietare acquisizioni da imprese che godono di aiuti di Stato, etc... sono entrate nel linguaggio ufficiale della Ue e saranno seguite da determinazioni vincolanti.

— segue a pagina 3 —

all'interno

La strage sventata

Salvini: «Se Rami vuole lo ius soli si faccia votare»

Il ministro dell'Interno, senza freni, se la prende con il ragazzino eroe di Crema che, con i compagni di scuola, ha sventato la strage del bus. In tanti contro il «bullo» leghista.

DANIELA PREZIOSI A PAGINA 6

Prato

5 mila antifascisti oscurano il presidio di Forza Nuova

Sono scesi in piazza in tanti con l'Anpi contro il presidio di Forza Nuova che voleva commmorare il centenario del fascismo. E il drappello neofascista batte la ritirata

RICCARDO CHIARI PAGINA 4

GRAN BRETAGNA

La marea No Brexit: un milione a Londra

Ieri Londra è stata cornice alla più grande manifestazione dal 2003, dalla rabbia per la guerra all'Iraq. Un milione di persone, tantissimi i giovani, hanno attraversato la capitale al grido di «No Brexit»: chiedono un nuovo referendum. Stessa richiesta della petizione che ha già raccolto quattro milioni di firme. **CLAUSI A PAGINA 7**

Fosse Ardeatine

335 nomi da non dimenticare

ASCANIO CELESTINI

Il 24 marzo del 1944 i tedeschi uccisero 335 persone in una cava sulla via Ardeatina, a Roma.

Era una delle tante cave abbandonate che erano servite nei decenni passati per reperire il materiale di costruzione. Si doveva edificare la capitale del regno prima, e una grande città imperiale poi. Ma in quel giorno di 75 anni fa la città era distrutta dal fascismo, dall'occupazione tedesca e dai bombardamenti degli alleati. L'unica somiglianza con l'impero romano erano le pietre sbreccolate dei palazzi distrutti.

L'eccidio fu una rappresaglia per l'azione partigiana del giorno precedente in via Rasella. Una delle tante azioni di guerra aveva colpito al cuore il nazismo e 33 soldati del Polizei-regiment «Bozen» erano morti. I tedeschi lavorarono in fretta. Con la complicità delle autorità italiane asservite al nazismo presero più di trecento uomini (furono le donne a diventare loro malgrado le protagoniste della memoria di questo evento) in poche ore. Un giorno dopo erano tutti morti. Mani legate dietro la schiena, colpiti alla nuca e sotterrati da una montagna di terra.

Su questa storia si speculò subito. Si inventò una leggenda secondo la quale i tedeschi avevano affisso per le strade di Roma dei manifesti per avvertire tutti dell'imminente fucilazione. I partigiani, per impedirla, si dovevano presentare spontaneamente alle «autorità». Una menzogna.

— segue a pagina 5 —

biani

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

eté etesupermercati.it

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVIII - N° 82 ITALIA

Fondato nel 1892

Domenica 24 Marzo 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

eté etesupermercati.it

Le candidature
Direttori musei addio stranieri A Pompei Osanna in corsa
Pirro a pag. 9

Italia-Finlandia 2-0
Barella e Kean è la nazionale dei millennial
Ventre e servizi alle pagg. 20 e 21

Mille e una notte
Meno male che c'è una sola luna, altrimenti sarebbe il caos
Capaccioli a pag. 55

Italia-Cina, lite sull'intesa e il Sud resta tagliato fuori

▸Via della Seta, firmati accordi per 2,5 miliardi. Di Maio esulta, Salvini critico
I porti di Genova e Trieste centrali. Solo tre imprese del Mezzogiorno al tavolo

Via della Seta, mentre A Roma firmati accordi per 2,5 miliardi. A cui si aggiungono 28 accordi istituzionali e commerciali, dai porti alle aziende, per un valore potenziale fino a 20 miliardi di dollari. Ma il Memorandum diventa terreno per un nuovo scambio di colpi tra il leader leghista Salvini, scettico sull'abbraccio a Pechino, ed il pentastellato Luigi di Maio, che invece ha rivendicato il successo dell'iniziativa. Dagli accordi fuori il Sud: solo tre le imprese meridionali al tavolo; i porti di Genova e Trieste centrali.

Bassi, Gentili, Pacifico e servizi *da pag. 2 a 5*

Il commento

BREXIT, SERVE UN LEADER PER EVITARE IL CAOS

Romano Prodi

Il processo di uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea prosegue con colpi di scena così imprevisti che si è ormai trasformato in una tragicommedia. Cominciato nel giugno 2016 sta durando all'infinito non solo per una sua oggettiva complicazione ma soprattutto perché la trattativa, già di per se stessa difficile, è stata resa quasi impossibile dalle divisioni interne della politica britannica. Divisioni che hanno attraversato entrambi i partiti. Sia nel campo dei conservatori che in quello dei laburisti si è combattuto non solo fra i sostenitori della permanenza e coloro che vogliono uscire dall'Unione: i fautori della Brexit sono infatti ferocemente divisi fra coloro che premono per un'uscita "dura", cioè senza condizioni, e coloro che si schierano per un'uscita "morbida", cioè frutto di un'intesa fra le parti.

Si era anche arrivati ad un faticoso accordo fra il governo della signora May e i negoziatori europei, ma esso è stato respinto per ben due volte, con larghissima maggioranza, dal Parlamento britannico.

Continua a pag. 55

La manifestazione

Un milione in piazza a Londra: votiamo un nuovo referendum

Marconi *a pag. 11*

La tragedia Il padre ascoltato e rilasciato

Bologna, il giallo dei bambini precipitati dall'ottavo piano

Destro *a pag. 12*

L'intervista

Tremonti: è il trionfo geopolitico di Pechino nel Mediterraneo

«Ci sono vari modi di stare a tavola: noi rischiamo di essere una pietanza scritta nel menu»

Santonastaso *a pag. 4*

Choc al Cardarelli sabotato il salvavita dei malati di cuore

Una graffetta ha bloccato il sistema di allarme all'unità coronarica. La Procura apre l'inchiesta

Leandro Del Gaudio

La Procura di Napoli indaga sul sabotaggio dei monitor dell'unità coronarica del Cardarelli: qualcuno ha eliminato il sonoro che segnala un'anomalia e fa scattare l'intervento dei medici.

In Cronaca

Lo stop del Viminale

Lady Vallanzasca e il film prodotto dai Bardellino

Di Giacomo *a pag. 13*

Le idee

Corruzione perché ci vuole una legge sulle lobby

Raffaele Cantone

I recenti sviluppi dell'inchiesta sul nuovo stadio della Roma ripropone con forza il tema del rapporto tra interessi privati e funzione pubblica. Fermo restando la doverosa presunzione d'innocenza, è comunque impressionante constatare che il presidente dell'Assemblea capitolina, per la seconda volta in nemmeno quattro anni, sia finito in carcere con l'accusa di aver mercificato il proprio autorevole incarico (in precedenza, nell'ambito di Mafia capitale).

Continua a pag. 55

Il dibattito

Napoli capitale delle liti e la narrazione da ripensare

Vito Grassi *

Da imprenditore sono abituato ad armonizzare quotidianamente interessi spesso contrapposti, con uno sforzo e una dedizione che non mi permettono di condividere il quadro tracciato da Gigi Di Fiore sul Mattino di domenica 17 marzo che ha avuto il merito di lanciare il dibattito sulla Napoli divisa.
Pur tuttavia Di Fiore ha ragione quasi su tutto.

Continua a pag. 54

Norvegia La nave costruita ad Ancona

Crociera da incubo, avaria tra le onde 1300 passeggeri soccorsi con elicotteri

Malfetano *a pag. 10*

CAPSULE O PONTI STACCATI?
PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI
PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it
PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI
FISSAGGIO FACILE E VELOCE
PRONTO INTERVENTO DENTALE
LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO
È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT.MIN.SANITÀ DEL 20/12/2007

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 24/03/19 ----
Time: 24/03/19 00:56

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 24/03/19-N:

MD

Il Messaggero

NAZIONALE

MD

€ 1,40* ANNO 141 - N° 82 ITALIA

Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Domenica 24 Marzo 2019 • III di Quaresima

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anticipazione

Un incidente stradale sospetti e misteri È "K123", il nuovo romanzo di Camilleri

Camilleri a pag. 19

Qualificazioni Euro 2020

La giovane Italia va 2-0 alla Finlandia grazie a Barella e Kean

Bernardini e Trani nello Sport

IL GIORNALE DI DOMANI TI ARRIVA LA SERA PRIMA

NON PERDERE L'OCCASIONE

vai su shop.ilmessaggero.it

Senza leadership

Così a Londra si consuma il naufragio di un Paese

Romano Prodi

Il processo di uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea prosegue con colpi di scena così imprevisti che si è ormai trasformato in una tragicommedia. Cominciato nel giugno 2016 sta durando all'infinito non solo per una sua oggettiva complicazione ma soprattutto perché la trattativa, già di per se stessa difficile, è stata resa quasi impossibile dalle divisioni interne della politica britannica. Divisioni che hanno attraversato entrambi i partiti. Sia nel campo dei conservatori che in quello dei laburisti si è combattuto non solo fra i sostenitori della permanenza e coloro che vogliono uscire dall'Unione: i fautori della Brexit sono infatti ferocemente divisi fra coloro che premono per un'uscita "dura", cioè senza condizioni, e coloro che si schierano per un'uscita "morbida", cioè frutto di un'intesa fra le parti.

Si era anche arrivati ad un faticoso accordo fra il governo della Signora May e i negoziatori europei, ma esso è stato respinto per ben due volte, con larghissima maggioranza, dal Parlamento britannico. Nei giorni scorsi si è addirittura evitata una terza votazione solo perché il Presidente del Parlamento, basandosi su una legge risalente al 1604, si è opposto ad un ulteriore voto, dato che il testo presentato era troppo simile a quello bocciato in precedenza.

Continua a pag. 18

Intesa con la Cina, lite nel governo

▶Siglati 29 accordi per 2,5 miliardi. Xi ringrazia Roma, ma Salvini: a Pechino non c'è libero mercato Di Maio: lui parla, io devo fare i fatti. Conte: siamo rimasti nel solco della Ue. L'allarme del Colle

ROMA Italia-Cina, è lite nel governo. Siglati 29 accordi. Xi Jinping ringrazia Roma ma il vicepremier leghista Matteo Salvini attacca: «A Pechino non c'è libero mercato». Arriva la replica dell'altro vicepremier, l'M5S Luigi Di Maio: «Lui parla, io devo fare i fatti». Prova a mediare Giuseppe Conte: «Siamo nel solco Ue». I timori del Colle per il clima nel governo.

Acquaviti, Amoruso Bassi, Conti, Gentili e Pierantozzi

da pag. 2 a pag. 5

May in difficoltà. E rispunta l'ipotesi delle dimissioni

La grande manifestazione contro la Brexit a Londra (foto EPA)

Brexit, un milione di inglesi dice "no"

Petizione per restare nella Ue con 4,3 milioni di firme

LONDRA Oltre un milione di persone in marcia contro la Brexit, per un secondo referendum, per dire con tutta la forza possibile che il paese reale non è fatto solo da chi odia visceralmente l'Unione europea. Nel momento di massima confusione nelle stanze del potere, le strade di Londra si sono riempite di chi vuole riavvolgere la storia.

Marconi a pag. 13

Elezioni regionali

La Basilicata al voto la Lega è avanti incubo flop per M5S

Mario Ajello

C'è una soglia che è quella della vita o della (semi) morte, del trionfo o della disperazione.

A pag. 7

La paralisi Metro A A Roma chiudono le fermate in Centro

▶Sigilli a Barberini, bloccata piazza di Spagna Nuovi indagati in Atac. Il pm: rischio scale mobili

Michela Allegri e Adelaide Pierucci

Il centro di Roma resta senza metropolitana. Tre fermate chiuse su tre: Repubblica, Barberini e Spagna. Tutte sulla linea A. Colpa delle scale mobili che si accartocciano. E ora nell'inchiesta della Procura si aggiunge l'ipotesi di frode nelle pubbliche forniture.

A pag. 11

De Cicco a pag. 11

Guasto Capitale

Il biglietto da visita che non meritiamo

Paolo Graldi

Ultime notizie per chi ha bisogno della Metro A e non può utilizzarla, chissà per quanto tempo ancora.

Continua a pag. 18

Tragedia a Bologna

Il giallo dei fratelli giù dall'ottavo piano Il padre in questura

BOLOGNA Una tragedia inspiegabile. Due fratelli, David e Benjamin Nathan, rispettivamente di 14 e 11 anni, sono precipitati dal balcone della propria abitazione, dall'ottavo piano di uno dei condomini che fa parte di un più ampio complesso di palazzine, alla periferia di Bologna. I corpi dei due piccoli sono stati trovati alle 10 del mattino. La dinamica è ancora un mistero: sino a tarda ora il padre è stato interrogato dagli inquirenti.

Destro a pag. 15

IL GIORNO DI BRANKO

SEGNO DEL CANCRO
TEMPO DI CONQUISTE

Buona domenica, Cancro! Come le viole. Le conquiste di primavera hanno il profumo del primo amore. Stimolati dalla Luna passionale, Marte e Venere vestiti a festa, oggi potete cogliere il primo fiore della nuova stagione. Oppure, una mano gentile coglierà voi, vi piace essere ammirati, conquistati.

Giove, astro internazionale, indica nuove strade e mercati che coinvolgono soprattutto l'estero. Viaggi molto favoriti. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 37

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

-TRX IL:23/03/19 23:01-NOTE:

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)

QN Quotidiano Nazionale

DOMANI le migliori storie di imprese su QN economia&lavoro IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

DOMENICA 24 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 71 | QN Anno 20 - Numero 82 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA

EURO Spin

RAVENNA

Il lupo arriva al mare Così cambia la natura

DONATI e TAZZARI ■ A pagina 16

IMOLA

Schianto in autostrada Muore un 44enne

TASSI ■ In Cronaca di Imola

EURO Spin

I miliardi cinesi spaccano il governo

Siglati gli accordi. Salvini critico. Di Maio: lui parla, io lavoro | FARRUGGIA, CARBUTTI e CISNETTO ■ Alle p. 4 e 5

BANCHE ED EUROPA

LA COMMISSARIA LASCI PERDERE

di PAOLO GIACOMIN

L'ITALIA *prema per le dimissioni di Margrethe Vestager e geli le sue ambizioni di essere il prossimo presidente della Commissione Ue. Lo si deve a quanti hanno patito le vicende di Cassa di Ferrara, Banca Marche, CariChieti e Banca Etruria. La commissione non ha colpe nelle gestioni che hanno decotto le banche, le sue valutazioni però, hanno pesato sul possibile soccorso.*

■ A pagina 17

LA CRISI GRILLINA

SI AVVICINA IL CAPOLINEA

di RAFFAELE MARMO

VERREBBE *da dire: e tre. Tutto lascia presumere che il voto in Basilicata avrà un esito simile a quello di Abruzzo e Sardegna. Con la vittoria del centro-destra, la sconfitta-tenuta del Pd e la débâcle dei 5 Stelle. Dunque, tre test, tre indicazioni univoche che, con tutta probabilità, offrono più di un segnale su come potranno andare «anche» e soprattutto le elezioni europee.*

■ A pagina 8

IL GIALLO dei DUE BIMBI

FRATELLI MUOIONO CADENDO DALL'OTTAVO PIANO A BOLOGNA IL PADRE INTERROGATO PER ORE IN QUESTURA. COSA È SUCCESSO?

Il corpo di uno dei ragazzi e una scarpa Le vittime avevano 10 e 14 anni

TEMPERA, F. MORONI, DEGLIESPOSTI e BONZI ■ Alle p. 2 e 3

IL SONDAGGIO

Odio e terrore? Per gli italiani Salvini fa bene

NOTO e servizi ■ Alle p. 6 e 7

STRAGE MANCATA

Il giudice su Sy «Un attentato politico»

GIORGI ■ A pagina 6

Nave in avaria, crociera della paura

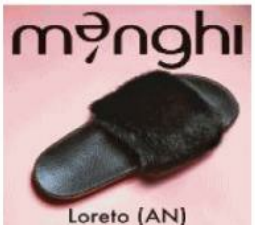
Norvegia, la Viking Sky ferma nella tempesta: 1.300 passeggeri da evacuare con gli elicotteri | Servizio ■ A pagina 10

L'INTERVISTA

Tajani preme per il copyright «Basta Far West»

DE ROBERTIS ■ A pagina 21

menghi



Loreto (AN)
www.menghishoes.com

I GIANGRANDE

«La rinascita sei anni dopo lo sparo»

BIAGIOTTI ■ A pagina 19

COCHI PONZONI

«Io e Renato, la nostra vita l'è ancora bèla»

CUMANI ■ A pagina 28

OTTOCENTO
L'ARTE DELL'ITALIA TRA HAYEZ E SEGANTINI
FORLÌ - MUSEI SAN DOMENICO
9 FEBBRAIO - 16 GIUGNO 2019
www.mostraottocento.com

AUTOURTITI S.R.L.
Volkswagen
Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

DOMENICA 24 MARZO 2019

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 71, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

ORARIO CONTINUATO
SERVICE
h7,30/18,00
VENDITA
h9,30/19,00
www.autourtiti.it

QUALIFICAZIONI EURO 2020, GLI AZZURRI BRILLANO

La giovane Italia gioca bene e batte la Finlandia Barella e Kean in gol, Quagliarella sfiora il 3-0

GLI INVIATI BASSO E BRUSORIO / PAGINE 40 E 41

TRIONFA IL FRANCESE

Il capolavoro di Alaphilippe, vincere la Sanremo da favorito

L'INVIATO VIBERTI / PAGINA 44

INDICE

primo piano	pagina 2
politica	pagina 6
cronache	pagina 10
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 16
cinema/Tv	pagina 33/34
xte	pagina 36
sport	pagina 40

SIAMO IL PRIMO PAESE DEL G7 A SIGLARE L'INTESA. IL LEGHISTA: «MA NON C'È LIBERO MERCATO». IL GRILLINO: «LUI PARLA, IO FACCIO»

L'Italia è nella Via della Seta Di Maio esulta, Salvini accusa

Il governo firma accordi per 2,5 miliardi. E l'Authority di Genova ora vuole aprire un ufficio in Cina

Undici accordi. E, insieme a strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti, energia e telecomunicazioni, la sigla «5G», che non figura ma è come se ci fosse. L'accordo sulla Via della Seta fra Roma e Pechino contiene tutto ciò che agli occhi degli Stati Uniti non avrebbe dovuto esserci. Solo il tempo dimostrerà se questo sia stata la prova di una scelta lungimirante. Di sicuro non ha entusiasmato Salvini: «Non è un libero mercato», ha detto. E Di Maio: «Che parli, io devo fare».

BARBERA, GALLOTTI, LA MATTINA E PACI / PAGINE 2-5

L'INTERVISTA

Mario De Fazio

Bucci: raddoppieremo le merci in porto Ora avanti col turismo

«Genova diventerà la porta d'ingresso dell'Europa per le merci in arrivo dall'Asia. È un'opportunità enorme». Il sindaco Marco Bucci annuncia le nuove sfide dopo l'intesa con la Cina.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI

LA DOMENICA

MAURIZIO MAGGIANI

Se è Dante a ispirare le mosse di Pechino

Quando Mao Zedong fece i bagagli per intraprendere la Lunga Marcia di 12.000 chilometri che porterà l'esercito comunista in fuga alla vittoria della sua rivoluzione, mise nello zaino poche cose, che poche ne aveva, ma molti libri, sapeva che il viaggio sarebbe stato lungo e faticoso e in tali circostanze non c'è miglior compagno di viaggio di un buon libro. Della sua biblioteca portatile tre libri erano di autori italiani già da tempo tradotti in mandarino, La guerra per bande di Carlo Pisacane, Il Principe di Niccolò Macchiavelli e la Divina Commedia di Dante Alighieri, si è visto che gli vennero poi di grande utilità. Il testo di Pisacane è il fondamento teorico, il manuale di istruzioni, della sua e di tutte le rivoluzioni armate del XX secolo -la parola stessa guerriglia è idea di Pisacane-; il Principe poi fu una guida politica che gli risultò indispensabile quanto Marx e Confucio, basta pensare a uno dei suoi detti più popolari, non importa di che colore sia il gatto purché mangi il topo.

SEGUE / PAGINA 5

Sole, tutti al mare Genova fa il pieno tra spiagge e musei

GRILLO E SCHENONE / PAGINE 16 E 17 FOTO BALOSTRO

L'INTERVENTO

Romano Prodi

L'Europa ha un futuro solo se ritrova la propria anima

L'Europa è la più grande impresa politica della storia contemporanea. Se abbiamo avuto oltre 70 anni di pace entro i nostri confini lo dobbiamo all'Europa. Se abbiamo avuto benessere lo dobbiamo al mercato comune, caso unico nella storia, che ha unito tra di loro paesi devastati da guerre commerciali e da barriere al libero movimento di uomini e di beni. Se abbiamo resistito nonostante la crisi economico-finanziaria che, partita dagli Stati Uniti, ci ha rapidamente raggiunti, lo dobbiamo all'Europa e alla moneta unica. E se i nostri giovani studiano, lavorano e viaggiano da un Paese all'altro con la sensazione reale di essere parte di una sola identità, lo dobbiamo all'Europa.

L'ARTICOLO / PAGINE 36 E 37

CHIESTO UN REFERENDUM BIS

Londra, in piazza un milione contro la Brexit «Decidiamo noi»

«Il nostro futuro è nell'Unione europea e vale la pena di combattere». C'era anche «Wonder Woman» alla manifestazione di protesta contro la Brexit, gonnellino blu stellato, scudo e un cartello in mano che era un grido di battaglia. Lo stesso grido che, simbolicamente, si è levato dalla folla, centinaia di migliaia di persone (un milione secondo gli organizzatori, ma non vi sono cifre ufficiali) arrivate a Londra da ogni parte del Paese per chiedere un nuovo voto popolare. Con la Brexit nel caos all'indomani del rinvio concesso da Bruxelles, Theresa May è in piena crisi e le voci di dimissioni si fanno sempre più insistenti. La premier potrebbe rinunciare al terzo voto di ratifica dell'accordo negoziato con la Ue, già bocciato due volte, nel caso in cui a Westminster dovesse mancare il «sostegno sufficiente».

RIZZO / PAGINA 6

PRESENTATO IL PROGRAMMA PER LA RIAPERTURA DELLA STRADA IL 6 APRILE

La rinascita di Portofino comincia sul Monte Bianco

PATRIZIA ALBANESE / INVIATA A COURMAYEUR

A un passo dal paradiso, per presentare un miracolo. Già, perchè c'è voluto davvero un miracolo, per ricostruire a tempo record la strada per Portofino. Che il 6 aprile uscirà da mesi di isolamento, dopo il crollo dell'unica via, dalla Cervara a Paraggi, spazzata dalla mareggiata di fine ottobre. Tra pianti e disperazione di fronte al disastro, era stato promesso: «Per Pasqua, sarà tutto a posto». E così sarà. Anzi, in anticipo sul previsto. Come annuncia il governatore Giovanni Toti, davanti al Monte Bianco raggiunto con la spettacolare SkyWay.

SEGUE / PAGINA 11

€ 2,50 in Italia — Domenica 24 Marzo 2019 — Anno 155°, Numero 82 — www.ilsole24ore.com

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con Jeffrey Schnapp
L'ITALIA RIPARTE SE FA NASCERE MODELLI SOCIALI DALLA CULTURA

Paolo Bricco — a pagina 7

www.velux.it
Una casa luminosa? Altro che plusvalenza!
VELUX

Russiagate, l'ora della verità per Trump — P. 2

Giorgetti: senza autonomia più gap Nord-Sud — P. 4

Inchiesta Roma: indagato l'ad di Acea — P. 4

domenica

Le aste di Christie's
In vendita il libro che inventò il bilancio

di Umberto Bottazzini — pag. 17

Amici letterati
Quando Balzac elogia Stendhal

di Giuseppe Scaraffia — pag. 19

.lifestyle

Blue zone
Tutti i segreti dell'Ogliastra dove si vive già oltre quota 100

di Marika Gervasio — pag. 13

La nuova sera
Cene fra zenzero e curcuma

di M. Teresa Manuelli — pag. 14

lunedì

Domani con il Sole 24 Ore
Fisco e auto: tutti gli sconti per chi vuole acquistare

Nell'accordo Italia-Cina restano anche le Tlc

Via della Seta. Sì al Memorandum, firmati 29 contratti. Di Maio: valore di 2,5 miliardi con potenziale di 20

La visita di Xi Jinping si conclude con 10 accordi tra imprese italiane e cinesi e 19 intese istituzionali a fare corredo del Memorandum sulla Via della Seta che apre la via a una rafforzata partnership economica bilaterale. Per Di Maio gli «accordi hanno un valore di 2,5 miliardi e un potenziale di 20 miliardi». Dopo i timori su un ingresso non regolato nei porti è stato alleggerito il contenuto degli accordi di cooperazione tra la cinese CCCC e i responsabili degli scali di Trieste Genova. Faro sui brevetti per le partnership hi-tech. E nonostante le rassicurazioni della vigilia, nel Memorandum resta un richiamo esplicito alle tlc che tante polemiche hanno sollevato.
Pelosi, Fotina, Dominelli — pag. 3

GEOPOLITICA

ENERGIA
L'Italia ha perso la partita delle rotte del gas
Sissi Bellomo — a pag. 9

EXPORT
In Medio Oriente la zavorra per il made in Italy
Luca Orlando — a pag. 10

L'Abi: lo stop della Ue sul fondo di tutela è costato 12 miliardi

SALVATAGGI BANCARI

La denuncia del direttore generale: «Il danno deve essere risarcito»

L'Abi mette nero su bianco il costo del veto Ue all'utilizzo del Fondo interbancario di tutela dei depositi (Fitd) per interventi preventivi sulle crisi bancarie: i maggiori oneri «hanno comportato un esborso a carico delle altre banche di 12 miliardi che sarebbero stati usati in maniera più produttiva per fare credito e ricapitalizzare le banche. Credo che il danno debba essere ristorato» ha dichiarato il dg dell'Associazione bancaria, Sabatini.

Intanto sale la pressione nel governo sul fondo da 1,5 miliardi per i risparmiatori colpiti dai crack bancari. Salvini lancia frecciate a Tria sui tempi lunghi della firma: «Al ministero dell'Economia stanno aspettando la risposta dell'Europa, ma io mi sono rotto di aspettarla». **Serafini e Trovati** — a pag. 4

«STOP ALL'ARTICOLO 50»: PETIZIONE A 4,2 MILIONI DI FIRME

«Remain». Cresce nel Regno Unito il partito contro l'uscita dalla Ue: Londra ieri paralizzata dal maxi-corteo (foto)

Londra in piazza: un milione di no a Brexit

Oltre un milione le persone - secondo le stime dei promotori della piattaforma People's Vote - sono scese in piazza ieri a Londra nel corteo anti-Brexit, per invocare un secondo referendum. Ed è arrivata a 4,2 milioni di firme la petizione popolare lanciata per chiedere al Parlamento la revoca dell'articolo 50, e quindi lo stop dell'uscita della Gran Bretagna dalla Ue. Nessuna schiarita sul fronte politico: la premier May avverte che non ci sarà un altro voto in Parlamento sull'accordo di divorzio con Bruxelles senza certezza di approvazione. **Nicol Degli Innocenti** — a pag. 2

Risparmio: la rivincita dei fondi

L'INCHIESTA

Le banche centrali tagliano le previsioni di crescita e, venerdì, le Borse sono cadute. Eppure sui mercati globali l'avvio del 2019 è da record e molte categorie di fondi comuni hanno già recuperato i ribassi dell'intero 2018.
Morya Longo — a pag. 6

FRA CASINÒ E IMMOBILIARE

Preatoni punta sul rilancio di Campione

Il finanziere. Ernesto Preatoni

Micaela Cappellini — a pag. 5

I PARTNER DIVISI

UE GRANDE MERCATO DAL PICCOLO GOVERNO

di **Sergio Fabbrini**

La visita di Xi Jinping in Italia (e poi in Lussemburgo e Francia) ha reso evidente la contraddizione che continua a imprigionare l'Europa: essere un grande mercato privo però di una direzione politica. In Europa, la dissociazione tra economia e politica lavora instancabilmente ai fianchi del progetto integrativo. Di fronte alle sfide esterne, ogni stato membro dell'Unione europea (Ue) risponde individualmente. Eppure, quelle sfide nascono da attori globali che perseguono strategie globali e che quindi richiederebbero risposte globali (da parte dell'Ue).

Si guardi il rapporto degli europei con la Cina. La Germania e la Francia hanno finora adottato una logica unilaterale e strettamente nazionale di scambi economici con quel Paese. L'attuale governo italiano si è messo sulla loro scia, alzando però il livello della relazione economica. Con il Memorandum firmato ieri, il settorialismo è stato sostituito da un accordo di collaborazione più organico, nel quadro di un progetto elaborato dai cinesi (la Belt and Road Initiative) con confini ancora indefiniti. È legittimo che i singoli Stati cerchino di trarre vantaggi dalle relazioni con una potenza economica come la Cina. Tuttavia, andando ognuno per conto proprio, essi avvantaggiano quest'ultima e indeboliscono l'Ue. Lo si è visto nella riunione del Consiglio europeo (dei capi di governo) che si è tenuto a Bruxelles giovedì e venerdì scorsi. L'Italia è stata criticata per le sue ambiguità nei confronti della Cina, ma i Paesi che l'hanno criticata (la Francia e la Germania) non sono stati immuni da altrettante ambiguità. L'Ue si è così divisa. Occorre cambiare prospettiva.

L'Ue rappresenta il più grande mercato e il più grande blocco commerciale al mondo. È il principale partner commerciale per 80 Paesi, mentre gli Stati Uniti lo sono per 20 Paesi. L'Ue importa dai Paesi in via di sviluppo più di quanto importino, tutti insieme, gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Cina. Per le merci importate, l'Ue ha mediamente le tariffe più basse al mondo.

— Continua a pagina 7

SANT'AGOSTINO
GALLERIA E CASA D'ASTE IN TORINO DAL 1990

GIORNATE DI VALUTAZIONI GRATUITE PER LE NOSTRE PROSSIME ASTE

Roma 26 marzo
Pescara 28 marzo
Ancona 29 marzo

PRENOTA UN APPUNTAMENTO

CHIAMACI
+39 011 437 77 70

Gli esperti della casa d'aste sono a tua disposizione per valutazioni gratuite e senza impegno di vendita all'asta.

www.santagostinoaste.it

Sant'Agostino Casa d'Aste S.r.l. us Corso Tassoni, 56 10144 Torino Tel.: +39 011 437 77 70 WhatsApp: +39 393 28 22 789 info@santagostinoaste.it

43
In punti base il target 2019 del costo del rischio di credito del Gruppo Core

Lettera al risparmiatore
Unicredit, più margini di gruppo ma la vera sfida è sui ricavi

di **Vittorio Carlini** — a pagina 8

GESTIRE IN EMERGENZA

GRECIA, MISSIONE IMPOSSIBILE SUGLI NPL

di **Marcello Minenna**

I crediti deteriorati (NPL – non performing loans) delle banche europee stanno scendendo a ritmi rapidi, ma non abbastanza in Grecia. Il rapporto tra crediti deteriorati e prestiti era al 43,1% a dicembre 2018, contro il 4,2% della media europea e circa il 9% in Italia.

Le prime 4 banche del Paese hanno tutte una percentuale di NPL superiore al 40%, con la Pireus Bank che arriva addirittura al 54,7%.

— Continua a pagina 8

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Todis
BUONGIORNO CONVENIENZA

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

20 Todis ANNI 1999 | 2019

Domenica 24 marzo 2019 | € 1,20

III di Quaresima
Anno LXXV - Numero 82

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

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

IL TEMPO di Osho

Firmati 29 accordi con Pechino. Di Maio e Conte esultano, il leader della Lega no

Bacioni a Xi, ma Salvini si smarca

L'accordo Italia-Cina è stato «un grande successo». Va fatto «un ringraziamento di cuore al Governo italiano». Il presidente Xi Jinping pronuncia poche parole prima di prendere l'aereo da Fiumicino, diretto a Palermo. Ma lancia un messaggio chiaro: Roma va ringraziata perché l'organizzazione è stata impeccabile e ora, grazie alle 29 intese che sono state firmate, ci saranno grandi vantaggi.

