



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 23 marzo 2019**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

23/03/2019	<b>Italia Oggi</b> Pagina 1 Orsi & tori	<i>PAOLO PANERAI</i>	25
------------	--------------------------------------------	----------------------	----

## Trieste

22/03/2019	<b>Ansa</b> Via Seta: Fedriga, in porto Trieste solo investimento ferrovia		28
------------	-------------------------------------------------------------------------------	--	----

22/03/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	Porti, Rixi: Ci vogliono "regole di ingaggio o facciamo la fine della Grecia"	29
22/03/2019	<b>Euronews</b>	La lunga marcia sulla Via della seta	30
23/03/2019	<b>Gazzetta di Mantova</b> Pagina 40	Il ministro ad alta velocità nelle fauci del drago cinese	31
23/03/2019	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Pagina 4	La Germania controlla già la rotta terrestre Macron va all' attacco	32
23/03/2019	<b>Il Mattino</b> Pagina 1	Se il Dragone tiene in scacco le vie del mare	34
23/03/2019	<b>Il Mattino</b> Pagina 5	Allarme delle imprese «Perdiamo il controllo»	35
23/03/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 4	Danieli porta a casa l' intesa miliardaria Fincantieri attende	37
23/03/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 4	Fdi: «Opportunità da coltivare Le garanzie nello scalo ci sono»	39
23/03/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 5	Il patto fra Porto di Trieste e Cccc sullo sviluppo della rete ferroviaria	40
23/03/2019	<b>La Nuova Ferrara</b> Pagina 27	La via della seta e la ferrovia per Lione	41
22/03/2019	<b>Trieste Prima</b>	Accordo sul porto, domani la firma del memorandum con la Cina	42
23/03/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 38	Nei tre secoli del Porto di Trieste un' estesa rete di connessioni	43
22/03/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	C'era una volta il porto laboratori per bambini a Trieste	45
22/03/2019	<b>Transportonline</b>	"C'era una volta il porto": al via sabato 23 marzo i laboratori creativi per i più piccoli a Trieste	46
22/03/2019	<b>Il Nautilus</b>	AL VIA LE LEZIONI PER IL TERZO CENTENARIO: PORTO FRANCO. STORIA, MEMORIA, FASCINAZIONE, IDENTITÀ	47

## Venezia

23/03/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 33	Zaia: «Le crociere entrino in laguna»	48
------------	--------------------------------	---------------------------------------	----

## Savona, Vado

22/03/2019	<b>Affari Italiani</b>	Cina: "Italia pragmatica non ideologica. Ue la segua. Usa, basta guerra fredda"	50
------------	------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	----

## Genova, Voltri

23/03/2019	<b>Il Messaggero</b> Pagina 4	Dai porti all' energia gli accordi economici già pronti a decollare	52
23/03/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 5	Genova propone ai cinesi anche l' aeroporto «Collaboriamo per migliorare i collegamenti»	53
23/03/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 15	Porto di Genova, nuova battaglia sull' assegnazione delle aree Enel	55
23/03/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 7	Guerra dei moli Spinelli perde al Tar i 'segreti industriali' non convincono	56
22/03/2019	<b>Ansa</b>	Porti: Genova: Spediporto, Roma dimentica nostra importanza	57

22/03/2019	<b>Genova24</b>	"We bridge worlds", il 29 marzo a Genova l' assemblea generale di Spediporto	58
22/03/2019	<b>Genova24</b>	Spediporto chiama il governo sui controlli: servono medici, veterinari e tecnici per vagliare la merce in arrivo	59
22/03/2019	<b>Informare</b>	Spediporto teme che la carenza di personale addetto ad effettuare i controlli sulle merci possa penalizzare il porto di Genova	60
22/03/2019	<b>PrimoCanale.it</b>	Spediporto lancia l' allarme controlli in porto	61

## La Spezia

23/03/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 23 L' autorità portuale pagherà 760 mila euro alla "Carlo Agnese"	62
------------	--------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------	----

## Ravenna

22/03/2019	<b>Piu Notizie</b>	Porto, la tv giapponese ha intervistato ieri Mingozzi (Tcr) e Sabadini (Sapir)	63
22/03/2019	<b>Ravenna Today</b>	Il Porto guarda alla Cina: "Instaureremo collaborazioni commerciali più strette"	64

## Marina di Carrara

23/03/2019	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b>	Pagina 21 «Porto, un cambio di passo per incrementare i traffici»	65
------------	---------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	----

## Livorno

23/03/2019	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 19 «Vogliamo riempire con il Made in Italy le navi verso la Cina»	66
23/03/2019	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 19 Rossi preoccupato per il Memorandum: Livorno tagliata fuori	67
23/03/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 39 Interporto: numeri ok. Contratti e impegni	68
23/03/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 42 «Il porto venga mantenuto al centro del dibattito»	69
22/03/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	Regione Toscana investe nell' Interporto Vespucci e porta a casa 2 immobili, valore oltre 23 milioni	70

## Piombino, Isola d' Elba

23/03/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 47 «Porto, stallo drammatico»	72
------------	------------------------------------------------	-----------------------------------------	----

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/03/2019	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 37 Trasversale, soldi a rischio	73
------------	------------------------------------------	-------------------------------------------	----

## Napoli

22/03/2019	<b>Stylo 24</b>	Porto, più di 830mila euro di premio per 100 dipendenti	74
------------	-----------------	---------------------------------------------------------	----

## Salerno

22/03/2019	<b>Informare</b>	Il 29 marzo a Salerno si terrà una giornata di studi sulle Zone Economiche Speciali	75
22/03/2019	<b>Sea Reporter</b>	A Salerno il convegno "Zone Economiche Speciali". Venerdì 29 marzo Stazione Marittima	76

## Bari

22/03/2019	<b>Il Nautilus</b>	Puglia: La Piattaforma Logistica diventa sistema	77
23/03/2019	<b>La Repubblica (ed. Bari)</b> Pagina 2	ANTONELLO CASSANO La Cina vola in Puglia il diretto Bari-Shanghai partirà entro l'estate	78

## Brindisi

22/03/2019	<b>FerPress</b>	Brindisi: raccordo ferroviario nel porto e nella zona industriale. Contratto tra RFI, Consorzio ASI e ADSP Mare Adriatico Meridionale	79
23/03/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 30	Costa Morena e zona industriale collegate da dieci km di binari	80
23/03/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 13	ANDREA PEZZUTO I binari dopo un secolo Dal porto alla stazione una nuova strada ferrata	81

## Taranto

23/03/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 3	ALESSIO PIGNATELLI Taranto attende la sua opportunità «Retroportualità per lo sviluppo»	83
23/03/2019	<b>Quotidiano di Puglia</b> Pagina 3	MASSIMILIANO IAIA «Puglia fuori? Gli altri lavorano da mesi I richiami della Regione arrivano tardi»	85

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

23/03/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 34	«Non può restare uno scalo di transhipment»	87
22/03/2019	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 18	Porto, da via della seta a via della crisi	88

## Cagliari

22/03/2019	<b>Informare</b>	Fit Cisl, è necessario impedire che il container terminal del Porto Canale di Cagliari diventi una delle tante incompiute cattedrali nel deserto	89
22/03/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	GIORGIO CAROZZI Porto di Cagliari, la Cisl: «Situazione drammatica»	90
22/03/2019	<b>Tiscali</b>	La crisi del porto canale di Cagliari, i sindacati: "Il traffico diminuirà dell' 82%"	91

## Messina, Milazzo, Tremestieri

23/03/2019	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 34	Molini, sì a intese con l' Authority	93
------------	-----------------------------------	--------------------------------------	----

## Palermo, Termini Imerese

23/03/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 34	Il porto destinato a morire se fuori dalla "via della seta"	94
------------	---------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	----

23/03/2019	<b>La Repubblica (ed. Palermo)</b> Pagina 2		95
	Affari in vista? Arance e turisti ma niente porti		
22/03/2019	<b>Primo Magazine</b>	<i>maurizio de cesare</i>	96
	Economia del mare: opportunità di sviluppo per Palermo e la Sicilia		

## Focus

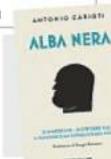
22/03/2019	<b>Ansa</b>		97
	Xi, con Italia valorizziamo la cooperazione nel settore porti		
23/03/2019	<b>Corriere della Sera</b> Pagina 2	<i>Paolo Salom</i>	98
	L' incontro tra Mattarella e Xi «Via della seta a doppio senso»		
23/03/2019	<b>Corriere della Sera</b> Pagina 4		99
	Strigliata da Bruxelles: Cina rivale sistemico		
23/03/2019	<b>Il Messaggero</b> Pagina 2		100
	Xi: Italia partner strategico Eil Colle: accordo a due sensi		
23/03/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 2		101
	I paletti di Mattarella a Xi «L' Italia non cambierà le sue alleanze storiche»		
23/03/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 3		102
	Mattarella a Xi: pari condizioni L' impegno: scambi nei due sensi		
23/03/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 3	<i>Gerardo Pelosi</i>	103
	Macron : «Con Pechino serve coordinamento Ue» A Parigi anche Merkel e Juncker al summit con Xi		
23/03/2019	<b>La Repubblica</b> Pagina 2	<i>FILIPPO SANTELLI</i>	104
	Gli accordi		
23/03/2019	<b>La Repubblica</b> Pagina 2	<i>CONCETTO VECCHIO</i>	105
	Xi al Colle, i paletti di Mattarella "Più vicini, però nel solco europeo"		
23/03/2019	<b>Milano Finanza</b> Pagina 10	<i>GUIDO SALERNO ALETTA</i>	106
	Risorge il Mare nostrum		
23/03/2019	<b>Milano Finanza</b> Pagina 11	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	108
	I porti? Sono già cinesi		

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



**Da oggi in edicola con il «Corriere»**  
I miti e la violenza:  
l'ascesa del fascismo  
di **Marcello Flores** e **Sergio Romano**  
alle pagine 44 e 45



**Domani**  
I dubbi della matematica  
Conto e dunque non so  
L'oscurità delle certezze  
di **Paolo Zellini**  
nell'inserto



## Democrazie IL POTERE E I FRAGILI CONTROLLI

di **Sabino Cassese**

**M**olte sono le anomalie dell'assetto politico costituzionale uscito dalle elezioni di un anno fa. Un governo finora senza vera opposizione (questa è tale se capace di presentare una offerta politica e di assicurare una guida coesa). Un esecutivo diviso su tutto, anche sulla politica estera (basti pensare all'atteggiamento nei confronti della Cina), Parlamento e Consiglio dei ministri svuotati e le loro funzioni trasferite ai vertici delle due forze politiche al governo. Amministrazioni pubbliche «sfiduciate» (se si ricorre a commissari straordinari per le opere pubbliche è perché non si fa affidamento sugli apparati ordinari). Autorità indipendenti silenziate e costrette alla cessione di indipendenza, per assicurare «discontinuità» e contemporaneamente salvare il salvabile. Resisterà la nostra giovane democrazia a queste nuove tensioni? Sappiamo che democrazia non è solo elezioni, è anche pluralismo, «checks and balances», competizione e controlli, contropoteri, per correggere almeno le maggiori anomalie, anche perché il conflitto tra i poteri è in grado di rendere visibile l'esercizio e consentire il controllo dell'elettorato su chi governa. Ma il nostro sistema di garanzie è debole. La Corte costituzionale, regolata dagli articoli della Costituzione intitolati «garanzie costituzionali», è rinchiusa nelle procedure giudiziarie.

continua a pagina 26

**La visita** Prima giornata del leader di Pechino nella capitale, la cena con 165 invitati. La first lady: mi piace il vostro cinema

## «Più scambi e dialogo sui diritti»

L'incontro Mattarella-Xi. Macron contro l'Italia: Cina rivale sistemico, serve il coordinamento europeo

### ● SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

#### Giulia Bongiorno e quella frase al collega ministro

**D**opo l'ennesimo scontro in Consiglio dei ministri coi grillini, la Bongiorno si è girata verso un collega leghista e gli ha detto: «Ma che ci stiamo a fare ancora qui!». Non era una domanda, semmai la presa d'atto della crisi.

continua a pagina 12

### ● GIANNELLI

RELAZIONI COMMERCIALI ITALIA-CINA: ROSE E FIORI?



Mattarella al presidente cinese: «La Via della seta sia a doppio senso». da pagina 2 a pagina 5



La stretta di mano tra Xi Jinping e Sergio Mattarella

### IL RACCONTO

#### Tra selfie e corazzieri

di **Fabrizio Roncone**

**P**er quanto tutto debba procedere dentro un programma rigido, la visita di Xi parte subito con un non scontato calore. a pagina 3

### IL COMMENTO

#### L'importanza di fare squadra con gli alleati

di **Daniele Manca**

**C**hi ha pensato il presidente della Repubblica Sergio Mattarella a mettere nella giusta cornice e a instradare sul percorso corretto l'accordo sulla «Belt and Road Initiative» che sarà firmato tra Italia e Cina.

continua pagina 26

### La storia Il fidanzato Luca morì nell'attentato di Barcellona, lei fu ferita



Luca Russo, morto a 25 anni nell'attentato terroristico del 2017 a Barcellona, con la fidanzata Marta Scomazzon, 23 anni

#### La vita di Marta dopo la strage «Basta odio, studio all'estero»

di **Andrea Pasqualetto**

**M**arta, 23 anni, il 17 agosto di due anni fa era mano nella mano con Luca, il fidanzato. Camminavano sulla «Rambla», a Barcellona. Arrivò il furgone dei terroristi che fece la strage e si portò via Luca. «Ora basta, mi lascio l'odio alle spalle. Studierò all'estero, lui voleva così». a pagina 19

### NUOVO STADIO LE CARTE DELL'INCHIESTA

## «Così De Vito influenzava la giunta Raggi»

di **Fulvio Fiano** e **Florenza Sarzanini**

**M**arcello De Vito era in grado di influenzare le scelte del Campidoglio «con un'attività di pressione non occasionale ma prolungata». Questo emerge dalle carte dell'inchiesta sullo stadio di Roma. De Vito aggirava il consiglio per agire con la giunta. Per i pm da presidente evitava di dare voce alle critiche provenienti dai 5 Stelle in assemblea. «Non si torna al passato», la sindaca Virginia Raggi risponde su Facebook a chi stabilisce un parallelo tra Mafia Capitale e l'inchiesta sullo stadio della Roma: «Io ho detto "no" al vecchio sistema che però prova a ribellarsi in ogni modo». a pagina 10 **Arzilli**

### NAPOLI

#### Libero uno degli arrestati per lo stupro in ascensore

di **Fulvio Bufi**

a pagina 18

**MASSIMO AMMANITI**  
con **PAOLO CONTI**  
**IL MESTIERE PIÙ DIFFICILE DEL MONDO**  
COME SI «DIVENTA» GENITORI  
in libreria **SOLFERINO**

### IL CAFFÈ I Ramy della cittadinanza

di **Massimo Gramellini**

**C**olpiscono le parole rilasciate al Corriere da Ramy Shehata, il ragazzo di genitori egiziani che ha dato l'allarme sullo scuolabus, contribuendo in maniera decisiva a sventare una possibile strage. «Sarei felice se mi dessero la cittadinanza», ha detto (e noi con lui). «Ma allora dovrebbero darla anche a mio fratello e ai miei compagni di classe, da anni in Italia o addirittura nati qui». A scanso di equivoci: la pratica per la cittadinanza di Ramy è già partita e nessuno s'azzardi a interromperla. Però si comprende il suo imbarazzo di adolescente che sente di ottenere un premio anziché un diritto, ritrovandosi in una condizione di privilegio rispetto ai coetanei. Il disagio espresso da Ramy interroga gli adulti. Perché solo a lui e non anche

agli altri che hanno condiviso la stessa terribile avventura? Per un minorennato e cresciuto in Italia, l'eroismo è il requisito richiesto per completare l'iter della cittadinanza? E va bene qualsiasi slancio di umanità, come salvare qualcuno che sta per finire sotto un tram, o è necessario che l'atto eroico sia compiuto durante un attentato terroristico, così da certificare l'appartenenza dell'eroe di origini extraeuropee al campo dei «nostri»? E infine: se la cittadinanza non è un diritto, ma qualcosa che persino ai ragazzini va concessa per meriti speciali, con lo stesso criterio potrebbe essere tolta per demeriti speciali a qualche italiano cronico che evade totalmente le tasse o incassa false pensioni di invalidità?