Barbieri, Barlozzetti e Frasca → alle pagine 4 e 5

La Metro di Roma casca a pezzi

Chiusa una stazione dietro l'altra perché hanno ceduto scale, ascensori e montacarichi
Atac nel pallone, a sbarrare Barberini hanno dovuto pensarci i pm. Stop pure a Spagna

Dramma a Frascati, probabile fuga di gas
Perdono la vita padre e figlio di 21 anni

Esplode una villa, due morti e un ferito

Meloni → a pagina 11

Altra giornata nera quella per il trasporto pubblico a Roma. Nello specifico per le metropolitane o, meglio, per le scale mobili delle metropolitane. Dopo la chiusura della fermata di Repubblica, ferma già da tempo, ieri si sono aggiunte Barberini, su disposizione della magistratura, e Spagna. Intanto Atac vuole la risoluzione del contratto con la ditta incaricata della manutenzione.

Magliaro → a pagina 14

Giallo sulle divise dei dipendenti

A palazzo Chigi sono saltati via già 892 bottoni

Bincher → a pagina 3

Domenica ecologica e #Vialibera

Oggi auto e moto ferme Capitale per bici e pedoni

→ a pagina 15

Fuoco amico su Berlusconi

Bisignani → a pagina 2

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

L'intervista Il grande disegnatore regala un poster ai lettori a pagina 24

Milo Manara: «Vi racconto la vita da fumetto di Caravaggio»

Lasciatosi alle spalle le polemiche sulla collaborazione al cartone animato televisivo con Celentano, il mito del fumetto italiano Milo Manara torna a splendere di luce propria, presentando il suo lavoro «Caravaggio La grazia», edito da Panini.

Un libro a fumetti che riesce a incantare grazie al disegno di Manara, le cui opere abitualmente sono in bianco e nero, e a una colorazione al computer (che varia da toni delicati a molto cupi), come ha spiegato lo stesso maestro che ha utilizzato la tavolozza dei colori del Caravaggio: «Un artista la cui vita è già tutta un fumetto».

Maggiora Vergano → a pagina 25

1.926.000 lettori (dati Audipress 2018/III)

QN Quotidiano Nazionale

DOMANI le migliori storie di imprese su QN economia&lavoro IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

DOMENICA 24 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 82 | QN Anno 20 - Numero 82 | www.lanazione.it

EURO Spin

VIAREGGIO, LA MADRE DEL GIOVANE MORTO IN CELLA IN FRANCIA

«Gli organi di mio figlio trapiantati senza dirmelo»

DEL CHICCA ■ A pagina 16

EURO Spin

L'EDITORIALE

I PARTIGIANI DEL DUEMILA

di FRANCESCO CARRASSI

È GIUSTO *fermarsi a riflettere sulla scelta di Lorenzo Orsetti, il giovane fiorentino 'partigiano' del duemila, andato a combattere per la libertà dei curdi, le cui milizie sono state determinanti nello sconfiggere l'Isis a Kobane, la città liberata dall'oppressione del Califfato, che ha segnato l'inizio della fine di uno Stato islamico crudele.*

■ A pagina 17

LA CRISI GRILLINA

SI AVVICINA IL CAPOLINEA

di RAFFAELE MARMO

VERREBBE *da dire: e tre. Tutto lascia presumere che il voto in Basilicata avrà un esito simile a quello di Abruzzo e Sardegna. Con la vittoria del centro-destra, la sconfitta-tenuta del Pd e la débâcle dei 5 Stelle. Dunque, tre test, tre indicazioni univoche che, con tutta probabilità, offrono più di un segnale su come potranno andare «anche» e soprattutto le elezioni europee.*

■ A pagina 8

I miliardi cinesi spaccano il governo

Siglati gli accordi. Salvini critico. Di Maio: lui parla, io lavoro | FARRUGGIA, CARBUTTI e CISNETTO ■ Alle p. 4 e 5

IL GIALLO dei DUE BIMBI

FRATELLI MUOIONO CADENDO DALL'OTTAVO PIANO A BOLOGNA
IL PADRE INTERROGATO PER ORE IN QUESTURA. COSA È SUCCESSO?

Il corpo di uno dei ragazzi e una scarpa
Le vittime avevano 10 e 14 anni

TEMPERA, F. MORONI, DEGLIESPOSTI e BONZI ■ Alle p. 2 e 3

IL SONDAGGIO

Odio e terrore? Per gli italiani Salvini fa bene

NOTO e servizi ■ Alle p. 6 e 7

STRAGE MANCATA

Il giudice su Sy «Un attentato politico»

GIORGI ■ A pagina 6

Nave in avaria, crociera della paura

Norvegia, la Viking Sky ferma nella tempesta: 1.300 passeggeri da evacuare con gli elicotteri | Servizio ■ A pagina 10

L'INTERVISTA

Tajani preme per il copyright «Basta Far West»

DE ROBERTIS ■ A pagina 21

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

I GIANGRANDE

«La rinascita sei anni dopo lo sparo»

BIAGIOTTI ■ A pagina 19

COCHI PONZONI

«Io e Renato, la nostra vita l'è ancora bèla»

CUMANI ■ A pagina 28

OTTOCENTO
L'ARTE DELL'ITALIA TRA HAYEZ E SEGANTINI
FORLÌ - MUSEI SAN DOMENICO
9 FEBBRAIO - 16 GIUGNO 2019
www.mostraottocento.com

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

DOMENICA 24 03 19

ANNO 44 N° 71

In Italia €2,50 con L'Espresso

caffè motta

IL PIACERE QUOTIDIANO

L'editoriale

IL NEOFASCISMO AMA LA DITTATURA È PER QUESTO CHE AMA SALVINI

Eugenio Scalfari

Sul nostro giornale di ieri è uscito un articolo estremamente interessante di Antonio Scurati che parla ampiamente del fascismo che si impose non soltanto al nostro Paese ma a una parte notevole dell'Europa nel momento stesso in cui in Russia si era insediato il comunismo stalinista.
Il movimento fascista compie in questi giorni esattamente un secolo perché quelli che furono battezzati da Benito Mussolini come "Fasci di combattimento" presero vita a Milano in piazza San Sepolcro nel 1919: cent'anni da oggi. Scurati esamina con molta attenzione i motivi per cui dai "Fasci di combattimento" si passò al fascismo vero e proprio. Benito Mussolini aveva voluto la guerra quando nel 1914 l'Italia era ancora in una fase neutrale voluta da Giolitti. Prevalse l'idea di partecipare a quella che fu poi chiamata la Prima guerra mondiale e naturalmente non già dalla parte dell'Austria e della Germania con la quale avevamo un patto di neutralità, bensì contro queste due potenze che avevano ostacolato fino all'ultimo l'unità d'Italia e quindi un'alleanza occidentale con l'Inghilterra e la Francia e poi, un anno dopo, anche degli Stati Uniti d'America.
A guerra finita e teoricamente vittoriosa anche per noi, Mussolini decise di fondare un partito e questo ebbe luogo nella data sopraddetta. Nel 1919 si svolgeva intanto un altro movimento parallelo guidato da Gabriele D'Annunzio: fu occupata dal poeta molto combattivo e dai suoi compagni di guerra la città di Fiume, abitata soprattutto da italiani ma teoricamente assegnata alla Serbia. Le due date – la fondazione dei Fasci di combattimento e l'occupazione di Fiume – coincidono.

continua a pagina 23 →

"Ius soli, la sfida del Pd"

Intervista a Veltroni: "La sinistra non abbia paura dei suoi valori. Presto al voto, lo scontro è con la destra"
Il ministro dell'Interno provoca il ragazzo egiziano eroe del bus: vuole la cittadinanza? Si faccia eleggere

La visita di Xi Jinping

Cina, il governo firma l'accordo e subito si spacca La Lega attacca, Di Maio furioso

LAURIA, SANTELLI e VECCHIO *pagine 10 e 11*

Intervista di CAPPELLINI, *pagina 3 con servizi alle pagine 2 e 4*

Ebreo come insulto attacco a Gad Lerner

BOCCI e MONTANARI, *pagina 18*

Il commento

LA LINGUA DELLA PAURA

Concita De Gregorio

La lingua della paura dice chi sei. È lì che abita la nostra identità profonda. Di questo sono certa, pensavo ascoltando le telefonate dei bambini che chiamano casa dal bus.

pagina 22

La lettera

UNA QUESTIONE DA RISOLVERE

Nicola Zingaretti

Caro direttore, il Governo dell'incertezza continua a tenere immobilizzato il Paese: non fa nulla, oppure fa danni e pasticci. Come con il decreto sullo sbloccacantieri o il dossier sulla Cina.

pagina 22

Quattro milioni e mezzo di firme per un nuovo referendum: restiamo in Europa. "La premier sfiduciata dai suoi"

Londra invasa dai No Brexit, May verso l'addio

La manifestazione anti Brexit in piazza del Parlamento a Londra

Luca Bottura

Siamo stati i primi a farci infettare dal populismo, dobbiamo essere i primi a tornare indietro». La giovane esponente Labour parla su un baule per telecamere mentre già la gente rumoreggia perché vuole mettersi in moto, percorrere il miglio scarso che separa Hyde Park da Westminster. Nell'aria, parole che da noi sembrerebbero una provocazione: classi, poveri, tolleranza, integrazione.

pagina 13. GUERRERA, *pagina 12 con un commento di* FRANCESCHINI *pagina 23*

> "Siamo stati i primi a farci infettare dal populismo Dobbiamo essere i primi a tornare indietro"

Il caso

Giù dal balcone, fratellini morti Il padre: rinchiusi per punirli

Giuseppe Baldessarro
Rosario Di Raimondo

Il rumore sordo dello schianto nel cortile. I piccoli senza vita a un metro l'uno dall'altro. La tragedia è avvenuta in via Quirino Di Marzio, periferia di Bologna. A terra c'erano i corpi di David e Benjamin, 14 e 11 anni. Due fratelli di origine keniana precipitati dall'ottavo piano. Tante le ipotesi, la più terribile, su cui sta lavorando la polizia, è che dopo l'ennesimo rimprovero del padre il più grande dei due possa essersi lanciato nel vuoto portando con sé il fratellino.

pagina 17

2 a 0 con la Finlandia

Vince l'Italia dei giovani A segno Kean il Millennial

Gianni Mura

Allegria aveva chiesto Mancini. Se n'è vista poca. L'Italia giovane, che suona meno risorgimentale di giovine Italia, inizia il cammino europeo con un 2-0 positivo ma non esaltante. Per lunghi tratti si sono visti i segnali della vecchia Italia: Bonucci regista aggiunto col lancio lungo, perché i due play non trovavano pertugi (meglio Verratti di Jorginho), attaccanti in difficoltà contro una difesa a 5 scolastica ma corretta, Immobile quasi sempre in fuorigioco.

Nello Sport con servizi di CROSETTI e CURRÒ

Roma Min 9°C Max 18°C

Milano Min 7°C Max 22°C

L'Espresso Oggi con Repubblica E all'interno Robinson

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Isole Canarie, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia KN 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 - Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27 Febbraio 2004 - Roma - Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@manzoni.it

"La Casalese" Il Viminale blocca il film sulla camorra prodotto dai clan
ANDREA PALLADINO — P. 13

Over 60 Al cinema le attrici sfidano i pregiudizi dell'età
CAPRARA E TAMBURRINO — PP. 20-21

Wes Anderson "A 50 anni vivo la mia vita come un bambino"
ANTONIO MONDA — P. 23

caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

LA STAMPA

DOMENICA 24 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 82 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

SI È CONCLUSA LA VISITA DEL PRESIDENTE CINESE: FIRMATI ACCORDI COMMERCIALI PER OLTRE DUE MILIARDI E MEZZO

Salvini prende le distanze da Xi

Il leghista rassicura gli Usa e attacca Di Maio: non mi dite che a Pechino c'è il libero mercato

Si conclude la visita in Italia di Xi e Matteo Salvini prende le distanze dal presidente cinese per rassicurare gli Usa e lanciare un messaggio a Di Maio: «A Pechino non c'è il libero mercato». Il leader M5S replica: «Lui parla, io devo portare i fatti». ANELLO, BARBERA, BARILLÀ, CORBI, LA MATTINA E PACI — PP. 2-5 E UN COMMENTO DI DASSÙ — P. 19

IL RUOLO DI MATTARELLA

IL CUSTODE DELLE NOSTRE ALLEANZE

MAURIZIO MOLINARI

L'intervento del capo dello Stato, Sergio Mattarella, a tutela delle alleanze internazionali dell'Italia in occasione della visita a Roma dell'ospite cinese Xi Jinping conferma il ruolo che il Quirinale ha svolto prima sul Venezuela e poi sui Gilet Gialli per scongiurare serie crisi con i nostri partner Ue e Nato. Con tatto e determinazione Mattarella, negli ultimi 60 giorni, ha spinto il governo gialloverde lontano dall'abbraccio con i chavisti di Maduro, ha mediato con Emmanuel Macron il ritorno dell'ambasciatore francese ritirato da Palazzo Farnese ed ottenuto dal premier Conte una revisione del testo del Memorandum d'intesa con Pechino che esclude temi di alto valore strategico come il 5G. Ed a ciò bisogna aggiungere il ruolo, meno apparente ma altrettanto cruciale, su altri dossier: dal rispetto delle intese con Washington sul pagamento degli F-35 già consegnati alla realizzazione del gasdotto EastMed destinato a diversificare la nostra dipendenza energetica.

Stretto fra inconsuete scelte gialloverdi sulle questioni di sicurezza nazionale ed esplicite richieste di mediazione da parte di partner ed alleati, Mattarella è diventato il garante della nostra permanenza a pieno titolo nelle alleanze internazionali - Ue e Nato - che hanno distinto la posizione internazionale della Repubblica negli ultimi 70 anni.

CONTINUA A PAGINA 19

INTERVISTA A GEORGE PAPADOPOULOS

"Il teste chiave del Russiagate si trova in Italia"

PAOLO MASTROLILLI
INVIATO A NEW YORK

«Il Russiagate è un complotto ordito per rovesciare il presidente Trump, e l'Italia ha contribuito ad organizzarlo. Io sospetto che i servizi di intelligence di Roma abbiano avuto un ruolo, a partire dal loro rapporto con Joseph Mifsud, che si nasconde nel vostro Paese».

CONTINUA A PAGINA 9 SEMPRINI — P. 8

Kean, il predestinato che spinge gli azzurri verso l'Europa

L'esultanza di Moise Kean dopo il gol del 2-0 contro la Finlandia: in rete anche Barella

AFP

Tutta la classe di un ragazzo del Duemila

BRUSORIO E BUCCHERI — PP. 30-31

STAMPA PLUS ST+

LONDRA

RIGATELLI E RIZZO

Un milione di inglesi in piazza per dire no alla Brexit

P. 10

PERSONAGGIO

ELENA LOEWENTHAL

Addio alla leggenda del Mossad che catturò Eichmann

P. 11

LE STORIE

MARIA CUSCELA

Varallo, il gigante a vapore che produce energia da 120 anni

P. 27

LORENZA RAPINI

A Vallecrosia gli allievi scrivono una favola per salvare la scuola

P. 27

CO.AL.VI. RAZZA PIEMONTESE
Coalvi

IL PAESE CHE CAMBIA

Torino, Stadium esaurito per vedere la Juve donne

GIULIA ZONCA

Tutto esaurito non significa tutto cambiato, ma 39 mila persone che vogliono andare a vedere una partita di calcio femminile in Italia sono più di una novità, sono uno sgambetto agli stereotipi. Juventus Women-Fiorentina, sfida di vertice di un campionato più o meno ignorato che oggi all'improvviso diventa centro. Questo fanno le partite che contano, spostano l'attenzione, cambiano la prospettiva, fabbricano ricordi e momenti chiave.

CONTINUA A PAGINA 19 SERVIZI — P. 33

L'omaggio del basket al coraggio di Miriam

NADIA FERRIGO

Anche se il commissario tecnico della Nazionale femminile di basket è arrivato nella palestra di Livorno Ferraris per lei, Miriam Hayan, vent' anni, resta in disparte. Non smette di pulire e ripulire gli occhiali da vista, sorride e arrossisce. Deve ancora portare le stampelle, e si capisce subito che le scoccia. Sono la conseguenza visibile di quel che le ha fatto una settimana fa suo padre Moustafa. — P. 12

IL LIBRO CHE FA DISCUTERE
MARIO GIORDANO
L'ITALIA NON È PIÙ ITALIANA
MARIO GIORDANO

Il Piccolo

Trieste

La Via della Seta è realtà e fa rotta su Trieste Storico patto con il porto

Firmato a Roma il memorandum tra Italia e Cina su sviluppo ferroviario in Friuli Venezia Giulia e possibili cooperazioni con l' Authority all' estero

PRIMO PIANO

La visita di Stato

La Via della Seta è realtà e fa rotta su Trieste Storico patto con il porto

Firmato a Roma il memorandum tra Italia e Cina su sviluppo ferroviario in Friuli Venezia Giulia e possibili cooperazioni con l'Authority all'estero

Fincantieri e il rapporto con i Dragoni: «Così amplieremo le intese industriali»

dall' inviato Diego D' Amelio roma L' Italia entra nella Via della Seta e il porto di Trieste sarà una delle sue avanguardie più importanti. Da ieri lo scalo giuliano è inserito a pieno titolo fra le realtà che hanno siglato accordi con la Cina nella cornice romana di Villa Madama, dove è avvenuta la stipula formale del memorandum d' intesa fra l' Autorità portuale del Mare adriatico orientale e China Communications Construction Company, emanazione del governo cinese e fra i principali bracci operativi della Belt and Road Initiative.

A Villa Madama è già primavera. All' ingresso si accalcano a decine giornalisti, fotografi e cineoperatori. Tutti in attesa della stretta di mano fra il primo ministro Giuseppe Conte e il presidente Xi Jinping. Il leader cinese si lascia attendere e, mentre il premier chiacchiera con i carabinieri in alta uniforme, dal vialetto alberato fa capolino Zeno D' Agostino. Il presidente del Porto sorride: segno che il memorandum su Trieste verrà firmato, dopo essere passato indenne alla sforbiciata che ha portato le intese da una cinquantina a 29.

Il testo finale va incontro ad alcune limature finali. Tre le cancellature significative: eliminato dall' intestazione il termine «strategico» e cancellati sia il riferimento a possibili cooperazioni sulle infrastrutture digitali sia l' obbligo di riservatezza sui contenuti del patto. La portata concreta del memorandum rimane però immutata, tanto rispetto all' impegno cinese sullo sviluppo ferroviario in Fvg quanto sulla possibilità per l' Autorità di mettere radici nell' interporto slovacco di Kosice e immaginare una propria presenza in Cina. Il tutto «nel rispetto della normativa italiana e comunitaria».

Il patto sancito dal presidente Zeno d' Agostino e dal numero uno di Cccc Song Hailang, anticipato dal Piccolo nella sua prima versione, ha sorpreso molti osservatori: invece di riguardare moli e banchine fa infatti riferimento allo sviluppo retroportuale dello scalo. Prima di valutare investimenti sul fronte mare, la Cina vuole avere certezza che le merci abbiano la strada spianata verso l' Europa centrale ed è sotto questo profilo che diventa centrale il progetto Trihub, primo dei tre punti del memorandum.

Si tratta di un piano di sviluppo che Autorità portuale e Rete ferroviaria italiana hanno presentato nell' ambito dell' Eu-China Connectivity Platform, dunque nell' ambito di un' iniziativa comunitaria di cooperazione nel campo delle infrastrutture.

L' accordo lo definisce «piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area compresa fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana (Rfi)». Un' iniziativa volta a distogliere l' attenzione cinese dal raddoppio della ferrovia Capodistria-Divaccia e a convincere il Dragone che collegamenti e profondità dei fondali rendono Trieste il miglior terminale adriatico della Via della Seta.

I duecento milioni necessari a realizzare l' intervento sono in buona parte disponibili, ma il memorandum lascia intendere la possibilità di mettere in cascina ulteriori risorse grazie a un project financing che vedrà protagonista Cccc, intenzionata a «velocizzare» le opere. Manca infatti ancora una copertura economica per la realizzazione delle nuove stazioni di Aquilinia e Servola, la prima destinata a servire la zona franca di Bagnoli e la seconda a diventare un evoluto polo in grado di dar vita ai convogli da 750 metri necessari per far decollare il traffico della Piattaforma logistica.

Un' operazione, la seconda, di notevole portata perché collegata all' interesse cinese per l' ingresso nella Piattaforma e perché la nuova stazione di Servola si svilupperebbe nella zona oggi occupata dall' area a caldo della Ferriera.

I contorni dell' accordo restano ancora vaghi. Il testo non elenca passi concreti, ma si limita a dare ai contraenti tre mesi di tempo per stabilire le forme di collaborazione sul campo. Una prescrizione che riguarda anche gli altri due punti del patto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Da una parte, le forme di cooperazione che vengono prospettate in Slovacchia, dove la Cina sta realizzando un immenso interporto a Kosice. Dall' altra, l' esplorazione di possibili collaborazioni «anche di natura strutturale, su progetti (ad esempio relativamente a sviluppi immobiliari logistici/industriali) e su altre attività localizzate in Cina».
Per il capogruppo cinquestelle al Senato Stefano Patuanelli «Trieste può ripartire davvero». Il segretario del Pd Fvg Cristiano Shaurli rivendica il ruolo del centrosinistra nell' aprire il dialogo con la Cina: «Come allora, la Regione dev' essere protagonista». Il dem Francesco Russo dà un colpo agli oppositori dell' intesa: «Chi ha provato a bloccare ancora una volta tutto stavolta ha perso. Giulio Camber se ne faccia una ragione: il vento è cambiato».
Ma Forza Italia non molla e un tweet di Sandra Savino stigmatizza la scelta del Quirinale di far sventolare assieme tricolore e bandiera cinese. Il viceministro leghista ai Trasporti Edoardo Rixi evidenzia infine che «i cinesi hanno scelto i due approdi più strategici del Mediterraneo: Genova e Trieste».
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL' ADSP

«Siamo in un circolo virtuoso Alla ribalta c' è anche Servola»

D' Agostino: «Ora all' opera per definire le mosse dei prossimi novanta giorni La sfida è sull' export. L' area della Ferriera? Serve la disponibilità dei cinesi»

PRIMO PIANO

La visita di Stato

«Siamo in un circolo virtuoso Alla ribalta c'è anche Servola»

D'Agostino: «Ora all'opera per definire le mosse dei prossimi novanta giorni La sfida è sull'export. L'area della Ferriera? Serve la disponibilità dei cinesi»

Il colosso Cccc presente in 155 Paesi l'attuarato oltre i 90 miliardi di dollari

ROMA. La faccia è rimasta tirata per settimane, tra il rischio che l' intesa saltasse davanti alle tensioni diplomatiche e il fastidio per l' opposizione di segmenti locali del mondo produttivo e politico. Ma ora Zeno D' Agostino gongola davanti alla firma del memorandum con Cccc: un accordo che il presidente dell' Autorità portuale assicura avrà importanti ricadute sull' export regionale e sul tessuto triestino, dove si fa concreto l' avvio di una trattativa per la cessione della Ferriera, che potrebbe essere forse il vero non detto dell' accordo.

La firma cambia la storia di Trieste o se ne sta sopravvalutando l' effetto?
La firma di oggi (ieri, ndr) è pesante, ma siamo noi ad aver creato il nostro futuro.
Oggi Trieste è un brand importante e Cccc vuole far parte del suo sviluppo. Siamo entrati in un circolo virtuoso e ognuno vuole esserci. Lunedì abbiamo firmato con le ferrovie austriache. Attiriamo flussi e investitori.

Ora comincia la vera sfida: come si fa a non subire i cinesi?
Qui nessuno è forte abbastanza per imporci le cose. Più investitori privati sono interessati a un porto e più aumenta la forza del pubblico, non il contrario. E noi suscitiamo grande interesse. Inoltre ci sono le norme nazionali e comunitarie che garantiscono uno sviluppo corretto, impedendo di vendere i moli, che si danno solo in concessione.

Ha temuto potesse saltare tutto?
Quando il memorandum Italia-Cina è stato messo in discussione. Sarebbe caduto il resto.

Qual è il senso di Trihub?
Capisco le critiche su quello che stiamo facendo, i timori di alcuni settori produttivi rispetto al fatto che il porto possa modificare gli assetti competitivi del territorio. Ma qui c' è una sfida logistica funzionale all' export dei nostri prodotti verso la Cina e c' è già stato un incontro proficuo su questo. Sull' export la sfida è condivisa con Cccc: i cinesi non scrivono niente per caso.

A che incontro si riferisce?
Dopo la firma abbiamo iniziato a definire le mosse per i prossimi novanta giorni. Apposite squadre lavoreranno su ciascuno dei tre punti dell' accordo, incluso quello sulla nostra presenza in Cina.

Qui cosa succederà intanto?
Abbiamo portato alla ribalta mondiale Servola e Aquilinia.
Si parte da qui e potrà esserci dell' altro: Cccc è interessata a qualsiasi investimento potenzi il sistema Trieste-Monfalcone.
Si parla di un intervento da venti milioni...
Anche di più. Pensi a quanto costano i terreni di Servola.

Quelli di proprietà del Gruppo Arvedi?

Appunto. Ma non mi permetto di fare cifre. Sono cose che valuteremo.

Si è davvero cominciato a parlare di Ferriera?
Per uno sviluppo del piano regolatore portuale serve un' infrastruttura ferroviaria importante e bisogna ragionare su aree che al momento non fanno parte dello sviluppo del porto. Ma voglio essere serio e non andare oltre: serve la disponibilità dei cinesi.
Pensavamo a un accordo sui moli e lei ne fa uno sui treni...
Puntiamo a organizzare la logistica in uscita dal porto: più treni ci sono e più le compagnie marittime vogliono venire. Un porto serio non è collegato via camion.

I cinesi cosa ci guadagnano da Trihub?
Non avranno una gestione della logistica, ma una redditività. I binari di Aquilinia sorgono ad esempio su terreni privati dell' ex Ezit: se qualcuno li mette a posto può richiedere un canone per l' utilizzo.
Cosa farà l' Autorità portuale in Slovacchia?
Parteciperemo alla proprietà di una grande piattaforma logistica, di riferimento per i nostri traffici. Abbiamo già molti treni che vanno in Slovacchia, dove si prevede importante sviluppo. Cccc ci permette di entrare come partner nell' operazione.

E cosa si potrà fare in Cina?
L' ipotesi è sviluppare piattaforme logistiche utili ai nostri flussi di merci diretti in Cina.
La nostra mancanza di competitività deriva dal non aver mai organizzato la catena logistica da qui all' Asia. Noi ce ne vogliamo assumere la responsabilità.

Alcuni giornali scrivono che Cosco vorrebbe investire un miliardo nel porto. Fake news?
Fantasie totalmente campate in aria.

Come vanno le trattative di China Merchants per la Piattaforma logistica? E per l' allungamento del Molo VII vedremo arrivare un consorzio con dietro Cccc?
Sono cose portate avanti dai privati. Adesso godiamoci il successo del memorandum.

I cinesi hanno manifestato interesse per fare manifattura in porto franco?
A dir la verità no. Ci siamo concentrati sulle procedure di esportazione dei prodotti, parlando soprattutto di piattaforme in Cina. Spero di portare presto a casa notizie positive.

Cosa risponde a chi teme un porto basato su manodopera cinese a basso costo?
Il lavoro in porto è in mano pubblica e la mano è salda.
La presidente di Confindustria Udine Mareschi Danieli invitava a non firmare: parlava di assenza di una cornice Ue ma la sua azienda ha stretto a sua volta un accordo...
Noi ci mettiamo i paraocchi e lavoriamo. Quello che fanno gli altri non ci interessa.

Resterà a Trieste o la vedremo manager di qualche colosso cinese?
Mi sarebbe proibito per legge.
Sono costretto a stare a Trieste (sorride).
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

IL PAPERONE CINESE TRA FERRIERA E PORTO

ROBERTO MORELLI

COMMENTI 21

LE IDEE

IL PAPERONE CINESE TRA FERRIERA E PORTO

ROBERTO MORELLI

QUELL'INTROVABILE COMPROMESSO NECESSARIO PER GOVERNARE

ESATTO

AVVISI ECONOMICI

A. Manzoni & C.

E adesso? Ora che l' accordo tra il porto di Trieste e il governo cinese è stato solennemente firmato a Palazzo Madama, che succede? Chiedersi cosa in concreto accadrà sotto i nostri occhi, significa cercare di leggere il futuro della città. Per la quale quest' intesa, e ancor più quelle future a cui essa ha aperto la strada, è probabilmente l' atto più foriero di trasformazioni (insieme con la sdemanializzazione del porto vecchio) siglato negli ultimi trent' anni.

Per interpretare bene l' accordo bisogna leggervi quel che c' è e quel che ancora non c' è, ma è già delineato. Quel che c' è, anzitutto, rivela una gradita sorpresa: Trieste non è solo un soggetto passivo dell' intesa (lo sbarco cinese in porto), ma proietta il suo sguardo verso l' Europa dell' Est e la stessa Cina, attraverso la partecipazione nel costruendo interporto di Kosice in Slovacchia e di piattaforme logistiche in Cina utili alle merci europee in esportazione. Non è una cortina fumogena. Vi si legge anzi in controluce la strategia d' attacco che il presidente dell' Authority D' Agostino ha giocato fin da quando ha messo piede in porto: non limitarsi alla buona gestione di quel che ha trovato, ma allungare le reti all' estero per catalizzare traffici tessendone i flussi.

Ci piace pensare allo scalo che entra nell' azionariato delle nuove infrastrutture dell' Est Europa e persino della Cina (ove la dimensione microbica che possiamo esercitare vale già un' enormità, quando trasposta qui), partecipandone alla costruzione e alla gestione, e garantendo a Trieste il transito e la lavorazione delle merci. Questo è quel che si dice una scelta strategica, ovvero la capacità di pesare più di quanto si conti. Altrettanto lo è il coinvolgimento della Cccc, braccio operativo del governo di Pechino nelle costruzioni, nel potenziamento della ferrovia retroportuale fra Trieste, Monfalcone e Cervignano: un' altra scelta lungimirante (nonché un altro pallino del presidente del porto), giacché oggi nella competizione mondiale dei traffici lo spazio in banchina conta meno di quel che c' è dietro ed è essenziale ad alimentarlo. In sostanza, il testo dell' accordo suggerisce che sia stato tutt' altro che un diktat imposto dai funzionari di Xi Jinping, e che D' Agostino ci abbia messo molto del suo, guidandolo per quanto poteva. E confermando per l' ennesima volta che è un presidente da tenerci stretto più a lungo possibile.

Parimenti importante è quel che l' accordo non dice. È probabile che il governo cinese, attraverso China Merchant Group, diventi il futuro gestore della nuova Piattaforma logistica presso lo Scalo legnami. È qui l' area di rischio, qui che si dovrà sottoscrivere un contratto molto rigoroso per prevenire una colonizzazione strisciante: la tutela delle norme sul lavoro, la manodopera da assumere in loco, gli investimenti (in forma di capitale e non di prestito) da dettagliare anche nei tempi di esecuzione a fronte di una concessione presumibilmente lunga, saranno solo alcuni degli elementi chiave da inserire. Senza contare che in questi casi l' ospite facoltoso è sempre disponibile a finanziare a fondo perduto una serie di opere da realizzare, il che potrebbe consentire al Comune di redigere una lista capiente.

Sullo sfondo, si staglia il problema dei problemi: la Ferriera. Supponiamo che lo sviluppo della Piattaforma logistica sia tale da garantire un riassorbimento dei lavoratori e dell' indotto. Supponiamo che l' area dello stabilimento diventi così appetibile da diventare una seconda Piattaforma al servizio di nuove banchine. La vendita, chiusura e riconversione dell' impianto diventerebbe nella logica delle cose, superando un nodo altrimenti senza soluzione (non certo con le finanze dello Stato italiano): chi mai, se non il Paperone cinese, disporrebbe delle incalcolabili risorse necessarie a bonificare un simile gigante di ferro?