**HERNO**



Con un tweet Trump "conquista" il Golan a favore di Israele. Un bell'aiuto a Netanyahu vicino alle urne e un altro colpo alla stabilità del Medio Oriente



Sabato 23 marzo 2019 - Anno 11 - n° 81  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

IL VERTICE Protesta per la concorrenza di Pechino, ma la Merkel appoggia Conte

# Cina e Tav, Macron fa il furbo

Torino-Lione: "Non ho tempo da perdere". Ma non paga e rinvia tutto al 2038

■ Mentre a Roma sono state firmate intese miliardarie, il leader francese trova nuove occasioni di litigio

DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 2-3

MA IN FRANCIA LA VERA RABBIA È SENZA GIBET

FILIPPOMARIA PONTANI A PAG. 13

ALTRA GAFFE

Il neo-bodyguard amico di Benalla

DE MICCO A PAG. 19



Bilaterale-lampo Conte e Macron ieri mattina a Bruxelles Anso

XI IN ITALIA 10 accordi tra imprese

Mattarella benedice la Via della Seta: "Funziona a doppio senso di marcia"



CANNAVÒ, FELTRI, GROSSI E MARRA A PAG. 4-5

Un nemico del popolo

MARCO TRAVIGLIO

**A** che ti serve avere ragione se non hai il potere? A che ti serve la verità se il popolo non la vuole? "Il popolo non ha bisogno di idee nuove, semmai ha bisogno di idee che ha già". "Siamo tutti d'accordo che, sulla faccia della terra, gli imbecilli costituiscono la maggioranza". Sono i dialoghi paradossali e provocatori di Un nemico del popolo di Henrik Ibsen, portato in scena in questi giorni al teatro Argentina di Roma da Massimo Popolizio, nei panni del dottor Stockmann, con Maria Paiato in quelli maschili del di lui fratello, sindaco corrotto di un piccolo centro termale della Norvegia. La pièce è del 1882, ma potrebbe essere di stamane, se oggi esistessero drammaturghi di quel rango. Stockmann, medico delle terme che reggono l'economia locale, scopre che le acque "curative" sono un focolaio d'infezione, inquinato dai liquami delle concerie del suocero. E, analisi chimiche alla mano, informa il giornale cittadino, La Voce del Popolo, perché lanci l'allarme, e il fratello sindaco, perché chiuda l'impianto per tre anni e avvii i lavori per la bonifica e per le nuove condutture. Ma il sindaco mette tutto a tacere, per non perdere soldi dei turisti. Con la complicità del giornale, edito dal capo dei costruttori e benpensanti ("mi agito per la temperanza") e diretto da un suo degno servo, ovviamente cultore della "libera stampa". I tre occultano le analisi, tappano la bocca al "nemico del popolo" e gli montano contro l'"opinione pubblica" con una campagna di stampa e propaganda di qualunque slogan a presa rapida: lo "sviluppo", il "lavoro", il "ceto medio" e la riduzione delle tasse ("noi non mettiamo le mani nelle tasche dei cittadini"). E tanti saluti all'ambiente, alla salute e alla scienza.

Mancano soltanto il "Partito del Pil", il "ce lo chiede l'Europa", lo "Sblocca-cantieri", la marcia delle "madamine", le fantomatiche "controanalisi costi-benefici" per sentire i prof allarmisti alla Ponti, ed ecco servita con 137 anni d'anticipo la tragicomica campagna pro Tav degli ultimi mesi. Sulle terme inquinate di Ibsen come sul mega-buco inquinante in Val Susa, la "maggioranza" è assolutamente digiuna. Attende lumi dalla politica, dalla stampa e dalla scienza ("Perché dovrei votare anch'io che non so niente e non ci capisco niente?"). Ma, se la politica è corrotta, la stampa asservita e la scienza tacitata, l'opinione pubblica diventa "una massa di organismi in forma umana" pronti a tutto, anche a benedire chi li avvelena e a maledire chi vuole salvarli. Cos'incive l'omertà, opportunamente propiziata con amorevoli consigli ("sappiamo dove abiti", "te la diamo noi la medicina...").

SEGUE A PAGINA 24

BASILICATA Domani al voto

Viaggio tra i paesi lucani che non hanno chiesto il reddito



Matera, capitale della Cultura 2019 Anso

CAPORALE A PAG. 10

PAOLO BELLINI Il Pg emiliano chiede di indagare l'ex "nero" legato ai servizi segreti

## La strage di Bologna e l'uomo dell'altra trattativa Stato-mafia

■ Nell'aprile del '92 era stato prosciolto dalle accuse. Oggi si ritiene possa aver concorso alla strage della stazione del 2 agosto '80. La sua storia si intreccia a quella di tanti misteri italiani

BUONO A PAG. 6

La cattiveria

Prodi: "Il Pd sta cambiando direzione". O sono Gentiloni, Zanda e Serracchiani che sono sempre a favore di vento?

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

SBARCHI In tribunale

Mare Jonio, Casarini indagato: "Favoriti migranti clandestini"



MASSARI A PAG. 15

STADIO Affari e politica

Parnasi: niente soldi alla Lombardi. Fiera di Roma, la vera storia



DE CAROLIS, LILLO E PACELLI A PAG. 8-9

10 ANNI DOPO La sua negazione di ogni identità è l'identità del secolo

## MICHAEL JACKSON NON ERA NESSUNO

LUIGI ZOLA

A dieci anni dalla morte, il nome di Michael Jackson ritorna sulle prime pagine a causa del documentario *Leaving Neverland*, trasmesso in questi giorni anche sulla televisione italiana e prodotto da HBO. Il docufilm vede Wade Robson e Jimmy Safechuck, due dei numerosi bambini che dagli anni 80 seguivano Jac-

kson in tournée e che spesso dormivano con lui, accusare il cantante di molestie e violenze sessuali. Quando vivevo negli Stati Uniti, pur trascurando le pagine intitolate *Celebrities*, facevo eccezione per Michael Jackson, colpito dalla dimensione tragica che scorreva sotto le sue vicende.



Leggevo anche il *New York Times* e il *Washington Post* dove il dibattito americano (e questo è rilevante perché MJ era mito americano, poi globalizzato) verteva molto sulla vita privata di MJ, che, come molti ricorderanno, è stato processato per pedofilia ma non condannato.

A PAGINA 21

PLUSVALENZE



Mancini, la strana vendita che rende furioso Della Valle

TECCE A PAG. 16

SI ATTENDE LA LEGGE



Han chiuso 2mila librerie: i lettori in fuga verso i big

D'ONGHIA A PAG. 22



Redazione e Amministrazione Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 02 50999.11

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 4/2004 Art. 1, c.1, DPCM MILANO

www.ilfoglio.it

ANNO XXIV NUMERO 70 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

SABATO 23 E DOMENICA 24 MARZO 2019 - € 3,50

“Dormi tranquillo, Rousseau?”. Un libro del 1977 illumina la trasformazione del M5s in fraternità cainita fondata sulla delazione

Dormi tranquillo, Rousseau? No che non dorme tranquillo. Da quando Casaleggio padre lo ha immangiato nelle sue fantascientifiche stravaganze e l'erede di Casaleggio ha imitato nella tomba tante di quelle volte, ma tutte di quelle volte, che i...

pietra sacrificale della piattaforma. Se la rivoluzione industriale ha prodotto la macchina a vapore, scrisse Diderot, l'altra rivoluzione, quella francese, ha messo a punto la macchina a vapore, perfezionata poi dagli ingegneri...

tratta dello stato? In seguito tutti avranno quest'atteggiamento, salvo a soffrire eventualmente a loro volta. In Trotsky, Kamenov, Bukharin non c'è un minimo ventinismo? Per i marxisti di Kronstadt. Dal tempo di Robespierre si tratta ancora della contraddizione insita nelle teorie di Rousseau, estrema...

da dieci anni, e che ha regolato la vita del Movimento in un'alternanza di momenti festivi e cinici, di esplosioni sentimentali e implosioni fratricide. La festa dello scorso gennaio a Piacenza per il Roddito di Capiomonte non era certo la festa dell'Esere Supremo, ma la legge soggiunge non è così lontana...

Marcia indietro Bye bye Brexit, la parola torna al popolo inglese, ci dice Campbell

Oggi Londra si va in piazza per il secondo referendum. L'ex spin doctor di Blair ci spiega perché è antemocratico non rivocare

La proroga fino al 12 aprile

Milano. "Sono appena stato in Germania", racconta al Foglio Alastair Campbell, ex spin doctor del premier britannico Tony Blair, e "tutti mi parlavano come se mi fosse morto un parente. Mi dispiace tanto per quel che è accaduto al tuo paese, mi dicevano, anzi, mi compativano". Quel che è accaduto al Regno Unito è la Brexit, un referendum nel 2016 a favore dell'uscita dall'Unione europea...



Theresa May

Frattura a sinistra Su Israele il Partito democratico rompe la sua storica unità. Ma non c'è ancora lo "Jexodus" sognato da Trump

New York. Israele è diventato la questione che divide i democratici americani e Trump è una forza perfetta con la prima mossa. È una grande soddisfazione per...

I repubblicani, che non vedevano l'ora di individuare il punto più debole degli avversari e che si sentono con le spalle molto coperte perché il presidente Donald Trump si mette a una guerra perfetta con la prima mossa israeliana Benjamin Netanyahu. Giovedì due parlamentari democratici hanno presentato alla Camera una mozione a favore di Israele che condanna il movimento per il boicottaggio anti israeliano e riafferma il sostegno alla soluzione dei due stati...

Il suicidio politico degli antisistema Rompere uno schema senza averne uno di riserva a cui aggrapparsi in caso di necessità. Il memorandum con la Cina, la Brexit, la Catalogna, le piazze No Euro. Il ripiego nazionalista non propone nulla, è solo un rifugio senza progetto. Occhio

La scelta poco assennata del governo italiano di rompere l'Unità del G7 firmando il memorandum con la Cina sulla Belt and Road Initiative è un errore che condanna il futuro della nostra sicurezza nazionale...

La scelta poco assennata del governo italiano di rompere l'Unità del G7 firmando il memorandum con la Cina sulla Belt and Road Initiative è un errore che condanna il futuro della nostra sicurezza nazionale...

E TU CHE AVRESTI FATTO PER MERITARTI LA CITTADINANZA REGAZZI?

Il ripiego nazionalista non propone nulla, è solo un rifugio senza progetto. Occhio. Ma almeno fino a oggi si può dire che in Europa, ogni volta che una forza antisistema ha provato a cambiare sistema, nel migliore dei casi essa si è sciolta in tempo che non c'era un'alternativa al vecchio sistema...

Travaglio allo specchio Ecco come il direttore del Fatto avrebbe descritto il Travaglio che difende la banda degli inquisiti M5s

Ecco come il direttore del Fatto avrebbe descritto il Travaglio che difende la banda degli inquisiti M5s

Ci sono due modi di affrontare la notizia dell'arresto per corruzione di Marcello M5s. Il secondo è quello usato da tal Marco Travaglio, che un mio amico un po' perverso - legge il Fatto - mi ha segnalato ieri. Travaglio, se disastri alleati di Indro Montanelli, in pratica un gemello monogitico di...

Peccato però che i Cinque stelle non stanno al governo da dieci anni, ma governano Roma da tre anni e l'Italia da dieci mesi. Ma questa è la verità. Si può dire che il Travaglio non ha mai avuto un'idea di cosa sarebbe successo alla Gran Bretagna in caso di uscita hard dall'Unione...

Ma il fruttellone Travaglio, che soltanto in una repubblica delle banane poteva diventare Buonicini, è un uomo che si fa il fatto suo, anche con una soft Brexit il più della Gran Bretagna calerà del 3,5 per cento nei prossimi 15 anni. Apparentemente si potrebbe pensare che le scelte antisistemiche di un leader come Travaglio siano state fatte con un certo...

Non siamo a Pechino Nella Sala degli specchi del Quirinale, ieri 4, il presidente cinese Xi Jinping ha ringraziato il presidente Sergio Mattarella e "gli amici del media" della "accoglienza squisita". Poco prima, nel corridoio che porta alla Sala degli Specchi, un funzionario dell'ambasciata cinese in Italia, Yang Han, di recente nominato capo dell'ufficio stampa della sede diplomatica, aveva avuto una incontro non esattamente amichevole con Giulia Pompili, giornalista del Foglio che era al Quirinale per seguire la conferenza stampa di Mattarella e Xi.

Il due giorni di permanenza in un hotel di un funzionario del Quirinale stava accompagnando la giornalista che si occupa di Asia per il nostro giornale alla sala, e le chiese il suo nome. Lei ha risposto, e Yang Han ha risposto che: "La devi smettere di parlare male della Cina". Lo ha ripetuto un'altra volta. La nostra cronista ha pensato fosse un commento non benevolo, ma nemmeno eccessivamente serio, e ha sorriso. Ma Yang le ha ripetuto: "Non devi ridere. La devi smettere di parlare male della Cina". Comprendibile, ma non è tutto. Si è poi incontrata con Giulia Pompili a quel punto gli ha risposto che fa la giornalista, e che il suo lavoro consiste nel raccontare quel che succede, e gli ha fatto la sua domanda di lavoro. Lei ha risposto che è un funzionario del Quirinale sta accompagnando la giornalista che si occupa di Asia per il nostro giornale alla sala, e le chiese il suo nome. Lei ha risposto, e Yang Han ha risposto che: "La devi smettere di parlare male della Cina".

Peccato però che i Cinque stelle non stanno al governo da dieci anni, ma governano Roma da tre anni e l'Italia da dieci mesi. Ma questa è la verità. Si può dire che il Travaglio non ha mai avuto un'idea di cosa sarebbe successo alla Gran Bretagna in caso di uscita hard dall'Unione...

Bottana sovranista

Possiamo anche continuare a riderci su questa favoletta dei piangenti, su questa favoletta dei piangenti, che è diventata in un battibaleno una metafora perfetta di tutto il disastro che ci aspetta, se non si ferma il loro vallo, però con la vitamina C. Arance al Campidoglio, arance che erano insulso da sciogliere e adesso si sono trasformate in bombarde che rimbalza sulle capone romane dei populistri rossioviani. Poi ci sono le arance di Mr. Ping. Il commercio meno redditizio del mondo, come vendere gli occhiali agli occhialisti, che solo uno sviluppatore economico cinque stelle poteva sognarlo. Va bene, possiamo continuare tranquillamente a ridere, di tutto questo populismo da agrumato. Ma non è che quest'altro, quello del nazionalismo sovranista della marchetta (e c'è un motivo se lo chiamano così) se la passino meglio, quanto a idee ridicole. Prendete quel macho dello sviluppo autarchico di Salvini, quello della flat tax per dire. È un autore della revisione della legge Merlin, in modo da far pagare le tasse alle imprese, ma non andranno alla conferenza dell'Oupak.

I corazzieri di Xi

Meno male che il Quirinale c'è. Sul tortorino sventola la bandiera europea, si parla di porti ma non di 5G

Roma. "Fa molto caldo oggi, così come sono calde le relazioni tra i nostri paesi", si sente dire all'ingresso del Quirinale dove parte della delegazione cinese e di quella italiana aspettano di entrare per l'inaugurazione dei lavori del Business Forum tra l'Italia e la Cina. E si intravedono il sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci, l'ex ministro e ora presidente dell'Anica Francesco Rutelli - che stringe mani a tutti i presenti - l'ex presidente del Business Forum Italia Marco Tronchetti Provera, la sottosegretario leghista ai Beni culturali Lucia Borgonconi. Tutti fermi sotto al sole primaverile romano in attesa dei controlli di sicurezza. (Pompili spiega a pagina quattro)

Sharp power cinese

Pechino ha un piano per influenzare la cultura e la politica e neutralizzare ostacoli e critiche

La mossa italiana di diventare il primo membro del G7 a sostenere ufficialmente la Belt and Road Initiative (Bri) della Cina riflette il ruolo sempre più importante di Pechino nel panorama globale. Mediante la Bri e altri progetti, la leadership cinese sta dando sempre più importanza all'esercizio della propria influenza e alla manipolazione delle realtà politiche all'estero. Negli ultimi decenni, la Cina ha speso decine di miliardi di dollari nel tentativo di plasmare l'opinione pubblica e la percezione del paese nel mondo. (segue a pagina quattro)

Andrea's Version

A proposito di chi legge cosa, di chi impari da chi e di politici che si formano sui fumetti. Viene dato ormai per certo che Minni abbia messo in preallarme i suoi della "Wall Street Journal" e "The New York Times" di Marco Lillo, della Millea o della Sarzanini, manco cinque minuti e la vedrebbero crogiolarsi al sole delle Bahamas con Gambadoglio. (segue a pagina quattro)



# il Giornale



9 771124 883008

SABATO 23 MARZO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 69 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ESA 11024971 | Sede: tel. 02/860461

**LE TESI DI PM E GIORNALI  
L'UNICO VELENO  
NEL CASO FADIL**  
di **Alessandro Sallusti**

**D**i avvelenato, nel caso della modella marocchina Imane Fadil morta di recente in un ospedale milanese dopo un breve ricovero, c'è solo il clima fetido creato attorno alla tragica vicenda dai soliti giornalisti odiatori di professione e dai gazzettieri di magistrati sempre a caccia di inchieste mediaticamente appaganti. Siccome la ragazza aveva partecipato ad alcune serate ad Arcore, ecco che per forza nella sua prematura scomparsa doveva esserci lo zampino di Silvio Berlusconi o di chi per lui, come dato per certo nei giorni scorsi da Marco Travaglio, uno che vede trame e complotti ovunque e che sforna una condanna definitiva al giorno su tutto tranne, pura coincidenza, che sulle mafette grilline, per le quali vale la presunzione di innocenza fino a sentenza, ma forse anche dopo.

Nei giorni scorsi le perizie avevano già escluso prima la morte come conseguenza di un avvelenamento classico (tracce anomale di alcune sostanze erano state rilevate, ma non in misura tale da provocare il decesso) e poi l'avvelenamento da radiazione, tipo quello al polonio, arma già utilizzata da alcuni servizi segreti dell'Est Europa per regolare conti in sospeso. Per parlare di omicidio un po' poco, quindi: manca l'arma, ma pure il movente. È vero che la ragazza era teste nell'ennesimo processo «Ruby» contro Silvio Berlusconi, ma la sua posizione era già stata giudicata assolutamente marginale dai giudici che, per questo, avevano respinto la sua richiesta di costituirsi parte civile. Così come i suoi presunti memoriali-bomba sono stati cestinati perché, letti e riletti, nulla aggiungono a quanto già noto a tutti.

Fadil è morta per cause naturali, spiega, ma capita. Quello che non doveva succedere dopo è stato l'avventarsi come sciacalli affamati sul suo martoriato corpo per provare a dare un'altra spallata a Berlusconi. È stato uno spettacolo indegno al quale non si sono sottratti, oltre le solite firme del (povero) giornalismo, neppure amici, parenti ed ex sue colleghe. Ieri il suo avvocato ha rimesso il mandato: «È chiaro - ha commentato - che non è un omicidio, basta con questa sceneggiata». Per giorni ci hanno inchiodato a una bufala, oggi si dice fake news. Povera Fadil: la notorietà che ha inutilmente cercato in vita l'ha trovata da morta. Ma forse anche per lei sarebbe stato meglio l'oblio.