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Corriere del Veneto

Trieste

Mini-porto con i cinesi, le carte a Roma

Dopo il no all' Off shore, Venezia consegna al ministero lo studio di «Cccc» per la banchina alti fondali Investimento di 1,3 miliardi. Musolino: «Intanto l' accordo commerciale col Pireo porta già risultati»

Francesco Bottazzo

PRIMO PIANO

Le politiche economiche Gli scenari

Mini-porto con i cinesi, le carte a Roma

Dopo il no all'Off shore, Venezia consegna al ministero lo studio di «Cccc» per la banchina alti fondali Investimento di 1,3 miliardi. Musolino: «Intanto l' accordo commerciale col Pireo porta già risultati»

Cccc

Crac popolari venete, l'ira di Salvini «Mi sono rotto, Tria firmi il decreto»

Ultimatum delle associazioni al MeF: rimborsi in 30 giorni

VENEZIA I primi studi sono stati presentati la scorsa settimana al ministero delle Infrastrutture: un terminal in mare per far attraccare le grandi navi container con la collaborazione dei cinesi, proprio nei giorni in cui il governo italiano ha tagliato fuori il porto di Venezia dagli accordi con la Cina.

È la rivisitazione (in piccolo) del terminal off shore su cui aveva puntato l' ex presidente dell' Autorità portuale Paolo Costa per garantire l' accessibilità a Venezia anche con il Mose alzato. Ma né il successore Pino Musolino, tanto meno il governo hanno mai appoggiato il progetto su cui aveva cominciato a lavorare (aggiudicandosi il bando da circa 4 milioni di euro) il consorzio 4C3 composto da 3Ti Progetti Italia, E-Ambiente e la Cccc (China Communication Construction Compani Group) protagonista in questi giorni degli accordi che il presidente cinese Xi Jinping ha firmato con l' Italia sulla «Via della Seta» sui quali sono state comprese le Autorità portuale di Genova e di Trieste, lasciando fuori Venezia, così come aveva fatto già il precedente governo Gentiloni. «Ma Venezia è molto attiva con veri e propri accordi economici che portano già oggi risultati - spiega il presidente Musolino - Nei mesi scorsi abbiamo ad esempio siglato un' intesa con il porto di Pireo che ricordo essere a maggioranza cinese. E' l' unico accordo di collaborazione rafforzata sottoscritto con gli scali del Mediterraneo». Il risultato è una nuova linea settimanale con Cosco Shipping (l' azionista di maggioranza) che collega Venezia al Pireo, che si va ad aggiungere alle portacontainer che arrivano nel terminal della Serenissima dall' Indonesia e dalle località sulla Via della Seta.

D' accordo, le intese firmate da Genova e Trieste, dopo le polemiche delle settimane scorse alla fine sono state annacquate («Non sanno nemmeno cosa firmano. Prima di siglare un memorandum con la Cina, dobbiamo consolidare le alleanze principali, Stati Uniti e Europa, rafforzando i rapporti con Germania e Francia», aveva detto il sindaco Luigi Brugnaro nei giorni scorsi, promettendo un suo intervento nelle settimane successive per promuovere lo scalo lagunare), ma si fa notare eccome l' assenza di Venezia: problema di peso specifico (che manca) dice qualcuno, assenza di fondali (di qui il terminal a mare vuole essere una soluzione) dall' altra.

«È chiaro che la Via della Seta aveva come terminale Venezia e su questo la scelta non è di nessuno dal momento che per i cinesi la Via della Seta significa Venezia come per i greci la via della Magna Grecia significava la Calabria e lo Ionio», aveva detto l' ex ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio durante la missione italiana in Cina del maggio scorso. Non a caso dice il sindaco Luigi Brugnaro: «Alla Via della Seta ci lavoriamo da tanto, vorrei ricordare che Marco Polo è veneziano.

Il governo cinese dice da dieci anni "noi vogliamo aprire le grandi rotte" e parla di Venezia. I nostri politici capiscono Trieste e Genova, credo ci sia un problema di lingua».

La dimostrazione arriva dalla China Communication Construction Company Group che aveva già puntato su Venezia per la progettazione del terminal off shore, finalizzata alla gestione futura.

E nonostante il memorandum tagli fuori proprio lo scalo veneziano, la prima opera realizzata potrebbe essere proprio la banchina alti fondali fuori dalla laguna di cui Pino Musolino ha presentato le prime documentazioni, con tanto di studio di fattibilità economica al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli la settimana scorsa.

Se infatti gli accordi Italia-Cina sui porti rimangono vaghi (quello con Trieste ad esempio parla di eventuali collaborazioni tra porto e Cccc per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio), Venezia è già più avanti con il vivo interesse dei cinesi per il progetto del «mini off-shore».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Un investimento complessivo che dovrebbe arrivare a 1,3 miliardi di euro, e che potrebbe coinvolgere la Cccc nella gestione oltre che nella progettazione anche se Musolino ha avuto già modo di sottolineare in passato che un' eventuale partecipazione sarebbe solo di minoranza.
Tutta da costruire l' architettura economico-finanziaria così come il trasporto delle merci dal terminal a mare alla banchina a Porto Marghera dove verrebbero trasportate le merci.
L' idea iniziale era quella di due approdi sulla scogliera già realizzata alla bocca di porto di Malamocco (comunque protetta per evitare la forza del mare) per consentire alle mega navi container di arrivare a Venezia senza entrare in laguna. L' intervento sarebbe modulare, non chiuderebbe a sviluppi futuri, e porterebbe anche l' adeguamento alle moderne necessità della conca di navigazione.
«In questa fase di mercato la risposta del progetto penso sia la più consona alle nostre esigenze, costa molto meno di altri e non preclude il futuro, dobbiamo farlo prima che dell' inizio di funzionamento del Mose per non compromettere il lavoro degli operatori - aveva detto Musolino dopo il suo arrivo alla guida del Porto di Venezia - Quando e se il mio successore avrà la possibilità, assieme al successore del ministro delle Infrastrutture di ragionare sui mercati futuri potrà espandere il terminal».

Corriere delle Alpi

Trieste

porto di trieste

D' Agostino «Un supporto all' export nel Far East»

ATTUALITÀ

La visita di Stato

Patto su porti, gasdotti e turismo
Panda-bond per le aziende italiane

D'Agostino «Un supporto all'export nel Far East»

Il compromesso rifiutato, ma necessario per governare

TRIESTE. «Con questo accordo puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre Pmi, che non hanno le dimensioni per affrontare questo tipo di investimenti. L' Autorità di Sistema è a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione». Così il presidente dell' Autorità Portuale Trieste, Zeno D' Agostino.

L' accordo che D' Agostino ha siglato con il leader di CCCC, Song Hailang, sancisce di fatto l' ingresso del porto di Trieste nella cornice della Belt and Road Initiative e «permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto di Trieste in Europa centrale e nei mercati marittimi cinesi, consentirà all' Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la gestione e la costruzione del grande terminal intermodale di Kosice (Slovacchia)». Infine, «permetterà a entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio». La parte riguardante in particolare l' infrastruttura ferroviaria triestina, interessa anche le «nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI», ha specificato D' Agostino.

--

Il Gazzettino

Trieste

Trieste, patto con la Cina maxiprogetto per il porto

`Ecco cosa prevede il memorandum Nuove infrastrutture per la logistica `Timori degli industriali in parte superati Il presidente Agrusti: merito di Mattarella

DAVIDE LISETTO

Primo Piano

Le intese firmate

Trieste, patto con la Cina maxiprogetto per il porto

►Ecco cosa prevede il memorandum ►Timori degli industriali in parte superati
Nuove infrastrutture per la logistica Il presidente Agrusti: merito di Mattarella

Energia, turismo, banche: "pacchetto" da 2,5 miliardi

Commercio
Spinta ai viaggi e sostegno agli scali

Cdp
"Panda Bond" per aziende attive in Cina

Carni e arance
Ok all'export di agrumi e bistecche

Ansaldo
Doppia intesa per fornire turbine a gas

Snam
Patto con Silk Road Fund sul biometano

Intesa
Più prodotti finanziari per i cinesi

GLI AFFARI TRIESTE Il porto di Trieste, con quello di Genova, è stato al centro di uno degli accordi firmati ieri a Villa Madama a Roma fra il governo italiano e quello cinese.
In tutto 29 intese per un valore di «2,5 miliardi - come ha detto il vicepremier Luigi Di Maio - ma con un potenziale di 20 miliardi».
Lo scalo giuliano - rappresentato alla firma dal presidente dell' Autorità portuale di Trieste e Monfalcone, Zeno D' Agostino - ha sottoscritto un' intesa con il colosso China communications constructions company (Cccc).
Il memorandum prevede il potenziamento di strutture ferroviarie in un' ampia area a ridosso del capoluogo giuliano: una vasta zona da Cervignano a Villa Opicina, compresi gli stessi porti di Trieste e Monfalcone, sarà interessata da interventi infrastrutturali micro e marco. Il mega-progetto - negli obiettivi - permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto triestino sia in Europa centrale, sia rispetto ai mercati marittimi cinesi. L' accordo, inoltre, consentirà all' autorità portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto del colosso cinese Cccc per la costruzione e gestione di un grande terminal intermodale a Kosice, in Slovacchia. L' intesa permetterà inoltre ai firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio.
AUTORITÀ PORTUALE Attraverso l' accordo - inserito nel quadro più ampio della nuova alleanza italo-cinese - lo scalo triestino mira a essere una sorta di porta di accesso e di uscita in Europa (sia quella dell' ovest che quella dell' est) di future tratte commerciali con il Celeste Impero. «Il memorandum - sottolinea il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino - avviene nel principio dell' estrema reciprocità. Con questo accordo puntiamo a organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre piccole e medie imprese che non hanno le dimensioni per affrontare questo tipo di investimenti. L' Autorità di sistema è a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso quel grande mercato in espansione».
LA POLITICA I giorni che hanno preceduto la firma di ieri a Roma avevano però fatto registrare anche diverse preoccupazioni sia di parte della politica che dal mondo delle imprese. In particolare a chiedere garanzie era stato il leader leghista e vicepremier Matteo Salvini. In Friuli Venezia Giulia ci pensa il governatore Massimiliano Fedriga, pure lui leghista, a tranquillizzare le preoccupazioni sulla portata dell' intesa. «Gli accordi che riguardano il porto di Trieste ricompresi nella Via della Seta - ha affermato il presidente della Regione - li conosciamo bene. Posso dire che non riguardano concessioni a società cinesi, ma un investimento ferroviario finanziato per larga parte da Rfi, quindi con maggioranza assolutamente pubblica. Si tratta di un accordo, non di un contratto. L' interesse è quello di favorire il passaggio di traffici da e per la Cina che altrimenti passerebbero da altre parti». In tutto, il primo investimento si aggira su 40 milioni di euro.
GLI IMPRENDITORI Forti riserve prima della sigla degli accordi erano state espresse anche dagli imprenditori del Friuli Venezia Giulia. Timori e preoccupazioni che sono solo in parte rientrate. «Il protocollo firmato ieri - sottolinea il presidente di Unindustria Pordenone, Michelangelo Agrusti - non ha implicazioni vincolanti per il nostro governo. Fortunatamente nei giorni precedenti le firme c' è stato l' intervento del presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Alcuni aspetti sarebbero stati rivisti e corretti anche tenendo conto delle obiezioni del mondo industriale italiano. E alcuni sensibili modifiche riguarderebbero anche i porti. Vedremo nel dettaglio l' intesa».
I timori degli industriali nordestini riguardano in particolare la possibilità che la Cina possa utilizzare la leva delle

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

agevolazioni fiscali del porto franco triestino per fare una concorrenza diretta sul territorio. «Non vorremmo che si insediassero a Trieste - insiste Agrusti - impianti di produzione e assemblaggio di prodotti che invaderebbero i nostri mercati mettendo in crisi la nostra produzione manifatturiera. Con un enorme paradosso che non rispetta la reciprocità: per noi sono impossibili gli aiuti di Stato, mentre l' economia cinese si basa proprio sugli aiuti di Stato».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Alto Adige

Trieste

Trieste e Genova guardano all' Oriente

Focus sui porti. Si parte dalle infrastrutture ma non sono previsti scambi azionari

ATTUALITÀ

PRIMO PIANO · CERIMONIA A VILLA MADAMA

Italia e Cina insieme sulla Via della seta Ok al Memorandum

Trieste e Genova guardano all'Oriente

TRIESTE. Genova e Trieste sanciscono il loro ingresso nella Via della Seta marittima, la Belt & Road Initiative. Teoricamente le due città sono terminali di quell' epico programma, per merci salpate dalla Cina e dirette nel Mediterraneo attraverso lo stretto di Suez. Risalendo Adriatico e Tirreno, i cargo evitano almeno altri quattro giorni di navigazione per doppiare Gibilterra e arrivare agli scali del nord Europa, facendo risparmiare cifre considerevoli agli armatori. A Trieste e a Genova container e rimorchi vengono caricati sui treni e in breve raggiungono qualsiasi meta in Europa centro-orientale.

Per il momento, gli accordi prevedono infrastrutture e logistica, ma le intese sono generiche. A stringere la cooperazione con i due porti è il colosso China communication construction company, braccio operativo del governo per le infrastrutture. Ieri è stato con il leader del gruppo, Song Hailang, che le due autorità hanno siglato intese.

Nello specifico, l' accordo per Genova prevede interventi per lo sviluppo dello scalo, in qualche modo anche legati al crollo del ponte Morandi: il più importante è il faraonico progetto da un miliardo per la nuova diga (una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della Eu-China connectivity platform, per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa e Asia e aumentare la competitività del sistema portuale del nord Italia).

Altri investimenti pubblici sono destinati ad altri interventi in ambito portuale, come a Sestri Ponente, dove lo stabilimento Fincantieri andrà esteso. Tutte iniziative che potrebbero raddoppiare i volumi e le entrate (da 11 a 20 milioni di euro).

Con Zeno D' Agostino, che è il presidente di Autorità di Trieste, è stato definito un accordo sulle infrastrutture ferroviarie collocate nell' ambito portuale.

della città friulana. In particolare riguarda le nuove stazioni di Servola e Aquilinia che rientrano nel progetto «Trihub», piano di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area compresa fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e il capoluogo di regione, in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria in Italia.

Messaggero Veneto

Trieste

la firma con il colosso cccc

D' Agostino: così si rafforza la spinta al Made in Italy

ATTUALITÀ

La visita di Stato - Gli effetti in Fvg

Parla la vicepresidente finanza del Gruppo di Ruttrio a conclusione della visita del presidente cinese in Italia

Mareschi Danieli: «La Via della seta? Opportunità, certo, ma servono regole»

ELENA DEL GIUDICE

D'Agostino: così si rafforza la spinta al Made in Italy

ASPARAGUS 2019

roma. «Con questo accordo puntiamo a organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre Pmi, che non hanno le dimensioni per affrontare questo tipo di investimenti. L' Autorità di sistema è a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione». Così il presidente dell' Autorità portuale Trieste, Zeno D' Agostino, ha commentato la firma ieri a Roma dell' accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communications Construction Company - Cccc - che favorirà l' infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi.
Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, D' Agostino e il leader del gruppo cinese Cccc, Song Hailang, hanno formalizzato l' intesa chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana Rfi. L' accordo con Cccc, che permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all' Autorità di sistema portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di Cccc per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosice (Slovacchia). Il patto siglato permetterà inoltre a entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio.
Plaudono all' accordo gli esponenti grillini. «Per Trieste è un passaggio importante», esordisce il capogruppo M5s al Senato, Stefano Patuanelli, triestino doc. «In un quadro di regole certe, nel rispetto delle norme italiane ed europee, si prefigurano importanti prospettive di sviluppo per il Porto e per l' intera città. È stata una settimana faticosa - ha scritto Patuanelli su Facebook -, con momenti anche tesi e difficili, nei quali non era scontato si riuscisse a completare un lavoro iniziato da tempo. Voglio ringraziare ancora una volta D' Agostino, per il suo importante lavoro, e il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, per non aver arretrato di un millimetro. E mi piace pensare - ha concluso Patuanelli - di aver dato pure io un piccolo contributo a questo importante risultato.
Finalmente Trieste può ripartire davvero».
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Ansa

Trieste

Via della Seta: stamani Porto di Trieste firma intesa

(ANSA) - TRIESTE, 23 MAR - Stamani a Villa Madama il Presidente Autorità Portuale, Zeno D' Agostino, siglerà una intesa con CCCC, China Communications Construction Company. Il Memorandum of Understanding (MoU) prevede il potenziamento di infrastrutture ferroviarie di un' area da Cervignano a Villa Opicina, compresi i porti di Monfalcone e Trieste e una lista di micro e macrointerventi, Trihub, presentata un anno fa all' UE dall' Italia, inserita nella piattaforma EU-China Connectivity platform. Il Trihub è articolato appunto in tre elementi: possibilità di project financing nell' ambito della lista, con un passaggio attraverso Bruxelles; partnership del Porto di Trieste (sempre con CCCC) in una costruenda infrastruttura a Kosice (Slovacchia) nell' ambito di un quadro più ampio collaborazione in Europa; estensione della partnership anche a progetti in Cina, come, è possibile, piattaforme logistiche. Un Mou che, ha anticipato D' Agostino nei giorni scorsi, avviene "in estrema reciprocità". (ANSA).

Ansa

Trieste

Via Seta: D' Agostino (Porto Trieste), spinta a Made in Italy

(ANSA) - TRIESTE, 23 MAR - "Con questo accordo puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni per affrontare questo tipo di investimenti. L' Autorità di Sistema è a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione". Così il presidente 'Autorità Portuale Trieste, Zeno D' Agostino, sull' intesa firmata oggi a Roma con il colosso 'China Communications Construction Company' (CCCC). (ANSA).

Il Nautilus

Trieste

PORTO DI TRIESTE E CHINA COMMUNICATION CONSTRUCTION COMPANY FIRMANO ACCORDO DI COOPERAZIONE

IL NAUTILUS

PEYRANI BRINDISI

PORTO DI TRIESTE E CHINA COMMUNICATION CONSTRUCTION COMPANY FIRMANO ACCORDO DI COOPERAZIONE

Il presidente D'Agostino: "Facilitare logistica e commercio del Made in Italy in Cina è il nostro obiettivo"

IL NAUTILUS ANNO 13 N°4

patagonia

AVVISATORE MARITTIMO DEL LEVANTE

ANCE BRINDISI

Il presidente D'Agostino: Facilitare logistica e commercio del Made in Italy in Cina è il nostro obiettivo Trieste Firmato oggi a Roma l'accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communication Construction Company CCCC che favorirà l'infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi. Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto Trihub, il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI. L'accordo con CCCC, che permetterà l'accrescimento dell'influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all'Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. Con questo accordo ha dichiarato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L'Autorità di Sistema si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione. Il presidente D'Agostino e Mr. Song Hailang hanno suggellato oggi un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l'ingresso del porto di Trieste nella cornice dell'iniziativa Belt and Road Initiative. L'impresa CCCC, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell'accordo conclude la due giorni collegata alla visita del presidente cinese, nell'ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l'Autorità di Sistema Portuale ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informatore Navale

Trieste

FIRMATO ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA IL PORTO DI TRIESTE E CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION COMPANY.

Trieste, 23 marzo 2019 - Firmato oggi a Roma l' accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communications Construction Company - CCCC che favorirà l' infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi. Il presidente D' Agostino: "Facilitare logistica e commercio del Made in Italy in Cina è il nostro obiettivo" Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI. L' accordo con CCCC, che permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all' Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. "Con questo accordo - ha dichiarato il presidente dell' Authority Zeno D' Agostino - puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L' Autorità di Sistema si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione." Il presidente D' Agostino e Mr. Song Hailang hanno suggellato oggi un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l' ingresso del porto di Trieste nella cornice dell' iniziativa Belt and Road Initiative. L' impresa CCCC, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell' accordo conclude la due giorni collegata alla visita del presidente cinese, nell' ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l' Autorità di Sistema Portuale ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.

Pressmare

Trieste

Porto di Trieste e China Communication Construction firmano accordo di cooperazione

Trieste, 23 marzo 2019 Firmato oggi a Roma l'accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communication Construction Company - CCCC che favorirà l'infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi. Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto Trihub, il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI. L'accordo con CCCC, che permetterà l'accrescimento dell'influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all'Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. Con questo accordo ha dichiarato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L'Autorità di Sistema si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione. Il presidente D'Agostino e Mr. Song Hailang hanno suggellato oggi un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l'ingresso del porto di Trieste nella cornice dell'iniziativa Belt and Road Initiative. L'impresa CCCC, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell'accordo conclude la due giorni collegata alla visita del presidente cinese, nell'ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l'Autorità di Sistema Portuale ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

TeleBorsa

Trieste

EconomiaTrasporti

Accordo Porto Trieste-China Communication Construction Company

Il Presidente Zeno \D' Agostino: "Facilitare logistica e commercio del Made in Italy in Cina è il nostro obiettivo"

(Teleborsa) - Accordo di cooperazione tra "Porto di Trieste" e Gruppo cinese "China Communication Construction Company (CCCC)" . L' accordo firmato a Roma oggi sabato 23 marzo 2019 favorirà la realizzazione di infrastrutture in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane (PMI) presso i mercati cinesi . Presenti i capi di stato di Italia e Cina, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno così formalizzato un' intesa chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale . Accordo che riguarda in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub" , il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore Rete Ferroviaria Italiana (RFI) . L' accordo con CCCC, che permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, permetterà all' Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande Terminal intermodale di Kosice (Slovacchia) . Il patto siglato oggi consentirà inoltre di valutare congiuntamente collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. "Con questo accordo - ha dichiarato il Presidente dell' Authority Zeno D' Agostino - puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti . L' Autorità di Sistema si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione." Il Presidente D' Agostino e Mr. Song Hailang hanno così suggellato un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l' ingresso del Porto di Trieste nella cornice dell' iniziativa Belt and Road Initiative . CCCC, di proprietà dello Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle Borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA , in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell' accordo conclude la due giorni collegata alla visita del Presidente cinese, nell' ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l' Autorità di Sistema Portuale ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Trieste

Trieste, firmato a Roma l' accordo con CCCC

GIORGIO CAROZZI

Roma - È stato firmato a Roma l' accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communication Construction Company - CCCC che - si legge in una nota - «favorirà l' infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi». Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno formalizzato «un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana Rfi»l. «L' accordo con CCCC, che permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all' Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio». «Con questo accordo - ha dichiarato il presidente dell' Authority Zeno D' Agostino - puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre Pmi, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L' Autorità di Sistema si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Trieste Prima

Trieste

La storia passa per Trieste, firmato l' accordo tra la Cina e il porto

L' accordo favorirà l' infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi

Firmato oggi a Roma l' accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communication Construction Company - CCCC che favorirà l' infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi. Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI. L' accordo con CCCC, che permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all' Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. "Con questo accordo - ha dichiarato il presidente dell' Authority Zeno D' Agostino - puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L' Autorità di Sistema si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione." Il presidente D' Agostino e Mr. Song Hailang hanno suggellato oggi un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l' ingresso del porto di Trieste nella cornice dell' iniziativa Belt and Road Initiative. L' impresa CCCC, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell' accordo conclude la due giorni collegata alla visita del presidente cinese, nell' ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l' Autorità di Sistema Portuale ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Piccolo

Trieste

oggi

Sviluppo, crisi sovranità, guerra Tre secoli di porto alla Marittima

Alle 11 lezione di Giulio Mellinato nell' ambito del ciclo dedicato al rapporto Trieste-mare

LE ORE DELLA CITTÀ

OGGI

Sviluppo, crisi sovranità, guerra Tre secoli di porto alla Marittima

"Clanfin de primavera" a Barcola e poi ci si rigenera con lo strudel

"Le frontiere della portualità triestina in 300 anni di storia" è il titolo della lezione a ingresso libero di Giulio Mellinato (laureato in Storia contemporanea all' Università di Trieste, ricercatore di Storia economica all' Università di Milano Bicocca), presentato da Pietro Spirito oggi, alle 11 alla Stazione Marittima, per il breve ciclo "Porto Franco. Storia, memoria fascinazione, identità" organizzato dall' Autorità portuale con Laterza Agorà, il sostegno delle Generali e la media partnership de "Il Piccolo".

Nei suoi primi decenni di vita, il porto franco ebbe più fortuna nell' attirare risorse piuttosto che nel proiettare verso l' esterno le proprie attività. Gli interventi dei diversi Asburgo ingrandirono l' impianto urbano, attrezzarono il porto e tutelarono in vario modo chi intendeva stabilirsi nella nuova città, soprattutto se vi portava i propri capitali e le proprie relazioni commerciali. Dopo Napoleone, i ristretti circoli che all' epoca governavano l' economia triestina si resero conto che il passaggio a uno stadio di sviluppo superiore dei loro affari era indispensabile ma rischioso se non si fossero adottati accorgimenti utili a ridurre le incertezze di mercati più combattuti che nel passato. Per questo, nei decenni successivi, il sistema economico triestino si è dotato di servizi spesso d' avanguardia che in alcuni casi si sono trasformati tanto da rendere quasi irriconoscibile la loro origine marittima, e almeno in un caso talmente globali da lasciare quasi in ombra la loro origine cittadina. Il caso delle Assicurazioni Generali è esemplare. Il sistema triestino fu talmente efficace nel costruirsi questa rete di servizi e attività di supporto da diventare uno dei porti più dinamici in Europa negli ultimi decenni dell' Ottocento.

Nuovamente, a questo punto scattò l' ambivalenza tra economia e politica, e nel 1891 lo Stato asburgico riassunse la sovranità doganale sulla città (lasciando "franchi" soltanto alcuni punti) e tra il 1906 e il 1907 centralizzò il controllo su tutta una serie di attività marittime e commerciali. Prima ancora della congiuntura economica sfavorevole degli anni Venti e Trenta, fu l' organizzazione italiana a rivelarsi poco adatta a utilizzare le potenzialità triestine. Dalla vana attesa del ritorno della prosperità prebellica, si passò presto alla progressiva statalizzazione dell' intera economia marittima, che entrò nel lungo tunnel bellico (fino al 1954) priva di progetti per il lungo periodo.

Dopo il ritorno all' Italia riemersero i problemi di sempre, complicati stavolta dalla Guerra fredda, e da una serie di incertezze e contraddizioni del governo centrale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Gazzetta Marittima

Trieste

300 anni e sempre più attuale

LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI PARTENZE NAVI ABBONAMENTI I QUADERNI SFOGLIABILE

300 anni e sempre più attuale

TRIESTE - Nei giorni in cui si festeggiano i 300 anni dell'istituzione da parte dell'Imperatore Carlo VI del Porto Franco di Trieste gli accordi siglati sul ferroviario rivestono una particolare valenza, sia dal punto di vista operativo, sia in ottica strategica.

Sotto il profilo operativo, infatti, il traffico ferroviario destinato ai mercati austriaci, ungheresi, cechi e slovacchi negli ultimi anni si è intensificato notevolmente, come testimoniano i dati relativi al servizio su Budapest. Nato nel 2015 con una coppia di treni a settimana in transito dallo scalo giuliano alla capitale ungherese, nel 2019 il servizio ha raggiunto una programmazione di 20 coppie di treni settimanali. La necessità di sempre maggiori e più efficienti collegamenti intermodali sui mercati di riferimento del Centro-est Europa ha inoltre portato a una intensificazione delle attività con Rail Cargo Austria, il più importante operatore ferroviario del porto, che ha movimentato nel 2018 quasi 3000 treni da e per le varie destinazioni. A ciò si aggiungono l'evoluzione degli scenari geopolitici, l'attuazione del Piano Regolatore del Porto e la crescita della domanda di mercato: ingredienti che giustificano la volontà del Porto di Trieste da un lato e delle società ferroviarie dall'altro di implementare i servizi già esistenti e di ipotizzare per il futuro la creazione di nuove connessioni, data l'ampia capacità ferroviaria, il revamping della Stazione di Campo Marzio e la prossima riapertura di Aquilinia. Inoltre, la firma dei due memorandum of understanding contribuirà ad accrescere le attività e il ruolo operativo di Adriafer, società controllata Autorità di Sistema che svolge servizio di manovra ferroviaria all'interno dell'ambito portuale. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Registrati gratuita.

Invia l'articolo in formato PDF

Tag: Memorandum of Understanding porto Trieste accordi siglati sul ferroviario Rail Cargo Austria

Corsica e Sardegna più vicine

Maganetti: biometano liquido

ARTICOLI CORRELATI ALTRO DALL'AUTORE

TRIESTE Nei giorni in cui si festeggiano i 300 anni dell'istituzione da parte dell'Imperatore Carlo VI del Porto Franco di Trieste gli accordi siglati sul ferroviario rivestono una particolare valenza, sia dal punto di vista operativo, sia in ottica strategica. Sotto il profilo operativo, infatti, il traffico ferroviario destinato ai mercati austriaci, ungheresi, cechi e slovacchi negli ultimi anni si è intensificato notevolmente, come testimoniano i dati relativi al servizio su Budapest. Nato nel 2015 con una coppia di treni a settimana in transito dallo scalo giuliano alla capitale ungherese, nel 2019 il servizio ha raggiunto una programmazione di 20 coppie di treni settimanali. La necessità di sempre maggiori e più efficienti collegamenti intermodali sui mercati di riferimento del Centro-est Europa ha inoltre portato a una intensificazione delle attività con Rail Cargo Austria, il più importante operatore ferroviario del porto, che ha movimentato nel 2018 quasi 3000 treni da e per le varie destinazioni. A ciò si aggiungono l'evoluzione degli scenari geopolitici, l'attuazione del Piano Regolatore del Porto e la crescita della domanda di mercato: ingredienti che giustificano la volontà del Porto di Trieste da un lato e delle società ferroviarie dall'altro di implementare i servizi già esistenti e di ipotizzare per il futuro la creazione di nuove connessioni, data l'ampia capacità ferroviaria, il revamping della Stazione di Campo Marzio e la prossima riapertura di Aquilinia. Inoltre, la firma dei due memorandum of understanding contribuirà ad accrescere le attività e il ruolo operativo di Adriafer, società controllata Autorità di Sistema che svolge servizio di manovra ferroviaria all'interno dell'ambito portuale. Sotto il profilo strategico i memorandum favoriranno nuove azioni a supporto dell'attività marittima nei vari inland terminal di riferimento come il Trieste Fernetti, l'Interporto di Cervignano del Friuli, quello austriaco di Fürnitz e gli ungheresi Budapest Mahart e Bilk consentendo l'ingresso nelle compagini azionarie delle rispettive realtà e così favorendo investimenti nelle attività di interesse. È già stato avviato, inoltre, lo studio di soluzioni di corridoio doganale, anche ferroviario, che permetteranno di abbattere notevolmente il tempo di attesa della merce all'interno delle aree portuali. A conclusione della firma dei memorandum, per celebrare il trecentesimo anniversario dell'istituzione del Porto Franco di Trieste, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino e il presidente dell'Associazione Italia-Austria FVG Aldo Scagnol, hanno apposto nell'ingresso storico della Torre Lloyd una targa commemorativa, donata dall'Associazione Italia-Austria.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere delle Alpi

Venezia

Il presidente dell' Autorità portuale nega di essere stato marginalizzato «La nuova Via della Seta passa da tempo attraverso la laguna veneta»

Musolino: «Venezia in prima fila noi con Pechino dialoghiamo già»

ATTUALITÀ

La visita di Stato

Intese fino a 20 miliardi con la Cina Salvini attacca, ma Di Maio lo snobba

Firmato il memorandum in 29 punti. Il leghista: «Pechino non è un mercato libero». Il grillino: «Lui parla, io faccio»

Musolino: «Venezia in prima fila noi con Pechino dialoghiamo già»

L' INTERVISTALa visita del presidente cinese in Italia e la firma dei memorandum italo-cinese per lo sviluppo della cosiddetta "Via della Seta" è un fatto positivo, ma si tratta di impegni tutti da sviluppare, mentre a Venezia le navi mercantili cinesi già arrivano e in prospettiva potrebbero arrivare anche investimenti cinesi nelle infrastrutturali strategiche. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, ci tiene a chiarire che il porto lagunare non è stato affatto marginalizzato, anzi.

Ma al vertice italo-cinese non c' erano solo i porti di Trieste e Genova?
«Certo che no. Contrariamente a quello che molti giornali e televisioni hanno scritto e detto, anche il sottoscritto e quindi il porto di Venezia ha partecipato in mattinata alla delegazione ufficiale italiana».

Quindi, Venezia non ha fatto una figura da Cenerentola al tanto discusso vertice italo-cinese?
«Tutt' altro. C' eravamo anche noi e abbiamo fatto la nostra parte, in una logica di sistema portuale nazionale. Abbiamo lavorato insieme ai rappresentanti dei governi italiano e cinese e delle realtà commerciali di quel Paese che noi a Venezia conosciamo bene perché abbiamo contatti da tempo».

Ma quali sono i traffici commerciali da e verso la Cina già in essere nel porto veneziano?
«La nuova Via della Seta arriva già a Venezia da tempo, più che a Trieste. Abbiamo un servizio navale settimanale dai porti del Far East, gestito da Cma-Cgm nell' ambito di Alliance, per presentare il servizio diretto di trasporto container nell' ambito del consorzio mercantile Ocean Aliance, di cui fanno parte anche altre compagnie internazionali di trasporto container Cosco Shipping (Cina), Evergreen (Taiwan) e Oocl (Hong Kong). Inoltre, dal novembre scorso abbiamo anche un servizio "feeder" settimanale che dal porto del Pireo, gestito da Cosco, fa arrivare ai nostri terminal i container sbarcati dai grandi mercantili nel porto greco e trasferite da navi più piccole fino a Venezia. Stiamo parlando di 60 mila Teu/anno, ma potrebbero diventare molti di più e presto».
–G.F.
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«La Via della Seta arriva a Venezia da molto tempo Più che a Trieste»

Musolino, presidente del Porto: c' eravamo anche noi al vertice, la firma è stata solo una dichiarazione d' intenti

Gianni Favarato

PRIMO PIANO

La visita di Stato

«La Via della Seta arriva a Venezia da molto tempo Più che a Trieste»

Musolino, presidente del Porto ci eravamo anche noi al vertice, la firma è stata solo una dichiarazione d'intenti

26,4

5,4

632.000

32%

21%

1,7

Con il Paese del Sol Levante mezzo miliardo di interscambi

venezia La visita del presidente cinese in Italia e la firma dei memorandum italo-cinese per lo sviluppo della cosiddetta "Via della Seta" è considerato un fatto positivo, ma si tratta di impegni tutti da sviluppare, mentre a Venezia le navi mercantili cinesi già arrivano e in prospettiva potrebbero arrivare anche investimenti cinesi nelle infrastrutturali strategiche.
Il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, ci tiene a chiarire che il porto lagunare non è stato marginalizzato, anzi.

Ma al vertice italo-cinese non c' erano solo i porti di Trieste e Genova?
«Certo che no. Contrariamente a quello che molti giornali e televisioni hanno scritto e detto, anche il sottoscritto e quindi il porto di Venezia ha partecipato in mattinata alla delegazione ufficiale italiana che ha incontrato quella cinese a Palazzo Barberini, sia nel pomeriggio negli incontri bilaterali per sviluppare accordi sulle future attività commerciali».

Quindi, Venezia non ha fatto una figura da Cenerentola al tanto discusso vertice italo-cinese?
«Tutt' altro. C' eravamo anche noi e abbiamo fatto la nostra parte, in una logica di sistema portuale nazionale.
Abbiamo lavorato insieme ai rappresentanti dei governi italiano e cinese e delle realtà commerciali di quel Paese che noi a Venezia conosciamo bene perché abbiamo contatti da tempo e, soprattutto, abbiamo rapporti commerciali già in essere che potrebbero sempre crescere, con l' obiettivo di incrementare le esportazioni delle merci prodotte nel nostro Nordest e nell' Italia intera, in Cina e nel resto dell' Asia».

Ma quali sono i traffici commerciali da e verso la Cina già in essere nel porto veneziano?
«La nuova Via della Seta arriva già a Venezia da tempo, più che a Trieste. Abbiamo un servizio navale settimanale dai porti del Far East, gestito da Cma-Cgm nell' ambito di Alliance, per presentare il servizio diretto di trasporto container nell' ambito del consorzio mercantile Ocean Aliance, di cui fanno parte anche altre compagnie internazionali di trasporto container Cosco Shipping (Cina), Evergreen (Taiwan) e Oocl (Hong Kong). Inoltre, dal novembre scorso abbiamo anche un servizio "feeder" settimanale che dal porto del Pireo, gestito da Cosco, fa arrivare ai nostri terminal i container sbarcati dai grandi mercantili nel porto greco e trasferite da navi più piccole fino a Venezia. Stiamo parlando di 60 mila teu/anno, ma potrebbero diventare molti di più e presto. E non basta, stiamo lavorando con varie realtà imprenditoriali su alcune direttrici di traffico mercantile, stiamo rafforzando i collegamenti ferroviari con le nostre banchine e i nostri terminal commerciali.
Tutto ciò, naturalmente, con un intento prioritario che è quello di incrementare le esportazioni di nostre merci in Cina, nel quadro più complesso degli scambi commerciali europei con la Cina».

Però i presidenti delle Autorità portuali di sistema di Genova e di Trieste hanno sottoscritto, durante il vertice, due specifici accordi con i player cinesi?
«I due accordi, come tutto il memorandum sottoscritto, sono positivi e promettenti, ma basta leggerli per rendersi conto che, oggettivamente, si tratta solo di dichiarazione di intenti su impegni comuni, ma all' atto pratico non sono previsti interventi concreti, supportati da progetti e investimenti».
Si parla anche di possibili investimenti cinesi a Venezia per l' ipotizzato nuovo terminal "Alti fondali" per realizzare il

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

mini off shore davanti alla bocca di porto di Malamocco e, inoltre, di possibili investimenti cinesi nel nuovo termina
l container nell' area Montesyndial, comprata dal porto veneziano. Vero? «Noi stiamo lavorando per fare arrivare nel porto di Venezia e Chioggia investitori seri, e non solo cinesi, con l' obiettivo di sviluppare sia l' area Montesyndial sia la banchina Alti Fondali. Contiamo di concretizzare al più presto degli accordi co
ncreti, capaci di portare a un effettivo aumento dei traffici marittimi. Il nostro intento resta quello di portare Venezia, il suo porto lagunare e tutto il retroterra produttivo del nostro Nordest, a
l centro delle nuove rotte mercantili mondiali che si stanno definendo». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Trieste firma un accordo e diventa porta d'Europa

Siglata l'intesa tra l'Autorità portuale giuliana e il capo della società Cccc Investimenti sul «rinforzo della rete infrastrutturale ferroviaria» verso nord

PRIMO PIANO

La visita di Stato

Trieste firma un accordo e diventa porta d'Europa

Siglata l'intesa tra l'Autorità portuale giuliana e il capo della società "Cccc" investimenti sul «rinforzo della rete infrastrutturale ferroviaria» verso nord

Casellati a Mestre dopo il vertice «Italia e Cina potenze culturali»

ROMA. L' Italia entra nella Via della seta e il porto di Trieste sarà una delle sue avanguardie più importanti. Da ieri lo scalo giuliano è inserito a pieno titolo fra le realtà che hanno siglato accordi con la Cina nella cornice romana di Villa Madama, dove è avvenuta la stipula formale del memorandum d' intesa fra l' Autorità portuale del Mare adriatico orientale e China Communications Construction Company, emanazione del governo cinese e fra i principali bracci operativi della Belt and Road Initiative.

A Villa Madama è già primavera. All' ingresso si accalcano a decine giornalisti, fotografi e cineoperatori. Tutti in attesa della stretta di mano fra il primo ministro Giuseppe Conte e il presidente Xi Jinping. Il leader cinese si lascia attendere e, mentre il premier chiacchiera con i carabinieri in alta uniforme, dal vialetto alberato fa capolino Zeno D' Agostino. Il presidente del Porto sorride: segno che il memorandum su Trieste verrà firmato, dopo essere passato indenne alla sforbiciata che ha portato le intese da una cinquantina a 29.

Il testo finale va incontro ad alcune limature finali. Tre le cancellature significative: eliminato dall' intestazione il termine "strategico" e cancellati sia il riferimento a possibili cooperazioni sulle infrastrutture digitali sia l' obbligo di riservatezza sui contenuti del patto. La portata concreta del memorandum rimane però immutata, tanto rispetto all' impegno cinese sullo sviluppo ferroviario in Friuli Venezia Giulia quanto sulla possibilità per l' Autorità di mettere radici nell' interporto slovacco di Kosice e immaginare una propria presenza in Cina.

Il patto sancito dal presidente Zeno d' Agostino e dal numero uno di Cccc Song Hailang ha sorpreso molti osservatori: invece di riguardare moli e banchine fa infatti riferimento allo sviluppo retroportuale dello scalo. Prima di valutare investimenti sul fronte mare, la Cina vuole avere certezza che le merci abbiano la strada spianata verso l' Europa centrale ed è sotto questo profilo che diventa centrale il progetto Trihub, primo dei tre punti del memorandum.

Si tratta di un piano di sviluppo che Autorità portuale e Rete ferroviaria italiana hanno presentato nell' ambito dell' Eu-China Connectivity Platform, dunque nell' ambito di un' iniziativa comunitaria di cooperazione nel campo delle infrastrutture.

L' accordo lo definisce "piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area compresa fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana (Rfi)". Un' iniziativa volta a distogliere l' attenzione cinese dal raddoppio della ferrovia Capodistria-Divaccia e a convincere il Dragone che collegamenti e profondità dei fondali rendono Trieste il miglior terminale adriatico della Via della Seta.

I 200 milioni necessari a realizzare l' intervento sono in buona parte disponibili, ma il memorandum lascia intendere la possibilità di mettere in cascina ulteriori risorse grazie a un project financing che vedrà protagonista Cccc, intenzionata a "velocizzare" le opere. Manca infatti ancora una copertura economica per la realizzazione delle nuove stazioni di Aquilinia e Servola, la prima destinata a servire la zona franca di Bagnoli e la seconda a diventare un evoluto polo in grado di dar vita ai convogli da 750 metri necessari per far decollare il traffico della Piattaforma logistica.

I contorni dell' accordo restano ancora vaghi. Il testo non elenca passi concreti, ma si limita a dare ai contraenti tre mesi di tempo per stabilire le forme di collaborazione sul campo. Una prescrizione che riguarda anche gli altri due punti del patto. Da una parte, le forme di cooperazione che vengono prospettate in Slovacchia, dove la Cina sta realizzando un immenso interporto a Kosice. Dall' altra, l' esplorazione di possibili collaborazioni "anche di natura strutturale, su progetti (ad esempio relativamente a sviluppi immobiliari logistici/industriali) e su altre attività localizzate in Cina".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

--Diego D' Amelio BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Gazzettino

Venezia

Spazi acquei in laguna concessioni più lunghe ma occhio alle scadenze

`Prolungamento di 15 anni per i permessi turistico -ricreativi Il termine ultimo è il 31: chi ritarda paga il 300 per cento in più

RAFFAELLA VITTADELLO

Venezia

Spazi acquei in laguna concessioni più lunghe ma occhio alle scadenze

Kayak e waterbike, allo studio un nuovo divieto del Comune

Municipalità, il Consiglio boccia la tassa di sbarco: «Servirebbe il numero chiuso»

Restaurato il coro ligneo nella basilica "gemella"

NUOVE REGOLE VENEZIA Concessioni demaniali, domenica 31 marzo scade il termine di pagamento per l' occupazione degli spazi acquei rilasciati dal Provveditorato alle opere pubbliche per l' anno 2019, perciò non rientrano in questa categoria i concessionari che occupano aree del Comune o portuali.

IL PROLUNGAMENTO La vera novità di quest' anno è il prolungamento di 15 anni per concessioni demaniali a fini turistico ricreativi, in cui rientrano le darsene, come il Diporto Velico, la Compagnia della Vela, Vento di Venezia e così via.

L' idea che sta alla base del ragionamento del legislatore, che ha ricompreso anche le spiagge, è stata quella di garantire la tutela e la custodia delle coste in concessione. Infatti i sodalizi si impegnano alla manutenzione e al decoro delle aree in cui svolgono le loro attività, che altrimenti dovrebbero avvenire a spese pubbliche.

In cambio, soprattutto per i posti barca, ottengono un trattamento economico di favore e la possibilità di ripartire le quote in tante unità quanti sono i soci, che ne traggono un vantaggio. Anche se mancano ancora i decreti attuativi del Governo e non è impossibile che tutta la manovra venga osteggiata dall' Unione europea, nel caso fosse ravvisata una violazione della direttiva Bolkestein.

LE MODALITA' DI PAGAMENTO Le modalità di pagamento per le concessioni demaniali sono come al solito il versamento (gratuito) in posta del modello f23 o f24 a seconda che si tratti di concessioni rilasciate prima o dopo il 2009, e che andranno a uniformarsi alla scadenza, prima o poi, con un unico tipo di bollettino.

L' importo, rispetto all' anno precedente, sarà da maggiorare del 3 per cento poichè si prende come riferimento l' indice delle variazioni di salario delle famiglie degli operai e impiegati che ha totalizzato questa cifra in aumento nel mese di novembre, dopo anni di immobilismo o addirittura, in un anno, di diminuzione. E si dovrà inoltrare la ricevuta agli uffici di Palazzo X Savi.

I COSTI STANDARD Ma si tratta di un incremento abbastanza modesto: il posto barca standard, introdotto grazie a una modifica della Legge di stabilità nel 2013 che tiene conto della particolarità della laguna di Venezia, prevede una misura di 20 metri quadrati, di solito sei metri di lunghezza per due di larghezza, che accontenta le tipologie più diffuse di imbarcazioni in centro storico e nella gronda lagunare. E viene a costare poco più di 180 euro l' anno. Anche se poi si può pagare la maggiorazione per scaglioni per arrivare alle dimensioni richieste.

I NUMERI Sostanzialmente invariati i numeri delle concessioni, rispetto agli anni precedenti: l' introito per il Provveditorato è intorno ai 4 milioni, di cui nelle casse veneziane non rimangono neanche le briciole.

In calo, secondo il Provveditorato, le occupazioni abusive: ha funzionato da deterrente il canone maggiorato al 300 per cento in caso di ritardo nel pagamento e la certezza che non si potrà avere una nuova concessione in caso di pendenze pregresse.

In ogni caso in questi anni sono state accontentate quasi tutte le richieste, e il territorio sta arrivando alla saturazione delle disponibilità. I tecnici continuano a supportare i concessionari nelle pratiche di rilascio, che dovrebbero essere prodotte online per una maggior trasparenza a livello nazionale, con un sistema, il sid, che non è ancora facilmente abbordabile per il vasto pubblico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Lo scalo di Genova firma l' accordo con Cccc, Signorini: «Opere più veloci con il loro know how» Il progetto di una società insieme con il colosso asiatico va avanti: «Strutturiamo il rapporto»

Il porto studia già le prossime mosse «Una sede dell' Authority in Cina»

La visita in Italia

Una Via della Seta da 2,5 miliardi Gli Usa in allarme

Il porto studia già le prossime mosse «Una sede dell'Authority in Cina»

Simone Gallotti /GENOVA È l' inizio di un percorso. Per questo Paolo Emilio Signorini pensa già alle prossime mosse del porto di Genova.
La firma sull' intesa è la prima parte «di una collaborazione con un colosso cinese che ci consentirà di accelerare sulle opere che servono per la ricostruzione dopo il crollo del ponte Morandi» spiega il presidente dell' Authority. E tra queste infrastrutture da realizzare per un valore complessivo da 1 miliardo, molte sono sulle banchine e servono moli. L' altra firma, oltre a quella genovese, sull' accordo di ieri, è di Cccc, colosso da 90 miliardi di dollari di fatturato: «È logico pensare che con loro non si possono solo pensare partnership su progetti singoli, viste anche le dimensioni incredibili del colosso, ma dobbiamo ragionare su un' intesa strutturale». Significa, e su questo Signorini è netto, che l' ipotesi di costituire una società mettendo insieme l' Authority e il campione di Pechino, non è tramontata. Anzi: «Confermo, è una delle modalità di collaborazione che vogliamo portare avanti. Stiamo studiando il percorso migliore per realizzarla, anche da punto di vista normativo, ma è chiaro che dobbiamo radicare la collaborazione con Cccc».
LO SBARCO IN CINA La reciprocità tra Roma e Pechino, Signorini la interpreta a misura dei porti liguri:«Vedrei bene l' apertura di una sede dell' Authority in Cina». Il numero uno dello scalo vuole costruire«un presidio peri nostri traffici nel primo mercato del porto di Genova e Savona».
Con un ufficio nella terra del Dragone, per Signorini «aumenterebbero i benefici per il nostro porto: in fondo i nostri competitor sono già presenti in Cina con uffici distaccati.
L' Authority di Barcellona ad esempio, ha una sede a Shanghai». Ma la legge lo consente?
«Questa idea va studiata nel dettaglio, ma tecnicamente ritengo si possa fare». Signorini si professa «sostenitore di una trasformazione in società per azioni delle nostre Authority», perchè progetti come quello dello sbarco in Cina potrebbero essere più semplici da affrontare.
L' IMPEGNO CINESE Il supporto dei cinesi arriverà sulla progettazione: «Hanno un know how vastissimo su progetti enormi» spiega ancora Signorini. E Genova mette sul piatto diverse opere: dalla nuova diga da 1 miliardo di euro, al ribaltamento a mare di Fincantieri. Anche l' Hennebique e la riqualificazione dell' ex silos del grano dovrebbero inserirsi nelle opere giuste per coinvolgere i cinesi. Cccc sarebbe anche interessata a lavorare su quella mole di lavori che valgono 140 milioni, per sistemare la viabilità del porto a Sampierdarena: il varco Etiopia, l' allungamento della sopraelevata portuale e la sistemazione di San Benigno. Si comincerà comunque con l' invio di consulenti cinesi che lavoreranno su alcuni dei progetti compresi nel grande contenitore del piano di ricostruzione, che comprende anche i collegamenti tra la città e l' aeroporto di Genova. Progetti singoli, ma non solo. Il radicamento passa dalla nascita della società mista tra Authority e Cccc, ma anche da investimenti che Pechino potrebbe fare con le imprese italiane che realizzeranno le opere, entrando nel capitale delle azioni e creando joint venture. «Il porto è strategico per la Cina perchè a differenza del Pireo, da noi si può davvero arrivare al cuore dei mercati europei». E Genova punta ad accogliere altre navi e altri container: «Con le opere previste raddoppieremo i volumi a Sampierdarena e aumenteremo le entrate».
-

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

MARCO BUCCI Il sindaco di Genova: «Con il Terzo Valico potremo competere con Rotterdam» Tra gli obiettivi principali c'è anche il turismo: «I visitatori cinesi sono una grande opportunità»

«Ora Genova può diventare la porta delle merci dall'Asia»

La visita in Italia

«Ora Genova può diventare la porta delle merci dall'Asia»

Dopo Roma, tappa a Palermo

«Genova diventerà la porta d' ingresso dell' Europa perle merci in arrivo dall' Asia.
È un' opportunità enorme». La sua firma è da poche ore in calce all' intesa con il colosso di costruzioni cinesi Cccc. Ma, mentre sta tornando a Genova in auto, il sindaco Marco Bucci ha già in mente una nuova sfida: «Abbiamo già avviato contatti per far arrivare in città molti più turisti dalla Cina».

Sindaco, in che cosa consiste l' intesa firmata con i cinesi?
«Ci sono due aspetti. Il primo è la Via della Seta, dove Genova è strategica. Siamo la porta d' ingresso d' Europa: con il Terzo Valico e il potenziamento del corridoio Reno -Alpi le navi si distribuiranno in maniera equilibrata tra noi e Rotterdam. L' arrivo delle merci dall' Asia, e viceversa, è molto più vantaggioso da noi. Avremo il doppio e forse anche il triplo del transito merci di oggi».

E l' accordo con Autorità portuale e il colosso di costruzioni cinese Cccc?
«È il secondo punto. Non si tratta solo di corridoi di merci ma anche di cultura: scambieremo con i cinesi competenza e tecnologia. Il porto di Genova ha bisogno di rinforzi infrastrutturali e c' è un piano di investimenti da 1 miliardo: bisogna farli in tempi rapidi».

Anche la nuova diga e il ribaltamento di Fincantieri?
«La nuova diga e il ribaltamento di Fincantieri sono due esempi. Ma anche nuovi dragaggi e interventi ferroviari».
Quali?
«Il prolungamento della linea ferroviaria in uscita dal terminal di Prà, ad esempio.
Ma anche il potenziamento dei binari al Campasso o a Sam pierdarena».
C' è anche l' aeroporto?
«Il discorso si può allargare a tutto ciò che è compreso nel programma straordinario di investimenti previsto dal "decreto Genova" e a ciò che già stiamo pensando per la città, compreso il Piano urbano di mobilità sostenibile».

In cosa consisterà l' apporto dei cinesi di Cccc?
«Abbiamo iniziato a parlare con Cccc, la più grande azienda di costruzioni cinese e la terza al mondo, per pianificare e costruire il lavoro da fare su queste opere infrastrutturali».

È escluso che saranno loro a realizzare le opere?
«Non faranno i lavori, che saranno realizzati da imprese italiane e con appalti che seguiranno le leggi italiane. Ma i cinesi sono partner ideali per aiutarci a capire di cosa c' è bisogno, per il soddisfacimento delle esigenze dei clienti».

Ma in concreto?
«È tutto da vedere come ci daranno una mano. Siamo ancora su un piano preliminare, alto. Ma ci saranno molti sviluppi: nelle prossime tre -quattro settimane ci lavoreremo con l' Autorità portuale».

Quindi serviranno singoli accordi su ogni opera?
«Affronteremo punto per Ma le risorse, quel famoso miliardo, ci sono?
«Metà di quel miliardo è già stanziato, sul resto bisogna lavorarci».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Si è parlato di una società partecipata sia da Autorità portuale che da Cccc, poi si è deciso di rimandare. Si farà?
«Potrebbe essere un secondo step. Ma va inquadrata nel nostro codice, per ora non si può fare. È un' opzione».

Non c' è il rischio che sia una svendita ai cinesi?
«Non è vero. Chi si isola muore. Ci sono opportunità di business enormi e dobbiamo recuperare trent' anni di investimenti non fatti. Che male c' è a volerlo fare con i migliori partner al mondo? Non abbiamo alcuna intenzione di svendere il nostro know-how ma di usarlo per essere competitivi».

Che impressione si è fatto degli interlocutori cinesi?
«Sarò stato in Cina una trentina di volte, conosco la loro cultura: sono diretti e vanno all' essenziale. Un po' come gli americani».

Se la sentissero Oltreoceano... Lei che ha fatto il manager in Usa, cosa pensa delle tensioni internazionali?
«Credo che per gli Usa il problema ci sia sulle piattaforme digitali più che su altro. Molti prodotti Usa sono fatti in Cina, se riduciamo il costo dei trasporti è positivo per tutti».

Ci saranno altri sviluppi?
«Ieri (venerdì, ndr) ho incontrato l' amministratore delegato di C -trip, la più grande azienda del settore turistico cinese che solo nel 2018 ha venduto 600 milioni di biglietti ferroviari. Vogliamo collaborare per avere non solo più merci dalla Cina ma anche più passeggeri. I turisti cinesi sono una grande opportunità per Genova».
-

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Diga e porto, la Via della Seta a Genova vale un miliardo

Il memorandum apre anche ad investimenti per la cabinovia che porterà ad Erzelli

MICHELA BOMPANI

la Repubblica
Genova
24 03 19
Diga e porto, la Via della Seta a Genova vale un miliardo
Il memorandum apre anche ad investimenti per la cabinovia che porterà ad Erzelli
Invemo asciutto soffrono ulivi e viti
Sepolcri, film e doposcuola in Valbisagno
Roberta Pinotti "Ora la città deve collegarsi al mondo"
Le spiagge oltre i cantieri Ripartono i bagni in corso Italia
I diktat di Bucci ai consiglieri negli sms finiti in Procura

«Genova sarà il nuovo "gate" della Cina in Europa. Siamo al centro della visibilità mondiale: Genova e la portualità italiana entrano nella Via della Seta, non stiamo parlando solo di flussi di merci, ma anche di persone, turismo, cultura»: il sindaco di Genova, Marco Bucci, è raggiante dopo la firma del memorandum d' intesa siglato ieri a Villa Madama, a Roma, tra l' Italia e la Cina e, soprattutto, dopo la firma di un " accordo di collaborazione" specifico che ha coinvolto il sindaco stesso, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini e il colosso delle infrastrutture cinese CCCC, che porterà la " China Communication Construction Company" a collaborare al programma di interventi urgenti per il ripristino e il rilancio del porto di Genova e delle relative infrastrutture d' accesso, così come previsto dalla legge Genova, dopo il disastro di ponte Morandi. Con Bucci, Signorini e i vertici di CCCC, erano presenti anche il premier Conte e il presidente cinese presidente Xi Jinping. « CCCC, già insediato a Vado, potrebbe aprire un ufficio a Genova», dice il sindaco.

continua a pagina V segue dalla prima Il sindaco Bucci illustra come si declinerà l' accordo siglato ieri a Roma. «Un miliardo di lavori che realizzeremo entro il 2022: entro tre-quattro settimane ci siederemo a un tavolo e scriveremo la road map precisa, mettendo a fuoco tutti i percorsi per realizzare questi interventi», spiega Bucci che, come commissario straordinario per la ricostruzione del Morandi agisce in deroga - c' è però il codice degli appalti da rispettare e dobbiamo trovare la strada per agire secondo quanto ci è consentito». Proprio il regime di modalità straordinaria per l' assegnazione dei lavori sicuramente ha reso particolarmente allettante, per il colosso cinese delle costruzioni (che aveva anche partecipato al "concorso di idee" per il Ponte Morandi) l' accordo con G
enova. Diga foranea (le opere propedeutiche valgono 160 milioni di euro), bacino portuale di Sampierdarena, cabinovia e nodo infrastrutturale Erzelli-aeroporto, ribaltamento a mare di Fincantieri: le opere che potranno entrare negli atti operativi che seguiranno l' accordo, tra un mese, sono questi. E presso l' Autorithy nasce di fatto una nuova struttura straordinaria, presieduta da Mario Rettighieri: «La struttura, analoga a quella del commissario straordinario, sarà dentro il porto e si occuperà di tutto il pacchetto delle opere port
uali». All' interno dell' accordo, Bucci spiega che vi sono articolati altri progetti: «Ci sono tutta una serie di progetti paralleli, come Comune, nel Pums, abbiamo chiesto 600 milioni, per realizzare tra l' altro anche la cabinovia» che porterà ad Erzelli, ma anche la nuova stazione di Erzelli ma anche unpotenziamento di viabilità tra aeroporto e
città. È stata rimandata l' opzione di costruire una società mista, tra le amministrazioni locali e CCCC, come accarezzato invece tempo fa. Per ora nel testo c' è scritto che CCCC e Autorità portuale "condivideranno le proprie competenze tecniche, professionali e manageriali a supporto della realizzazione del Programma, valutando la possibilità di sviluppare iniziative di cooperazione su porgetti specifici, sotto la supervisione del commissario straordinario e in conformità al quadro legale italiano e comunit
ario". «La Via della Seta non solo permetterà di rinforzare e potenziare le infrastrutture, scambiare più merci, ma anche conquistare un mercato enorme nel comparto turistico - dice Bucci - ho parlato con il più grande operatore cinese che muove, ogni anno, 300 milioni di biglietti aerei: un turismo di altissimo livello e di qualità, che è quello di cui ha bisogno il nostro territorio». Bucci accenna anche alla parte del memorandum in cui si sigla l' accordo sull' export di arance in Cina: «Si apre un mercato straordinario per nostre produzioni lo
cali». L' accordo permetterà di realizzare entro il 2022 tutte le opere propedeutiche alla costruzione della nuova diga foranea, che entra fra i progetti strategici della EU-China Connectivity Platform, per rafforzare le connessioni tra Europa ed Asia. Nell' accordo è previsto anche il potenziamento dell' ultimo miglio stradale e ferroviario che accede al

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

bacino portuale di Sampierdarena. Con il ribaltamento a mare, l' Authority prevede un incremento dei container da uno a due milioni di Teu annui, e quasi il raddoppio delle entrate (da 11,5 a 20 milioni di euro annui), per effetto dell' incremento delle tasse sulle
merci. © RIPRODUZIONE RISERVATA

La Gazzetta del Mezzogiorno

Genova, Voltri

SCALI PORTUALI, LOGISTICA, INFRASTRUTTURE

Pioggia di miliardi a rinforzo delle aree di Genova e Trieste

2 | PRIMO PIANO

SCAMBI COMMERCIALI

UN CORRIDOIO TRA PAESI LONTANI

IL QUADRO DEL PROGRAMMA

Italia-Cina, sulla via della Seta corrono accordi da 20 miliardi

Firmato il memorandum dal premier Conte e dal presidente Xi Jinping

Affari e diplomazia, tutte le firme

Dieci intese commerciali e diciannove patti istituzionali rafforzano i rapporti

Pioggia di miliardi a rinforzo delle aree di Genova e Trieste

Genova e Trieste sanciscono il loro ingresso nella Via della Seta marittima, la Belt &Road Initiative. Ad oggi le due città sono, teoricamente, terminale di quell' epico programma, per merci salpate dalla Cina e giunte nel Mediterraneo attraverso lo stretto di Suez. Risalendo Adriatico e Tirreno, i cargo evitano almeno altri quattro giorni di navigazione per doppiare Gibilterra e giungere agli scali del Nord Europa, facendo risparmiare cifre considerevoli agli armatori. A Trieste e a Genova container, rimorchi e quant' altro vengono caricati sui treni e in breve raggiungono qualunque destinazione in Europa centro -orientale.

Per il momento, gli accordi prevedono infrastrutture e logistica, ma le intese sono generiche: potranno trovare articolazione nei modi più confacenti alle parti. A stringere la cooperazione con i due porti è il colosso CCCC, China Communication Construction Company, braccio operativo del governo per le infrastrutture. Ieri è stato con il leader del gruppo, Song Hailang, che le due Autorità hanno siglato intese.

Nello specifico, l' accordo per Genova prevede in terventi per lo sviluppo dello scalo, in qualche modo anche legati al crollo del ponte Morandi: il più importante è il faraonico progetto da un miliardo per la nuova diga (una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della EU - China Connectivity Platform, per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa e Asia e aumentare la competitività del sistema portuale del Nord Italia). Altri investimenti pubblici sono destinati ad altri interventi in ambito portuale, come a Sestri Ponente, dove lo stabilimento Fincantieri andrà esteso. Tutte iniziative che potrebbero raddoppiare i volumi (da 1 a 2 milioni di TEU) e le entrate (da 11 a 20 milioni di euro).