Bassi e Fazzo a pagina 13

## SCIPPO DEL GOVERNO TAGLIANO LE PENSIONI

*Ricalcolo choc: sforbiciati 5,6 milioni di assegni  
I commercianti: «Ci portate in stagnazione»*

ACCORDO ITALIA-CINA

### BANDIERA ROSSA SUL QUIRINALE

*Xi Jinping a Roma. Macron umilia Conte sulla Tav*

Gian Maria De Francesco

a pagina 2



IL COLLE La bandiera della Repubblica Popolare Cinese sventola sul palazzo del Quirinale

L'OMBRA DELLA DITTATURA

#### Però in quelle stelle non brillano i diritti umani

di **Vittorio Macioce**

**S**ta lì e sventola leggera sul pennone del Quirinale, a tre passi di distanza dal tricolore italiano, e quasi ti sorprende, come un'illuminazione improvvisa sotto il cielo di marzo, mese da sempre santo e dannato a Roma. È la bandiera rossa, quella di Mao, con le cinque stelle gialle, una grande, le altre (...)

segue a pagina 4

SBARCO NEL PAESE DEL NON FARE

#### Niente Tav, ponti e gronde Cari cinesi, buona fortuna

di **Marcello Zacché**

**Q**ualcuno avverta il compagno Xi. Gli spieghi, tra un ricevimento e l'altro di questi tre giorni, che tipo di governo c'è ora in Italia. Qualcuno dica al presidente della Repubblica Popolare cinese che è sbarcato nel Paese dove vogliono (...)

segue a pagina 3

Angeli e Scafì alle pagine 4-5

Subito un calcolo meno generoso dell'assegno per 5,6 milioni di pensioni. Più in là, magari dopo le elezioni di maggio, il conguaglio delle somme in eccesso percepite nei primi tre mesi dell'anno. Nel complesso 100 milioni. Dopo tre mesi di gestazione l'Inps ha applicato il nuovo meccanismo di rivalutazione.

Signorini a pagina 7



di **Nicola Porro**  
**Zuppa di Porro**

#### I codici etici senza il buonsenso

**I**l fallito attentato di Ousseynou Sy ai danni di 51 bambini ha innescato una lunga serie di polemiche politiche. Solo pochi giorni prima, in Olanda, le autorità, per evitare discussioni, hanno, per lunghissime ore, negato che i tre morti su un tram di Utrecht fossero caduti per colpa di un fondamentalista islamico. Hanno contribuito (...)

segue a pagina 14  
servizi alle pagine 14-15

L'ODISSEA DI UNO PSICOLOGO

#### «Mamma e papà fanno crescere»: 3 anni a processo

di **Felice Mantì**

a pagina 10

**glessegi**

QUALITÀ' E RISPARMIO  
HANNO TROVATO CASA

MENTRE IL FASCISMO COMPIE OGGI 100 ANNI  
Guerra civile fra gli storici  
per le frasi di Tajani sul Duce  
di **Alessandro Gnocchi**

«**S**ino alle leggi razziali, a parte Matteotti, Mussolini ha fatto delle cose positive per realizzare infrastrutture nel nostro Paese». Dopo le parole pronunciate da Antonio Tajani si ribella la Società italiana per lo studio della storia contemporanea (Sisisco). Ma Marco Gervasoni, ex membro del direttivo, lascia: troppa politica.

alle pagine 32-33

CONTRO CHI LO USA COME PARAGONE NEGATIVO  
Perché difendo «Topolino»  
da politici degni di Peppa Pig  
di **Massimiliano Parente**

LA SERIE ANNI '90

Se «**Friends**»  
diventa  
politicamente  
scorretta

di **Francesco M. Del Vigo**  
a pagina 34

**S**ono tutti i giorni in televisione a discutere per slogan banali, come se fossero usciti dal *Grande Fratello*, e se la prendono con *Topolino*. Come se i fumetti fossero una cosa da deficienti, il simbolo dell'ignoranza. Insinuare che forse Matteo Salvini ha letto solo *Topolino*. Ma cosa gli ha fatto di male *Topolino*?

a pagina 13

Anche il tuo sogno  
saprà trasformare  
in realtà.

Parolo di Roberto Carino

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

**immobildream**  
Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



VITA DI LEONARDO di Bruno Nardini



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

# IL GIORNO

SABATO 23 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 70 | **QN** Anno 20 - Numero 81 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



### CERRO, DOPO 3 ANNI: NON FU INCIDENTE

## Sorelle morte nel rogo

### Nuovi rilievi del Ris

SORMANI ■ A pagina 19



Carla Agrati una delle vittime

### MILANO, L'INCHIESTA

## Fadil, l'avvocato rimette il mandato

### «Niente veleno? Un cattivo di meno»

CONSANI e GIORGI ■ A pagina 18



### DOPO LE BATOSTE

## LA RINCORSA DEI 5 STELLE

di BRUNO VESPA

**I**L MOVIMENTO 5 Stelle sta cambiando pelle. Per chi ha fatto un'opposizione totalmente fondata sulla diversità e su parole d'ordine assolute la prova del governo (nazionale e locale) è durissima. Virginia Raggi a Roma (nove assessori cambiati in mille giorni, uomini chiave arrestati o indagati) e Chiara Appendino a Torino sono molto provate. Luigi Di Maio è una persona diversa da quella che era a Natale, prima delle elezioni in Abruzzo e in Sardegna e prima della tempesta giudiziaria romana. L'espulsione immediata di Marcello De Vito, il presidente del Consiglio comunale di Roma, seppure contraria a ogni forma di garantismo, era obbligata. Troppo uguale a cattivi esempi del passato emergeva il suo comportamento dalle intercettazioni telefoniche per non richiedere che gli fosse mozzata la mano prima che ne fosse certificata giudizialmente l'impurità. «Uguali agli altri nei comportamenti, diversi e migliori nelle reazioni». È la nuova linea del Piave. [Segue a pagina 11]

# Xi conquista Roma, gelo della Ue

Dal commercio al calcio: ecco cosa la Cina si aspetta da noi | Servizi e TURANI ■ Alle p. 2, 3, 4 e 5



FARRUGGIA e PASSERI ■ Alle pagine 8 e 9

## Il gip e la follia di Sy: «Non ci credo»

L'attentatore del bus dice di aver obbedito alle voci dei migranti morti in mare | Servizi ■ A pagina 11

**SINDACATI IN PIAZZA**



**Stangatina sui pensionati**  
Scattano i tagli

MARIN e MARMO ■ A pagina 6

**DEMOGRAFIA**

**Donne più istruite**  
Così l'Africa salverà il mondo

COMELLI e COCCHI ■ A pagina 14

**MARTEDÌ IL VOTO**

**Libertà di stampa e copyright**  
Stretta finale Ue

Servizio ■ A pagina 20

**menghi**



Loreto (AN)  
www.menghishoes.com



**GLI USA IN CAMPO**



**La disfida degli spaghetti alla bolognese**

CUCCI ■ A pagina 17

**LE ORIGINI**



**Un secolo fa i Fasci di Mussolini**

DE ROBERTIS ■ A pagina 25



**PALAZZO VARIGNANA**  
1705

**REALIZZA CON NOI IL TUO DESIDERIO DI PRIMAVERA**

Scopri le nostre proposte su [www.palazzodivarignana.com](http://www.palazzodivarignana.com)

Via Ca' Masino 611 A - Varignana - Castel San Pietro Terme (BO) | Tel +39 051 19938300 | [www.palazzodivarignana.com](http://www.palazzodivarignana.com)





Oggi su Alias

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



Alias Domenica

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



Culture

DANY LAFERRIÈRE Intervista all'autore di «Sono uno scrittore giapponese», provocazione letteraria sull'identità Guido Caldiron pagina 10

# il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONÉES DIPLOMATIQUES • EURO 2,00

SABATO 23 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 70

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

DAL PRESIDENTE FRANCESE NESSUNA SPONDA SULLA TORINO-LIONE

## Tav, Macron gela Conte: sto con la Ue

Macron chiude la porta in faccia al sogno italiano di trovare una sponda a Parigi per sciogliere il nodo Tav. «Conte mi ha messo al corrente degli interrogativi italiani e del rapporto costi-benefici - spiega il presidente francese al termine del bilatera-

le-, lo gli ho ricordato che noi abbiamo prima di tutto un accordo intergovernativo e che ci sono testi internazionali che legano sia noi che la Ue e non possiamo non tenerne conto». Il premier italiano da parte sua fa il possibile per camuffare lo schiaffo:

«Con Macron abbiamo condiviso il metodo: affideremo ai ministri competenti, Toninelli e Borne, il compito di analizzare e condividere i risultati dell'analisi costi-benefici e su quella base si aprirà una discussione».

COLOMBO A PAGINA 4

### SCONTRO CON IL VIMINALE Di Maio vuole la security di Trump

Di Maio prova a inseguire il ministro vestito da poliziotto approfittando dello scampato pericolo a San Donato milane-

se: «Serve il modello della National Security Usa». Dal Viminale rispondono male: ci teniamo il sistema italiano. A PAGINA 5

### all'interno



### Intervista a Zanutelli «La Lega blocca il ddl per l'acqua pubblica»

Il Forum dei movimenti per l'acqua sarà oggi a Roma alla Marcia per il Clima e contro le grandi opere inutili. Padre Zanutelli: «La Lega sta bloccando il ddl per l'acqua pubblica»

ADRIANA POLLICE PAGINA 5

Sergio Mattarella con Xi Jinping foto di Francesco Armendola/Ufficio Stampa Quirinale/LaPresse  
«La via della seta è una strada a doppio senso», la dottrina Mattarella accoglie il presidente cinese al Quirinale. Memorandum più magro. Governo diviso. Dall'Europa Merkel dà il via libera, Macron irritato. Xi Jinping oggi a Palermo per il business delle arance siciliane pagine 2,3



# Anatra all'arancia

### Usiamo le leggi I cittadini contro chi avvelena

RICCARDO PETRELLA

Il degrado della qualità dell'acqua a livelli pericolosi è uno dei casi gravi di legittima messa in stato di accusa da parte dei cittadini dei poteri pubblici e dei soggetti privati implicati per crimini di non assistenza a persone in pericolo. — segue a pagina 15 —

### Italia-Cina Gli interessi convergenti

VINCENZO COMITO

È un discorso di Teng Tsjao Ping del 1978 a dare il via ad uno dei più grandi sommovimenti economici della storia. Ripercorriamo l'andamento e i cambiamenti. — segue a pagina 14 —

### biani

SEI CONTENTO? SE DIVENTERAI UN EROE NAZIONALE TI RESALEREMO LA CIT-TA-DI-NAN-ZAI!



### REGIONALI Petrolio elettorale, conversioni lucane



Domani si vota per le regionali in Basilicata. La questione ambientale si è imposta dopo decenni di devastazione del territorio e diverse inchieste giudiziarie. Spuntano così i pentiti del petrolio anche tra chi lo ha sempre proposto come modello unico di sviluppo. MANES A PAGINA 7

### SAN FERDINANDO Un altro bracciante muore tra le fiamme



Sylla Noumo, 32 anni, bracciante senenalese, ha perso la vita nell'incendio della sua tenda nell'accampamento di San Ferdinando, allestito dopo lo sgombero del vecchio accampamento. È la sesta vittima tra gli sfruttati della Piana di Gioia Tauro. MESSINETTI A PAGINA 6

### FEMMINICIDI Pene dimezzate con sentenze choc



Da Genova a Bologna a Messina, si susseguono i casi di sconti motivati da attenuanti «emotive». Nella città sullo Stretto la Corte stabilisce che l'omicidio di Marianna Manduca, uccisa dal marito a coltellate nel 2007, era «inevitabile». I figli dovranno restituire i risarcimenti VELLI A PAGINA 5

### all'interno

### Migranti «Mare Jonio», indagato anche Casarini

ADRIANA POLLICE PAGINA 6

### Algeria Piazze stracolme e pacifiche, il regime trema

GIULIANA SGRENA PAGINA 9

### Medio Oriente Trump, il dito sulla mappa del Golan

ALBERTO NEGRI PAGINA 9

80223  
9 770025 215017  
Piede Italiano SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G09/CRM/23/2103



€ 1,20 ANNO CCXXXV-N° 81  
ITALIA  
SPECIEM IN ABBONAMENTO POSTALE 40%-ART. 2 COM. 20/01 L. 662/98

Fondato nel 1892



Sabato 23 Marzo 2019 •

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

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 110

**Gli azzurri**  
Milik con la febbre  
ma niente rischi  
dopo il caso Ruiz:  
resta con la Polonia  
Ventre a pag. 19



**Il nuovo film**  
I "fantasmi" di De Sica  
«Così ritorno a Napoli  
diretto da mio figlio»  
Spinelli a pag. 15



**Scrittore di culto**  
Lowry, la discesa  
nelle viscere  
dell'inferno: tracce  
di un capolavoro  
Gallerani a pag. 43



## Italia-Cina, i paletti del Colle

►La visita del presidente Xi: partnership strategica. L'ira di Macron: «Sono rivali»  
Mattarella: via della Seta a doppio senso, cooperazione e dialogo sui diritti umani

### L'analisi

Se il Dragone  
tiene in scacco  
le vie del mare

Nando Santonastaso

C'è chi le chiama "relazioni pericolose". Chi teme che tra dieci anni lo scenario economico e soprattutto infrastrutturale italiano dipenderà quasi del tutto da Pechino. E chi spera che l'Europa, svegliata forse un po' tardi, sia capace anche prima del voto di maggio di imporre paletti non solo culturali all'avanzata del Dragone. Le voci delle imprese, non solo industriali, raccontano di una forte preoccupazione per il Memorandum che il governo gialloverde sfiglerà oggi con il presidente Xi Jinping. *Continua a pag. 5*

### Il commento

Il fascino fatale  
che l'Europa  
invidia a Roma

Mario Ajello

In un momento assai difficile, arriva una boccata d'ossigeno. E s'impone agli occhi di tutti, con lo sbarco a Roma del presidente cinese, che è il leader più di ogni altro sotto i riflettori della curiosità planetaria, la magia di una città unica, che diventa la porta dell'Europa e dell'Occidente. Grazie all'arrivo di Xi Jinping, ed eccolo al Quirinale, all'Altare della Patria, a Montecitorio, a Palazzo Madama. *Continua a pag. 43*

### Le idee

Legge sull'acqua  
meno retorica  
più investimenti

Serena Sileoni

Non c'è vita dove non c'è acqua. Non c'è vitalità dove essa si esaurisce. Non c'è salute dove è contaminata. Non dovrebbe servire la giornata mondiale dell'acqua, che l'Onu ha celebrato ieri, per ricordarci. La ricorrenza potrebbe essere invece l'occasione per riflettere e discutere in maniera pacata e fuori di ideologia come consentire l'accesso alle migliori condizioni possibili a questa risorsa essenziale. *Continua a pag. 42*

Italia-Cina, il Quirinale pone i paletti e sul Memorandum sottolinea che l'Italia ha lavorato nel rispetto della sua libertà d'azione ma senza intaccare né il patto europeo né l'alleanza euro-atlantica. Il presidente Mattarella è chiaro: la Via della Seta è a doppio senso, ora cooperazione e dialogo sui diritti umani. Dalla Ue arrivano critiche, Macron avverte: «Sono rivali». Ma per il presidente Xi «con Roma una partnership strategica». **Evangelisti, Gentili, Pacifico**  
**Pirro** *esercizi da pag. 2 a 9*

### L'intesa con la Fige

Calcio formato export a tutto campo  
più partite in tv e una gara a Pechino

Anche il calcio italiano prova a prendere la Via della Seta. «Gare ufficiali» da disputare in Cina entro i prossimi tre anni, il progetto Var da avviare a beneficio degli arbitri locali e la diffusione delle partite del nostro campionato nel sterminato mercato cinematografico cinese. Questi i punti base dello storico incontro che si terrà domani all'ora di pranzo a Roma, nella sede della Federcalcio. L'idea è quella di cementare i legami economici e culturali tra i due Paesi anche attraverso lo sport. **Agata e Bernardini** *a pag. 7*

### Gli scambi

Energia e finanza  
ecco gli accordi  
pronti a decollare

Dai trasporti alla finanza, dall'energia agli impianti siderurgici. La decina di accordi che saranno firmati oggi a Villa Madama attraverso tutto il sistema industriale italiano. **Bassi** *a pag. 4*

### L'ambiente



Posillipo, allarme per il mare verde

Maria Pirro *in Cronaca*

## Il giallo dello stupro alla Circum: libero uno dei tre ragazzi

San Giorgio: dall'ascensore al bacio, per il Riesame ci sono contraddizioni nel racconto della vittima

Leandro Del Gaudio

Diciassette giorni dopo la denuncia per stupro nell'ascensore della Circum di San Giorgio a Cremano, cambia lo scenario, cambia la valutazione del Tribunale. Sono i giudici del Riesame a scarcerare il 18enne accusato di aver adescato con due amici una 25enne e di averla violentata in gruppo. I giudici hanno ricostruito la vicenda, considerando anche l'episodio di un bacio tra i due precedenti lo stupro. *In Cronaca*

### Il rogo del bus

I deliri dell'autista:  
ho sentito le voci  
dei bimbi in mare

«Ho sentito le voci dei bimbi che stavano morendo nel Mediterraneo». Così Ousseynou Sy, l'autista che ha tenuto in ostaggio 51 ragazzi e poi ha dato fuoco al bus, ha detto al gip. Nessun senso di colpa. **Servizio** *a pag. 12*

### Punto di Vespa

La virtù perduta  
che scuote  
i Cinquestelle

Bruno Vespa

Il Movimento cinquestelle sta cambiando pelle. Per chi ha fatto un'opposizione totalmente fondata sulla diversità e su parole d'ordine assolute la prova del governo (nazionale e locale) è durissima. Virginia Raggi a Roma (nove assessori cambianti in mille giorni, uomini chiave arrestati o indagati) e Chiara Appendino a Torino sono molto provate. *Continua a pag. 42*

**ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?**

**3 FASI**

**3 TECNOLOGIA FASI**

**1° RILASCIO**

VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO

**2° RILASCIO**

COENZIMA Q10, RAPE, SELENO, CRONIO, IODO, FERRO, ZINCO, CALCIO

**3° RILASCIO**

VITAMINE A, C, D

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



# Il Messaggero



211 € 1,40\* ANNO 141-N° 81 ITALIA  
Sped. in A.P. 0353/2002 conv. L. 4/2004 art. 1, c. 1 DCB/PM

NAZIONALE



Sabato 23 Marzo 2019 • S. Turibio de Mogrovejo

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Scatti&Riscatti**  
La corruzione nell'antichità il male che viene da lontano  
Nordio a pag. 23



**Il libro**  
Califano segreto ecco le lettere dal carcere alla compagna  
Molendini a pag. 27



**Euro 2020**  
Contro la Finlandia davanti tocca a Kean e Mancini lancia l'Italia millennial  
Trani nello Sport



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

## Storica visita Il presidente cinese Xi: con l'Italia partnership strategica. Oggi la firma degli accordi

### Quel lampo di grandezza che può dare la Capitale

Mario Ajello

In un momento assai difficile, arriva una boccata d'ossigeno. E s'impone agli occhi di tutti, con lo sbarco a Roma del presidente cinese, che è il leader più di ogni altro sotto i riflettori della curiosità planetaria, la magia di una città unica, che diventa la porta dell'Europa e dell'Occidente.