Con Zeno D' Agostino, presidente Autorità di Trieste, Mr. Song Hailang ha invece formalizzato un accordo sulle infrastrutture ferroviarie collocate nell' ambito portuale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto «Trihub», piano di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Stampa

Genova, Voltri

I capitoli sui porti sono quelli che più preoccupano l' amministrazione Trump Pechino avrebbe puntato una delle basi navali degli Usa vicino a Trieste

Fondi per Genova e Trieste Nell' intesa spunta il 5G Washington già in allarme

ALESSANDRO BARBERA

PRIMO PIANO

LA NUOVA VIA DELLA SETA

Accordi con la Cina per 2,5 miliardi Così Xi fa litigare Di Maio e Salvini

La firma del Memorandum a Villa Madama apre un nuovo fronte nel governo gialloverde Il leghista: non è un libero mercato. La replica: ha il diritto di parlare, io ho il dovere di fare

Fondi per Genova e Trieste Nell'intesa spunta il 5G Washington già in allarme

Le principali intese firmate

Sette pagine, sei paragrafi e una parola in fondo a una parentesi che farà sobbalzare dalla sedia qualche alto funzionario di Casa Bianca e Dipartimento di Stato. Paragrafo due, punto due: «Le parti collaboreranno nello sviluppo della connettività infrastrutturale, compresi aspetti quali le modalità di finanziamento, interoperabilità e la logistica, in settori di reciproco interesse (quali strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti, energia e telecomunicazioni)». La sigla «5G» non c' è, ma è come se ci fosse. L' accordo sulla via della Seta fra Roma e Pechino contiene tutto ciò che agli occhi degli Stati Uniti non avrebbe dovuto esserci. Lo avevano già fatto Portogallo, Grecia, Ungheria e Polonia, ma l' Italia ha scelto di essere il primo dei grandi partner europei e del G7 a firmare comunque. La cosa non è passata inosservata a Berlino e Parigi, e soprattutto a Bruxelles, che su questa partita si è mostrata incapace di incidere. Solo il tempo dimostrerà se questo sia stata la prova di una scelta lungimirante, o se nel lungo periodo si ritorcerà contro gli interessi italiani. Una cosa è certa: per il momento le intese concretamente firmate sono poca cosa rispetto ai rischi geopolitici - quelli sì rilevanti - che paventa Washington.

Gli accordi fra le aziende sono undici. Avrebbero dovuto essere una trentina poche settimane fa, erano quindici mercoledì scorso. Tre grandi aziende a controllo pubblico (Terna, Enel e Italgas) sono state sul punto di firmare, ma al dunque hanno rinviato. Il vicepremier Luigi Di Maio ha spinto per le firme con il sostegno del Quirinale e la fredda indifferenza di Matteo Salvini. Ieri diceva che «gli accordi «valgono due miliardi e mezzo di euro con un potenziale di venti», ma dare un valore economico a protocolli in alcuni casi molto generici è complicato.

Quel che è accaduto ieri a Villa Madama non è rilevante per i numeri in sé, semmai va valutato in chiave geopolitica.

I due accordi che preoccupano di più gli americani sono quelli sui porti di Genova e Monfalcone. Per le merci che partono in nave dalla Cina ed entrano nel Mediterraneo attraverso il canale di Suez quei due approdi hanno un' importanza strategica: significa evitare almeno tre giorni di navigazione supplementare per arrivare - ad esempio - nel grande hub di Rotterdam dopo aver circumnavigato il Continente. Gli accordi al momento sono generici e li firma il colosso pubblico delle costruzioni Cccc (China Communication Construction Company). Eppure visti in prospettiva sono tutt' altro che secondari. Gli americani sono preoccupati soprattutto per quel che potrebbe accadere a Trieste, dove i cinesi sono pronti a investire per migliorare l' infrastruttura ferroviaria e farne la base logistica dell' interscambio Italia-Cina.

Il caso vuole - come è accaduto altrove - che i cinesi abbiano puntato una delle basi navali usate dalla Marina americana e a poco più di cento chilometri da Aviano, la più grande base aerea del Mediterraneo.

Per le aziende italiane che operano già in Cina (e solo per loro) sarà rilevante l' accordo di Cassa depositi e prestiti sui cosiddetti Panda-bond. È noto che nell' ex Impero Celeste l' iniziativa privata c' è se il governo non la ostacola. Cdp si è inventata un abile strumento per rendere più convenienti gli investimenti italiani: quei bond - destinati alle imprese tricolori - verranno collocati presso gli investitori istituzionali del luogo. È strategico anche l' accordo firmato da Cdp e Snam per lo sviluppo dei gasdotti: nel tentativo di migliorare la qualità dell' aria colma di polvere di carbone, c' è una domanda esponenziale di energie pulite.

La gran parte dei memorandum istituzionali - sono diciotto - appaiono utili ma di scarsissimo peso politico: dal gemellaggio fra i viticoltori delle Langhe con i produttori di riso di Honge Hani a quello fra Verona e Hangzhou. Scarsa invece l' enfasi mediatica per il nuovo (e rilevante) accordo contro le doppie imposizioni firmato dal Tesoro. Basti qui un esempio: scende (dal dieci al cinque per cento) l' aliquota per il prelievo alla fonte dei dividendi delle imprese

italiane in Cina. Un incentivo di tutto rispetto.
Twitter @alexbarbera BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Ansa

Genova, Voltri

Via della Seta: Porto Genova, accordo per diga da un miliardo

(ANSA) - GENOVA, 23 MAR - L' accordo di collaborazione tra l' Autorità di sistema portuale e il colosso cinese delle costruzioni CCCC riguarda interventi per lo sviluppo dello scalo, anche in seguito al crollo del ponte Morandi. Il programma prevede il progetto della nuova diga, un' opera da un miliardo, che rappresenta una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della EU-China Connectivity Platform, per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa ed Asia e aumentare la competitività del sistema portuale che opera al servizio dell' economia del Nord Italia. Il programma di investimenti pubblici prevede, tra l' altro, il miglioramento dell' accessibilità via mare (prima fase della nuova diga foranea) e di ultimo miglio stradale e ferroviario (per circa 160 milioni di euro) nel bacino portuale di Sampierdarena. Un altro punto è il cosiddetto ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, cantiere attualmente diviso dalla ferrovia, per aumentare gli spazi del bacino. Questo punto è finalizzato allo sviluppo delle attività di costruzione e riparazione navale, che conta a Genova circa 7.000 unità, di cui oltre la metà concentrate nel polo industriale di Fincantieri: adeguare il cantiere è funzionale alla forte crescita delle dimensioni delle navi. Grazie ai predetti interventi infrastrutturali di potenziamento, rispetto agli attuali volumi (oltre 1 milione di TEU), le previsioni fornite dagli operatori individuano a regime un raddoppio dei volumi movimentati fino a 2 milioni di TEU. L' incremento di traffico potrà generare entrate per circa 20 milioni di euro annui rispetto ai 11,5 milioni annui del 2018 quale effetto della crescita delle tasse sulle merci e di quella di ancoraggio connessa alle dimensioni della nave.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Nautilus

Genova, Voltri

Accordo di cooperazione fra Comm. Straordinario Ricostruzione Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ. China Communications Construction Company Ltd

Nel quadro degli accordi siglati a Roma fra la Repubblica Italiana e la Repubblica Popolare Cinese per lo sviluppo delle relazioni fra i due Stati, e in particolare dell'Accordo bilaterale sulla nuova Via della Seta, il Commissario Straordinario per la Ricostruzione di Genova, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e la China Communication Construction Company (CCCC), hanno sottoscritto un Accordo di collaborazione con la finalità di cooperare all'attuazione del Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova e delle relative infrastrutture di accessibilità previsto dal decreto legge Genova n. 109 del 2018. Il Programma predisposto dall'Autorità di sistema portuale è stato adottato il 16 gennaio u.s. dal Commissario Straordinario e raccoglie gli interventi da realizzarsi entro il 2021 per rilanciare e sviluppare le attività del porto di Genova, tra i quali il progetto della nuova diga, una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della EU-China Connectivity Platform, tavolo di confronto fra UE e Cina volto a rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa ed Asia, mettendo a sistema la rete trans europea di trasporto TEN-T e la Belt and Road Initiative. La società CCCC, di proprietà dello Stato Cinese, è fra le maggiori imprese mondiali nel settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai e con un fatturato annuo superiore a 90 miliardi di Dollari USA. CCCC è impegnata in attività di progettazione, costruzione, finanziamento e gestione di infrastrutture di trasporto, sviluppo urbanistico ed industriale in 155 Paesi ed è uno dei pionieri della nuova Via della Seta, lanciata dal Presidente Cinese Xi Jinping nell'ottobre 2013. Attesa l'urgenza con cui è necessario procedere all'attuazione del Programma e in ragione della vastità e complessità degli interventi previsti, AdSP e CCCC condivideranno le proprie competenze tecniche, professionali e manageriali a supporto della realizzazione del Programma, valutando la possibilità di sviluppare iniziative di cooperazione su progetti specifici, sotto la supervisione del Commissario Straordinario e in conformità con il quadro legale italiano e comunitario. L'obiettivo ultimo dell'Accordo è rafforzare la competitività e le ricadute economiche positive sul sistema portuale di Genova e Savona che opera al servizio dell'economia de Nord Italia, offrendo servizi in grado di soddisfare le esigenze del mercato internazionale. I programmi di investimento degli operatori terminalisti privati mirano ad assicurare lo sviluppo del traffico caratterizzato da una crescente dimensione delle navi all'accosto e da un processo di progressiva concentrazione dello stesso in capo a pochi grandi player internazionali che attraverso il principale porto gateway del Mediterraneo accedono ai mercati nazionali e internazionali. Tra il 2012 e il 2018 la crescita delle dimensioni delle navi nel bacino di Sampierdarena ha fatto registrare una crescita media dell'85% in termini di capacità, di 50 m in lunghezza e di 11 m in larghezza. Il citato Programma Straordinario di investimenti pubblici a sostegno dei flussi commerciali generati dal sistema produttivo del Nord Italia prevede , tra l'altro, i seguenti investimenti urgenti di: - miglioramento dell'accessibilità via mare (prima fase della nuova diga foranea) e di ultimo miglio stradale e ferroviario (per circa 160 milioni di euro) nel bacino portuale di Sampierdarena - sviluppo delle attività di costruzione e riparazione navale, che oggi concentra a Genova circa 6.500 7.000 unità dirette e indotte dalle lavorazioni, di cui oltre la metà concentrate nel polo industriale di Fincantieri al fine anche in questo caso di adeguare i cantieri alla forte crescita dimensionale delle navi, con impatti sociali ed economici particolarmente rilevanti per il territorio e per il ruolo della città. Grazie ai predetti interventi infrastrutturali di potenziamento, rispetto agli attuali volumi (oltre 1 milione di TEU), le previsioni fornite dagli operatori individuano a regime un raddoppio dei volumi movimentati fino a 2 milioni di TEU. Sempre nel solo bacino di Sampierdarena, in termini di ricadute economiche, sociali e produttive a livello locale e nazionale, il sopra citato incremento di traffico potrà generare entrate per circa 20 milioni di euro annui rispetto ai 11,5 milioni di euro annui del 2018 quale effetto della crescita delle tasse sulle merci e

di quella di ancoraggio connessa alle dimensioni della nave. Ulteriori significativi effetti si avranno per quanto riguarda il gettito IVA; come è noto il porto di Genova nel suo complesso rappresenta il 25% del gettito nazionale sulle importazioni per circa 2,2 miliardi di euro annui che potrebbe crescere significativamente in corrispondenza dell'incremento dei flussi in import. Positivo anche l'impatto stimato sull'occupazione che, pur condizionato dall'innovazione tecnologica e digitale, sarà destinato a crescere di conseguenza con effetti sia sugli occupati diretti del porto sia su quelli delle attività lungo la catena logisitica.

larepubblica.it (Genova)

Genova, Voltri

Via della Seta, nell' accordo con i cinesi la diga portuale e il ribaltamento a mare

La collaborazione coinvolgerà l' Autorità Portale e il colosso cinese delle costruzioni CCCC

L' accordo di collaborazione tra l' Autorità di sistema portuale e il colosso cinese delle costruzioni CCCC riguarda interventi per lo sviluppo dello scalo, anche in seguito al crollo del ponte Morandi. Il programma prevede il progetto della nuova diga, un' opera da un miliardo, che rappresenta una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della EU-China Connectivity Platform, per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa ed Asia e aumentare la competitività del sistema portuale che opera al servizio dell' economia del Nord Italia. Il programma di investimenti pubblici prevede, tra l' altro, il miglioramento dell' accessibilità via mare (prima fase della nuova diga foranea) e di ultimo miglio stradale e ferroviario (per circa 160 milioni di euro) nel bacino portuale di Sampierdarena. Un altro punto è il cosiddetto ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, cantiere attualmente diviso dalla ferrovia, per aumentare gli spazi del bacino. Questo punto è finalizzato allo sviluppo delle attività di costruzione e riparazione navale, che conta a Genova circa 7.000 unità, di cui oltre la metà concentrate nel polo industriale di Fincantieri: adeguare il cantiere è funzionale alla forte crescita delle dimensioni delle navi. Grazie ai predetti interventi infrastrutturali di potenziamento, rispetto agli attuali volumi (oltre 1 milione di TEU), le previsioni fornite dagli operatori individuano a regime un raddoppio dei volumi movimentati fino a 2 milioni di TEU. L' incremento di traffico potrà generare entrate per circa 20 milioni di euro annui rispetto ai 11,5 milioni annui del 2018 quale effetto della crescita delle tasse sulle merci e di quella di ancoraggio connessa alle dimensioni della nave. MOI.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Via della seta, ecco l' accordo Italia-Cina: dall' Oriente un miliardo per la diga di Genova

Genova

100% NATURA

PORTI E LOGISTICA

Via della seta, ecco l'accordo Italia-Cina: dall'Oriente un miliardo per la diga di Genova

sabato 23 marzo 2019

GENOVA - È stato firmato a Roma l'accordo di cooperazione tra l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, il Commissario per la ricostruzione del ponte di Genova e il colosso cinese delle costruzioni CCCC (China Communications Construction Company), una delle tre intese che riguardano Genova. A Villa Madama la firma del memorandum d'intesa tra Italia e Cina, alla presenza del presidente cinese Xi Jinping e del premier Giuseppe Conte. Diversi i ministri delle due delegazioni presenti in sala, tra cui per l'Italia il vicepremier Luigi Di Maio, il ministro dell'Economia Giovanni Tria e Enzo Moavero.

L'accordo di collaborazione tra l'Autorità di sistema portuale e il colosso cinese delle costruzioni CCCC riguarda interventi per lo sviluppo dello scalo, anche in seguito al crollo del ponte Morandi. Il programma prevede il progetto della nuova diga, un'opera da un miliardo, che rappresenta una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della EU-China Connectivity Platform, per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa ed Asia e aumentare la competitività del sistema portuale che opera al servizio dell'economia del Nord Italia. Il programma di investimenti pubblici prevede, tra l'altro, il miglioramento dell'accessibilità via mare (prima fase della nuova diga foranea) e di ultimo miglio stradale e ferroviario (per circa 160 milioni di euro) nel bacino portuale di Sampierdarena. Un altro punto è il cosiddetto ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, cantiere attualmente diviso dalla ferrovia, per aumentare gli spazi del bacino. Questo punto è finalizzato allo sviluppo delle attività di costruzione e riparazione navale, che conta a Genova circa 7.000 unità, di cui oltre la metà concentrate nel polo industriale di Fincantieri: adeguare il cantiere è funzionale alla forte crescita delle dimensioni delle navi.

Grazie ai predetti interventi infrastrutturali di potenziamento, rispetto agli attuali volumi (oltre 1 milione di TEU), le previsioni fornite dagli operatori individuano a regime un raddoppio dei volumi movimentati fino a 2 milioni di TEU. L'incremento di traffico potrà generare entrate per circa 20 milioni di euro annui rispetto ai 11,5 milioni annui del 2018 quale effetto della crescita delle tasse sulle merci e di quella di ancoraggio connessa alle dimensioni della nave.

Commenti

I NOSTRI BLOG

GRIF HOUSE di Giovanni Porcella

SAMPLACE di Maurizio Michieli

GENOVA - È stato firmato a Roma l' accordo di cooperazione tra l' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, il Commissario per la ricostruzione del ponte di Genova e il colosso cinese delle costruzioni CCCC (China Communications Construction Company), una delle tre intese che riguardano Genova. A Villa Madama la firma del memorandum d' intesa tra Italia e Cina, alla presenza del presidente cinese Xi Jinping e del premier Giuseppe Conte. Diversi i ministri delle due delegazioni presenti in sala, tra cui per l' Italia il vicepremier Luigi Di Maio, il ministro dell' Economia Giovanni Tria e Enzo Moavero. L' accordo di collaborazione tra l' Autorità di sistema portuale e il colosso cinese delle costruzioni CCCC riguarda interventi per lo sviluppo dello scalo , anche in seguito al crollo del ponte Morandi. Il programma prevede il progetto della nuova diga, un' opera da un miliardo, che rappresenta una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della EU-China Connectivity Platform, per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa ed Asia e aumentare la competitività del sistema portuale che opera al servizio dell' economia del Nord Italia. Il programma di investimenti pubblici prevede, tra l' altro, il miglioramento dell' accessibilità via mare (prima fase della nuova diga foranea) e di ultimo miglio stradale e ferroviario (per circa 160 milioni di euro) nel bacino portuale di Sampierdarena. Un altro punto è il cosiddetto ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, cantiere attualmente diviso dalla ferrovia, per aumentare gli spazi del bacino. Questo punto è finalizzato allo sviluppo delle attività di costruzione e riparazione navale, che conta a Genova circa 7.000 unità , di cui oltre la metà concentrate nel polo industriale di Fincantieri: adeguare il cantiere è funzionale alla forte crescita delle dimensioni delle navi. Grazie ai predetti interventi infrastrutturali di potenziamento, rispetto agli attuali volumi (oltre 1 milione di TEU) , le previsioni fornite dagli operatori individuano a regime un raddoppio dei volumi movimentati fino a 2 milioni di TEU. L' incremento di traffico potrà generare entrate per circa 20 milioni di euro annui rispetto ai 11,5 milioni annui del 2018 quale effetto della crescita delle tasse sulle merci e di quella di ancoraggio connessa alle dimensioni della nave. Commenti.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Accordo con i cinesi, Genova ci prova con l' aeroporto / FOCUS

SIMONE GALLOTTI

Roma - Genova mette sul piatto dell' accordo con la Cina anche l' aeroporto. Non ci sono solo i moli del capoluogo ligure dentro l' intesa che oggi sarà firmata a Roma con il colosso delle costruzioni Cccc. Nel testo dell' accordo che è stato reso più leggero per evitare che si incagliasse nelle secche della polemica politica, spunta anche il "Colombo". Il commissario Marco Bucci e il presidente Paolo Signorini, che oggi firmeranno l' intesa, vogliono coinvolgere i cinesi negli investimenti per «il collegamento intermodale tra la città di Genova e l' aeroporto Cristoforo Colombo». Si tratta di una serie di infrastrutture «strategiche» per dare slancio al traffico passeggeri dell' aerostazione e collegare la parte bassa del Ponente genovese - Cornigliano e Sestri - anche con la collina hi tech degli Erzelli. Non è un caso che gli interventi siano riferiti al programma straordinario di ricostruzione dopo il crollo del Morandi. Lì ci sono le opere che serviranno per realizzare il collegamento intermodale: 9 milioni di euro per la cabinovia e 65 per la nuova stazione ferroviaria degli Erzelli, un hub di smistamento per chi deve raggiungere la collina o deve salire a bordo di una aereo. Pechino dunque sarà coinvolta nel nuovo disegno infrastrutturale del ponente genovese, dove oltre alla ferrovia e alla cabinovia, potrebbe esserci spazio anche per una metropolitana leggera. Le banchine Il capitolo dedicato allo scalo di Genova è noto. Paolo Signorini cerca la sponda cinese sulla progettazione e nel testo dell' accordo viene specificato che: «La cooperazione e la collaborazione saranno basate sull' utilizzo e la condivisione delle reciproche competenze tecniche, professionali, manageriali». La società mista, il fulcro dell' accordo nella prima ora non è abbandonata. È rimandata: «L' Autorità di Sistema portuale valuterà l' opportunità di gestire, attraverso apposite articolazioni, lo sviluppo di iniziative di cooperazione tra le parti su progetti specifici». La progettazione della nuova diga da un miliardo per lo scalo di Genova e il ribaltamento a mare di Fincantieri sono i due capitoli su cui Signorini punta maggiormente. L' ultima versione, che il Secolo XIX-The MediTelegraph ha potuto visionare, riporta la solita "data di scadenza" del 2022 e rafforza il ruolo di Marco Rettighieri, il responsabile dell' attuazione del programma di ricostruzione post Morandi, ex commissario del Cociv. È su questo fronte, quello dell' eccezionalità di Genova sia normativa che di finanziamento, che si gioca l' amicizia con i cinesi. Fincantieri Non ci sono solo i due principali porti italiani nella lunga lista di accordi che oggi sarà firmata a Roma. Fincantieri infatti implementerà ancora la collaborazione con il gigante dei cantieri navali cinesi Cssc. Il gruppo guidato da Giuseppe Bono ha già un' intesa con il polo di Pechino per la costruzione di navi da crociera che adesso un nuovo memorandum amplia anche al settore off-shore, con i mezzi di supporto alle estrazioni petrolifere. Trieste punta sui treni Lo scalo adriatico guidato da Zeno D' Agostino firmerà oggi l' intesa che si basa soprattutto sulla ferrovia merci e sulle piattaforme logistiche, in particolare quella di Servola. L' orizzonte però è più ampio e arriva in Slovacchia. L' accordo prevede anche «la cooperazione, anche di natura strutturale, su progetti (ad esempio relativamente a sviluppi immobiliari logistici/industriali) e su altre attività localizzate in Cina». La Via della Seta a Trieste viaggia nei due sensi di marcia.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova guadagnerà quasi 9 milioni di euro in più dall' accordo con i cinesi

GIORGIO CAROZZI

Genova - L' accordo di collaborazione tra l' Autorità di sistema portuale e il colosso cinese delle costruzioni Cccc riguarda interventi per lo sviluppo dello scalo, anche in seguito al crollo del ponte Morandi, confermando quanto anticipato dal MediTelegraph nei giorni scorsi. Il programma prevede il progetto della nuova diga, un' opera da un miliardo, che rappresenta una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della Ee-China Connectivity Platform, per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa ed Asia e aumentare la competitività del sistema portuale che opera al servizio dell' economia del Nord Italia. Il programma di investimenti pubblici prevede, tra l' altro, il miglioramento dell' accessibilità via mare (prima fase della nuova diga foranea) e di ultimo miglio stradale e ferroviario (per circa 160 milioni di euro) nel bacino portuale di Sampierdarena. Un altro punto è il cosiddetto ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, cantiere attualmente diviso dalla ferrovia, per aumentare gli spazi del bacino. Questo punto è finalizzato allo sviluppo delle attività di costruzione e riparazione navale, che conta a Genova circa 7.000 unità, di cui oltre la metà concentrate nel polo industriale di Fincantieri: adeguare il cantiere è funzionale alla forte crescita delle dimensioni delle navi. L' incremento di traffico potrà generare entrate per circa 20 milioni di euro annui rispetto ai 11,5 milioni annui del 2018 quale effetto della crescita delle tasse sulle merci e di quella di ancoraggio connessa alle dimensioni della nave.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Genova Post

Genova, Voltri

Spediporto lancia l' allarme controlli in porto a Genova

Genova - «Siamo preoccupati che Roma abbia dimenticato che il Porto di Genova oltre ad essere il più grande porto per numero di contenitori movimentati sia anche il più importante porto italiano per numero di verifiche e controlli alla merce. Una funzione indispensabile e molto delicata; ad essere soggetti a controlli sono le merci che finiscono sulla tavola degli italiani. Il rischio, se non dovesse arrivare un congruo numero di medici, veterinari e tecnici, a supporto dell' attuale organico ormai ridotto all' osso, è che il sistema dei controlli vada in blocco operativo. Già oggi si segnalano ritardi e grossi disagi alle procedure di analisi e controllo. Il problema è romano, gli uffici Usmaf e Veterinario, dipendono dal Ministero della Salute. Ad oggi questi due uffici, strategici, sono senza il dirigente di ruolo e sotto organico. il personale presente a Genova, sia di sanitario che veterinario, sta dando prova di grande senso di responsabilità, con grande sacrificio porta avanti il lavoro nel quotidiano ma questa situazione non può durare a lungo»: questo il commento di Giampaolo Botta Direttore Generale di Spediporto. «In Italia giustamente si parla prevalentemente, se non solo, di infrastrutture, eppure il peso che hanno i servizi di controllo è elevato. L' affidabilità di uno scalo, su tempi e costi dei controlli, incide in modo rilevante sulle scelte di importatori ed esportatori. Talvolta i costi per questi controlli, o per i ritardi accumulati, superano il valore del nolo marittimo del contenitore. Se non si dovesse mettere mano concretamente al problema il rischio è di perdere clientela per inefficienza del sistema ad offrire servizi si qualità - continua Giampaolo Botta - Il tutto senza contare che a partire dal prossimo 14 Dicembre parte delle competenze di USMAF passeranno ai Veterinari; ad organico invariato sarà impossibile sostenere questa ulteriore rivoluzione organizzativa. Non meglio se la passa l' Agenzia delle Dogane anche qui, in attesa del nuovo Direttore Inter-Regionale, la situazione sta diventando critica soprattutto nelle SOT (Sezione Operativa Territoriali), particolarmente critica la situazione di Passo Nuovo (Porto Vecchio) dove - oltre al problema scanner investimento da 6 milioni di Euro ed utilizzato part-time - le attività, legate non solo al traffico container ma anche RoRo, richiedono una disponibilità di risorse umane anche nei fine settimana. La macchina portuale è complessa, per funzionare a pieno regime ha necessità che ogni attore, sia pubblico che privato, possa essere messo in condizione di lavorare al meglio, l' ottimizzazione del ciclo operativo comporta sensibili risparmi a tutto vantaggio della clientela finale. Siamo destinati a lavorare H24/7, è la legge del mercato, in Europa molti scali si sono già organizzati. I tempi di resa della merce sono diventati fondamentali in chiave competitiva, qui invece sono totalmente ignorati».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

ECONOMIA

Consulta portuale con l' obiettivo di nuovo rotte per il nostro scalo

Carrara

CASA FUNERARIA SAN CECCARDO

CAUSA RISNESCHI
Carige, 138 milioni di risarcimento

ECONOMIA
Consulta portuale con l'obiettivo di nuovo rotte per il nostro scalo

Ruba la moto e minaccia una donna

I carabinieri arrestano uno straniero con una sfilza di precedenti

IN CARCERE
Una pattuglia dell'Arma sorprende l'extracomunitario in piena notte ad Avenza

FIERA CAMPIONARIA CITTÀ DELLA SPEZIA 16-24 Marzo 2019

ISTITUITA la consulta portuale di Confindustria delegazione di Carrara. La consulta si è incontrata con l' assessore alla Portualità Andrea Raggi e i rappresentanti nel comitato di gestione dell' Autorità portuale in rappresentanza della Regione, Luigi Guccinelli, e del Comune, Giovanni Vatteroni. La consulta è un nuovo organismo associativo istituito dopo la fusione di Livorno e Massa Carrara, ambedue città portuali, composto dalle aziende associate che a vario titolo sono interessate alle attività in ambito portuale, per affrontate le principali e più emergenti tematiche della realtà portuale locale, con un focus particolare come ha ricordato il direttore generale di Confindustria, Umberto Paoletti, a proposito della recente proposta di «autonomia differenziata» della regione Liguria che, se approvata, si tradurrebbe per il nostro porto in un ulteriore indebolimento, dopo la riforma Delrio.

La consulta ha discusso di nuove rotte dei traffici commerciali che scalano il porto di Marina, per le quali serve un cambio di passo nelle procedure relative agli strumenti di programmazione del nuovo layout portuale che, dopo la variante al Piano regolatore, dovrebbe approdare, insieme all' implementazione delle funzioni turistiche e della nautica e cantieristica, alla realizzazione di una nuova darsena commerciale. La circostanza che il Documento di pianificazione strategica di sistema dell' Autorità portuale di La Spezia non abbia ancora acquisito l' approvazione di tutti gli enti coinvolti, tiene congelata di fatto l' assegnazione delle aree necessarie alla funzione commerciale.

Il Tirreno

Livorno

corsini e provinciali

Authority, a inizio aprile l' udienza del Riesame

LIVORNO VII

«Il dopo-catastrofe non si affronta facendo lo slalom fra leggi e guai»

Il numero uno della Protezione Civile Borrelli non bastano le procedure normali Orefice (Corte dei Conti) attenti, è in agguato l'effetto collaterale della corruzione

Authority, a inizio aprile l'udienza del Riesame

Blue economy, al via il bando degli euro-fondi

Maxi-serbatoio di Gas & Heat spedito in Cina per la gasiera

LIVORNO. È in agenda per gli inizi di aprile l' udienza del Tribunale del Riesame per passare al vaglio i ricorsi che sono stati presentati dai vertici dell' Authority: ancora non c' è la conferma ufficiale ma, a quanto è dato sapere, dovrebbe trattarsi di venerdì 5 aprile (e non della metà di maggio, secondo una voce che si era diffusa in città nei giorni scorsi).
È in tale udienza che si deciderà in merito al destino immediato del presidente Stefano Corsini e del segretario generale Massimo Provinciali, che sono stati di fatto sospesi dai loro incarichi al timone di Palazzo Rosciano (non da tutti gli incarichi pubblici) in seguito all' interdizione decisa dal gip Marco Sacquegna sulla base della richiesta del pm Ettore Squillace Greco.
L' interdizione riguarda anche altri quattro manager e imprenditori del settore privato. Il provvedimento ha una durata di dodici mesi ed è una misura cautelare preventiva in una inchiesta che non ha ancora portato a rinvii a giudizio.
Adesso il Riesame deve decidere se confermare l' interdizione o se reinsediare Corsini e Provinciali alla guida dell' istituzione portuale (dove nel frattempo il ministro Danilo Toninelli ha inviato come commissario l' ammiraglio Pietro Verna, che a sua volta ha nominato come segretario generale facente funzione il dirigente "anziano" Gabriele Gargiulo).
--M.Z.
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Tirreno

Livorno

domande entro l' 11 giugnodomande entro l' 11 giugno

Blue economy, al via il bando degli euro-fondi

LIVORNO VII

«Il dopo-catastrofe non si affronta facendo lo slalom fra leggi e guai»

Il numero uno della Protezione Civile Borrelli: non bastano le procedure normali Direfice (Corte dei Conti): attenti, è in agguato l'effetto collaterale della corruzione

Authority, a inizio aprile l'udienza del Riesame

Blue economy, al via il bando degli euro-fondi

Maxi-serbatoio di Gas & Heat spedito in Cina per la Gasiera

LIVORNO. Alla Camera di Commercio è stato presentato il quarto avviso L' Interreg Italia Francia Marittimo che mette a disposizione 13 milioni di euro. Riguarda progetti per migliorare «la competitività di imprese legate alla crescita di un' economia sostenibile» valorizzando le risorse ambientali e marine, oltre a «favorire la mobilità transfrontaliera dei passeggeri e l' attivazione di attività di monitoraggio e studio sulla qualità dell' aria nei porti»: per farsi avanti c' è tempo fino all' 11 giugno.

Il bando è stato illustrato da Gianfranco Simoncini, consigliere per il lavoro del governatore Rossi, sottolineando i risultati dei precedenti avvisi, con «una ottima capacità di spesa: oltre il 90% delle risorse» con una «concreta capacità di incidere su processi di innovazione e valorizzazione delle risorse ambientali, cultuali e infrastrutturali dei territori marittimi».

Simoncini ha ribadito che sono state «circa mille le imprese che, in tutta l' area di cooperazione, hanno beneficiato di un sostegno». Aggiungendo poi che «con gli oltre 40 milioni di interventi già liquidati ai beneficiari, il programma Italia-Francia Marittimo è quello che ha raggiunto le performance migliori tra tutti i programmi similari dell' Unione».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

IL BANDO FINANZIMENTI ALLE IMPRESE

Arrivano tredici milioni di euro grazie all' Interreg Italia-Francia

4 CRONACA LIVORNO DOMENICA 24 MARZO 2019 IL TELEGRAFO

L'ECONOMIA DEL MARE

'Popolo delle barchette' in rivolta

Protesta per dire no allo sfratto dei circoli dalla Darsena nuova

L'AMBIENTE

Nasce la guida per le 'visite' ai mammiferi marini

IL BANDO FINANZIMENTI ALLE IMPRESE

Arrivano tredici milioni di euro grazie all'Interreg Italia-Francia

LA SOCIETA' OPERAZIONE DA 400 MILIONI

Rigassificatore, cambia l'azionariato Uniper ceduto il 48,2% a First State

SONO tredici i milioni di euro messi a disposizione dal IV avviso pubblico dell' Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020. Si tratta di un programma transfrontaliero cofinanziato dal Fesr, Fondo europeo per lo sviluppo regionale ed è stato presentato nei giorni scorsi alla Camera di commercio di Livorno.