Grazie all'arrivo di Xi Jinping, ed eccolo al Quirinale, all'Altare della Patria, a Montecitorio, a Palazzo Madama e mentre si muove in uno scenario pieno di sole, di riflessi e di colori, è stato possibile scoprire quel lampo di grandezza della Capitale, quel guizzo di forza che viene da lontano e che non si fa schiacciare dalle miserie contingenti.

Lo sbarco di Xi e il contesto in cui si svolge rappresentano un mix così potente che ha scatenato perfino le invidie dei nostri partner europei. I quali, anziché rallegrarsi del fatto che il presidente cinese abbia scelto Roma, cioè una città così simbolica e riassuntiva dell'Europa e dell'Occidente, organizzano contro-vertici, come quello targato Macron, invitando Juncker e la Merkel. Del resto, che questa concezione agonistica e competitiva da parte francese sia errata lo dimostrano le parole limpide, quasi una replica in diretta, che Xi e Mattarella hanno pronunciato al Quirinale.

Continua a pag. 22



# La porta è Roma

Mattarella: Via della Seta a doppio senso, cooperazione e dialogo sui diritti

### I SERVIZI

**I vicepremier assenti**  
La regia del Quirinale reciprocità e Tlc fuori  
Gentili a pag. 3

**Il protocollo**  
Dai porti all'energia le intese già pronte  
Bassi a pag. 4

**L'incontro in Fige**  
Il calcio da export si gioca a Pechino  
Bernardini a pag. 6

Bisozzi, Cifoni, Evangelisti, Mangani e Ottaviano da pag. 2 a pag. 7

**Il premier: «E i latitanti?»**  
Macron-Conte, lite sulla Tav: «Bisogna farla»

ROMA A Bruxelles si è sfiorata un'altra crisi tra Francia e Italia. Il tema è la Tav, sulla quale Emmanuel Macron e Giuseppe Conte hanno discusso. Il presidente francese: «Sulla Tav la Francia ha sempre avuto la stessa posizione. Credo che ogni volta che ci sono dei temi di divisione nazionale di un Paese al Consiglio europeo si perde tempo, e lo non ho molto tempo da perdere».

Conti, Mancini e Pierantozzi a pag. 9

### La first lady



**Tacchi in tinta e look perfetto**  
Ecco il Peng style

Bernardi e Cursi a pag. 7

**Le carte dell'inchiesta sulle tangenti in Campidoglio**  
Le pressioni di De Vito sulla giunta per evitare i no dei duri M5S in aula

Valentina Errante

Marcello De Vito sapeva come procedere per assicurarsi l'approvazione dei progetti che gli stavano a cuore, quelli dei suoi "clienti". E quando il via libera dell'Assemblea capitolina era a rischio, per le posizioni dell'ala più intransigente del Movimento Cinquestelle, riusciva a bypassarla, orientando la giunta e garantendo un voto favorevole. A pag. 10

**Frongia "congelato"**  
Raggi teme nuovi indagati e chiede i certificati penali  
Stefania Piras

Il timore che non sia finita qui c'è. Anche se i vertici serrano le fila. A pag. 10

**L'intervista**  
Il prefetto Basilone «Marciume diffuso in tutti i partiti»  
Simone Canettieri

«A Roma un marciume diffuso che coinvolge tutti i partiti». Così Paola Basilone. A pag. 11

**Il rogo dello scuolabus**  
Il delirio dell'autista Sy «Sentivo voci di bimbi»  
Ma il gip non gli crede

Claudia Guasco

Nessun segno di pentimento, niente sensi di colpa per Ousseynou Sy, per aver tenuto in ostaggio 51 bambini della scuola media di Crema. «Nella mia testa sento solo le voci dei bambini morti nel Mediterraneo». Ma il gip non gli crede.



A pag. 17

**ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?**

**3 TECNOLOGIA FASI**

- 1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO
- 2° RILASCIO: COENZIMA Q10, MANGANESE, SODIO, ZINCO, CALCIO
- 3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

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

**LO SCORPIONE SI AFFERMA**

Buon giorno, Scorpione! Il vostro nemico è ieri, quando Saturno transitava nel segno, ora il pianeta degli esami, delle grandi prove, sosta in aspetto eccellente per la vostra affermazione professionale. I giovani Scorpioni, bellissimi e sensuali sotto la prima Luna della stagione, crescono e diventano uomini e donne di domani. I grandi, ricordano... Ma poi i ricordi si risvegliano diventano fiori, e voi siete pronti per amare ancora. Auguri.

© INFORMAZIONE RISERVATA  
L'oroscopo a pag. 35

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



1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



VITA DI LEONARDO di Bruno Nardini



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

# il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

SABATO 23 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 70 | Anno 20 - Numero 81 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



## FAMIGLIE E AZIENDE DANNEGGIATE E45, spariti i soldi dei risarcimenti

ARMINIO e NOTARNICOLA ■ Alle pagine 18 e 19



## IMOLA, IN OSPEDALE Addetta alle pulizie derubava le colleghe

GAETANI ■ In Cronaca di Imola



### DOPO LE BATOSTE

### LA RINCORSA DEI 5 STELLE

di BRUNO VESPA

**L MOVIMENTO 5 Stelle** sta cambiando pelle. Per chi ha fatto un'opposizione totalmente fondata sulla diversità e su parole d'ordine assolute la prova del governo (nazionale e locale) è durissima. Virginia Raggi a Roma (nove assessori cambiati in mille giorni, uomini chiave arrestati o indagati) e Chiara Appendino a Torino sono molto provate. Luigi Di Maio è una persona diversa da quella che era a Natale, prima delle elezioni in Abruzzo e in Sardegna e prima della tempesta giudiziaria romana. L'espulsione immediata di Marcello De Vito, il presidente del Consiglio comunale di Roma, seppure contraria a ogni forma di garantismo, era obbligata. Troppo uguale a cattivi esempi del passato emergeva il suo comportamento dalle intercettazioni telefoniche per non richiedere che gli fosse mozzata la mano prima che ne fosse certificata giudizialmente l'impurità. «Uguali agli altri nei comportamenti, diversi e migliori nelle reazioni». È la nuova linea del Piave.

[Segue a pagina 11]

# Xi conquista Roma, gelo della Ue

Dal commercio al calcio: ecco cosa la Cina si aspetta da noi | Servizi e TURANI ■ Alle p. 2, 3, 4 e 5



FARRUGGIA e PASSERI ■ Alle pagine 8 e 9

## Il gip e la follia di Sy: «Non ci credo»

L'attentatore del bus dice di aver obbedito alle voci dei migranti morti in mare | Servizi ■ A pagina 11

### SINDACATI IN PIAZZA



### Stangatina sui pensionati Scattano i tagli

MARIN e MARMO ■ A pagina 6

### DEMOGRAFIA

### Donne più istruite Così l'Africa salverà il mondo

COMELLI e COCCHI ■ A pagina 14

### MARTEDÌ IL VOTO

### Libertà di stampa e copyright Stretta finale Ue

Servizio ■ A pagina 20

**menghi**

Loreto (AN)  
www.menghishoes.com

9 0323  
9 771128 674411

**GLI USA IN CAMPO**

La disfida degli spaghetti alla bolognese

CUCCI ■ A pagina 17

**LE ORIGINI**

Un secolo fa i Fasci di Mussolini

DE ROBERTIS ■ A pagina 25

**PALAZZO VARIGNANA**  
1705

REALIZZA CON NOI IL TUO DESIDERIO DI PRIMAVERA

Scopri le nostre proposte su [www.palazzodivarignana.com](http://www.palazzodivarignana.com)

Via Ca' Masino 611 A - Varignana - Castel San Pietro Terme (BO) | Tel +39 051 19938300 | [www.palazzodivarignana.com](http://www.palazzodivarignana.com)



SABATO 23 MARZO 2019

Concorde

# IL SECOLO XIX

Concorde

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "DGG" in Liguria. In omaggio "ITALIA OGGI" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 70, CDMA 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 GNN

**OGGI LA CLASSICISSIMA**  
**Moser: «Sul podio a Sanremo? Vedo Alaphilippe o Viviani»**

BASSO / PAGINA 46

**EURO 2020, SI PARTE CONTRO LA FINLANDIA**  
**L'Italia di Mancini punta su Kean Immobile-Quagliarella, staffetta**

L'INVIATO BRUSORIO / PAGINA 48

**INDICE**

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 6
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 18
cinema/tv	pagina 40/41
zte	pagina 43
sport	pagina 46
meteo	pagina 55

L'ITALIA ESCLUSA DAL VERTICE IN FRANCIA DOPO LA FUGA IN AVANTI CON LA CINA

## Mattarella a Xi Jinping: scambiamo merci e idee ma confronto sui diritti

Nel memorandum da siglare oggi c'è anche l'aeroporto di Genova «Miglioreremo i collegamenti con le aree più strategiche della città»

Ogni vera amicizia esige patti chiari, e l'onere di mettere le carte in tavola con Xi Jinping è toccato a Sergio Mattarella. Con garbata fermezza Mattarella ha rammentato a Xi l'importanza che, per l'Italia e per l'Europa intera, rivestono i diritti politici e civili e «l'amicizia con gli Stati Uniti». Nel memorandum delle intese tra Genova e la Cina, che sarà firmato oggi a Roma, spunta anche un'altra novità importante: oltre al porto, spunta anche l'aeroporto: l'obiettivo è migliorare il sistema di collegamento con le aree più strategiche della città.

CORBI, GALLOTTI, MAGRI E QUARATI / PAGINE 2-5

**IL COMMENTO**  
**MATTIA FELTRI**  
**COSÌ IL FARAONE D'ORIENTE SEDUCE TUTTI**

Le imponenti manifestazioni di piazza del 2004, quando a Roma sbarcò Bush, sono un ricordo sbiadito. Ora che tocca a Xi Jinping i piedistalli sono stati ritirati fuori e lucidati con tanto olio di gomito. E, per carità, niente manifestazioni.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

**IL DOSSIER**  
**Paolo Baroni / ROMA**  
**La sirena dei cinesi: la torta è grande, mangiamola insieme**

Progetti comuni nelle infrastrutture, dove l'Italia potrebbe fornire le sue competenze. L'offerta dei cinesi alle aziende italiane punta in alto: la torta, lasciano intendere, è grande, organizziamoci insieme. L'Ance rilancia: pronti alla sfida.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

Liguria, lavori in corso ovunque  
 La Regione: «Pedaggi più bassi»



Lavori in corso sulla A12, nel tratto spezzino PISTELLI

**IL RICORSO**  
**Matteo Indice**  
**Autostrade attacca «Sfollati, troppo alti gli indennizzi»**

L'ARTICOLO / PAGINA 11

**LA SORPRESA**  
**Emanuele Rossi**  
**Una curva soffoca la doppia rampa a Sestri Ponente**

L'ARTICOLO / PAGINA 18

**ROLLI**

A XI IL MADE IN ITALY PIACE TANTISSIMO

TANTO CHE LO FARÀ ANCHE IN CINA

**LE MISURE**  
**Carlo Gravina**  
**Pensioni, tagliate le rivalutazioni gli assegni si riducono**

L'ARTICOLO / PAGINA 14

IL VIMINALE: «MATERIA SOLO NOSTRA, STUPORE PER IL PIANO MISS»

## Sicurezza, Salvini avverte: Di Maio stia al suo posto

Luigi Di Maio era intervenuto su un terreno minato, quello della sicurezza. E Matteo Salvini, come era prevedibile, ha reagito subito. Il leader della Lega ha espresso stupore per le dichiarazioni del collega vicepremier grillino e ha avvertito: «Sulla sicurezza comando solo io, Luigi stia al suo posto». Toni ancora più duri da altri esponenti del Carroccio, mentre anche il capo della Polizia, Gabrielli, invita a non «picconare ciò che funziona». Sostenendo che anche nel caso del bus di Milano il sistema di sicurezza ha retto la situazione.

LA MATTINA / PAGINA 7

**IL CASO**  
**Fabio Martini / INVIATO A BRUXELLES**  
**Macron gela Conte «Tav, partita chiusa non perdo tempo»**

L'occasione è stato il Consiglio europeo di Bruxelles. Dopo mesi di tensione, Macron e Conte si sono trovati faccia a faccia. Tra i temi caldi la Tav e il presidente francese è stato tranchant: «I bandi sono partiti, per noi la questione è chiusa. Non ho tempo da perdere».

L'ARTICOLO / PAGINA 9

**poke. AND BOWL**  
 (BROADSIDE)  
 il primo hawaiano a Genova

Via XII Ottobre 130 R | 010.09.99.380  
 020000000011

**IL RACCONTO INEDITO**

### La mia nuova vita cominciata in coda al minimarket

ANTÓNIO LOBO ANTUNES

Per anni ho avuto un posto per scrivere nella Avenida Afonso III, un appartamento al secondo piano affacciato sul fiume: una camera, un tinello, un cucinino dentro un armadio, il fiume davanti e sulla sponda opposta i cammini della riva sud, le pareti tappezzate di figurine di giocatori di calcio e pubblicità di astrologi che mettevano e toglievano il malocchio, propiziavano gli affari e curavano l'impostura, tutto in una volta. Per qualche mese non era stato solo un posto per scrivere, ma anche per abitarci, senza libri e con quattro mobili in croce. La portinaia si chiamava donna Generosa, l'edificio era talmente brutto da essere bello e facevo la spesa in un minimarket a un centinaio di metri.

Una volta ero in coda alla cassa e la ragazza prima di me mi chiese un autografo. Arrivato il mio turno la cassiera, proprietaria, nonché unica inserviente, che aveva udito la storia dell'autografo, mi chiese «Mi scusi, ma lei è famoso per cosa?».

L'ARTICOLO / PAGINA 43

**DentalOne**  
 Studio Odontoiatrico  
**LA SALUTE DEL SORRISO**

Genova - Via dei Martiri di Scaglia 13v  
 Tel. 010.9912997 - 010.7552828  
 Genova San Francesco - Via S. Maria Nuova 15/7  
 Tel. 010.508717  
**www.dentalone.it**  
 Dott. Filippo Magagnoli  
 Odontoiatra - Implantologia - Rigenerazione Ossea



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Patent box**  
Le agevolazioni sui marchi non vanno oltre il 30 giugno 2021

Luca Galani  
— a pagina 19

**Dichiarazioni Iva**  
Omessi versamenti, l'integrativa apre la strada al recupero del credito

Salvina Morina  
e Tonino Morina — a pagina 17



www.velux.it

**Luce naturale: aggiungila al portafoglio.**

**VELUX**  
Finestra per tutti i tetti

FTSE MIB 21078,76 -1,38% | SPREAD BUND 10Y 250,00 +9,90 | €/S 1,1302 -0,75% | BRENT DTD 67,12 -2,37% | Indici&Numeri → PAGINE 24-27

## Per «reddito» e pensioni serviranno 38 decreti

### STRADA IN SALITA

Il numero dei provvedimenti per assegno e quota 100 è cresciuto di oltre il 50%

Fiat tax: con il Df crescita ritenute sui dipendenti delle partite Iva

In arrivo nuove regole per le assunzioni nei Comuni: 40mila ingressi

Il decreto legge sul reddito di cittadinanza e pensioni quota 100 si avvia a tappe forzate verso il sì definitivo al Senato (atteso mercoledì). Ma nel passaggio in Parlamento il decreto non si è appesantito di provvedimenti attuativi: sono ora 38 dai 24 di fine gennaio.

Nel decreto crescita punta a entrare l'occhio alle regole per le assunzioni in Regioni ed enti locali: si pensa a un parametro ancorato alle entrate da tributi e tariffe. Chi ha più entrate potrà assumere di più. Secondo le stime, si può arrivare a 40mila assunzioni aggiuntive. Modifiche anche sulla flat tax: le partite Iva con tassa piatta al 15% dovranno operare le ritenute sui propri dipendenti. — Servizi a pagina 6

## Indici Pmi ai minimi da sei anni: in rosso tutte le Borse europee

### FRENA LA MANIFATTURA

Peggior delle attese i numeri francesi e tedeschi. Allarme per la curva dei tassi Usa

Chiusura in rosso per le Borse europee, penalizzate dai deludenti dati macroeconomici. L'indice Pmi, che misura l'attività manifatturiera, nell'Europa a marzo è sceso ai minimi da sei anni e in particolare sono andati peggio delle attese gli

indici francese e tedesco. Parigi e Londra sono risultate le peggiori (-2%). Milano ha terminato le contrattazioni in calo dell'1,38%, mentre anche lo spread è salito in area 347,5 punti. Euro sotto 1,13 dollari, debole il petrolio. Inoltre a destare preoccupazione è stato l'andamento della curva dei rendimenti del Treasury Usa, che praticamente ha invertito la tendenza, con il rendimento dei bond a tre mesi superiore rispetto a quelli a dieci anni (2,467% contro 2,444%). — Servizi a pagina 5

### L'INTERVENTO AL CONSIGLIO EUROPEO

**Draghi: «Non c'è recessione ma l'economia resta debole»**

Beda Romano — a pag. 5

### CORPORATE & INVESTMENT BANKING



Too big to lose. Cresce la quota di mercato delle grandi banche americane nell'area Emea (Europa, Middle East, Africa) è salita dal 21 al 40 per cento

## Le grandi banche Usa conquistano l'Europa

Si accentua nel 2018 il predominio delle grandi banche americane nel settore del corporate & investment banking (Cib). Lo rileva il rapporto elaborato da Oliver Wyman e Morgan Stanley. Due i dati che fotografano il trend dei padroni globali del mercato dei capitali. Il primo: dal 2014 al 2018, la quota di mercato delle grandi banche Usa in Emea (Europa, Middle East, Africa)

è salita dal 31 al 40%, mentre quella delle banche europee negli Usa è scesa, sempre nel 2012-2018, dal 29% al 20%. Secondo dato: la redditività delle attività Cib delle grandi banche Usa nel 2018 è stata più che doppia (35%) rispetto a quella delle banche Le (6%), che hanno ritorni inferiori rispetto al costo del capitale stimato attorno al 9%. **Alessandro Craxiani** — a pag. 11

## Mattarella a Xi: scambi a pari condizioni

### ITALIA-CINA

Porti, energia, finanza: oggi l'annuncio degli accordi tra imprese dei due Paesi

Il capo dello Stato al leader cinese: Europa unita e multilateralismo

Tra Italia e Cina, cooperazione «rafforzata» con le nuove intese commerciali e un «confronto costruttivo sui diritti». Sono i due punti affrontati dal presidente della Repubblica Mattarella nell'incontro, ieri, al Quirinale con il pre-

sidente cinese Xi Jinping, insieme alla considerazione che buoni rapporti con la Cina sono «interesse di tutta l'Unione europea» e all'auspicio che, con gli Usa, Pechino possa tornare a «un commercio davvero aperto a livello internazionale». Xi ha parlato di «partnership strategica» con l'Italia, sottolineando che «la parte cinese vuole uno scambio commerciale e un flusso degli investimenti a due sensi». Porti, grandi impianti, energia, finanza sono in prima fila nella lista degli accordi tra imprese italiane e cinesi che saranno annunciati oggi. Si va da Cassa depositi e prestiti a Sinam, da Ansaldo Energia a Danieli fino alle intese sui porti di Genova e Trieste. — Servizi alla pagina 2-3



L'incontro. Il presidente Sergio Mattarella e il presidente Xi Jinping

### PANORAMA

#### GRUPPO ROCCA

**Tenaris negli Usa rileva i tubi Ipsco per 1,2 miliardi**

Tenaris continua a crescere sui mercati americani. Il gruppo Ieri ha firmato un accordo definitivo per l'acquisizione dalla russa Pao Tmk della sua controllata statunitense Ipsco Tubulars per 1,2 miliardi di dollari al netto di cassa e debito. La valutazione include 270 milioni di dollari di capitale circolante. L'operazione è soggetta al via libera delle autorità competenti, tra cui l'antitrust Usa. — a pagina 13

#### ALIMENTARE

**Pan di Stelle contro Nutella, Givone sfida Alba nel derby della crema**

Filomena Greco — a pag. 9

#### CREDITO COOPERATIVO

**Iccrea cambia pelle: e-commerce e servizi per le Pmi**

Da filiale locale a piattaforma di servizi per le piccole e medie imprese: è la trasformazione a cui sta lavorando Iccrea. L'Istituto centrale delle banche di credito cooperativo, dopo l'Ok della Bce al nuovo Gruppo. E-commerce e turismo sono gli assi cardine del piano di rinnovamento. — a pagina 8

#### SANITÀ

**Farmaci da prescrizione, mercato in crescita del 2,4%**

Il mercato del farmaco da prescrizione in Italia (ospedaliero e farmacia) chiude il 2018 in crescita con un fatturato di 24,8 miliardi (+2,4%). Il risultato è la sintesi di due opposti andamenti: cresce il mercato dei farmaci ospedalieri (+4%), cala il canale delle farmacie (-2,3%). — a pagina 10

#### NUOVA PROCEDURA

**Assegno al nucleo familiare con domanda all'Inps**

Dal primo aprile prossimo le domande di assegno per il nucleo familiare (Anf) dovranno essere presentate direttamente all'Inps e non più al proprio datore di lavoro. Lo ha reso noto l'Istituto di previdenza con la circolare 45/2019, diffusa Ieri. — a pagina 19

## Sconto sui controlli delle clearing house

### LA PROTESTA BCE

Bce non cambia lo statuto e apre un conflitto tra istituzioni Ue. Le regole di funzionamento Bce restano invariate, ma la direttiva sui derivati e clearing house potrà ostacolare la politica monetaria. E la Bce rischia di perdere indipendenza. **Luigi Sorrentino** — a pag. 15



La lettera. Draghi scrive alla Ue

### L'ITALIA E LA UE

**PARACADUTE PUBBLICO SUL CREDITO**

Marco Onado — a pagina 11

### IL MERCATO

**IL VICOLO CIECO DI COMMERZ E DEUTSCHE**

Alessandro Penati — a pag. 14

## .marketing

SOLUZIONI PER COMUNICARE E COMPETERE



**Storie e azioni, l'avanzata dei brand «eco-guerrieri»**

Giampaolo Colletti — a pag. 22

**SANT'AGOSTINO**  
GALLERIA E CASA D'ARTE IN TORINO DAL 1969

**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

**www.santagostinoaste.it**

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

Sant'Agostino Casa d'Aste S.r.l. via Corso Tassoni, 56 10144 Torino Tel.: +39 011 437 77 70 WhatsApp: +39 363 26 22 769 info@santagostinoaste.it



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE  
GOURMET  
**ristora**

Sabato 23 marzo 2019 € 1,20

S. Turibio  
Anno LXXV - Numero 81Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 • Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20  
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - A Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50  
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20www.iltempo.it  
e-mail: direzione@iltempo.it**Irreale messaggio di Virginia all'indomani dell'ultimo scandalo: «M5S contro i corrotti»**

## Raggi su Marte: «Con noi c'è l'onestà»

■ «Non si torna al passato», così Virginia Raggi, sindaco di Roma Capitale prende le distanze dall'ennesima inchiesta giudiziaria che fa tremare il Campidoglio, quella sullo Stadio della Roma. Grillo la riprende nel suo blog e Luigi Di Maio rassicura: «Si

va avanti», ma in pochi ci credono davvero. Intanto a piazzale Clodio sfilata di consiglieri comunali.

Di Corrado, Novelli e Parboni → alle pagine 16 e 17

# La via della seta mette ko via del Corso

Centro di Roma chiuso e inavvicinabile, solo ieri i commercianti hanno perso 2 milioni  
Più che una opportunità Xi Jinping è diventato un'altra tassa sulla capitale che produce

IL TEMPO di Oshø



## E Pechino vuol prendersi pure la Serie A

Vitelli → a pagina 5

■ Due milioni di euro. A tanto ammontano i danni in termini di mancati incassi per i commercianti del centro di Roma a seguito della blindatura imposta dalle autorità per la visita capitolina del presidente cinese Xi Jinping. «Per colpa delle chiusure», denunciano gli esercenti, «alcuni negozi hanno perso fino all'80% dei guadagni giornalieri medi».

Verucci → a pagina 5

**Parla il sindaco Palombini**

## «I primi lavori qui ad Amatrice forse tra 2 anni»

Magliaro → a pagina 9

**I cittadini snobbano i generici  
Il Lazio non bada a spese per i farmaci «griffati»**

Sbraga → a pagina 11

**Buona TV a tutti  
Una serata per Marenco**  
di Maurizio Costanzo

→ a pagina 21

**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**Prati, ecco la donna che rimpiazza le piante morte. Rischiando la multa**

## L'angelo che fa tornare gli alberi

■ La «donna che pianta gli alberi» è un'ex produttrice Rai e abita nel rione romano Prati. Armata di vanga, terra e piantine riempie i vuoti lasciati dagli alberi morti e abbandonati nel quartiere. Sa che potrebbero multarla, ma non ha paura: «Sarebbe assurdo e io, comunque, vado avanti lo stesso».

Gallo → a pagina 18



**ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?**

**SUSTENIUM**  
Bioritmo 3 FASI  
MULTIVITAMINICO  
3 FASI

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

Sabato 23 Marzo 2019  
Nuova serie - Anno 28 - Numero 70 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano  
\* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



**SOFTWARE**  
CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it  
06-97626328

**Voto in Basilicata: il Pd può perdere il suo regno, l'M5S rischia la disfatta, la Lega può annientare Fi**  
*Cesare Maffi a pag. 5*

**INTEGRATO**

GESTIONALE PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it  
06-97626328

è un prodotto SOFTWARE

www.italiaoggi.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**CASSAZIONE**

**Accertamento a carico del commerciante che nasconde gli scontrini**  
*Alberici a pag. 33*

## Carte anonime prepagate k.o.

*Il divieto è contenuto nel correttivo antiriciclaggio posto in consultazione dal Mef. Il registro dei Trust sarà allargato anche ai fondi patrimoniali*

**CCNL IN VISTA**

**Dirigenti locali, saranno incentivate mobilità e crescita**  
*Ceriano a pag. 35*

### ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Mr. Hua Liang, seduto accanto a me nella riunione del consiglio direttivo del Business Forum Cina Italia, a Palazzo Barberini, è il Chairman di Huawei e acting (cioè facente funzione) di Cfo al posto della ragazza arrestata in Canada. Ma nonostante il suo cognome (i cinesi lo mettono sempre prima del nome) sia parte del nome della più avanzata e temuta (dagli Usa) azienda tecnologica del mondo, non ne è il fondatore. Ma è l'uomo oggi più alto in grado. Proprio per questo, per dimostrare trasparenza e serenità, è venuto a Roma al seguito del presidente Xi Jinping. Quando ha finito il suo intervento di quattre minuti gli ho chiesto, come introduzione del mio, "ma Huawei gestisce o no già adesso il 4G con la realizzazione delle strutture delle principali teleco del mondo occidentale?". La risposta: "Certo che gestiamo già il 4G...". E allora perchè è esplosa la guerra degli Stati Uniti contro la prossima vostra gestione del 5G? Ha risposto con un sorriso. Più eloquente di qualsiasi parola. La polemica sul Memorandum messo a punto fra Italia e Cina per la cooperazione nel progetto della Nuova via della seta perchè lo potessero firmare i capi dei due governi, a Villa Madama sabato 23, ha avuto il suo punto più acuto nei giorni scorsi proprio sul 5G, la nuova tecnologia digitale che renderà i collegamenti straordinariamente veloci. Quando il governo italiano ha fatto sapere attraverso il Financial Times (forse il giornale sbagliato) che il Presidente Xi aveva come obiettivo principale della visita la

*continua a pag. 2*

**ROSARIO CROCETTA**

**L'ex governatore della Sicilia è emigrato in Tunisia**  
*Merli a pag. 7*

**VEDI DEUTSCHE BANK**

**L'Europa impone le sue regole solo ai paesi più deboli**  
*Annoni a pag. 10*

**DIBATTITO IN FAMIGLIA**

**Rai 2, il boom c'è ma non è solo merito di Freccero**  
*Fabbiano a pag. 17*

**DISCO VERDE AI TAGLI**

**Scatta con la pensione di aprile il conguaglio da perequazione**  
*Comegna a pag. 37*

## L'Unione europea vuole vietare le dichiarazioni fuorvianti nelle recensioni di prodotti e servizi venduti via internet

### E-commerce, soltanto offerte trasparenti

Proibite le recensioni fuorvianti su prodotti e servizi offerti via internet. Il divieto entra nella lista nera delle pratiche commerciali considerate sleali dall'Unione europea. Piattaforme come Amazon, eBay, Airbnb e Skyscanner dovranno rendere trasparenti i parametri di classificazione delle offerte. E i consumatori potranno sapere se chi sta vendendo il prodotto o il servizio sia un professionista o un privato. Le istituzioni Ue hanno raggiunto un accordo sulla riforma della direttiva 2005/29/Ce, che ora andrà al voto di Parlamento e Consiglio Ue.

*Chiarello-Di Mambro a pag. 36*



**LUNEDÌ IN EDICOLA**

**Il reddito di cittadinanza diviso**

**Privacy sanzionata ai regimi**

**DIRITTO & ROVESCIO**

**Marcello De Vito, politico pentastellato, presidente dell'Assemblea capitolina (cioè, per farla breve, del Consiglio comunale di Roma), è stato portato in carcere dai carabinieri con l'imputazione di avere ricevuto sostanziose tangenti. L'hanno beccato all'aperto mentre, in tuta, stava facendo jogging. De Vito non era un grillino dell'ultima ora. Di quelli raccolti per strada quando scoppiò il loro boom. No, lui era un sansepolcrista del Movimento, un pentastellato della prima ora. Dieci anni fa, quando gli M5s erano quattro gatti, De Vito stava già gridando a crepapelle. Contro chi? Beh, contro i corrotti e la corruzione che ovviamente, già allora, era dilagante. I suoi slogan? «In galera!», «Vi chiudiamo dentro e gettiamo la chiave!». «Meritate l'isolamento, meritate!». «Basta con gli sconti ai corrotti!». «Processi per direttissima, altroché, a chi ruba i soldi pubblici!». Esiste una regola tassativa psicologica, non religiosa che dice: chi ha più peccati è quello che strilla di più. Cvd, come volevasi dimostrare.**

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

**Antiriciclaggio - La bozza di decreto correttivo**

**Cassazione - La sentenza sugli scontrini nascosti**

**Enti locali - Le check list per il rendiconto 2018**

**TESI RADICALI**

**Femministe Usa: le donne ingrassano per difendersi dai maschi**  
*Hansen a pag. 14*

**CON 240 OPERE**

**I due fratelli De Chirico in mostra nel Parmense**  
*Morra a pag. 5*

**INTEGRATO** SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...

Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.

da 96 €/mese

è un prodotto SOFTWARE

SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

\* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50  
Con guida di nuovi regimi, febbraio a € 6,00 in più; Con guida «La riforma del Judicario» a € 6,00 in più; Con guida «I Tar 2015» a € 6,00 in più; Con guida «La nuova fattura» a € 6,00 in più; Con guida «Il reddito di cittadinanza» a € 6,00 in più; Con guida «Il bilancio dei bilanci 2015» a € 6,00 in più; Con guida «L'antiriciclaggio del professionista» a € 6,00 in più

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



VITA DI LEONARDO di Bruno Nardini



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

# LA NAZIONE

SABATO 23 MARZO 2019 | € 1,50 [€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con il Telegrafo] | Anno 161 - Numero 81 | ANNO 20 - Numero 81 | www.lanazione.it



## PROCESSO ALL'INFERMIERA DI PIOMBINO: PAROLA ALLA DIFESA 'Verità sui morti in ospedale Dubbi sette episodi su dieci'



BIAGIONI ■ A pagina 19



### DOPO LE BATOSTE

## LA RINCORSA DEI 5 STELLE

di BRUNO VESPA

**L MOVIMENTO 5 Stelle** sta cambiando pelle. Per chi ha fatto un'opposizione totalmente fondata sulla diversità e su parole d'ordine assolute la prova del governo (nazionale e locale) è durissima. Virginia Raggi a Roma (nove assessori cambiati in mille giorni, uomini chiave arrestati o indagati) e Chiara Appendino a Torino sono molto provate. Luigi Di Maio è una persona diversa da quella che era a Natale, prima delle elezioni in Abruzzo e in Sardegna e prima della tempesta giudiziaria romana. L'espulsione immediata di Marcello De Vito, il presidente del Consiglio comunale di Roma, seppure contraria a ogni forma di garantismo, era obbligata. Troppo uguale a cattivi esempi del passato emergeva il suo comportamento dalle intercettazioni telefoniche per non richiedere che gli fosse mozzata la mano prima che ne fosse certificata giudizialmente l'impurità. «Uguali agli altri nei comportamenti, diversi e migliori nelle reazioni». È la nuova linea del Piave.