Le risorse sono destinate a finanziare progetti per promuovere la competitività di imprese legate alla crescita di un' economia sostenibile «blu e verde», con valorizzazione delle risorse ambientali e marine, e per favorire la mobilità transfrontaliera dei passeggeri e l' attivazione di attività di monitoraggio e studio sulla qualità dell' aria nei porti.

Le domande per l' accesso ai fondi del IV avviso dovranno essere presentate entro l' 11 giugno 2019.

Presentando il bando Gianfranco Simoncini, consigliere per il lavoro del governatore toscano, ha sottolineato la forte vitalità dell' Interreg It-Fr: a testimoniarlo, ha spiegato, i risultati dei precedenti avvisi, con una ottima capacità di spesa - oltre il 90% delle risorse, quasi 175 milioni sui 199 complessivi del Programma - e una concreta capacità di incidere su processi di innovazione e valorizzazione delle risorse ambientali, cultuali e infrastrutturali dei territori marittimi. Per dare un' idea della capacità del Programma di sostenere e rafforzare la competitività delle aziende - le Pmi in particolare - per Simoncini basta considerare che sono state circa mille le imprese che, in tutta l' area di cooperazione, hanno beneficiato di un sostegno.

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

'Popolo delle barchette' in rivolta

Protesta per dire no allo sfratto dei circoli dalla Darsena nuova

4 CRONACA LIVORNO DOMENICA 24 MARZO 2019 IL TELEGRAFO

L'ECONOMIA DEL MARE

'Popolo delle barchette' in rivolta

Protesta per dire no allo sfratto dei circoli dalla Darsena nuova

E' UNA VECCHIA norma, sulla quale si sono scontrate- perdendo- anche molte delle amministrazioni comunali del passato. Ovvero: ai livornesi togliete tutto, ma non il posto per la «barchetta». Ieri, sul ponte girevole del porto mediceo, proprio una delegazione del 'popolo delle barchette' ha manifestato con un sit-in e la distribuzione di un documento, contro lo sfatto dalla Darsena Nuova imposto dall' Autorità portuale.

UN TEMA già trattato su queste colonne, che nasce come conseguenza degli accordi per fare nel mediceo una 'marina'.

Dopo l' annullamento del progetto di trasferire le barche del mediceo alla banchina 75 - constatato che quest' ultima serve a crociere e refiting - si è deciso di concentrarle, a scaglioni, in darsena nuova.

E le barchette che già ci sono si sono viste sfrattare da una delibera firmata da Masimo Provinciali, il segretario generale dell' uthority, proprio pochi giorni prima essere sospeso per la nota vicenda in mano alla Procura.

Ieri, sul ponte girevole del mediceo, era a manifestare contro lo sfratto anche Barbara La Comba, candidata sindaco per la lista civica 'Livorno insieme'. Con lei presidenti dei circolini della darsena e molti anziani. Nel documento, che è stato inviato sia al sindaco Filippo Nogarin sia al commissario governativo della Port Authority, ammiraglio Pietro Verna, si chiede di non penalizzare circolini e barchette della darsena, ma anche di rivedere la politica dell' Authority sulla portualità, sbloccando finalmente la gara per i bacini di carenaggio, impostando una "seria pianificazione" delle concesioni, riattivando quell' osservatorio regionale sul porto per la sicurezza che non ha dato risultati evidenti, concludendo la privatizzazione della gestione della Porto 2000 dandole la piena opewratività, e affrontando infine anche il problema dell' inquinamento da navi della città vicina al porto.

A.F.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

ferrini (spirito libero)

«Moby lascia le briciole, gli slot vanno assegnati a chi porta nuovi traffici»

PIOMBINO

San Vincenzo, l'oasi dei poveri rischia di chiudere i battenti

La Fondazione Livorno nel 2019 ha sospeso il contributo di 25mila euro
In un anno serviti 14.571 pasti e forniti aiuti a oltre 20mila persone

Populonia, il borgo come centro commerciale

Il corso per guide rimandato a dopo l'estate

«Moby lascia le briciole, gli slot vanno assegnati a chi porta nuovi traffici»

PIOMBINO. «Il porto è in una situazione di drammatico stallo e il tempo è ampiamente scaduto».
È l' opinione di Stefano Ferrini, segretario di Spirito libero ed ex vicesindaco. «In questa situazione - scrive in una nota - il commissario nominato, cui formuliamo i migliori auguri di buon lavoro, non potrà certo far peggio della precedente dirigenza della Autorità portuale attualmente interdetta, data la sua quasi totale inattività negli anni trascorsi. Abbiamo presentato in consiglio comunale col nostro capogruppo Daniele Massarri un ordine del giorno per impegnare il sindaco ad attivare i tavoli di confronto previsti dai protocolli d' intesa firmati tra Regione, Comune, Autorità Portuale ed imprese concessionarie delle nuove aree, cioè Pim e Bhge per attivare i cronoprogrammi delle azioni necessarie per sbloccare lavori e far insediare le imprese e ci attendiamo risposte positive».
Ma oltre ai ritardi enormi su questo fronte Ferrini cita anche il fatto che «da qualche mese Moby Lines ha tolto i traghetti bi-giornalieri per la Sardegna. Dopo un intervento, piuttosto tardivo per la verità, anche del sindaco Massimo Giuliani venne fuori che Moby Lines avrebbe ripristinato la linea, ma con soltanto una nave merci con capacità di carico di 20 camion il solo venerdì sera, contro le due al giorno degli anni passati che di camion ne portavano circa 100 cadauna. La ridotta capacità carico di camion deriva dal fatto che la stessa parte a mezzo pomeriggio da Livorno, fa il suo bel carico e lascia le briciole a Piombino. Da 10 navi alla settimana quindi si è passati a una soltanto».
Il segretario di Spirito libero ricorda che «la sola Compagnia portuali impegnava 25 lavoratori al giorno per 5 giorni a settimana per questo servizio, oggi ne usa circa una decina per un solo giorno a settimana. Stessi effetti dirompenti per ormeggiatori e piloti. Soltanto per l' estate dovrebbe esserci, non tutti i giorni però, anche una nave passeggeri e merci per le 13,30».
Per Ferrini al danno si è unita la beffa «perché mantenendo Moby la tratta, l' Autorità portuale non ha assegnato lo slot ad altri concorrenti che avrebbero potuto portare nuovi traffici. Questa situazione non può continuare e per questo chiediamo al Sindaco che si attivi col Commissario affinché assegni lo slot ad altri concorrenti che garantiscano un egual o maggior numero di navi, in assenza di azioni volte a ottenere lo stesso risultato da parte di Moby».
--

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trasversale, la Regione rilancia

L' assessore ai Trasporti, Alessandri, ospite al convegno organizzato da Assotir «Il Tar non ha bloccato l' opera, si va avanti in attesa che si pronunci l' Europa»

Civitavecchia

Il Messaggero

Trasversale, la Regione rilancia

Fa perquisire la casa sbagliata ma lo scoprono

Rifiuti porta a porta, arrivano altri kit

Angius presenta il suo film

INFRASTRUTTURE Mauro Alessandri rilancia la Trasversale. Anzi per la precisione la manda avanti, a prescindere dai ricorsi. L' assessore regionale ai Trasporti ne ha parlato a margine del convegno che l' Assotir ha tenuto ieri mattina alla sala conferenze dell' Autorità di sistema portuale, in cui si è parlato di logistica, porto e autotrasporto. «La superstrada Civitavecchia-Orte non è bloccata ha specificato Alessandri perché il Tar, nel rimandare il giudizio alla Corte europea, non ha proceduto con la sospensiva. Questo significa che si va avanti, in attesa del pronunciamento dell' Europa».

L' assessore ha evidenziato la sottolineatura parlando della Tav del Mare. «Lavoro e produttività sono tematiche che non possono aspettare. Quello dello sviluppo da e per l' Est Europa è un aspetto imprescindibile che lega il Lazio ai porti adriatici e a quelli balcanici ma serve una viabilità privilegiata». Quello della Trasversale è un tema caldo, visto che il deputato locale Alessandro Battilocchio aveva manifestato una certa preoccupazione per i 472 milioni già stanziati per completare i 18 chilometri mancanti da Monte Romano alla A12. Sui fondi, però, Alessandri è stato rassicurante: «Restano pronti per essere spesi».

Circa 180 le persone che hanno assistito agli interventi del convegno organizzato dal sindacato dell' autotrasporto. Alle istituzioni è piaciuta la proposta della carta dei servizi. «Servono certezze sui tempi della movimentazione ha spiegato Patrizio Loffarelli, che ha organizzato l' incontro che riguardano sia i privati che i soggetti istituzionali. Questa procedura va poi spesa nello shipping internazionale, affinché il porto sia competitivo». Tra i relatori, oltre ad Alessandri, il presidente dell' Adsp e padrone di casa Francesco Maria di Majo; i consiglieri regionali Marietta Tidei e Gino De Paolis; il senatore Marco Silvestroni, il presidente della Cpc Enrico Luciani e il sindaco Antonio Cozzolino.

Alessio Vallerga © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Viterbo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La Regione: «Trasversale, avanti»

Per l' assessore ai Trasporti, Alessandri, il Tar ha chiesto I parlamentari Battilocchio, Battistoni e Rotelli in pressing l' intervento della Corte europea «ma senza la sospensiva» sul governo per i fondi stanziati. «Pronti per essere spesi»

Viterbo

La Regione: «Trasversale, avanti»

▸Per l'assessore ai Trasporti, Alessandri, il Tar ha chiesto l'intervento della Corte europea «ma senza la sospensiva» ▸I parlamentari Battilocchio, Battistoni e Rotelli in pressing sul governo per i fondi stanziati. «Pronti per essere spesi»

Ceramica, il premio

Arredo bagno, il design Scarabeo è d'eccellenza

L'INTERVENTO RAI A CIVITAVECCHIA AL CONVEGNO SU PORTI E LOGISTICA «LA SUPERSTRADA NON È BLOCCATA»

NUOVO LEXUS UX HYBRID
IBRIDO SENZA COMPROMESSI
GARANZIA LEXUS HYBRID SERVICE FINO A 10 ANNI*
LEXUS ROMA NORD – Auto Royal Company
Roma - Via Flaminia, 868 | Tel. 06.33222016 | info@lexusroma.it
LEXUS

INFRASTRUTTURE Mauro Alessandri rilancia la Trasversale. Anzi per la precisione la manda avanti, a prescindere dai ricorsi degli ambientalisti. L' assessore regionale ai Trasporti ne ha parlato ieri, a margine del convegno che l' Assotir ha tenuto all' Autorità di sistema portuale di Civitavecchia, in cui si è parlato di logistica, porto e autotrasporto.

«La superstrada Civitavecchia-Orte non è bloccata ha specificato Alessandri perché il Tar, nel rimandare il giudizio alla Corte europea, non ha proceduto con la sospensiva. Questo significa che si va avanti, in attesa del pronunciamento dell' Europa». L' assessore ha evidenziato la sottolineatura parlando della Tav del Mare: «Lavoro e produttività sono tematiche che non possono aspettare. Quello dello sviluppo da e per l' Est Europa - ha rimarcato - è un aspetto imprescindibile che lega il Lazio ai porti adriatici, e a quelli balcanici, ma serve una viabilità privilegiata».

Quello della Trasversale verso Viterbo e Orte è un tema caldo, visto che non più tardi di ieri il deputato del territorio Alessandro Battilocchio (Forza Italia) aveva manifestato una certa preoccupazione per i 472 milioni di euro già stanziati, destinati a completare i 18 km che mancano da Monte Romano est alla autostrada A12.

«Come deputati del territorio ha detto Battilocchio insieme al collega Mauro Rotelli e al senatore Francesco Battistoni stiamo facendo pressioni sul Governo, affinché solleciti la soluzione di questa vicenda a livello europeo. Non siamo esperti o appassionati dei colori del tracciato, la scelta la lasciamo ai tecnici, ma siamo sicuri dell' importanza strategica di quest' opera». Sui fondi destinati al completamento della Trasversale però Alessandri è stato rassicurante: «Restano pronti per essere spesi», ha concluso.

Circa 180 le persone che hanno assistito agli interventi del convegno organizzato dal sindacato dell' autotrasporto. Alle istituzioni è piaciuta la proposta della carta dei servizi: «Servono certezze sui tempi della movimentazione ha spiegato Patrizio Loffarelli di Assotir che riguardano sia i privati che i soggetti istituzionali. Questa procedura va poi spesa nello shipping internazionale, affinché il porto di Civitavecchia sia competitivo».

Alessio Vallerga © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache di Napoli

Napoli

Le accuse del collaboratore di giustizia Salvatore Maggio sugli affari dei boss

I Mazzarella e i Montescuro controllano il porto di Napoli

I tentativi di Salvatore D' Amico di evitare lo scontro armato

CRONACHE di NAPOLI Napoli Domenica 24 Marzo 2019 11

Porta Nolana Era già sottoposto agli arresti domiciliari: trovato in possesso di quasi 800 grammi di hashish

Stupefacenti in casa, preso 51enne

Nel corso dell'operazione sequestrati anche una dose di cocaina e contanti

Le accuse del collaboratore di giustizia Salvatore Maggio sugli affari dei boss

I Mazzarella e i Montescuro controllano il porto di Napoli

I tentativi di Salvatore D'Amico di evitare lo scontro armato

I piani della cosca per contrastare i Rinaldi

"Pagavamo gli affiliati il 10 del mese"

NAPOLI (ls) - E' una vera e propria 'bomba' quella lanciata da Salvatore Maggio, l' ex ras di piazza Mercato e, da qualche mese, collaboratore di giustizia. E' stato lui, infatti, a riferire che la cosca Mazzarella, grazie anche all' alleanza con Carmine Montescuro, il 'grande vecchio' della camorra controlla i traffici illeciti nel porto di Napoli. "Franco Mazzarella è 'una cosa' con Carmine Montescuro spiega ai magistrati antimafia- ed è coinvolto in tutti gli affari illeciti che ruotano intorno al Porto.

Mazzarella Franco è un uomo abile ed è bravo a rimanere dietro le fila, ma è coinvolto in tutti gli affari illeciti. Mazzarella Franco ha anche un' attività di trasporto con camion. Mi risulta che un suo uomo di sua assoluta fiducia sia Peppe Cozzo lino. Poi ci sono dei suoi cugini da parte dì madre che stanno sempre con lui. Mi ricordo solo il nome di un tale Umberto". Maggio, che per anni è stato un 'soldato' dei Mazzarella fino a quando, nel febbraio del 2014 decise di creare un gruppo autonomo, ha riferito anche in merito ai suoi rapporti con lo stesso Franco Mazzarella.

"Dopo la mia scarcerazione nel 2013 non ho mai incontrato Franco Mazzarella. Mi mandava i saluti, ma non lo volevo incontrare perché' temevo di essere ucciso, anche mi mandava segnali per farmi avvicinare a lui. Io con la creazione del mio gruppo autonomo avevo tolto ai Mazzarella i profitti di piazza Mercato, quando il reggente era Persico Giuseppe". Inutili si sarebbero rivelati anche i tentativi da parte di Salvatore D' Amico, capo dell' omonimo sodalizio, di riavvicinare i due. "Il D' Amico mi voleva far riavvicinare ai Mazzarella in particolare per assicurare il mantenimento del carcerati del clan Mazzarella di Piazza Mercato. Ma io rifiutai perché nonostante tutti gli omicidi che avevo fatto per loro, non mi avevano gratificato economicamente e in più' mi volevano uccidere perché ero passato con i miei cugini". Un rifiuto che avreb be causato non poche tensioni con la sua vecchia organizzazione al punto che, come racconta lo stesso Maggio, si preparò a uno scontro armato. Per questo motivo, ha spiegato ai magistrati antimafia, strinse un accordo con i Caldarelli delle 'Case Nuove' con i quali diede vita a un unico sodalizio.

L' intesa, inoltre, portò anche a nuovi accordi per la spartizione delle estorsioni, accordi che prevedevano l' esclusione dei Rinaldi di San Giovanni a Teduccio. Il sodalizio nemico dei Mazzarella, infatti, all' epoca controllava anche una parte del centro storico grazie all' alleanza stretta con i giovani capi della 'paranza dei bambini' ma nonostante questo fu escluso dalla suddivisione per volere proprio di Salvatore Maggio.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Mattino

Napoli

Il Sud fuori dalle rotte solo 3 imprese in gioco

Il ruolo marginale del Mezzogiorno nelle intese commerciali con Pechino `Escluse anche le Autorità portuali Spirito: export limitato a 121 milioni

Francesco Pacifico

Primo Piano

I Focus del Mattino

Il Sud fuori dalle rotte solo 3 imprese in gioco

►Il ruolo marginale del Mezzogiorno ►Escluse anche le Autorità portuali nelle intese commerciali con Pechino Spirito: export limitato a 121 milioni

ITALY-CHINA PLENARY SESSION

APPARTE LE PARTNERSHIP INDUSTRIALI CON I COLOSSI ENEL, LEONARDO E ANSALDO

LE IMPRESE

BREAKING NEWS
DA OGGI È TUTTO CHIARO
CON L'ECOBONUS DI LANCIA

CON FINANZIAMENTO TUTTO CHIARO HAI SUBITO:
- ANTICIPO ZERO
- PRIMA RATA NEL 2020
- FINO A 8.000 EURO DI ECOBONUS, GARANTITO!

TUTTOCHIARO

AMICA
F. FERRAJOLI e C.
FIRE CARS
GALDIERI AUTO
MOTOR VILLAGE NAPOLI
REGINAUTO
RUSSAUTO di E. PIANESE
SARA 3

GLI ACCORDI Ieri a Palazzo Barberini, per l' Italy-China Business forum, c' erano soltanto tre aziende meridionali a firmare accordi con il governo cinese. Erano invece assenti le autorità portuali del Mezzogiorno. E tanto basta per temere che la Via della seta - la direttrice infrastrutturale verso l' Europa e l' Atlantico delle merci dell' ex Celeste impero non passerà né per i porti né per le aziende del Sud.

Il tema non è nuovo: già nel 2017, quando al governo c' era Paolo Gentiloni, ci furono polemiche dopo che in alcune missioni internazionali i cinesi si erano detti interessati solo ai porti di Genova e Trieste. Le proteste dei governatori e degli imprenditori meridionali spinsero l' allora ministro per la Coesione e il Sud, Claudio De Vincenti a promettere attenzione verso gli scali del Mezzogiorno. Ma a Palazzo Barberini c' erano soltanto i vertici dell' Autorità portuali di Venezia e Chioggia, di Trieste e Monfalcone e di Genova, Savona e Vado Ligure. Non sembra preoccupato della cosa Pietro Spirito, che guida l' Autorità che controlla gli scali di Napoli e Salerno: «Ieri a Roma c' erano soltanto chi, come Genova e Trieste, ha fatto accordi con il governo cinese. Noi siamo già collegati con il colosso asiatico, visto che abbiamo delle linee settimanali con il Pireo, di proprietà del governo di Pechino. Personalmente, mi occuperei della nostra densità produttiva, deficit di cui sconta anche la portuali del Sud». Proprio questo gap incide in maniera negativa sui flussi commerciali. «A Napoli e Salerno - continua Spirito - arrivano dalla Cina un miliardo e mezzo di euro di merci, ma le nostre imprese esportano verso quel Paese soltanto per 121 milioni di euro. Come ha sottolineato il capo dello Stato c' è bisogno di un riequilibrio nell' interscambio, frenato da barriere di natura tariffaria (come i dazi) e di natura distributiva o sanitaria. Eppoi mi chiedo se sia lungimirante aprire i nostri porti soltanto ai cinesi, dimenticando il ruolo del Mediterraneo e che, soltanto da Napoli, esportiamo verso l' America per un miliardo e mezzo di euro».

LE IMPRESE Come detto a Palazzo Barberini - eccezione fatta per i grandi gruppi come Leonardo, Eni o Enel o Ansaldo con stabilimenti anche al Sud - erano presenti soltanto tre aziende meridionali. La Cmd, player nella realizzazione di macchine per l' aeronautica, che ha il quartier generale nel Casertano, a San Nicola La Strada, e il cuore propulsivo ad Atella, nel Potentino, detenuto per il 67 per cento dalla Loncin Motor di Chongqing. Poi la Eemaxx, realtà nel campo dell' efficientamento energetico con sedi a Pontecagnano Faiano, Lamezia Terme, Spinoso e Messina. Infine la palermitana Owec, già presente in Cina per fornire servizi in campo ambientale. Più in generale nelle esportazioni dell' Italia verso la Cina (valore complessivo 13 miliardi di euro) il Sud copre circa il 10 per cento del business complessivo, per lo più creato dall' agroalimentare. Licia Mattioli, vicepresidente di Confindustria con delega all' internazionalizzazione, ricorda che al Forum di Palazzo Barberini «il governo ha invitato soltanto le aziende che erano in procinto di firmare accordi con realtà cinesi per garantirgli una cornice più istituzionale. Per il resto, credo che il Sud abbia tutte le competenze per attrarre i capitali cinesi». Da Napoli, il leader degli imprenditori campani Vito Grassi sottolinea che «il nostro mondo produttivo, nei rapporti con Pechino, si concentra nel Forum che teniamo ogni fine d' anno a Napoli». Più critico Gianni Capizzi, presidente e titolare di Cag Chemical, che in Cina gestisce la manutenzione della diga delle Tre gole e che con il suo brevetto ALE6 è il secondo produttore in Europa di solventi per il trattamento delle acque. «Le nostre aziende - spiega - fanno fatica perché non hanno una massa critica che possa interessare i cinesi e non hanno un marchio riconoscibile. Io invece ho successo per il mio know how e per le mie commesse a livello internazionale. Mercoledì sarò al Cairo, perché proprio un' azienda cinese vuole comprare il mio gruppo e io, che non ho eredi, devo pensarci. Noi produciamo 120 tonnellate di solventi all' anno, loro 1.200.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Credo che alla fine gli interessi più il nostro marchio per entrare nel mercato europeo e piazzare i loro prodotti: a quel punto distinguere il made in Italy dal made in China sarà in impossibile».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

LA VIA DELLA SETA NON PASSA DAL MEZZOGIORNO

16 LETTERE E COMMENTI

LETTERE ALLA GAZZETTA

Le sentenze creative favoriscono l'incertezza del diritto

LA VIA DELLA SETA NON PASSA DAL MEZZOGIORNO

Penso che il Mezzogiorno dovrebbe appartenere alla schiera dei globalizzatori entusiasti. D' altra parte è sempre stata questa la nostra vocazione: la posizione geografica - un sottile lembo di terra, gettato nel Mediterraneo - ci ha resi nel corso della nostra storia millenaria da un lato esposti alle invasioni di popoli nemici e colonizzatori, dai greci ai romani, dai bizantini agli spagnoli; dall' altro pronti ad includere, accogliere, modificare i nostri e gli altrui comportamenti, sulla base della reciproca convenienza e della necessità di trarre giovamento anche dall' invasore straniero.

C' è anche un motivo strategico, a suggerire questa vocazione internazionale: il Mezzogiorno si sta drammaticamente spopolando.

Secondo le stime dell' Istat, nel 2066 il 71% della popolazione nazionale risiederà nel centro -nord e solo il 29% al Sud, che oggi raccoglie invece circa il 34%. L' età media del Mezzogiorno, peraltro, sarà molto più alta e pari a 51,6 anni. Sarà dunque più difficile per le imprese meridionali, vendere prodotti e servizi rivolgendosi al solo mercato interno.

Nel Mezzogiorno aumenteranno, invece, i costi dell' assistenza sociale e diminuirà la raccolta fiscale, per via della minore popolazione attiva, in età da lavoro.

Per quest' ordine di motivi ho trovato imbarazzante la completa assenza di dibattito tra le classi dirigenti meridionali che siedono in Parlamento, di quale ruolo potessimo avere nella scelta geo-politica del Governo italiano di sottoscrivere il memorandum di accordi di adesione alla "Belt and road initiative" in virtù della quale ospitiamo in queste ore il Presidente della Repubblica Popolare Cinese, Xi Jinping.

Ho letto i temi dei 29 accordi sottoscritti tra il Governo italiano e quello cinese, dei 50 inizialmente previsti e poi decurtati, forse a opera dell' intensa azione di contenimento della nostra politica estera, compiuta dagli storici alleati americani, in funzione anti cinese. Ebbene il Mezzogiorno rientra solo due volte: con lo sblocco del mercato delle arance - che fa esultare il Sindaco di Palermo Leoluca Orlando - e l' apertura ai voli del tour operator di Stato Ctis che premieranno anche gli Aeroporti di Puglia. Poco, troppo poco per una terra che avrebbe bisogno di dare sbocco commerciale alle proprie imprese e che richiede da secoli maggiori investimenti in infrastrutture portuali, stradali, sanitarie e scolastiche.

Ad aggravare questa completa dimenticanza del nostro Mezzogiorno si aggiunge la beffa: la nuova via marittima della seta, uno dei due assi di scorrimento delle merci programmata dal Governo cinese, giunta via Suez al Pireo - già oggi di proprietà della cinese Cosco - si biforcherà nel Mediterraneo settentrionale per raggiungere gli scali terminali dei porti di - indovinate?

Trieste e Genova. Ancora una volta il Sud viene clamorosamente dimenticato e, cosa ben più grave, nessun deputato, senatore, presidente di Regione se ne lamenta, gridando allo scandalo.

Bari o Taranto - porti assai più velocemente raggiungibili dai feeder della Cosco dal Pireo, con le loro agili 1.500 teu e ben collegati alle autostrade europee e al più sostenibile trasporto su ferro - avrebbero ben potuto essere considerati i terminali della via della Seta marittima. Ne avremmo guadagnato in termini di investimenti diretti cinesi nelle nostre infrastrutture, in ricadute occupazionali dirette e indirette, in centralità culturale nel dialogo con la forza economico - sociale del far east e, ultimo ma non ultimo, nella conquista di nuovi potenziali mercati di sbocco delle nostre merci e della capacità innovativa delle nostre imprese di servizi.

Nulla, nessuna voce si è levata dal Mezzogiorno mentre il Parlamento si vedeva ancora una volta ignorato e, in questa triste afasia, ci accingiamo a votare per le elezioni europee senza riferimenti, senza una leadership del Mezzogiorno che non siano gli sconosciuti e assenti parlamentari eletti il 4 marzo, i simpatici masanielli locali o le rosse e sugose arance di Sicilia.

Un compito spetta, dunque, alla mia generazione: puntare con decisione al mondo, guardando con fiducia alle potenzialità degli scambi internazionali e - sul fronte istitutuzionale - alla creazione di macro regioni che superino l'

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

attuale modello frammentario e divisivo, per dare forza ai territori e una nuova visione internazionale dell' Italia, nell' Europa dei popoli il cui Presidente sia eletto a suffragio universale, nel mondo nuovo della crisi del neoliberismo e del dominio americano sui mondo.

Avvenire

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

LOGISTICA

Vendita Gioia Tauro Contship in trattative

Contship Italia ha avviato un negoziato per la cessione al gruppo MSC - Mediterranean Shipping Company del 50% di CSM Italia Gate S.p.A., società che controlla Medcenter Container Terminal S.p.A. (MCT), azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro di cui MSC è già partner e principale cliente.

ECONOMIA E LAVORO

Lo "stop" dei vescovi austriaci agli investimenti in fonti fossili

La guerra infinita degli azionisti Tim

Arriva la settimana dell'assemblea sul bilancio e sulla revoca di cinque consiglieri

L'industria del legno si regge sull'import

Gazzetta del Sud

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

«Riconsiderare il porto di Gioia Tauro, strategico da e verso Oriente»

Attualità

Xi: la mia visita uno "spot" per la Sicilia

Musumeci: ci impegneremo affinché l'isola abbia un ruolo nella "Via della Seta"

La foto con Mattarella sui giornali cinesi

«Riconsiderare il porto di Gioia Tauro, strategico da e verso Oriente»

La Basilicata al voto per le regionali, chiamati alle urne 573mila elettori

CATANZARO «È doveroso chiedere di riconsiderare e rivalutare la valenza strategica del porto di Gioia Tauro che è al centro del Mediterraneo e che è dotato di una capacità di carico che già oggi non ha eguali nel sistema della portualità italiana».

È quanto si afferma in un appello, indirizzato al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte e al Presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping, firmato da Francesco Aiello, docente di Politica economica all' Università della Calabria e Componente del Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale della Calabria su nomina del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e sottoscritto da imprenditori, docenti universitari, intellettuali, politici, giornalisti calabresi.

L' occasione è stata offerta dalla firma del memorandum tra Italia e Cina. «Gioia Tauro occupa da anni - è detto nel testo dell' appello - una posizione cruciale nel traffico containerizzato da e per l' Estremo Oriente e, in quanto tale, un suo potenziamento potrà essere fonte di ulteriori vantaggi sia per i due paesi sia per tutti i nodi portuali collocati sulle rotte di navigazione dall' Estremo Oriente verso l' Europa.

Se è vero che nel corso del primo degli incontri istituzionali avvenuto al Quirinale con il Presidente Mattarella, è stato ribadito che «La Via della Seta è un percorso a doppio senso e lungo di essa devono transitare non solo commercio, ma talenti, idee e conoscenze», allora collocare Gioia Tauro nel progetto One Belt One Road rappresenterebbe anche la migliore strategia per contribuire ad accelerare la modernizzazione socio-economica dell' intero Mezzogiorno d' Italia».

«È, altresì, utile - riporta ancora il testo - dire che la rivisitazione di strutturate relazioni economiche con la Cina darebbe più slancio anche alla Zona Economica Speciale della Calabria, il cui baricentro è collocato nell' area portuale di Gioia Tauro».

«Al centro del Mediterraneo, con una capacità di carico che già oggi non ha eguali»

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Via della Seta, l' appello: "Riconsiderare il ruolo del porto di Gioia Tauro"

"E' doveroso chiedere di riconsiderare e rivalutare la valenza strategica del porto di Gioia Tauro che e' al centro del Mediterraneo e che e' dotato di una capacita' di carico che gia' oggi non ha eguali nel sistema della portualita' italiana". E' quanto si afferma in un appello, indirizzato al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte e al Presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping, firmato da Francesco Aiello, docente di Politica economica all' Universita' della Calabria e Componente del Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale della Calabria su nomina del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e sottoscritto da imprenditori, docenti universitari, intellettuali, politici, giornalisti calabresi. L' occasione e' offerta dalla firma, in queste ore, del memorandum tra Italia e Cina. "Gioia Tauro occupa da anni - e' detto nel testo dell' appello - una posizione cruciale nel traffico containerizzato da e per l' Estremo Oriente e, in quanto tale, un suo potenziamento potra' essere fonte di ulteriori vantaggi sia per i due paesi sia per tutti i nodi portuali collocati sulle rotte di navigazione dall' Estremo Oriente verso l' Europa. Se e' vero che nel corso del primo degli incontri istituzionali avvenuto al Quirinale con il Presidente Mattarella, e' stato ribadito che 'La Via della Seta e' un percorso a doppio senso e lungo di essa devono transitare non solo commercio, ma talenti, idee e conoscenze', allora collocare Gioia Tauro nel progetto One Belt One Road rappresenterebbe anche la migliore strategia per contribuire ad accelerare la modernizzazione socio-economica dell' intero Mezzogiorno d' Italia". "E', altresi', utile - riporta ancora il testo - dire che la rivisitazione di strutturate relazioni economiche con la Cina darebbe piu' slancio anche alla Zona Economica Speciale della Calabria, il cui baricentro e' collocato nell' area portuale di Gioia Tauro".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Via della seta, Siclari (FI): "Il governo non pensa al Sud e a Gioia Tauro. Accolga appello di tutti"

"È impensabile che "La via della seta" non contempli i porti del Meridione. Esistono realtà strategicamente predisposte ad accogliere una simile novità, basti pensare al Porto di Gioia Tauro che presenta una vocazione naturale per la sua posizione baricentrica. Questo consentirebbe non solo di sfruttare una realtà già presente e fortemente in difficoltà ma sarebbe, sopratutto, un faro di speranza di sviluppo per tutto il Sud Italia". Il senatore Forzista Marco SICLARI torna a stimolare il Governo su un argomento che lo ha visto gin dalle prime battute sensibile nella speranza che "La via della seta" potesse rappresentare una reale opportunità per tutto il paese. "Il Governo accolga l' appello che viene non solo da me ma da tutti i cittadini calabresi, imprenditori, sindacati e lavoratori e consideri il Porto di Gioia Tauro come fondamentale per lo sviluppo dell' economia del paese. La "Via della seta" così come pensata dimostra ancora una volta che i ministri vengono al Sud solo per utilizzarlo come vetrina o passerella. Se non considerano i porti del Sud e in particolare quello di Gioia Tauro chiariscono come non ci sia, da parte loro, alcuna intenzione di sviluppare questa realtà con l' alta capacità ferroviaria. Diversamente punterebbero su questa grande risorsa per sviluppare un' enorme potenziale al momento non utilizzato. Non hanno sollevato alcuna obiezione all' attuale struttura della Via della seta e questa è la prova che del meridione e del suo sviluppo a questo Governo non importa", concluso il senatore azzurro.