[Segue a pagina 11]

# Xi conquista Roma, gelo della Ue

Dal commercio al calcio: ecco cosa la Cina si aspetta da noi | Servizi e TURANI ■ Alle p. 2, 3, 4 e 5



FARRUGGIA e PASSERI ■ Alle pagine 8 e 9

## Il gip e la follia di Sy: «Non ci credo»

L'attentatore del bus dice di aver obbedito alle voci dei migranti morti in mare | Servizi ■ A pagina 11

### SINDACATI IN PIAZZA



## Stangatina sui pensionati Scattano i tagli

MARIN e MARMO ■ A pagina 6

### DEMOGRAFIA

## Donne più istruite Così l'Africa salverà il mondo

COMELLI e COCCHI ■ A pagina 14

### MARTEDÌ IL VOTO

## Libertà di stampa e copyright Stretta finale Ue

Servizio ■ A pagina 20

**menghi**

Loreto (AN)  
www.menghishoes.com

### GLI USA IN CAMPO



## La disfida degli spaghetti alla bolognese

CUCCI ■ A pagina 17

### LE ORIGINI



## Un secolo fa i Fasci di Mussolini

DE ROBERTIS ■ A pagina 25

VIA CA' MASINO 611 A - VARRIGNANA - CASTEL SAN PIETRO TERME (BO) | Tel +39 051 19938300 | www.palazzodivarrignana.com

**PALAZZO VARRIGNANA**  
1705

REALIZZA CON NOI  
IL TUO DESIDERIO  
DI PRIMAVERA

Scopri le nostre proposte su  
www.palazzodivarrignana.com

# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



SABATO  
**23**  
**03**  
**19**  
ANNO 44  
N° 70

In Italia  
€2,00  
con D



Roma  
  
Min 9°C  
Max 18°C

Milano  
  
Min 5°C  
Max 21°C



Sul torrino del Quirinale la bandiera della Repubblica Popolare Cinese 1013A/AGF

# Italia-Cina quasi amici

Mattarella nell'incontro con Xi rassicura l'Europa e Trump. "Scambi commerciali nei due sensi, rispetto dei diritti civili". Oggi la firma di 29 accordi. Macron attacca: "Pechino rivale"

**L'analisi**  
**LA VIA DELL'INFERNO**  
Massimo Giannini

La Via della Seta è come la via per l'inferno: lastricata di buoni propositi. Dunque, giù il cappello di fronte a Sergio Mattarella, che nella storica visita di Jinping al Quirinale non arretra di un millimetro di fronte all'avanzata impetuosa del Dragone. Non si presenta sull'attenti e col cappelluccio in mano al cospetto del "Signor Xi". E pretende che quella Via sia davvero "a doppio senso".  
pagina 33



Xi Jinping e Mattarella davanti al busto di Augusto al Quirinale

**L'intervista**  
**Bocelli: "Canto davanti ai Grandi solo per la pace"**  
GIANNI SANTORO  
pagina 4

**Concetto Vecchio**  
Il contributo italiano alla nuova via della Seta ha un significato cruciale», afferma il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, mentre in onore di Xi Jinping sul Colle la bandiera cinese sventola accanto a quella tricolore ed europea. Il patto italo-cinese che sarà siglato oggi dai due governi impone tuttavia dei punti fermi. I rapporti vanno sviluppati ulteriormente, però «nel rispetto dell'amicizia con gli Stati Uniti». Il Capo dello Stato pone dei paletti molto precisi, e rassicura nel contempo Washington e Bruxelles.  
pagine 2 e 3  
con servizi di CIRIACO e SANTELLI  
commento di INTORCIA, pagina 33

# Delrio: Zingaretti riprenda la battaglia dello ius soli

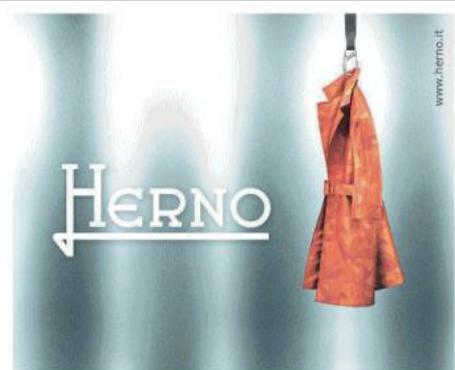
«Con Zingaretti mi auguro riprenderemo la battaglia per lo ius soli». Così Graziano Delrio, capogruppo del Pd alla Camera.  
CASADIO, pagina 7  
DE VITO e POLCHI, pagina 6



Altan

**Le idee**  
**IL FASCISMO DENTRO DI NOI**  
Antonio Scurati

Noi siamo stati fascisti. Gli italiani sono stati fascisti. Il *gens* italico ha generato il fascismo. Di più: il fascismo è stato una delle potenti invenzioni (o innovazioni, se preferite) italiane del Ventesimo secolo, che dall'Italia si è propagata in Europa e nel mondo. Non suonino come provocazione queste parole. So bene che non tutti gli italiani sono stati fascisti.  
pagine 36 e 37



**RClub** Speciale moda E oggi tornano D e RFood

con CD Petruccioli €1,90

Prezzi di vendita all'ingrosso:  
Austria, Germania €2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia €2,50 - Croazia €N 3,9 - Spagna Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,20

**Intervista Marinelli: nei miei film voglio raccontare la bellezza**

GIANMARIA TAMMARO — P. 30

**Cinema Il ritorno di Keira Knightley "Sono affascinata dalle tragedie"**

FULVIA CAPRARA — P. 28



**La mostra La Magna Charta da oggi esposta a Vercelli**

ALESSANDRO BARBERO — P. 31



# LA STAMPA



SABATO 23 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C II ANNO 153 II N. 81 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, DGB - TO II www.lastampa.it

G.N.

L'UE AVVERTE: ATTENTI, SONO I NOSTRI RIVALI. L'EX PREMIER DINI: CONTE SEGUA L'ESEMPIO DELLA MERKEL

## Italia-Cina, i paletti di Mattarella

Il presidente Xi a Roma per la firma del Memorandum. Dal Quirinale pressing su affari e diritti



Il leader cinese, Xi Jinping, con il presidente della Repubblica Sergio Mattarella al Quirinale

LA CORSA AL NUOVO IMPERATORE

### SEDOTTI DAL FARAONE D'ORIENTE

MATTIA FELTRI

Quando George W. Bush venne in visita di Stato - era il 2004, la guerra in Iraq era cominciata l'anno prima - ai pacifisti fu concesso il centro. «Grandioso», gongolò Fausto Bertinotti alla testa di Rifondazione comunista e del corteo ottimisticamente valutato di duecentomila partecipanti. Cantarono «Bush credeva che Roma fosse sua / il popolo ha risposto: ma i mortacci tua», e la romanità fu salva, cioè quella frusta e meravigliosa attitudine a ricondurre i grandi alla loro inevitabile e grottesca umanità.

CONTINUA A PAGINA 25

Il leader cinese Xi Jinping a Roma per la firma del Memorandum. Mattarella: «Si all'amicizia, ma patii chiari. L'Italia non romperà le sue alleanze». E chiede rispetto per i diritti umani e pari opportunità per le nostre aziende in Cina. Alletta dell'Ue: «Attenti, Pechino è un rivale».

BARBERA, BRESOLIN E MAGRI — P. 2-3

LE COMESSE

### L'offerta di Pechino "Torta grande Buona per tutti"

PAOLO BARONI — P. 3

REPORTAGE

### Gli eredi di Mao tra corazzieri arazzi e tartufi

MARIA CORBI — P. 5

IL MINISTRO DELL'INTERNO CONTRO DI MAIO: SORPRESO DAL SUO PIANO

## Salvini: sulla sicurezza comando io

AMEDEO LA MATTINA

«Sorpreso, ma anche comprensivo. Certo, comprensivo fino a un certo punto». Sì, perché Salvini si rende conto che Di Maio è nei guai politicamente, in crollo nei sondaggi, preoccupato di finire sotto il 20% alle europee. — P. 7

ERACLEA, PRIMO MUNICIPIO VENETO COMMISSARIATO PER MAFIA

### Dal voto di scambio al riciclaggio Così Gomorra ha sfondato in Veneto

NICCOLÒ ZANCAN INVIATO A ERACLEA (VENEZIA) — P. 14

DIRITTI

### Giustizia, gli stereotipi danneggiano le donne

SOFIA VENTURA

Nel 1979 veniva trasmesso dalla Rai Processo per stupro, che documentava il processo contro quattro quarantenni per violenza su una diciottenne. L'avvocato Tina Lagostena Bassi, «l'avvocato delle donne», era il difensore di parte civile. Nella sua arringa di allora si coglie il dramma di una cultura arretrata e violenta, diffusa sin nelle aule dei tribunali, che relegava la donna in un mondo arcaico di stereotipi che le negavano la piena dignità di persona. — P. 25

### Quei ragazzini-eroi sognano la cittadinanza

GRAZIA LONGO

«Erano parecchi giorni che sentivo nella mia testa le voci dei bambini africani morti che mi chiedevano di fare un gesto eclatante a livello mondiale. E così l'ho fatto: ho sequestrato gli alunni sul pullman, ma non li avrei mai uccisi». Ousseynou Sy, durante l'interrogatorio di garanzia ieri pomeriggio al carcere di San Vittore, gioca a fare il pazzo e per giustificare il suo comportamento tira in ballo le fantomatiche voci. — P. 8

STAMPA PLUS ST+

LE ELEZIONI IN THAILANDIA

ALESSANDRO URSIC

### Rapper e giovani A Bangkok parte la sfida ai militari

P. 11



SPAZIO

ROBERTO BATTISTON

### In orbita Prisma, il satellite italiano che studia la Terra

P. 25



LE STORIE

PAOLA SCOLA

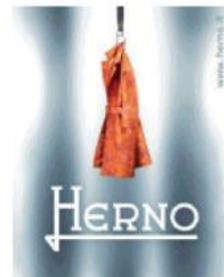
### Perlo, il paese delle mille leggende cerca un tesoro

P. 36

RICCARDO COLETTI

### A Montabone 250 statue popolano il bosco

P. 36





**Fidelity**  
INTERNATIONAL

Premio Morningstar  
Miglior Società Multi Asset  
2014 - 2015 - 2016  
**2017**

**TASSI FERMI TORNA LA TENTAZIONE BTP**

www.milanoфинanza.it

# MILANO FINANZA

MF il quotidiano dei mercati finanziari



**Fidelity**  
INTERNATIONAL

Premio Morningstar  
Miglior Società Multi Asset  
2014 - 2015 - 2016  
**2017**

€ 4,20 Sabato 23 Marzo 2019 Anno XXX - Numero 059 *Classificatori* Spedizioni in A.P. art. 1 c.1 L. 6624/DCB Milano

**BANCHE & UE PATUELLI: LA DECISIONE DI BRUXELLES HA CAUSATO EFFETTI SENZA PRECEDENTI**  
**Dalla Vestager un danno da 70 miliardi**

**VIA DELLA SETA** *La visita del presidente cinese apre grandi prospettive per le imprese italiane E per i risparmiatori? Le azioni e gli Etf per cavalcare le mosse del Dragone*

# Quanto rende investire



## su Xi

**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

**M**r. Hua Liang, seduto accanto a me nella riunione del consiglio direttivo del Business Forum Cina Italia, a Palazzo Barberini, è il chairman di Huawei e acting (cioè facente funzione) di cfo al posto della ragazza arrestata in Canada. Ma nonostante il suo cognome (i cinesi lo mettono sempre prima del nome) sia parte del nome della più avanzata e temuta (dagli Usa) azienda tecnologica del mondo, non ne è il fondatore. Ma è l'uomo oggi più alto in grado. Proprio per questo, per dimostrare trasparenza e serenità, è venuto a Roma al seguito del presidente Xi Jinping. Quando ha finito il suo intervento di quattro minuti gli ho chiesto, come introduzione del mio, «ma Huawei gestisce o no già adesso il 4G con la realizzazione delle strutture delle principali telco del mondo occidentale?». La risposta: «Certo che gestiamo già il 4G...». E allora perché è esplosa la guerra degli Stati Uniti contro la prossima vostra gestione del 5G? Ha risposto con un sorriso. Più eloquente di qualsiasi parola. La polemica sul Memorandum messo a punto fra Italia e Cina per la cooperazione nel progetto della Nuova Via della Seta perché lo potessero firmare i capi dei due governi, a Villa Madama sabato 23, ha avuto il suo punto più acuto nei

<b>DEL VECCHIO</b> Essilor val bene una guerra	<b>FAMIGLIE DELL'AUTO</b> In campo i padroni	<b>PARLA CUCCHIANI</b> Servono fusioni tra banche	<b>CROWDFUNDING</b> Le occasioni del mattone online
---------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------



45 ANNI NEL  
**TRADING**

## #TNTL

### The New(s) Trading Lab

Informazione e prospettive sui mercati

28 marzo 2019 ore 10-17:30 | Sede del Gruppo 24 ORE - Viale Monte Rosa, 91 Milano

Una giornata insieme ad esperti e giornalisti per approfondire il ruolo delle notizie sui mercati finanziari e le idee di trading per muoversi all'interno del mondo della finanza in un contesto di mercato nebuloso e volatile.

Prenota gratuitamente il tuo posto su [IG.com](http://IG.com)

Indici / Forex / Azioni / Materie prime

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. L'81% dei trader al dettaglio incorrono in perdite quando fanno trading sui CFD con IG. Vi preghiamo di verificare le vostre conoscenze in merito al funzionamento dei CFD e la vostra disponibilità ad utilizzare i CFD dato l'elevato rischio di perdita. Le opzioni sono strumenti complessi che potrebbero generare rapidamente delle perdite e superare anche l'importo investito.

### Orsi & tori

PAOLO PANERAI

Mr. Hua Liang, seduto accanto a me nella riunione del consiglio direttivo del Business Forum Cina Italia, a Palazzo Barberini, è il Chairman di Huawei e acting (cioè facente funzione) di Cfo al posto della ragazza arrestata in Canada. Ma nonostante il suo cognome (i cinesi lo mettono sempre prima del nome) sia parte del nome della più avanzata e temuta (dagli Usa) azienda tecnologica del mondo, non ne è il fondatore. Ma è l'uomo oggi più alto in grado. Proprio per questo, per dimostrare trasparenza e serenità, è venuto a Roma al seguito del presidente Xi Jinping.

Quando ha finito il suo intervento di quattro minuti gli ho chiesto, come introduzione del mio, "ma Huawei gestisce o no già adesso il 4G con la realizzazione delle strutture delle principali telco del mondo occidentale?". La risposta: "Certo che gestiamo già il 4G...". E allora perchè è esplosa la guerra degli Stati Uniti contro la prossima vostra gestione del 5G? Ha risposto con un sorriso. Più eloquente di qualsiasi parola. La polemica sul Memorandum messo a punto fra Italia e Cina per la cooperazione nel progetto della Nuova via della seta perchè lo potessero firmare i capi dei due governi, a Villa Madama sabato 23, ha avuto il suo punto più acuto nei giorni scorsi proprio sul 5G, la nuova tecnologia digitale che renderà i collegamenti straordinariamente veloci.

Quando il governo italiano ha fatto sapere attraverso il Financial Times (forse il giornale sbagliato) che il Presidente Xi aveva come obiettivo principale della visita la firma del Memorandum in preparazione da tempo e seguito con competenza dal sottosegretario al Mise, Michele Geraci, per molti anni professore in Cina, l'amministratore americana ha alzato la voce, mosso l'ambasciatore a Roma. Per una vecchia tradizione anticinese, i leghisti hanno cominciato a protestare proprio facendo riferimento ai pericoli per la sicurezza del 5G targato Huawei e nonostante il sottosegretario Geraci sia proprio in quot

a alla Lega. Un falso problema, o meglio un caso esemplare di qual è la competizione in corso fra gli Usa (da decenni paese numero 1 al mondo) e la Cina (prossimo paese numero 1 al mondo). Sia pure con modi in alcuni casi poco ortodossi, il presidente Donald Trump si è reso conto (finalmente, verrebbe da dire, riferito al suo predecessore) che la Cina è più avanti degli Usa in varie tecnologie, compreso appunto il 5G. Basti pensare che nessuna delle aziende americane, Cisco inclusa, è in grado di fornire tutta struttura completa per internet ad altissima velocità: può fare bene e in maniera competitiva larga parte di essa, ma gli manca un pezzo. O meglio, il sistema nel suo complesso è meno efficiente di quello di Huawei e di Zte, l'altra azienda cinese che ha in Italia il quartier generale per l'Europa. Sotto polemica si sono fatte avanti aziende europee come Nokia, offrendo di sostituirsi a Huawei, ma le telco non ci sentono molto, consapevoli del gap. Insomma, in primo luogo, una competizione tecnologica, dalla quale si fanno derivare pericoli di sicurezza nazionale che se ci sono non sono diversi da quelli degli impianti già in funzione per il servizio 4G o gli alt

ri standard. Per acquietare gli americani, il sottosegretario leghista alla presidenza del Consiglio, Giancarlo Giorgetti, ha rafforzato i poteri di interdizione del governo su questioni tecnologiche.

Diplomazia. Infatti, nell'incontro al Quirinale, il saggio e prudente presidente Mattarella non ha esitato un attimo a benedire il Memorandum, il primo firmato per la cooperazione nel grandioso progetto della Nuova via della Seta o Belt&Road da un componente del G7 qual è l'Italia. E naturalmente il presidente Xi Jinping non ha fatto altro che rinforzare con citazioni storiche, riferimenti a Roma città eterna, all'Impero romano che ha tracciato le strade del mondo occidentale, alla potenza, anzi all'Italia super potenza culturale, quanto aveva detto con il suo recente articolo. Ma in vero ha usato un'espressione molto bella in più quando ha detto: «le radici profonde (quelle che legano l'Italia alla Cina) danno sempre un germoglio di foglie foltissime». Non tutti i cinesi parlano con La Sapienza e



anche la delicatezza di Xi Jinping, ma certo l'animo è conforme alla pacatezza. Ha detto uno di loro: Noi abbiamo costruito la Grande muraglia per difenderci, non per attaccare. Resta il punto della concretezza, sul piano solido del business, di questa visita per molti aspetti spettacolare. I numeri li ha dati il professor Geraci nel suo intervento introduttivo del VI Business Forum, accanto al nuovo co-presidente italiano, il giovane e brillante ad di Cdp, Fabrizio Palermo, che ha preso il posto di Marco Tronchetti Provera e al co-presidente cinese, il Chairman di Bank of China, Chen Siqing. Anche a legittimazione del suo impegno per arrivare al Memorandum, dopo aver ringraziato Tronchetti Provera per aver saputo compiere una perfetta operazione su Pirelli con ChemChina, che non potrà mai di fatto né trasferire il quartiere generale né la tecnologia italiana degli pneumatici, il sottosegretario che parla mandarino ha mostrato che l'Italia è indietro nei rapporti con la Cina rispetto a molti paesi europei: l'export italiano è di soli 13 miliardi contro 19 della Francia, 22 della Svizzera, e molti di più della Germania e della Gran Bretagna; gli investimenti cinesi in Italia sono stati appena 22 miliardi in 15 anni, contro i 30 in Francia, 45 in Germania, 70 in Svizzera, 90 in Gran Bretagna. E in Italia non sono stati del tipo ideale, cioè greenfield, che nel linguaggio corrente del business vuoi dire con partenza dal prato verde, cioè da zero per costruire un nuovo business. In questo modo si creano più posti di lavoro, mentre i 22 miliardi di euro investiti in 15 anni in Italia hanno generato soltanto 3 mila posti di lavoro; al contrario i 20 miliardi di investimenti italiani in Cina sono stati prevalentemente greenfield e infatti hanno prodotto da 90 a 130 mila posti di lavoro. "Non tutti sono bravi come Marco Tronchetti", ha aggiunto Geraci, che pur facendo un'operazione di m&a con il passaggio del 64% di Pirelli a ChemChina è riuscito a garantire la permanenza dei valori umani e tecnologici in Italia e ad allargare il mercato dei pneumatici ad altissima tecnologia in Cina". In effetti ciò che ha fatto Tronchetti, con uno statuto che per spostare gli asset deve veder salire il socio cinese oltre il 90%, mentre il suo sistema conserva oltre il 13%, non ha eguali, anche perché è riuscito a far diventare Ceo della subholding che possiede Pirelli il suo bravissimo braccio destro, Filippo Grasso: uno dei pochissimi se non l'unico non cinese che comanda in una holding cinese controllata

dallo stato. Il Memorandum Belt&Road, rafforzando i legami fra i due paesi, serve a dare una forte spinta alle esportazioni in Cina che devono riguardare, a giudizio di Geraci, non solo la moda ma sempre più anche il food, i vini, le macchine agricole, oltre a prodotti farmaceutici, macchinari, software per la salute, mezzi diagnostici (Bracco è leader)... Più direttamente, in prima battuta, il Memorandum consente di definire che i porti di Trieste e Genova sono due terminali fondamentali per le merci da e per la Cina, mentre nella visione di **Assoport**, Gioia Tauro e Taranto oltre a essere una piattaforma per l'Africa, avendo ampie aree industriali dismesse possono essere interpretati come base industriale, in zona franca, per lavorazioni di prodotti da esportare o in Cina o appunto verso l'Africa e il Nord Europa, considerando che dall'Italia partono i quattro corridoi fondamentali verso l'Europa del Nord. In sostanza, nella prospettiva di un formidabile incremento di import ed export, derivante dalle stime che nel 2020 la Cina supererà definitivamente gli Usa per capacità di consumo, l'Italia può diventare il terminale della Belt&Road via mare per tutto il sistema Euromediterraneo e dell'Africa. Proprio gli enormi investimenti cinesi in Africa potranno essere un fattore importante per la limitazione dell'immigrazione clandestina visto che solo lo sviluppo economico può limitare la fame delle popolazioni africane e quindi non spingerle a fuggire da

l'inferno. Per questo programma un ruolo fondamentale se l'è assunto Cdp che ha già intensi rapporti con le istituzioni finanziarie cinesi e che ora può sfruttare le aperture proposte recentemente dal primo ministro Li Keqiang e approvate dal congresso, che liberalizzano i movimenti di capitali per gli stranieri, con una significativa riforma del sistema finanziario. L'ad di Cdp e co-presidente del Forum ha annunciato un programma di fortissimo sostegno alle pmi e alle grandi aziende italiane con l'emissione di Panda Bond per investire in Cina e conquistare quote nel più grande mercato del mondo, i cui cittadini stanno per raggiungere quota 1,4 miliardi. Cdp ha già una sede aperta a Pechino e con le due società controllate, Simest e Sace, si propone di arrivare ad aiutare almeno 60 mila società italiane. La Cina è cresciuta nel 2018 del 6,6%, una percentuale che fa dire ad alcuni che in forte rallentamento, ma chi lo sostiene non tiene conto che ogni anno la percentuale di crescita si riferisce a una base di pil sempre più alta e in ogni caso lo slogan è passare dall'alta velocità di crescita a un'alta qualità della crescita, tenuto conto del fabbisogno di prodotti sempre più adatti a oltre 250 milioni di cittadini benestanti, a

altri ricchi. Gli strumenti finanziari e le opportunità di investimento sono crescenti, come crescente è l'attività delle banche italiane in Cina, da Ubi, che ha attività di raccolta di risparmio, a Intesa Sanpaolo che ha sia una banca sia una struttura di gestione del risparmio, a Unicredit che a sottolineare l'impegno verso la Cina è stato presente al Forum con il suo amministratore delegato, Jean Pierre Mustier, che da francese ha parlato in inglese, spiazzando la traduzione simultanea. Ma le sue parole di impegno in Cina sono state determinate c

ome non mai. Insomma un fermento assoluto, anche sul piano industriale e dell'energia: per esempio il giovane ad di Snam, Marco Alverà, ha tracciato un percorso per l'azienda del gruppo Cdp che arriva anche a ipotizzare una partecipazione nella società cinese che gestisce ora il gas ma che non ha attualmente una struttura per il metano e soprattutto per il metano rigenerabile fatto da idrogeno e biometano. D'altra parte, come ha ricordato il direttore generale dello sviluppo economico del ministero degli esteri, l'ambasciatore Vincenzo De Luca, il primo viaggio di Enrico Mattei data al 1958 e nel 60 Snam progetti era gi

à operativa. Proprio seguendo la bella immagine di Xi Jinping sulle radici profonde e il folto fogliame, non si può non ricordare che nel 1978, grazie al ministro del commercio estero, Rinaldo Ossola, l'Italia è stata il primo paese del mondo occidentale a finanziare la Cina con uno stand by equivalente a 2 miliardi di oggi l'acquisto di prodot

ti italiani. Ma per vincere in Cina e con la Cina, che è sterminata anche per quanta informazione produce, occorre che le aziende e in generale chi fa business siano informati. Nella sua saggezza il Vice Presidente Deng Xiaoping, il vero fondatore della Nuova Cina con l' introduzione nella Costituzione maoista del fondamentale concetto del Capitalismo socialista, chiese nel 1984 a Xinhua news agency, il più grande gruppo multimediale cinese controllato dallo Stato, di creare Ceis (China economy information service) perchè le aziende fosser o informate. Senza informazioni le aziende non possono svilupparsi. E con Xinhua e Ceis Class Editori ha già resa operativa la piattaforma Silkroad ([www.classxhsilkroad.com](http://www.classxhsilkroad.com)). Non solo notizie complete sulle opportunità nei 70 paesi attraversati da Belt&Road, ma anche i bandi di tutta la Via, il data base di 80 milioni di società con i relativi amministratori, in inglese e cinese, consulenza governativa, training, una news letter settimanale e un magazine. Tutto con un taglio operativo per le aziende piccole e grandi. È il contributo di Class Editori a cogliere le opportunità del grande progetto concepito dal Presidente Xi. (riproduzione riservata) Paolo Panerai.

## Via Seta:Fedriga,in porto Trieste solo investimento ferrovia

(ANSA) - UDINE, 22 MAR - "Conosco molto bene il progetto della Via della Seta per quanto attiene al porto di Trieste, che non riguarda concessioni a società cinesi o altro, ma riguarda un investimento ferroviario finanziato per la stragrande maggioranza da Rfi, quindi con maggioranza assolutamente pubblica". Così il presidente della Regione Fvg, Fedriga, intervenendo per la prima volta nel dibattito sull'intesa del Porto di Trieste con la cinese CCCC. "L'alternativa è che questi traffici vadano in altri porti europei", ha aggiunto.

ANSA Friuli Venezia Giulia

CRONACA - POLITICA - ECONOMIA - SPORT - SPETTACOLO - ANSA VIAGGI&T - TESSA E GUSTO - SPECIALI

Galleria Fotografica Video

**Via Seta:Fedriga,in porto Trieste solo investimento ferrovia**  
 Alternativa è che traffici vadano in altri porti europei

Redazione ANSA  
 22 marzo 2019  
 13:46

Suggerisci  
 Facebook  
 Twitter  
 Altri  
 Stampa

ANSA - UDINE, 22 MAR - "Conosco molto bene il progetto della Via della Seta per quanto attiene al porto di Trieste, che non riguarda concessioni a società cinesi o altro, ma riguarda un investimento ferroviario finanziato per la stragrande maggioranza da Rfi, quindi con maggioranza assolutamente pubblica". Così il presidente della Regione Fvg, Fedriga, intervenendo per la prima volta nel dibattito sull'intesa del Porto di Trieste con la cinese CCCC. "L'alternativa è che questi traffici vadano in altri porti europei", ha aggiunto.

Macroeconomia Investimenti Fvg

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

CONDIZIONI

TI POTREBBANO INTERESSARE ANCHE

Tesla ha perso: Elon Musk

Migliora l'audit: ecco un

12 marzo, 11:49  
 Inonda la penisola tedesca  
 S.Ferdinando, un morto

## Porti, Rixi: Ci vogliono "regole di ingaggio o facciamo la fine della Grecia"

di Lucia Nappi ROMA - Il presidente cinese Xi Jinping è arrivato ieri in Italia, la visita produrrà la firma con lo Stato italiano del memorandum of understanding (Mou) l' accordo bilaterale tra Italia e Cina sulla 'Belt and Road Initiative' che aprirà la strada ad intese. Sul versante portuale il Mou porterà dietro di sé gli accordi tra Genova, Trieste e China communications construction company (Cccc) il gigante cinese per la costruzione delle infrastrutture. L' accordo con Trieste L' accordo tra la Cina e il porto di Trieste è compreso nel progetto Trihub, da oltre due anni inserito dal Governo italiano nella Eu-China connectivity platform, la strategia condivisa tra Europa e Cina per favorire il dialogo tra Pechino e Bruxelles. Consiste nello scambio di una reciproca cooperazione ai progetti logistici della Cina con Cccc sul nodo ferroviario triestino e dell' Autorità di sistema del Mar Adriatico orientale e dell' Interporto di Trieste nei progetti di Cccc in Cina e in Slovacchia. Il programma per Genova A Genova sull' accordo tra l' Autorità di Sistema portuale e Cccc ancora top secret, perchè di fatto esiste per il momento una bozza ma, a differenza di Trieste, non c' è ancora un progetto consegnato. Tuttavia le parti hanno confermato la volontà a stabilire una "collaborazione e una cooperazione strategica per la realizzazione del programma", che ufficialmente per il momento è quello legato all' emergenza ponte con la ricostruzione non solo del viadotto, ma di infrastrutture strategiche per lo scalo. Nella bozza dell' accordo tra l' ente portuale il gigante cinese, come riportato da Secolo XIX -The Meditelegraph si legge:«L' Authority valuterà l' opportunità di gestire, attraverso apposite articolazioni, lo sviluppo di iniziative di cooperazione su progetti specifici»- ed ancora si attende a «successivi accordi per disciplinare le condizioni e i termini della collaborazione». Sull' argomento porti il vice ministro alle infrastrutture Rixi, che molto ha spinto nella direzione dell' accordo, durante la visita a Livorno per il Summit dell' Lng, ha parlato chiaro: O ci diamo delle regole di ingaggio o facciamo la fine della Grecia, io non vorrei fare la fine della Grecia" - "C' è già la presenza cinese sul nostro territorio" - ha sottolineato il vice ministro - "abbiamo molte aziende italiane che sono state acquisite da loro. Abbiamo anche molte concessioni di terminal che iniziano ad essere di proprietà loro".

Porti > Xi Jinping in Italia per la firma del memorandum - Porti, Rixi: Ci vogliono "regole di ingaggio o facciamo la fine della Grecia"

Corriere Marittimo

Porti > Xi Jinping in Italia per la firma del memorandum - Porti, Rixi: Ci vogliono "regole di ingaggio o facciamo la fine della Grecia"

22 Mar 2019

**XI JINPING IN ITALIA PER LA FIRMA DEL MEMORANDUM - PORTI, RIXI: CI VOGLIONO "REGOLE DI INGAGGIO O FACCIAMO LA FINE DELLA GRECIA"**

di Lucia Nappi

ROMA - Il presidente cinese Xi Jinping è arrivato ieri in Italia, la visita produrrà la firma con lo Stato italiano del memorandum of understanding (Mou) l' accordo bilaterale tra Italia e Cina sulla Belt and Road Initiative che aprirà la strada ad intese. Sul versante portuale il Mou porterà dietro di sé gli accordi tra Genova, Trieste e China communications construction company (Cccc) il gigante cinese per la costruzione delle infrastrutture.

**L'accordo con Trieste**  
L'accordo tra la Cina e il porto di Trieste è compreso nel progetto Trihub, da oltre due anni inserito dal Governo italiano nella Eu-China connectivity platform, la strategia condivisa tra Europa e Cina per favorire il dialogo tra Pechino e Bruxelles. Consiste nello scambio di una reciproca cooperazione ai progetti logistici della Cina con Cccc sul nodo ferroviario triestino e dell' Autorità di sistema del Mar Adriatico orientale e dell' Interporto di Trieste nei progetti di Cccc in Cina e in Slovacchia.

**Il programma per Genova**  
A Genova sull' accordo tra l' Autorità di Sistema portuale e Cccc ancora top secret, perchè di fatto esiste per il momento una bozza ma, a differenza di Trieste, non c' è ancora un progetto consegnato. Tuttavia le parti hanno confermato la volontà a stabilire una "collaborazione e una cooperazione strategica per la realizzazione del programma", che ufficialmente per il momento è quello legato all' emergenza ponte con la ricostruzione non solo del viadotto, ma di infrastrutture strategiche per lo scalo.

Nella bozza dell' accordo tra l' ente portuale il gigante cinese, come riportato da Secolo XIX -The Meditelegraph si legge:«L' Authority valuterà l' opportunità di gestire, attraverso apposite articolazioni, lo sviluppo di iniziative di cooperazione su progetti specifici»- ed ancora si attende a «successivi accordi per disciplinare le condizioni e i termini della collaborazione».

Sull' argomento porti il vice ministro alle infrastrutture Rixi, che molto ha spinto nella direzione dell' accordo, durante la visita a Livorno per il Summit dell' Lng, ha parlato chiaro: O ci diamo delle regole di ingaggio o facciamo la fine della Grecia, io non vorrei fare la fine della Grecia" - "C' è già la presenza cinese sul nostro territorio" - ha sottolineato il vice ministro - "abbiamo molte aziende italiane che sono state acquisite da loro. Abbiamo anche molte concessioni di terminal che iniziano ad essere di proprietà loro".

Toremar  
AGENZIA MARITTIMA  
ALDO SPADONI  
Telefono - 0586 248111  
Fax 0586 248200

CTN  
CORPORATION UNIVERSALE DE NAVIGATION  
www.ctn.it

Video  
Your browser does not currently recognize any of the video formats.

## La lunga marcia sulla Via della seta

Chi teme l' invasione della Cina in Europa si aggiorni: la Cina è già ampiamente attestata nell' insieme del vecchio continente anche se il desiderio di rafforzare la presenza in snodi come il **porto di Trieste** è il corollario dell' espansionismo sulle rotte della nuova Via della Seta. I ristoranti cinesi sono storia di ieri ma pur sempre vivi. Il gatto gesticolante portasoldi della tradizione cinese ha quindi tutte le ragioni di posizionarsi in questi locali sentinella che indicano **Trieste** come una possibile testa di ponte per il transito delle merci cinesi verso l' Europa del nord. Un progetto dal grande appeal economico che l' Italia dovrà gestire con destrezza. Carta bianca per Pechino? Per alcuni imprenditori italiani l' interesse della Cina per l' Italia non deve però trasformarsi in una totale accettazione dei desiderata di Pechino in tanti campi. Sul piano legale dovrebbe risultare impossibile comprare gli scali portuali italiani. Si possono solo ammettere delle concessioni temporane ai privati. Tuttavia i prodotti cinesi non sarebbero una così grande minaccia per i produttori locali come indica il presidente del **porto** triestino Zeno D' Agostino. Il dragone si è vestito da italiano e bisognerà capire se l' impatto con un partner così poderoso finirà per avere delle implicazioni politiche inquietanti.



ITALIA  
**La lunga marcia sulla Via della seta**  
 Di **Robinson** - ultima aggiornamento: 22/03/2019 - 10:25



Chi teme l' invasione della Cina in Europa si aggiorni: la Cina è già ampiamente attestata nell' insieme del vecchio continente anche se il desiderio di rafforzare la presenza in snodi come il porto di Trieste è il corollario dell' espansionismo sulle rotte della nuova Via della Seta. I ristoranti cinesi sono storia di ieri ma pur sempre vivi.