Via della Seta, appello dalla Calabria a Conte e Xi: "riconsiderare ruolo porto Gioia Tauro" [FOTO]

Via della Seta, appello dalla Calabria a Conte e Xi: "è doveroso chiedere di riconsiderare e rivalutare la valenza strategica del porto di Gioia Tauro che e' al centro del Mediterraneo e che e' dotato di una capacita' di carico che già oggi non ha eguali nel sistema della portualità italiana"

"E' doveroso chiedere di riconsiderare e rivalutare la valenza strategica del porto di Gioia Tauro che e' al centro del Mediterraneo e che e' dotato di una capacita' di carico che già oggi non ha eguali nel sistema della portualità italiana". E' quanto si afferma in un appello, indirizzato al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte e al Presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping , firmato da Francesco Aiello , docente di Politica economica all' Università della Calabria. Oggi è stato firmato del memorandum tra Italia e Cina. "Gioia Tauro occupa da anni - è detto nel testo dell' appello - una posizione cruciale nel traffico containerizzato da e per l' Estremo Oriente e, in quanto tale, un suo potenziamento potra' essere fonte di ulteriori vantaggi sia per i due paesi sia per tutti i nodi portuali collocati sulle rotte di navigazione dall' Estremo Oriente verso l' Europa. Se e' vero che nel corso del primo degli incontri istituzionali avvenuto al Quirinale con il Presidente Mattarella, e' stato ribadito che 'La Via della Seta e' un percorso a doppio senso e lungo di essa devono transitare non solo commercio, ma talenti, idee e conoscenze', allora collocare Gioia Tauro nel progetto One Belt One Road rappresenterebbe anche la migliore strategia per contribuire ad accelerare la modernizzazione socio-economica dell' intero Mezzogiorno d' Italia". "E', altresi', utile - riporta ancora il testo - dire che la rivisitazione di strutturate relazioni economiche con la Cina darebbe piu' slancio anche alla Zona Economica Speciale della Calabria, il cui baricentro e' collocato nell' area portuale di Gioia Tauro". Palazzo Chigi/Filippo Attili/LaPresse.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

L' investimento sui Molini vera occasione di rilancio

«Occorre partire dallo studio di Pagliara»

30
Milazzo
L'investimento sui Molini vera occasione di rilancio
«Occorre partire dallo studio di Pagliara»
Capo e Tono Quasi assente l'illuminazione nelle strade
Nuovo Prg, l'Aula ha detto il suo sì
«Cda della Lucifero, ritardi assurdi»
Premiati a Spadafora studenti del Liceo
Sinergia con le scuole per vincere la violenza
Quel social che causano isolamento

milazzo Tra il pensarlo ed il realizzarlo ovviamente ce ne passa, ma l' impulso dato dall' Amministrazione al riuso dei Molini Lo Presti ha riacceso entusiasmi sopiti e, soprattutto, il via libera dato dagli operatori è un segnale incoraggiante. Certo, adesso occorrerà che ciascuno faccia la sua parte. Il sindaco Formica ha detto che nei prossimi giorni formalizzerà, con un atto di Giunta da inviare all' Autorità portuale, questa proposta, mentre l' ente messinese a sua volta dovrà assumere degli impegni per andare avanti con la successiva stipula del comodato.
Quindi si dovranno fare le verifiche sulla consistenza degli interventi da fare per il recupero dell' opificio prima e, poi, il suo riutilizzo come "porta del mare".
Un aspetto sul quale l' ex sindaco Nino Nastasi ritiene ci si possa confrontare col progetto Pagliara, ovviamente da riadattare visto che sono trascorsi 15 anni dalla sua rielaborazione.
Il complesso ha un volume di quasi 70.000 mc, il che vuol dire oltre 20.000 mq di superfici utilizzabili, escluso il piazzale ed il silos.
«Ritengo- afferma Nastasi - che quello studio possa rappresentare un valido riferimento. Il progetto Pagliara prevede infatti di spostare nei Molini ristrutturati tutti gli uffici relativi alle funzioni che si svolgono nel Porto e che, attualmente sono, con grandi disagi, ubicati nei fabbricati del molo Marullo. Questo dovrebbe consentire la restituzione alla città di Milazzo del prolungamento della Marina Garibaldi. Nascerebbero in quei vecchi magazzini ed uffici ristrutturati una serie di servizi di accoglienza al turismo di diporto e croceristico e di intrattenimento per residenti e turisti.
Accanto a questa funzione di semplice trasferimento, nei Molini sono pure previste tutte le attività tipiche di una stazione marittima (al piano terra, biglietterie, bar, deposito bagagli, boutique, edicola, servizi igienici, etc) in comunicazione con altri piani che assolveranno la funzione di servizio, ed integrativa, per il turismo della nostra città, con un albergo di 40 camere, una grande sala da pranzo, caffetteria, roof garden ed uffici turistici, Complementare a queste offerte le sale espositive e commerciali, il museo del mare e delle tradizioni marinare, con collegamenti diretti con il mondo subacqueo dell' Amp, oltre ad una piccola struttura per convegni e conferenze capace di 200 posti.
Completa l' intervento un grande silos capace di circa 500 posti auto, mentre i bus troveranno ingresso nel piazzale di via Birago».
r.m.

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

porto di augusta

«Elettrificare le banchine per ridurre le emissioni che creano inquinamento»

siracusa provincia zona nord .43

Amministrative 2017 a Melilli il ricorso di Sorbello al Cga

Un chilo di marijuana a due passi dalla scuola indagini dei carabinieri

LENTINI, GIOCHI MATEMATICI
Francesca Addamo alla finale nazionale

Minacce per il pascolo arrestati due allevatori

In breve

PORTO DI AUGUSTA
«Elettrificare le banchine per ridurre le emissioni che creano inquinamento»

FERLA
Riapre la Cassaro-Montegrosso

Augusta. «L' elettrificazione delle banchine del porto commerciale di Augusta per ridurre le emissioni inquinanti delle navi ferme in sosta è una proposta condivisibile ma occorre intervenire anche sulle banchine e navi militari». A dichiararlo è Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta, che chiede al ministero della Difesa di investire stanziando fondi per l' elettrificazione delle banchine militari e per l' adeguamento tecnologico delle navi militari. Assoporto solleva la questione a seguito del recente invio di una lettera inviata a tutti i presidenti delle Autorità portuali siciliane, compresi l' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale Augusta -Catania per sollecitare interventi a tutela dell' ambiente che riducano le emissioni di gas climalteranti delle navi ferme in sosta nei vari porti siciliani da parte del presidente di Legambiente Sicilia, Gianfranco Zanna.

Assoporto, di conseguenza, chiede a Legambiente di intervenire per sollecitare il ministro della Difesa ad adeguare anche le banchine delle navi militari presenti al centro storico, così come sta facendo l' associazione che raggruppa gli operatori portuali.

«Condividiamo - continua Maria Noè - l' allarme lanciato da Legambiente e apprezziamo il fatto che l' Autorità portuale del mare di Sicilia orientale stia muovendo i giusti passi per l' elettrificazione delle banchine megaresi. Un' azione, questa, di cui Assoporto aveva già discusso insieme con il presidente dell' Adsp Andrea Annunziata e per la quale avevamo anche interloquito con il distretto Sicilia Navtec di Messina, che si occupa di fare ricerca per nuovi mezzi di trasporto e per i porti con l' utilizzo di energie rinnovabili. Riteniamo fondamentale che le medesime iniziative di tutela dell' ambiente siano adottate anche per le navi militari che, ben più numerose di quelle commerciali, sostano nelle banchine di Augusta che si trovano all' intero del tessuto urbano. Come Assoporto Augusta, chiediamo al ministero della Difesa d' investire disponendo fondi adeguati per l' elettrificazione delle banchine militari e per l' adeguamento tecnologico delle navi militari. Esistono infatti tecnologie in grado di diminuire sensibilmente le emissioni in atmosfera».

Agnese Siliato.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

L' intervista a Michele Geraci

«Non svenderemo le aziende Puntiamo agli investimenti»

Il sottosegretario allo Sviluppo: c' è interesse

Primo Piano

«Non svenderemo le aziende Puntiamo agli investimenti»

Il sottosegretario allo Sviluppo: c'è interesse

In autunno il volo per Pechino

Nuova Focus Active

€ 289 Anticipo zero

Ford Store Palermo

Giorgio Mannino PALERMO «La Cina guarda al porto di Palermo come fonte d' investimento.
Ma è molto interessata anche all' agroalimentare, alla green energy e ai trasporti. Colonialismo economico? Non venderemo le nostre aziende ma attrarremo investimenti». Michele Geraci, sottosegretario allo sviluppo economico - intervistato a Tgs - commenta così la storica visita del presidente cinese Xi Jinping a Palermo. Analizzandone i retroscena economici e le intese che potrebbero legare la Sicilia alla «Repubblica rossa».

Perché il presidente cinese ha scelto Palermo?
«Innanzitutto si tratta di una visita di cortesia visto che il Presidente della Repubblica italiana è palermitano, Xi Jinping ricambia la visita istituzionale del presidente Sergio Mattarella in Cina. Il secondo motivo è puramente turistico e di grande curiosità nei confronti dell' Isola, perché il presidente cinese e la moglie non sono mai stati in Sicilia, non hanno mai visitato Palermo. Un terzo motivo, a traino della curiosità turistica, è capire il potenziale economico della regione e della città. Ne ab biamo sempre parlato e ora avranno il piacere di vederlo con i propri occhi».

Cosa c' è nel memorandum sulla Via della Seta, già firmato tra Italia e Cina, che riguarda la Sicilia?
«Le aree che stiamo analizzando riguardano sviluppo ed infrastrutture, trasporti, agroalimentare, green energy, rapporti tra università, studenti, centri di ricerca.
Stiamo lavorando affinché gli studenti vadano a lavorare presso aziende cinesi. E poi c' è il turismo».

Gli investimenti sul porto di Palermo si faranno?
«Penso di sì. La Cina vuole avere un' importante presenza economica sul Mediterraneo e la Sicilia è il posto ideale perché vive in un sistema giuridico -istituzionale europeo, quindi con leggi chiare, ma contemporaneamente è vicino all' Africa».
Si è parlato di aree di crisi, ad esempio quella di Termini Imere Il Porto punto strategico tra Europa e Africa E poi l' agroalimentare, e la green energy Stage per gli studenti se? Si era detto che un' azienda cinese era interessata, quasi in procinto di rilevare l' ex stabilimento Fiat: sa qualcosa a riguardo?
«Non ci sono novità rispetto alle notizie degli ultimi giorni ma stiamo lavorando anche su altri fronti. Ad esempio sull' agroalimentare, su cui i cinesi sono particolarmente interessati».
Si è parlato del tema che riguarda le arance rosse che arriveranno in Cina tramite le reti del mercato online.
«Un tema importante. È la prima volta che riusciamo ad avere questo accordo. Il ministro Centinaio è stato in gamba a portare a conclusione questo accordo ma guardiamo anche ad altri settori come olio e formaggi. Il consumatore cinese vuole comprare cibi di qualità».

Si può temere qualcosa da queste intese?
«Non credo. Non vogliamo vendere nulla ma attrarre investimenti green field, quindi vogliamo far sì che la Cina investa in attività produttive che non ci sono».

Non è, dunque, colonialismo economico?
«Assolutamente no. I cinesi non comprano le nostre aziende, noi non gliele vendiamo. Non vendendogliele non gliele possiamo.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Manifesto

Palermo, Termini Imerese

NELLA TAPPA DI XI JINPING A PALERMO SOLO POTENZIALI INTESE

Il business è via mare ma volano solo le arance rosse

VIA DELLA SETA

L'Italia diventa la porta cinese sul Mediterraneo

Firmati accordi per 2,5 miliardi. Per Di Maio in futuro potrebbero diventare 20. Il premier Conte: «Costruire relazioni più efficaci»

La strategia di alleanza con paesi deboli, non autonomi nelle scelte strategiche

NELLA TAPPA DI XI JINPING A PALERMO SOLO POTENZIALI INTESE

Il business è via mare ma volano solo le arance rosse

Palermo Se non s' è parlato di affari perché il rigido cerimoniale non lo prevedeva, certamente la visita privata del leader Xi Jinping a Palermo, apre un mercato potenziale dai numeri esorbitanti. La missione in Italia del presidente della Repubblica popolare cinese ha tenuto banco per giorni nel Paese e su questo punta ora la Sicilia anche nei rapporti col governo giallo -verde che a Palermo ha inviato come delegato il sottosegretario Michele Geraci che sta seguendo la delegazione che oggi alle 10 lascerà la città alla volta di Nizza.

Una visita lampo, quella di Xi Jinping, che apre prospettive enormi rispetto a dossier in cam po, basti pensare all' ex Fiat di Termini Imerese, alla Italtel di Carini o al porto. Il sindaco Leoluca Orlando li ha messi in un documento che ha consegnato alla delegazione cinese. Si vedrà. Al momento, la cosa più concreta è un volo diretto tra Palermo e Pechino: potrebbe essere attivato in autunno. Poca roba rispetto al potenziale cinese. Nulla sul fronte energetico, asset che in realtà interessa ai cinesi, e neppure sul quello delle infrastrutture, come il porto di Palermo, per il quale l' Eurispes sta spingendo proprio sul fronte cinese un progetto da 5 miliardi di euro per fare diventare lo scalo l' hub commerciale più grade d' Europa per movimentare qualcosa come ben 16 milioni di container all' anno, 2 mln in più di Rotterdam. La chiave di vol ta per aprire i rapporti però potrebbe essere stata trovata. Doveva durare appena 37 minuti la visita privata a Palazzo Reale, ma alla fine Xi Jinping e la moglie Peng Liyuan si sono trattenuti un' ora.

Il leader cinese e la sua consorte, a Palermo in omaggio al Capo dello Stato Sergio Mattarella, sono rimasti incantati dal Palazzo, il Parlamento più antico d' Europa, un tempo dimora di Federico II, dove sventolava per l' occasione la bandiera rossa con le 5 stelle della Cina, accanto a quelle dell' Ue, dell' Italia e della Sicilia. La first lady, sorridente e loquace, è stata ammaliata dalla bellezza della Cappella Palatina con i suoi mosaici che tolgono il fiato; e più volte, durante il giro, s' è fatta fotografare accanto ai meravigliosi intarsi. «Una visita preziosa», l' ha definita Xi, secondo cui il Palazzo Reale «sarebbe perfetto nella Via della Seta» come ha confidato al presidente dell' Assemblea siciliana, Gianfranco Micciché, che nella sua stanza, sulla Torre Pisana, ha omaggiato la coppia con uno spettacolo del bambino puparo Antonio Tancredi Cadili, 8 anni, abbracciato alla fine dal presidente e dalla moglie che lo hanno invitato in Cina. Parole quelle di Xi Jinping che incoraggiano.

Il solo affare, per la Sicilia, andato in porto è quello sugli agrumi. «Alibaba», con il supporto del ministero delle Politiche agricole e del Distretto agrumi di Sicilia, sarà la prima piattaforma globale a portare le arance di Sicilia in Cina. L' arancia rossa sarà presente in una fascia di mercato premium, di alta qualità e distribui te a partire dalle prossime settimane, inizialmente tramite Mr Fresh di Tmall, una dei 'marketplaces' on line del gruppo «Alibaba» che conta 637 milioni di consumatori cinesi attivi, e Freshippo, catena di supermercati 'new retail'. «La novità consiste nel trasporto delle arance via aereo, e non soltanto via nave, opzione già possibile dal 2017 - dice il presidente del Distretto Agrumi di Sicilia Federica Argentati L' aereo consente al prodotto di arrivare in condizioni tali da garantirne meglio la qualità e il posizionamento su una fascia alta di mercato. Una possibilità sbloccata dopo tante sollecitazioni grazie al lavoro svolto lo scorso autunno dal ministero dello Sviluppo economico».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

Le reazioni

Dietro le transenne: "Quello se vuole si compra tutta la città"

GIADA LO PORTO SILVIO PUCCIO

Il
ATTUALITÀ
Xi Jinping sponsor di Palermo "Arriveranno tanti turisti"
Il presidente cinese a Palazzo dei Normanni e poi a Villa Igiea. "Qui bellezze fuori dal comune. Vedrete, aumenteranno i visitatori". Le foto della first lady alla cappella Palatina
Delegazione-monstre di 400 persone Orlando e Micciché litigano sui "posti" da regalare al leader
Dietro le transenne: "Quello se vuole si compra tutta la città"

« È interessato al porto di Palermo » , « Lo ha invitato Zamparini » , « Deve acquistare la squadra rosanero ». Nella città blindata per l' arrivo di Xi Jinping, il presidente cinese, ieri non si parlava d' altro. Qualcuno sbagliava il nome, tutti però erano a conoscenza di quella visita in grande stile: « Sì, ho sentito... Xi qualcosa... sicuramente è venuto per investire in Sicilia » , dice l' edicolante di piazza Verdi. Ognuno dice la sua su quei trentasette minuti di visita palermitana del leader cinese avvolti nel mistero. « Doveva comprare il porto di Palermo ma poi ha deciso di prenderlo in affitto », dice con sicurezza una studentessa che passeggia in via Maqueda con il fidanzato. « È venuto per comprare alcune aree in cui costruire centri commerciali cinesi - ribatte una signora sulla sessantina - del resto poteva scegliere qualsiasi altra città dopo il vertice a Roma. Se è venuto a Palermo investirà a Palermo e se vuole si compra tutta la città » . La visita privata in città ha creato grandi aspettative anche tra i tifosi rosanero che sognano il portafoglio di Pechino per sostenere il futuro della squadra.

« È la volta buona che qualcuno con i soldi, tanti soldi, acquisti il Palermo, tanto i cinesi si stanno comprando tutto», dicono due cocchieri che aspettano i turisti a pochi passi dal teatro Massimo. Chiudono le mani in segno di preghiera e guardando in camera si rivolgono direttamente a Zamparini: «lascialo ai cinesi». Seduti al tavolo di una trattoria di piazza Olivella due amici hanno persino trasformato quella visita in argomento di dibattito durante il pranzo con le mogli, lasciate fuori dalla discussione: «Così diventiamo come il Milan » , dice uno dei due. « Almeno riusciamo a pagare gli stipendi e non avremmo più problemi » , risponde l' altro, chiudendo le mani in segno di preghiera, pure lui, e alzano gli occhi al cielo. Anche perché per i palermitani Xi è sinonimo di soldi. Passeggiando tra i locali di via dell' Orologio tutti sperano di averlo per cena « Gli prepariamo pasta con le sarde e un' arancina», dicono i ristoratori. Sognano e non sanno ancora che Xi cenerà a Villa Igiea a porte chiuse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Palermo e Porto Empedocle ecco i dossier in mano ai cinesi

Geraci: «Investitori interessati a concessioni nei terminal crociere e merci del porto Possibile un hub a Punta Raisi, svolta per il deposito di gas nello scalo agrigentino»

primo piano

Palermo e Porto Empedocle ecco i dossier in mano ai cinesi

Geraci: «Investitori interessati a concessioni nei terminal crociere e merci del porto Possibile un hub a Punta Raisi, svolta per il deposito di gas nello scalo agrigentino»

La polemica

I pupi donati a Xi "sfida" tra Micciché e il sindaco Orlando

NUOVA BMW SERIE 3
LA TECNOLOGIA SI GUIDA
Nuova Sport Car

michele guccionePalermo. Portare in Sicilia merci da lavorare e turisti è un obiettivo ormai chiaro del progetto della Nuova Via della Seta.
«La Cina viene in Sicilia solo per fare business, non per comprare e governare i nostri asset strategici. Del resto, noi sovranisti della Lega non lo permetteremmo. E come ha richiesto il Capo dello Stato, saranno scambi alla pari». Il sottosegretario all' Internazionalizzazione, il palermitano Michele Geraci, il "padre" degli accordi Italia-Cina firmati ieri, prima simpatizzante del M5s e da poco ufficialmente organico al Carroccio di Salvini, nello stile di Hide Park Corner ieri ha convocato all' improvviso una conferenza stampa ai piedi della statua di Ruggiero Settimo in piazza Politeama a Palermo, per spiegare il senso della "visita privata" di Xi Jinping. «Ha ricambiato una cortesia istituzionale al presidente Mattarella, che in Cina aveva visitato la città natale di Xi», chiosa Geraci, insistendo sul fatto che oltre alla visita istituzionale a Palazzo dei Normanni la coppia presidenziale avrebbe fatto solo turismo in città, in maniera discreta. Sul come e dove, massimo riserbo.
Ma, sciolta la conferenza stampa, è arrivato il momento di tracciare un quadro concreto. Ieri non si sono svolti incontri fra la delegazione cinese e gli enti e le imprese siciliani interessati agli accordi, perchè una delegazione più tecnica del governo cinese era già stata nei giorni scorsi a Palermo, dove ha incontrato i soggetti già selezionati e ha ritirato i dossier da esaminare. La trattativa, quindi, sta andando avanti per arrivare alla scelta degli obiettivi sui quali focalizzare gli investimenti cinesi e le modalità dello scambio con tecnologie e prodotti made in Sicily.
E mentre ieri la tv di Stato cinese intervistava proprio i protagonisti di quegli incontri precedenti (fra i quali, pare, il presidente della Camera di commercio Palermo-Enna, Alessandro Albanese, e il presidente della Fondazione Sicilia, Raffaele Bonsignore, che aveva ospitato la presentazione del fondo di Shanghai interessato alla realizzazione del megaterminal merci al porticciolo della Bandita), secondo fonti bene informate il leader cinese sarebbe salito su Monte Pellegrino, indisturbato e non visto grazie alle strade blindate della zona, per osservare dall' alto l' area portuale. Perchè il principale business attorno alla Nuova Via della Seta dovrebbe svilupparsi proprio qui.
Del resto, i dossier presi in consegna dalla delegazione tecnica riguarderebbero principalmente i porti di Palermo e Porto Empedocle, gli aeroporti di Palermo e Catania e i siti nei quali realizzare resort adeguati agli standard del turismo cinese di fascia alta.
In dettaglio, gli interessi degli investimenti cinesi ricadrebbero sul terminal crociere del porto di Palermo (o per la sua completa realizzazione o per ottenerne in concessione uno slot) in cambio del know how sviluppato a Palermo per la gestione degli attracchi da mutuare nei porti di partenza in Cina; un nuovo terminal merci, a scelta fra il porto di Palermo e il megaprogetto dell' Eurispes alla Bandita; ottenere concessioni per slot o per creare hub in un aeroporto fra Palermo e Catania; spazi nello scalo navale di Porto Empedocle dove si farà un terminal per le forniture di gas naturale liquefatto. Oltre agli investimenti turistici, industriali e commerciali di minori dimensioni.
«Gli accordi che abbiamo firmato a Roma - spiega Geraci - per la Sicilia riguardano le infrastrutture per il trasporto delle merci e i flussi turistici. Quanto alle infrastrutture, i cinesi diffidano della burocrazia isolana, sanno che qui si complica tutto, per cui di base preferiscono agganciarsi a strutture esistenti, funzionali e moderne. Il mercato cinese delle crociere è vastissimo. Il punto di partenza è stata la meganave da poco varata da Fincantieri, la "Costa Venezia", costruita apposta per il mercato cinese, con pochissimi spazi aperti perchè i cinesi non amano il sole. Quindi, al posto dei solarium ci sono i casinò. Adesso occorre un porto con moli e fondali adatti a ricevere le meganavi e con terminal di livello funzionale e tecnologico adeguato, e Palermo si sta attrezzando per questo».
«Quanto alle merci, l' accordo per Venezia-Trieste prevede che le meganavi, che non possono attraccare lì per dimensioni, arrivino al Pireo e trasbordino i container su navi più piccole. La scelta tra il porto di Palermo già esistente

e quello della Bandita da fare dipenderà dai fondali e dalla possibilità di evitare trasbordi su navi più piccole. E comunque per loro è fondamentale avere uno scalo con efficienza e tecnologie adeguate al 2030 e con ampi spazi alle spalle per lavorare le merci in arrivo».
«Porto Empedocle - prosegue Geraci - rientra nella logica di sganciarci dalla dipendenza da Usa, Tap, Libia e Tunisia per il gas».
Sul turismo, due le variabili: «L' aeroporto di Catania era partito favorito perchè in zona ci sono vari resort di livello elevato come quelli asiatici, mentre in Sicilia occidentale c' è solo il Verdura. Ma credo che la visita di Xi abbia spostato l' asse su Palermo. Servono voli diretti giornalieri per portare fino a 500 turisti al giorno e 3mila la settimana. Su questo flusso stanno valutando di realizzare resort adeguati in Sicilia occidentale».

Libero

Palermo, Termini Imerese

E a noi conviene affittargliela

I cinesi si pappano la Sicilia

Il presidente Xi Jinping a Palermo per studiare un progetto da 5 miliardi: creare il più vasto porto europeo, che darà lavoro a 435mila persone. Almeno lui farà le grandi opere

giuliano zulin

Libero

E a noi conviene affittargliela

I cinesi si pappano la Sicilia

Il presidente Xi Jinping a Palermo per studiare un progetto da 5 miliardi: creare il più vasto porto europeo, che darà lavoro a 435mila persone. Almeno lui farà le grandi opere

M5S travolto dalle inchieste

Le tangenti uccideranno i grillini

Non è vero, moriranno perché inetti

Parla il comandante dei carabinieri di Milano

«Così abbiamo fermato il terrorista»

Tragedia a Bologna. Morti due ragazzi di 11 e 14 anni. Nessuna accusa ai genitori

Fratelli kenyani giù dall'8° piano. Papà era a casa

Colpita con 74 proiettili mentre si batteva per l'habitat e il cucciolo

Oranga accecata poiché difendeva la sua foresta

Se di notte fai tanta pipì, fatti visitare

PRIMO PIANO

POTREMMO AFFITTARGLIELA...

I cinesi sono pronti a papparsi la Sicilia

La Regione ci costa 5 miliardi l'anno. Gli stessi soldi che il gigante asiatico è deciso a investire a Palermo, dove ora il presidente Xi è in visita. Il progetto è creare il più vasto porto d'Europa con 435mila occupati

Emissari di un fondo di Shanghai hanno già iniziato i colloqui in Sicilia, con i rappresentanti dell' Eurispes, che si sono fatti promotori dell' investimento. Sarebbe la ciliegina sulla torta per i cinesi, i quali si sono già comprati il porto del Pireo ad Atene e infrastrutture in Portogallo, hanno costruito un ponte di due chilometri e mezzo in Croazia, progettato un

tunnel marittimo lungo 50 chilometri tra Finlandia ed Estonia, stretto accordi energetici con Malta. Xi, arrivato ieri pomeriggio a Palermo, si farà così un' idea della bontà del progetto. Tra una visita a Palazzo dei Normanni per scoprire la cappella Palatina e il suo "buen retiro" a villa Igea, l' ultimo imperatore cinese sicuramente avrà contatti informali con autorità e imprenditori. «Oltre all' interesse turistico c' è anche quello commerciale, quindi sì è una visita esplorativa», ha commentato Michele Geraci, sottosegretario allo Sviluppo Economico e vero e proprio umo-cerniera tra Italia e Cina.
Forse è l' occasione della vita per la Sicilia. Inutile quindi girarci intorno: il governo fissi un prezzo e poi conceda l' affitto dell' isola a Pechino. Ci guadagnerebbero tutti. Tranne le Ong e i clandestini che puntano alle nostre coste. Ma questo non è un nostro problema riproduzione riservata.

La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

Edoardo Rixi: pagina importante per la portualità

LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI PARTENZE NAVI ABBONAMENTI I QUADERNI SFOGLIABILE

Edoardo Rixi: pagina importante per la portualità

PALERMO – Il vice ministro Edoardo Rixi, in visita a Palermo, ha partecipato alla conferenza con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Pasqualino Monti, per presentare i finanziamenti europei ottenuti dall'Ente, oltre 100 milioni di Fondi Pon Infrastrutture e Reti: "Oggi - ha detto Rixi – si scrive una pagina importante per la portualità siciliana, e anche per quella nazionale, perché non sono tante le Autorità di Sistema a essere così flessibili e vitali. E' bello che la Sicilia, in questo cambio di passo che il Paese sta cercando di fare, sia protagonista e capace di giocare la propria partita. Il network della Sicilia occidentale ha messo in campo investimenti assolutamente importanti che hanno alle spalle una politica di recupero dei traffici per permettere alla regione di diventare competitiva nello scacchiere del Mediterraneo. Qui c'è spazio per il traffico ro-ro e anche per la cantieristica e mi auguro che lo sblocca cantieri di cui si discute in questi giorni porti a migliorare la mobilità siciliana. Adesso sappiamo che a Palermo si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni e con una fondamentale visione complessiva. La Sicilia per me è bellissima ed è al centro del mare più bello del mondo".

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Un anno e mezzo di lavoro senza sosta. Circa quaranta cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, protocolli, accordi procedimentali, ricerche di fondi, tutto per disegnare i porti non nel futuro ma concretamente nel presente. Il network dei porti occidentali - Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle – è cresciuto in maniera esponenziale nei numeri, finanziari, di merci e passeggeri. Ogni metro quadrato va messo a reddito e quelli che oggi abbiamo presentato sono tutti cantieri avviati per raccontare fatti e non parole". Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Registrazione gratuita.

Invia l'articolo in formato PDF

Stampa

TAG conferenza portualità siciliana Edoardo Rixi Pasqualino Monti

Porto Livorno

FEDESPEDI

LE NAV

NAPLES 15-16 May 2019

FERCAM

ASSIMA

Livorno, Port for Tuscany

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Un anno e mezzo di lavoro senza sosta. Circa quaranta cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, protocolli, accordi procedimentali, ricerche di fondi, tutto per disegnare i porti non nel futuro ma concretamente nel presente. Il network dei porti occidentali - Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle – è cresciuto in maniera esponenziale nei numeri, finanziari, di merci e passeggeri. Ogni metro quadrato va messo a reddito e quelli che oggi abbiamo presentato sono tutti cantieri avviati per raccontare fatti e non parole". Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Registrazione gratuita.

Invia l'articolo in formato PDF

Stampa

TAG conferenza portualità siciliana Edoardo Rixi Pasqualino Monti

Porto Livorno

FEDESPEDI

LE NAV

NAPLES 15-16 May 2019

FERCAM

ASSIMA

Livorno, Port for Tuscany

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

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

Finanziamenti comunitari per i porti della Sicilia West

LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI PARTENZE NAVI ABBONAMENTI I QUADERNI SFOGLIABILE

Finanziamenti comunitari per i porti della Sicilia West

PALERMO - Gli interventi di dragaggio del porto di Palermo e del porto di Termini Imerese, i lavori di rifiorimento della mantellata del molo a Termini Imerese e il dragaggio del porto di Trapani (anche se quest'ultimo non subito a convenzione) sono entrati finalmente a pieno titolo nel PON Infrastrutture e Reti 2014/20, riconosciuti dal Tavolo centrale di Coordinamento delle ALI all'unanimità. Sotto la guida del presidente Pasqualino Monti - sottolinea una nota dell'AdSP - per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari con opere prioritarie che hanno ottenuto il via libera nel principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese.Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.

Lo sviluppo ferroviario con il centro-est Europa

ARTICOLI CORRELATI ALTRO DALL'AUTORE

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

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere della Sera

Focus

Via della seta, le firme dei 29 accordi Per il governo un affare da 20 miliardi

Nel memorandum con Pechino anche i porti di Genova e Trieste, terminali in Europa

Paolo Salom

Primo piano L'intesa

Via della seta, le firme dei 29 accordi
Per il governo un affare da 20 miliardi

Nel memorandum con Pechino anche i porti di Genova e Trieste, terminali in Europa

Le 29 intese con la Cina

L'intervista

Lippi: «Il presidente mi ha stretto la mano È stata la prima volta dopo 7 anni in Oriente»

CHINA PR

Roma Il 747 del presidente cinese ha lasciato stamane l' aeroporto «Falcone e Borsellino» di Palermo diretto a Nizza per la seconda parte del tour europeo iniziato con la visita di Stato in Italia. Xi ha ringraziato calorosamente e con vistosi sorrisi: nella stiva ha potuto riporre ventinove intese, istituzionali e commerciali, sottoscritte ieri tra Italia e Cina nei settori del commercio, dell' energia, dell' industria, delle infrastrutture e del settore finanziario, al fine di «promuovere un rafforzamento delle relazioni economico-commerciali tra i due Paesi, nel rispetto delle linee strategiche dell' Unione europea e della nostra collocazione euro-atlantica», come ha ribadito il vicepremier Lugi Di Maio che, dal canto suo, ha siglato tre memorandum sulla Belt and Road Initiative (la nuova Via della seta), sul commercio elettronico e sulle startup.

La giornata di Xi è iniziata con un breve passaggio al Quirinale per il commiato dal capo dello Stato Sergio Mattarella. Poi, auto e scorta hanno attraversato Roma per raggiungere Villa Madama, dove il presidente cinese è stato ricevuto dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte e dove poi le delegazioni dei due Paesi hanno lavorato ai documenti predisposti per la firma all' interno della sala Giulio Romano: un numero più piccolo rispetto a quanto ipotizzato nelle settimane precedenti l' arrivo di Xi; ma comunque sufficienti a garantire il «successo» della visita. Il ministero dello Sviluppo economico, il ministero dei Beni culturali e il ministero della Salute hanno firmato tre accordi ciascuno.

Delle ventinove intese, dieci sono accordi commerciali firmati dai rappresentanti di imprese dei due Paesi, mentre diciannove sono intese istituzionali nel campo della nuova Via della seta tra ministeri «gemelli». Citiamo, tra i firmatari degli accordi commerciali Cassa depositi e prestiti, presente con diverse realtà del gruppo, come Sace Simest (il polo dell' internazionalizzazione di Cdp, che ha firmato accordi con Sinosure e Sumec) o affiancando altre importanti aziende italiane come Snam con l' obiettivo di incrementare il volume d' affari in Cina. Ricordiamo che l' export italiano verso il Celeste Impero nel 2018 ha subìto un rallentamento, attestandosi a 13,2 miliardi di euro (-2,4% rispetto al 2017). Mentre le importazioni dalla Cina sono arrivate a 30,8 miliardi di euro (+8,2%). L' obiettivo-quadro evidentemente è quello di riequilibrare la bilancia, magari aumentando l' interscambio, peraltro vivace. Se Ansaldo Energia ha potuto concludere un contratto del valore di circa 25 milioni di euro per la fornitura di una turbina a gas, l' Eni, i porti di Genova e Trieste sono entrati nella partita come terminali in Europa della Via della seta. E l' Agenzia Ice si è accordata con il gruppo Suning per una piattaforma di promozione dello stile di vita italiano in Cina.

Insomma, il memorandum, che il governo italiano ha più volte definito «non vincolante», si articola in due macro-categorie: da una parte, le intese di carattere ministeriale-istituzionale; dall' altra, le intese commerciali stipulate fra soggetti privati del valore di 2,5 miliardi che, secondo le stime del governo, potrebbero produrre un volume di affari sui 20 miliardi.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Manifesto

Focus

L' Italia diventa la porta cinese sul Mediterraneo

Firmati accordi per 2,5 miliardi. Per Di Maio in futuro potrebbero diventare 20. Il premier Conte: «Costruire relazioni più efficaci»

VIA DELLA SETA

L'Italia diventa la porta cinese sul Mediterraneo

Firmati accordi per 2,5 miliardi. Per Di Maio in futuro potrebbero diventare 20. Il premier Conte: «Costruire relazioni più efficaci»

La strategia di alleanza con paesi deboli, non autonomi nelle scelte strategiche

Il business è via mare ma volano solo le arance rosse

Luigi Di Maio entra nella storia firmando il memorandum of understading con la Cina e lo ripete ancora una volta: «Italia first».
C' è sempre un senso di rivalsa in ogni azione di questo governo e non poteva mancare neanche alla fine di tutte le firme sui 29 accordi che legano l' Italia alla Cina ancora più che in passato. Valore di 2,5 miliardi, ha detto Di Maio, rispondendo anche ai dubbi di Salvini. E in futuro - ha aggiunto - potrebbero valere anche 20 miliardi, vedremo. Oggi intanto, anziché i 20 accordi commerciali ce ne sono 10.
Quelli istituzionali sono rimasti 19 e sono in ogni caso meno rilevanti. Tutto, naturalmente, dovrà andare a verifica in diversi modi: intanto sotto il profilo economico; in secondo luogo sotto il profilo geopolitico, perché la partita che si è aperta con la scelta italiana di affidarsi al progetto cinese potrebbe dare vita a una girandola di eventi tanto in sede europea, quanto statunitense, da valutarsi su una balestra temporale piuttosto lunga. E questa possibile evoluzione riguarda anche l' Italia a meno che i Cinque Stelle fingano di ignorare il fatto che per fare andare su e giù le merci, la Cina è dichiaratamente per l' alta velocità.
AL TERMINE DELLE FIRME c' è co munque da rilevare un dato sia politico sia economico: con gli accordi sui porti di Trieste e Genova, due tra quelli commerciali di maggiore importanza, l' Italia diventa la porta mediterranea per la Cina, che ha lo scopo di arrivare prima possibile nell' Europa che gli interessa di più, quella settentrionale. L' Italia alla Cina conveniva per più motivi: quello economico, es sendo un paese in difficoltà e quello politico, in quanto paese che di recente ha ingaggiato un duello con l' Unione europea e quindi meno sensibile a certe parole come «multilateralismo» o «interessi comuni europei» che neanche a Pechino vengono granché apprezzate. Il ministro dello sviluppo economico, non ché del lavoro e vice premier, a proposito delle critiche provenienti da Francia e Germania ha dichiarato che «non parlerei di posizione franco -tedesca, le due posizioni hanno sfumature diverse. È chiaro che l' Italia è arrivata prima sulla Via della Seta e quindi altri Paesi Ue hanno delle loro posizioni critiche, ne hanno tutto il diritto. Nessuno vuole scavalcare i nostri partner Ue ma, come qualcuno diceva (chissà chi è ndr) America First, noi nelle relazioni commerciali diciamo Italy First».
E allora il novello «Italy first» con la Cina oltre agli accordi sui porti di Genova e Trieste (tutti da verificare poi nella loro entità e nel volume di affari capaci di creare) prevede le firme sui seguenti trattati: un partenariato strategico tra Cassa Depositi e Prestiti e Bank of China. Con la banca cinese è stato firmato analogo accordo anche dall' Eni. C' è poi una cooperazione tecnologica per un programma di turbine a gas tra Ansaldo e la China United Gas Turbine Technology, un contratto per la fornitura di una turbina a gas per il progetto Bengangtra Ansaldo Energia, Benxi Steel Group Co., e Shanghai Electric Gas Turbine Co.
UNO DEGLI ACCORDI più interes santi è il seguente: un memorandum of understanding tra Cassa Depositi e Prestiti, Snam. e il Silk Road Fund Co., ovvero il fondo della nuova via della seta che affianca l' altro strumento economico -finanziario, l' Aiib, la banca di investimenti asiatica.
Solitamente questi istituti con cedono prestiti per progetti asiatici, ma sarà interessante capire che tipo di cooperazione è stata pensata. Infine, tra gli accordi commerciali, c' è quello di di cooperazione strategica tra Ice e Suning.com Group Coper per la realizzazione di una piattaforma integrata di promozione dello stile di vita italiano in Cina, un memorandum of understanding tra Intesa Sanpaolo e la città di Qingdao (luogo famoso anche per la sua birra, che troviamo anche nei ristoranti cinesi in Italia e i cui primi birrifici furono creati dai tedeschi) e infine un contratto tra Danieli & C. Officine Meccaniche S.p.A. e Chi.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Secolo XIX

Focus

Una Via della Seta da 2,5 miliardi Gli Usa in allarme

Firmati undici accordi e nel testo spunta anche il 5G Pechino avrebbe puntato una delle basi navali statunitensi

La visita in Italia

Una Via della Seta da 2,5 miliardi Gli Usa in allarme

Firmati undici accordi e nel testo spunta anche il 5G Pechino avrebbe puntato una delle basi navali statunitensi

Le principali intese firmate

Il porto studia già le prossime mosse «Una sede dell'Authority in Cina»

Alessandro Barbera /ROMA Sette pagine, sei paragrafi e una parola in fondo a una parentesi che farà sobbalzare dalla sedia qualche alto funzionario di Casa Bianca e Dipartimento di Stato. Paragrafo due, punto due: «Le parti collaboreranno nello sviluppo della connettività infrastrutturale, compresi aspetti quali le modalità di finanziamento, interoperabilità e la logistica, in settori di reciproco interesse (quali strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti, energia e telecomunicazioni)». La sigla «5G» non c' è, ma è come se ci fosse. L' accordo sulla Via della Seta fra Roma e Pechino contiene tutto ciò che agli occhi degli Stati Uniti non avrebbe dovuto esserci. Lo avevano già fatto Portogallo, Grecia, Ungheria e Polonia, ma l' Italia ha scelto di essere il primo dei grandi partner europei e del G7 afirmare comunque. La cosa non è passata inosservata a Berlino e Parigi, e soprattutto a Bruxelles, che su questa partita si è mostrata incapace di incidere. Solo il tempo dimostrerà se questo sia stata la prova di una scelta lungimirante, o se nel lungo periodo si ritorcerà contro gli interessi italiani. Una cosa è certa: per il momento le intese concretamente firmate sono poca cosa rispetto ai rischi geopolitici- quelli sì rilevanti- che paventa Washington.

Gli accordi fra le aziende sono undici. Avrebbero dovuto essere una trentina poche settimane fa, erano quindici mercoledì scorso. Tre grandi aziende a controllo pubblico (Terna, Enel e Italgas) sono state sul punto di firmare, ma al dunque hanno rinviato. Il vicepremier Luigi Di Maio ha spinto per le firme con il sostegno del Quirinale e la fredda indifferenza di Matteo Salvini. Ieri diceva che «gli accordi «valgono due miliardi e mezzo di euro con un potenziale di venti», ma dare un valore economico a protocolli in alcuni casi molto generici è complicato.

Quel che è accaduto ieri a Villa Madama non è rilevante per i numeri in sé, semmai va valutato in chiave geopolitica. I due accordi che preoccupano di più gli americani sono quelli sui porti di Geno vae Monfalcone. Per le merci che partono in nave dalla Cina ed entrano nel Mediterraneo attraverso il canale di Suez quei due approdi hanno un' importanza strategica: significa evitare almeno tre giorni di navigazione supplementare per arrivare ad esempio - nel grande hub di Rotterdam dopo aver circumnavigato il

Continente. Gli accordi al momento sono generici e li firma il colosso pubblico delle costruzioni Cccc (China Communication Construction Company). Eppure visti in pro spettiva sono tutt' altro che secondari. Gli americani sono preoccupati soprattutto per quel che potrebbe accadere a Trieste, dove i cinesi sono pronti a investire per migliorare l' infrastruttura ferroviaria e farne la base logistica dell' interscambio Italia -Cina. Il caso vuole - come è accaduto altrove - che i cinesi abbiano puntato una delle basi navali usate dalla Marina americana e a poco più di cento chilometri da Aviano, la più grande base aerea del M

editerraneo. Per le aziende italiane che operano già in Cina (e solo per loro) sarà rilevante l' accordo di Cassa depositi e prestiti sui cosiddetti Panda bond. È noto che nell' ex Impero Celeste l' iniziativa privata c' è se il governo non la ostacola. Cdp si è inventata un abile strumento per rendere più convenienti gli investimenti italiani: quei bond destinati alle imprese tricolori- verranno collocati presso gli investitori istituzionali del luogo. È strategico anche l' accordo firmato da Cdp e Snam per lo sviluppo dei gasdotti: nel tentativo di migliorare la qualità dell' aria colma di polvere di carbone, c' è una domanda esponenziale di ene

rgie pulite. La gran parte dei memorandum istituzionali - sono diciotto - appaiono utili ma di scarsissimo peso politico: dal gemellaggio fra i viticoltori delle Langhe con i produttori di riso di Honge Hani a quello fra Verona e Hangzhou. Scarsa invece l' enfasi mediatica per il nuovo (e rilevante) accordo contro le doppie imposizioni firmato dal Tesoro. Basti qui un esempio: scende (dal dieci al cinque per cento) l' aliquota per il prelievo alla fonte dei dividendi delle imprese italiane in Cina. Un incentivo di tut

to rispetto. - È il progetto per consentirea Fincantieri di lavorare su nuove navi da crociera più grandi con un nuovo maxi -bacino di carenaggio e più spazi (100mila mq con riempimenti a mare). Ha un costo stimato di circa

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

300 milioni. È la protezione all' imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena, per accogliere mega portacontainer da 22mila teu: sarà a 500 metri dalla costa e lunga 5 km. Costa intorno al miliardo, di cui 300 milioni p er iniziare. Il riassetto del sistema di accesso alle aree del bacino portuale di Prà prevede un viadotto di collegamento per gestire accesso e uscita dal terminal, consentendo di prolungare i binari della stazione di Voltri fino a 750 metri. Tra gli altri interventi previsti dal programma straordinario di investimenti legato all' emergenza Morandi,figurano il potenziamento dei binari al Campasso, a Sampierdarena ma anche i dragaggi sempre a Sa mpierdarena.

Il Sole 24 Ore

Focus

gli accordi

Commesse per 2,5 miliardi Startup, intesa con controlli

Di Maio: potenziale da 20 miliardi. Faro sui brevetti per le partnership hi-tech

I fatti del giorno

Italia-Cina, accordi anche nelle Tlc

Commesse per 2,5 miliardi Startup, intesa con controlli

«La Cina è un fiume in piena, sfruttiamo la corrente»

Celestina Dominelli Carmine Fotina - La visita di Xi Jinping si conclude con 10 accordi tra imprese e 19 intese istituzionali a fare da corredo al documento principale sulla Nuova Via della Seta. Per il ministro dello Sviluppo economico, Luigi Di Maio, gli «accordi firmati oggi in sostanza hanno un valore di 2,5 miliardi e un potenziale di 20 miliardi».

Alla fine, rispetto alla lista provvisoria filtrata nei giorni scorsi, gli accordi sono diminuiti. Si era infatti parlato anche di Enel, Terna, Italgas, Fincantieri. Resta poi all' esame del governo il Fondo di private equity tra il fondo sovrano cinese Cic, UniCredit e InvestIndustrial, intesa che potrebbe essere perfezionata più avanti. Dopo le preoccupazioni su un ingresso non regolato nei porti italiani, ad esempio in riferimento agli obblighi delle gare pubbliche, è stato in parte alleggerito il contenuto degli accordi di cooperazione tra l' Autorità portuale di Trieste e l' azienda cinese CCCC e tra quest' ultima e il commissario straordinario per la ricostruzione di Genova e l' Autorità portuale del Mar Ligure. Quanto al capitolo finanziario, il pacchetto Cassa depositi e prestiti e sue partecipate vale, da solo, oltre 2 miliardi, a cominciare dall' accordo di collaborazione strategica della stessa Cdp per supportare la crescita delle aziende nel mercato cinese. L' intesa prevede uno sforzo da poco meno di 1,2 miliardi (9 miliardi di renminbi) tra il piano di emissione dei Panda Bond (le obbligazioni in valuta locale) per complessivi 660 milioni circa e un programma di co-finanziamento da 520 milioni circa.

Il polo Sace-Simest ha siglato un primo accordo con Sinosure, l' agenzia di credito all' esportazione, e un altro con Sumec, import agent del governo cinese, per agevolare l' assegnazione di contratti a fornitori italiani con un target, in tre anni, di un miliardo di commesse. Firmato anche un protocollo d' intesa tra Cassa, Snam e e Silk Road Fund con la spa dei gasdotti che prosegue così il suo consolidamento nel mercato cinese del gas, «destinato più che a raddoppiare nei prossimi 15 anni», ha ricordato ieri il ceo Marco Alverà. Completa il quadro l' MoU sottoscritto da Eni con Bank of China, mentre Ansaldo Energia si è assicurata un contratto da 25 milioni per una turbina a gas a Benxi Steel Group e un accordo di collaborazione tecnologica con China United Gas Turbine. Tra le firme, c' è anche quella di Intesa Sanpaolo con il governo municipale di Oingdao per lo sviluppo delle attività di Yi-Tsai, la società interamente partecipata dalla banca per la distribuzione di prodotti finanziari ai clienti di alto profilo in Cina. L' azienda siderurgica Danieli ha firmato con la Camce un contratto da 400 milioni per un progetto da 1,1 miliardi per una miniacciaieria in Azerbaijan. Confermati infine l' accordo tra Enit e l' operatore cinese del turismo online Ctrip e quello tra l' Agenzia Ice ed il gruppo della grande distribuzione Suning per introdurre subito 150 brand italiani, nei negozi e sul web, per un valore di acquisto di 10 milioni e, successivamente 200 brand all' anno fino al 2023 per acquisti totali pari a 100 milioni.

Passando invece alle intese istituzionali, a firma di Di Maio - oltre a quella sulla Belt and Road - ci sono anche accordi su startup e tecnologia e sull' e-commerce. Nel primo caso si prevedono scambi e collaborazioni tra le startup dei due paesi, incluso un focus sugli investimenti in venture capital, nonché tra parchi scientifici e tecnologici e cluster industriali. Un tema delicatissimo per i rischi di danneggiare la proprietà intellettuale. Per questo si preannuncia un monitoraggio. «Eviteremo - dice Di Maio - che le aziende siano penalizzate dalla condivisione di informazioni di natura industriale che possano avere rilevanza di carattere competitivo». Ok poi all' accordo sull' e-commerce per incrementare partnership tra pmi italiane e grandi piattaforme web cinesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Gazzetta Marittima

Focus

Via della Seta e Tav: le relazioni pericolose

LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI PARTENZE NAVI ABBONAMENTI I QUADERNI SFOGLIABILE

Via della Seta e Tav: le relazioni pericolose

ROMA Mentre l'Italia temporeggia, alla fine sarà la Cina a premere per la Tav. Ne è convinta Conftrasporto-Confcommercio, il cui vicepresidente, Paolo Uggè, pensa che tra le due vie (quella della Seta e l'alta velocità) ci sia più di una connessione. Se si consente alla Cina una sorta di invasione' e poi non si rafforzano le vie d'uscita dal Paese, non è difficile pensare alle conseguenze: i prodotti cinesi resteranno nel nostro mercato sostituendo il made in Italy afferma Uggè l'altra ipotesi è che sarà la stessa Cina a premere per la realizzazione della Tav. Non si dimentichi che siamo in presenza di un'azione a tenaglia che prevede l'invasione del continente europeo sia dal nord, sia attraverso l'hub cinese del Pireo, che potrebbe rafforzarsi per il possibile collegamento con una linea ferroviaria balcanica, che per i porti liguri, il tutto valutando l'ipotesi, non poi così remota, di un possibile passaggio al Polo Nord dove i ghiacci si stanno sciogliendo. La Tav è quindi funzionale a questi obiettivi. Per Conftrasporto-Confcommercio, ottenute le vie d'accesso ai mercati europei, la Cina sarà libera di scegliere la strada più conveniente. Le pressioni incrementeranno spiega Uggè e se, per la superficialità della gran parte dei politici italiani, Pechino otterrà anche il controllo delle infrastrutture strategiche, in particolare di alcuni porti, per il sistema Italia' i tempi saranno ancor più bui. Opportuna, pertanto, l'azione del Presidente Mattarella, che cerca di porre rimedio agli errori di prospettiva di chi non sa vedere oltre il proprio naso sottolinea il vicepresidente di Conftrasporto -. Le reazioni fatte filtrare dai rappresentanti degli interessi filo-cinesi, che rivelano l'intenzione del leader maximo di non sottoscrivere un protocollo annacquato o addirittura di rinviare il tutto, dimostrano quanto possano essere reali le preoccupazioni di chi domanda garanzie precise a un Paese (la Cina) che non ha alcuna remora a sottoscrivere impegni sull'ambiente, sulle regole sociali e sulla libertà dei commerci, ma si guarda bene dal darne piena attuazione. I cinesi conclude Uggè sono abilissimi a copiare realizzare prodotti che poi ci rivendono, ma non certamente pensano di acquistare i nostri.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Repubblica

Focus

La visita

Salvini attacca la Cina Di Maio firma con Xi "Io faccio i fatti"

La sigla del Memorandum diventa la festa dei 5Stelle. Il leader grillino annuncia intese fino a 20 miliardi. Gelo della Lega

CONCETTO VECCHIO

10 la Repubblica

POLITICA

Salvini attacca la Cina Di Maio firma con Xi "Io faccio i fatti"

La sigla del Memorandum diventa la festa dei 5Stelle. Il leader grillino annuncia intese fino a 20 miliardi. Gelo della Lega

Il Carroccio ha imposto il Golden power che di fatto impedirà a Huawei l'ingresso nel 5G

La norma, che rassicurerà gli Usa, sarà pubblicata domani. E per i porti varranno le regole Ue

Arance, satelliti e meno tasse Ecco gli accordi dell'Italia firmati sulla Via della Seta

roma «Vince il Made in Italy». Alle due del pomeriggio, nel cortile di villa Madama, il vicepremier Luigi Di Maio si piazza soddisfatto davanti a una selva di microfoni: « Per noi oggi è un giorno importantissimo. Abbiamo fatto un passo per aiutare la nostra economia a crescere».

Xi Jinping ha appena lasciato la residenza del governo, teatro della firma sul memorandum italo- cinese, Belt and Road, detto anche Nuova Via della Seta, che da settimane divide il governo: 29 accordi, 19 istituzionali e 10 commerciali. « Valgono 2,5 miliardi di euro, e con un potenziale di 20 miliardi » , annuncia Di Maio.

Ma la frattura tra gli alleati si coglie plasticamente anche nel giorno della cerimonia. È soprattutto una festa Cinquestelle. Il leader cinese è accolto alle 10,30 dal premier Conte. Inni nazionali, tappeto rosso, poi le due delegazioni si ritrovano faccia a faccia: Conte, Di Maio, il ministro degli Esteri Moavero e Rocco Casalino, per parte italiana. In quel momento Salvini è al Forum di Confcommercio a Cernobbio: « Non mi si dica che la Cina è un paese con il libero mercato » , rompe le uova nel paniere. Quando riferiranno la frase a Di Maio, il capo politico M5S ribatterà gelido: «Salvini ha il diritto di parlare, io di fare i fatti».

«Alcuni settori», rincara la sua dose di scetticismo da Milano il sottosegretario a palazzo Chigi Giancarlo Giorgetti, «sono preoccupati per la concorrenza cinese ». Salvini e Giorgetti, filo atlantici, hanno platealmente disertato la due giorni romana del presidente cinese. Il vicepremier ha preferito chiudere la campagna elettorale in Basilicata, dove conta di infliggere un' altra sconfitta all' alleato, dopo l' Abruzzo e la Sardegna.

La Lega, trapela a sera, guarda « con preoccupazione » al dispiegarsi del patto con Pechino. Ha imposto il golden power, che di fatto impedirà a Huawei di entrare nella partita 5G: una delle principali paure americane. Domani la norma sarà pubblicata in Gazzetta ufficiale. Non a caso si è voluto attendere la fine della visita, per evitare frizioni diplomatiche. L' altro accorgimento, suggerito dal Carroccio, è che per le revisioni dei trattati sui porti bisognerà attenersi alle regole europee.

Di Maio ha detto di non temere le perplessità di Francia e Germania per l' operato solitario dell' Italia, primo paese del G7 a firmare il memorandum. «Siamo stati i più veloci » , rivendica la prontezza.

È mezzogiorno quando Di Maio e Xi si stringono la mano. Sette pagine e sei paragrafi definiscono la cornice entro cui d' ora in poi si potranno avviare progetti di cooperazione e investimenti.

Poi, ad uno ad uno, si firmano i contratti. In sala molte personalità della nostra economia, dall' ad dell' Eni Claudio Descalzi all' ad di Banca Intesa, Carlo Messina, dal presidente della Rai Marcello Foa all' ad di Cdp Fabrizio Palermo (che ha firmato l' emissione dei Panda bond). È arrivato anche il ministro dell' Economia Tria. « Non è finita » , dirà a cose fatte Di Maio. Si parte dal potenziamento dei porti di Genova e Trieste e dalle esportazioni di carne suina congelata e arance in Cina. « Sono molto soddisfatto », ha dichiarato alla fine il ministro all' agricoltura Gian Marco Centinaio, l' unica bandiera leghista presente insieme alla sottosegretaria ai beni Culturali Lucia Borgonzoni.

Xi se ne va contento. « È stato un grande successo, ringrazio di cuore il governo italiano » , dice alle quattro del pomeriggio al sottosegretario M5S Stefano Buffagni a Fiumicino, prima di salire sull' aereo che lo porterà a Palermo. Tra i due litiganti Jingping gode.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Business Insider Italia

Focus

Ecco perché la Cina non può 'comprare' i nostri porti (e non lo ha fatto neppure col Pireo)

Una delle frasi più ricorrenti utilizzate dagli esponenti dell' esecutivo pentastellato per placare le polemiche riguardo l' adesione dell' Italia alla Belt and Road Initiative, la cosiddetta Nuova Via della Seta - formalizzata in occasione della visita romana del presidente cinese Xi Jinping - è stata: " Non vendiamo i nostri porti alla Cina. Non faremo la fine della Grecia col Pireo". I porti italiani, e in particolare quelli di Genova e Trieste, sono infatti al centro dell' interesse cinese verso la penisola, e sono anche l' oggetto di una serie di a ccordi ad hoc i cui contenuti restano al momento ancora piuttosto nebulosi , tanto da aver scatenato le fantasie più fosche dei molti contrari a questa apertura verso la Cina, spaventati da una ipotetica vendita dei due dei principali scali commerciali del Paese. Guarda anche Ma sia il sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci (considerato il 'sinologo' del Governo) sia il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, si sono più volte premurati di dichiarare che l' esecutivo vigilerà, che "non stiamo venendo i porti alla Cina" e che nessuno ha intenzione di far fare all' Italia "la fine della Grecia, che è stata costretta a vendere il Pireo ai cinesi". Al netto della buona volontà degli esponenti politici che le hanno pronunciate, queste esternazioni non posso che essere vere, per il semplice fatto che l' Italia non può vendere i suoi porti, così come d' altra parte non può, e non lo ha fatto, neanche al Grecia , seppure al Pireo il gruppo cinese COSCO abbia effettivamente assunto il controllo totale dello scalo. Per capire che il Governo di Atene non ha venduto il suo principale porto ad una potenza straniera, non sono peraltro necessarie particolari competenze economiche o giuridiche. E' sufficiente rileggere le cronache degli eventi, per scoprire che le cose sono andare un po' diversamente. Nel luglio del 2016 l' Hellenic Republic Asset Development Fund S.A., ente deputato dal Governo greco a gestire le privatizzazioni, indaffarato a trovare acquirenti per i molti asset pubblici che lo Stato ellenico si era trovato costretto ad alienare con l' obbiettivo di fare cassa, giunge al termine di un lungo procedimento che ha per oggetto la cessione della maggioranza azionaria della Piraeus Port Authority (PPA) . L' offerta accettata è quella di COSCO , conglomerata marittima statale cinese che nello scalo greco gestisce già un importante terminal container : in base all' accordo passa subito di mano il 51% della PPA , per 280 milioni di dollari, mentre un altro 16% seguirà entro il 2021 (quando COSCO arriverà così al 67%), a fronte del pagamento di ulteriori 88 milioni di dollari. Ammontare a cui andranno poi sommati gli ingenti investimenti cui sarà chiamata la corporation cinese, in base al contratto, per rilanciare l' attività dello scalo. E' quindi certamente corretto dire che la Cina, tramite COSCO (parliamo sempre di un' entità statale), ha comprato la maggioranza della port authority del Pireo, che però non è "il porto". La Piraues Port Authority è infatti una società per azioni di diritto privato , quotata anche alla Borsa di Atene, che nel 2002 ha ottenuto dal Governo greco una c oncessione, inizialmente di 40 anni, durata poi estesa a 50 anni (la scadenza è quindi fissata nel 2052), per la gestione del porto del Pireo. E' indubbio che questa formula consenta un amplissimo margine di manovra a COSCO nello stabilire strategie e modalità operative da applicare nello scalo, ma l' affidamento in concessione (per quanto lunga ed estesa ad un intero porto) è cosa ben diversa da una vendita, se non altro perché un titolo concessorio può, al verificarsi di determinate condizioni contrattuali, essere ritirato , mentre una vendita è di fatto un passaggio irreversibile. Se quindi la Grecia non ha venduto il suo principale porto, certamente ne ha affidato la gestione alla Cina per molti anni a venire. Situazione che comprensibilmente potrebbe suscitare anch' essa non poche preoccupazioni nel nostro Paese, ma che di fatto sarebbe attualmente impraticabile nell' attuale contesto normativo italiano. A differenza di quanto avviene in Grecia, e in molti Paesi del Nord Europa, in Italia infatti le Autorità di Sistema Portuale - introdotte nella loro attuale configurazione dalla cosiddetta 'riforma Delrio' del 2016 (da Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti durante il Governo Renzi) che è intervenuta sulla legge 84 del 1994, il testo che regola tutto il sistema portuale nazionale - non sono società di diritto privato (che poi possono a loro volta essere controllate da enti pubblici oppure da soggetti privati, a seconda dei casi) ma emanazioni dirette dello Stato , per tramite del Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti. Le AdSP non ottengono quindi la gestione dei porti in concessione, ma anzi amministrano il demanio pubblico per conto dello Stato, affidandolo ai soggetti privati che meglio sono in grado (in base alla valutazione di appositi piani d' impresa) di sfruttarlo a vantaggio della collettività. Un' altra importate contromisura - rispetto ad un' ipotetica 'invasione' cinese dei porti italiani - è poi costituita dal fatto che le Autorità di Sistema non appaltano la gestione dell' intero porto, ma di volta involta assegnano in concessione solo la gestione di singole pozioni dello stesso: i terminal portuali, che svolgono diverse funzioni a seconda della tipologia di merce che movimentano. La natura pubblica dei porti italiani è un fondamento del nostro sistema a cui il Governo ha già ribadito, anche per altre ragioni, di non voler rinunciare. Proprio su questo aspetto verte infatti un serrato confronto in corso in queste settimane tra Roma e Bruxelles : alcuni mesi fa la DG Competition della Commissione Europea ha stabilito che l 'Italia e la Spagna , a differenza di quanto fatto finora, devono iniziare a pretendere il pagamento delle tasse da parte delle Autorità portuali. Per l' UE, infatti, le authority sono assimilabili ad aziende private e quindi devono essere sottoposte allo stesso regime fiscale , pena un indebito vantaggio configurabile come aiuto di Stato contrario alla normativa europea sulla concorrenza. L' Italia ha risposto ribadendo che invece le AdSP sono enti pubblici non economici , diretta emanazione dello Stato, e che quindi come tali non possono essere sottoposte alla tassazione riservata alle aziende private. In questo momento è in corso un dialogo tra le parti, ma il Governo ha più volte ribadito che la natura pubblica dei porti resta un principio 'non negoziabile'.