Il gatto gesticolante portasoldi della tradizione cinese ha quindi tutte le ragioni di posizionarsi in questi locali sentinella che indicano Trieste come una possibile testa di ponte per il transito delle merci cinesi verso l' Europa del nord. Un progetto dal grande appeal economico che l' Italia dovrà



## La Germania controlla già la rotta terrestre Macron va all' attacco

*Il traffico ferroviario si dirige verso Duisburg mentre il Belgio è la seconda meta. Ma la Ue si prepara al braccio di ferro*

Salvatore Cannavò - Alla fine è una questione di status, di "spazio vitale" e di soldi.

Le regole della geopolitica guidano i comportamenti nei confronti della Cina. E se c'è una richiesta che viene avanzata all'Italia è quella di muoversi con un "approccio più coordinato" come ha affermato Emmanuel Macron a margine del Consiglio europeo concluso ieri a Bruxelles e in cui si è preparato il vertice Ue-Cina del prossimo 9 aprile.

Per marcare questo approccio l'incontro che si terrà martedì prossimo all'Eliseo, tra Xi Jinping e il presidente francese, vedrà presenti anche il presidente della Commissione europea, Jean Claude Juncker, e la cancelliera tedesca Angela Merkel. Una triade, senza l'Italia, che vuole mostrare che l'Europa ha capito che "il tempo dell'ingenuità è finito" come ha ripetuto ancora Macron, che la Cina è un "competitore economico", come ha scritto nero su bianco la Commissione europea e che l'obiettivo principe di questa fase, in cui la Cina si fa "potere globale" è il "riequilibrio" degli scambi commerciali. Anche tramite uno "scudo", uno "screening degli investimenti cinesi" come ha sottolineato Juncker che dovrebbe scattare il 1° aprile.

Interessi diversi. Ma come faceva notare ieri il Financial Times, "sono i numeri a spiegare perché l'Italia vuole essere la prima grande economia occidentale ad aderire alla Belt and Road Initiative (Bri, la "via della Seta", ndr). Come si può leggere nella tabella, l'Italia segue Gran Bretagna e Germania per quanto riguarda gli investimenti cinesi nel proprio territorio, ma per quanto riguarda le proprie esportazioni in Cina segue anche la Francia.

Solo che ha una posizione strategica molto più favorevole per divenire la porta di accesso all'Europa per le merci cinesi.

Chi può permettersi di guardare tutti gli altri dall'alto del proprio surplus commerciale, però, è la Germania, che attrae più investimenti dell'Italia ma che, soprattutto, esporta verso la Cina circa 100 miliardi di euro contro i 20 dell'Italia. Anche per questo ieri Merkel ha sottolineato di "non avere critiche da fare" al Memorandum tra Italia e Cina. Anche perché ad avere i maggiori legami con il gigante asiatico sono proprio la Germania e il Belgio.

Il **porto** belga. Nel 2017 la Cina ha acquisito il 76% del secondo **porto** del Belgio, Zeebrugge, con la Cosco Shipping Ports. Zeebrugge ha una capacità annuale di un milione di Teu (l'unità di misura dei container) e il 23 gennaio 2018 si è completato l'accordo per la concessione dell'intero scalo.

La centralità del **porto** belga è dimostrata anche dall'avvio di un servizio ferroviario diretto tra il Belgio e il **porto** di **Trieste** con un corridoio tra Adriatico e Mare del Nord ma che può arrivare fino in Turchia, verso est, e in Gran Bretagna attraversando il mare del Nord.

Ma il vero gioiello europeo, in tema di trasporti e connessioni dirette legate alla Cina, è la connessione tra la città tedesca di Duisburg e la cinese Chongqing, "motore della crescita della Cina occidentale" (Rapporto annuale della Fondazione Italia-Cina). Situata nel centro del Paese, con 30 milioni di abitanti, ha uno strategico **porto** fluviale che, lungo il fiume Yangtze, porta fino al sud-est ricco e con affaccio sul mare.

Siamo sulla rotta terrestre della "via della Seta" e il collegamento ferroviario tra la Cina e la Germania fu creato prima ancora che Xi Jinping annunciasse la Bri. La rotta era solo un tracciato utilizzato dalla Hewlett-Packard per commercializzare i suoi Pc e in seguito è diventata una miniera d'oro. E stato creato, infatti, un nuovo marchio, la China Railway Express, e Duisburg è diventata l'approdo principale dei treni-merci che provengono dalla Cina attraversando la Russia e il Kazakistan. Il tragitto dura 16 giorni contro i 25-30 giorni via mare.

Il futuro delle merci. Nel 2018 il volume delle merci consegnate tra la Cina e l'Europa è aumentato del 35% rispetto al 2017, con oltre 370.000 Teu secondo i dati United Transport and Logistics Company-Eurasian Rail Alliance,



specializzata nel trasporto di container merci su rotaia. "Il potenziale di questo settore rimane enorme", dice Alexey Grom, presidente di Utlc-Era, "oltre 23 milioni di Teu all' anno vengono consegnati in Europa dai Paesi della regione Asia-Pacifico e in direzione opposta via mare e fino al 10% di questo volume potrebbe essere consegnato attraverso le ferrovie euroasiatiche". Per il momento tutto questo arriva in Germania.

L'analisi

## Se il Dragone tiene in scacco le vie del mare

Nando Santonastaso

C'è chi le chiama relazioni pericolose. Chi teme che tra dieci anni lo scenario economico e soprattutto infrastrutturale italiano dipenderà quasi del tutto da Pechino. E chi spera che l'Europa, svegliatasi forse un po' tardi, sia capace anche prima del voto di maggio di imporre paletti non solo culturali all'avanzata del Dragone. Le voci delle imprese, non solo industriali, raccontano di una forte preoccupazione per il Memorandum che il governo gialloverde siglerà oggi con il presidente Xi Jinping. Continua a pag. 5.



## Allarme delle imprese «Perdiamo il controllo»

Nando Santonastaso

segue dalla prima pagina Nessun dubbio sull' esigenza di potenziare le relazioni commerciali tra i due Paesi ma, avverte Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, la Federazione italiana delle imprese di logistica, «ci sono da un lato molti elementi di ambiguità, dall' altro si può parlare già di occasione perduta». E spiega: «Non si può ragionare di sistema portuale in chiave nazionalistica. La Via della seta è il più grande progetto di globalizzazione mai varato da un solo Paese, la Cina appunto, che non a caso l' ha inserito nella sua Costituzione. Ma sui corridoi marittimi la Cina ha già fatto scelte importanti: sta costruendo nuovi porti in Africa, ha 12 porti in Europa non solo il Pireo - che diventerebbero 18 se ragioniamo in chiave mediterranea, per non parlare dei nodi logistici già acquisiti e che hanno in Duisburg in Germania il loro punto di riferimento. Se l' Europa non riesce a regolare questo disegno, in pochi anni avremo un solo interlocutore che però non è una singola impresa ma uno Stato-impresa, cioè uno Stato sovrano nel territorio di altri Stati. Con la possibilità di decidere quale porto deve avere successo e quale no, e di determinare tariffe e costi per non accennare a cosa tutto questo può significare nella libertà economica di un Paese».

**TRIESTE** Dubbi e perplessità investono anche realtà portuali, come quella di Trieste, che pure era stata indicata come una delle potenziali, maggiori beneficiarie italiane del patto con i cinesi. «Non lasciate entrare Pechino nel porto di Trieste, potrebbe essere l' inizio della fine del sistema industriale manifatturiero del Nordest» ha tuonato pochi giorni fa Michelangelo Agrusti, presidente di Unindustria Pordenone. «Il rischio è che vengano spalancate le porte dei nostri territori a gigantesche operazioni di dumping produttivo facendo leva sugli sconti del porto franco triestino. In patria la Cina produce il 70% di quello che produce il nostro manifatturiero ma a costi ovviamente...cinesi e con livelli di qualità sempre più simili ai nostri».

Duro anche Paolo Uggé, storico presidente di Conftrasporto, una delle sigle più attive di Confcommercio: «Se si consente alla Cina una sorta di invasione e poi non si rafforzano le vie di uscita dal Paese non è difficile pensare alle conseguenze: i prodotti cinesi resteranno nel nostro mercato sostituendo il made in Italy».

L' altra ipotesi è che sarà la stessa Cina a premere per la realizzazione della Tav che sarebbe funzionale a un sistema di penetrazione sui mercati europei che già può contare adesso sul Pireo e sulla costruenda linea ferroviaria balcanica, e in futuro anche su un possibile passaggio al Polo Nord dove i ghiacciai si stanno sciogliendo».

Scenari complicati ma il nodo infrastrutture sollecita più di una riflessione. Dice ad esempio l' economista Antonio Selvatici, autore del libro «La Cina e la nuova via della Seta. Progetto per un' invasione globale», che la mancanza di reciprocità tra Italia e Cina emerge clamorosamente proprio sulle infrastrutture. «Le imprese italiane non possono costruire autostrade e porti in Cina, quelle cinesi lo potranno invece fare in Italia con un capitale però che non è privato ma interamente pubblico, essendo garantito al 100 per 100 dal Partito comunista. È un punto chiave per capire dove ci porterebbe il Memorandum visto che solo adesso l' Europa, con anni di colpevole ritardo, ha deciso finalmente di fissare una serie di paletti per impedire che l' incontrollata egemonia delle grandi potenze commerciali mondiali, come la Cina, travolga gli Stati membri».

I DUBBI «Non si capisce perché i flussi di merci nei porti italiani dovrebbero avvenire solo attraverso i cinesi», ribadisce Merlo. E aggiunge: «Oggi l' Italia importa al 18% dal far East e dalla Cina ed esporta solo al 10%, un milione di contenitori in import e circa 6-700mila in exprt per spiegarci. Noi importiamo prodotti di elettronica e di alta tecnologia ed esportiamo materiali cartacei, rifiuti, semilavorati, insomma prodotti non di esportazione vincente. Ma siamo il Paese che subisce di più l' effetto della contraffazione, perdendo 80mila posti di lavoro e 10 miliardi di tasse. Visto che questo problema riguarda soprattutto Cina, Il Memorandum avrebbe dovuto proporre un accordo anche sulla contraffazione, ad esempio un accordo doganale per il controllo delle merci in partenza: ecco cosa vuol dire la





# Il Piccolo

Trieste

## Danieli porta a casa l'intesa miliardaria Fincantieri attende

L'azienda di Buttrio costruirà uno stabilimento siderurgico in Azerbaijan. Nessuna nuova alleanza con Bono e Massolo

Diego D'Amelio

Roma Le aziende del Friuli Venezia Giulia portano a casa un solo accordo di cooperazione economica nell'ambito della Via della seta. Dopo gli incontri del Business forum Italia-Cina organizzati ieri a Roma durante la visita del presidente Xi Jinping, l'intesa sarà firmata nella mattinata di oggi a Villa Madama: protagonista sarà l'azienda Danieli & C. Officine meccaniche di Buttrio, che sigla un patto da un miliardo di euro per la realizzazione di uno stabilimento siderurgico a Sumgait in Azerbaijan.

L'impresa friulana è leader mondiale nel campo e il partenariato con la Cina darà gambe alla costituzione di un ciclo produttivo integrato nell'ex repubblica sovietica. L'operazione vale 1,1 miliardi, necessari per installare una catena autosufficiente, dall'estrazione del minerale fino alla laminazione, per un totale di cinque impianti da erigere nell'area. La firma verrà apposta dal presidente Gianpietro Benedetti, ma a Villa Madama sarà presente anche Anna Mareschi Danieli, manager dell'azienda friulana e presidente di Confindustria Udine.

Il coinvolgimento dell'azienda friulana era stato stabilito dal contratto di servizio stipulato nel 2016 con Baku Steel Company, senza che si riuscisse mai ad arrivare al dunque a causa del mancato finanziamento dei lavori, il cui appalto è stato ora rilevato dai cinesi. Gli asiatici si occuperanno della parte edilizia e lasceranno a Danieli gli aspetti tecnologici e impiantistici per un controvalore di circa duecento milioni. L'accordo sarà l'unico riguardante il Fvg all'interno di un ventaglio di proposte che coinvolge trasporti, energia, impianti siderurgici, credito e turismo, con l'inserimento di colossi come Cassa depositi e prestiti, Unicredit, Intesa Sanpaolo, Terna, Andaldo, Snam, Italgas, Enel, Eni e Ferrovie.

Danieli è attiva in Cina dal 1979 e ora il suo management centra una nuova alleanza, sebbene Mareschi Danieli abbia per settimane manifestato timori rispetto ai paralleli accordi tra Autorità portuale dell'Adriatico orientale e Cina communications construction company. La rappresentante di Confindustria Udine ha scritto al proposito anche una lettera aperta in cui invitava «alla cautela», evidenziando che «la Cina sta investendo, aggiudicandosene il controllo, in moltissime infrastrutture strategiche europee», in assenza di «qualsiasi forma di reciprocità». Secondo la manager, «stiamo facendo il gioco altrui, trattando da singoli, senza l'Unione europea alle spalle. È esattamente quello che vogliono, non credete?». Posizione che non lasciava presagire la firma poi spuntata all'ultimo.

Al contrario di quanto inizialmente trapelato, Fincantieri non ha invece stretto accordi specifici, nonostante la presenza a Roma dell'ad Giuseppe Bono e dei dirigenti che si occupano dei rapporti con la Cina. Solo pochi giorni fa, il presidente Giampiero Massolo ha invitato a gestire la Via della seta come un'opportunità, pur davanti ai timori che il gigante cinese può incutere.

Fincantieri ha d'altronde già attivato propri canali di mediazione con il Dragone, da cui è nato l'asse con China State Shipbuilding Corporation, il maggiore conglomerato cantieristico cinese. Il memorandum punta all'ampliamento della cooperazione industriale in tutti i segmenti della costruzione di navi mercantili e a novembre è arrivata la firma tripartita Fincantieri-Cssc-Carnival, con cui si è avviato il progetto da 1,5 miliardi per la produzione di due navi da crociera (più ulteriori quattro in opzione), che saranno le prime unità del genere mai realizzate in Cina per il mercato locale. Saranno costruite da maestranze cinesi con l'assistenza tecnica di Fincantieri. Per Bono si tratta di diventare «first mover in ambito navalmeccanico», creando «ulteriori opportunità per le pmi del nostro indotto» che potrebbero insediarsi nel distretto di Baoshan a Shanghai e diventare fornitori anche per il ramo produttivo asiatico.

I vertici nazionali di Confindustria approvano intanto gli accordi con la Cina, «senza strappi con i nostri partner strategici e d'intesa con l'Europa», con pieno ancoraggio all'alleanza atlantica e aumentando «i flussi commerciali



non solo dalla Cina in Europa, ma soprattutto verso la Cina».

Una linea ribadita anche dal presidente di Confindustria Venezia Giulia Sergio Razeto, favorevole al memorandum che l'Autorità portuale sta per siglare con Cccc.

Dopo l'appoggio di Mareschi Danieli al progetto italo-cinese in Azerbaijan, a rimanere isolato è il presidente di Unindustria Pordenone Michelangelo Agrusti, anche ieri tornato a bocciare le intese con la Cina. Agrusti si augura che «l'Italia non si trasformi in un gigantesco inginocchiatoio. Questa operazione è congegnata per favorire l'export cinese. Deve esserci un rapporto paritario e per questo a negoziare non può esserci l'Autorità portuale e nemmeno una singola nazione: ci vorrebbe l'Europa intera, possibilmente alleata con gli Stati Uniti».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

# Il Piccolo

Trieste

## LA LINEA DEI PATRIOTI

### Fdi: «Opportunità da coltivare Le garanzie nello scalo ci sono»

*Il consigliere Giacomelli: «C'è un' Agenzia del lavoro che tutela il rispetto di norme e contratti con gli operatori»  
Matteoni: «Occhio alle regole»*

Ugo Salvini TRIESTE. La Via della Seta rappresenta per Trieste «una grande opportunità di sviluppo, che va coltivata, perché la Slovenia ha già sottoscritto un accordo con la Cina che prevede che lo scalo di Capodistria possa subentrare al nostro, nel caso l'Italia non fosse sufficientemente veloce nel candidare il nostro porto quale snodo nevralgico dei traffici del futuro con l'Oriente». Così si è espresso ieri Claudio Giacomelli, responsabile locale di Fratelli d'Italia e consigliere regionale e comunale in carica.

L'esponente di Fdi ha ricordato che «la Cina non può comperare il porto di Trieste, come ha fatto al Pireo, perché la proprietà è dello Stato.

Può però averne la concessione. In porto - ha sottolineato Giacomelli - c'è un' Agenzia del lavoro che tutela il regime contrattuale che disciplina i rapporti con chi lavora allo scalo. Abbiamo perciò le necessarie garanzie - ha aggiunto -, a nostro avviso Trieste non può rinunciare a scatola chiusa a investimenti di questa portata. Il potenziamento delle infrastrutture che ne deriverebbe andrebbe a beneficio dell'intero territorio. Ci chiediamo il perché l'accordo fra Cina e Slovenia - ha concluso Giacomelli - non sia stato reso noto dall'Unione europea. Forse Trieste comincia a fare paura agli scali del Nord Europa?».

Nicole Matteoni, vicesegretario provinciale di Fdi, ha ricordato che «la Via della Seta è un progetto che ha già alcuni anni di vita, con stanziamenti che superano i 100 miliardi di dollari. La Repubblica popolare cinese l'ha anche inserito nella Costituzione. È il più grande progetto economico della storia e coinvolge 68 Paesi. Fratelli d'Italia - ha precisato Matteoni - ha analizzato al meglio la situazione ed è giunta alla conclusione di dire che in ogni caso va sempre tutelata l'economia nazionale. La penetrazione cinese non è arginabile - ha proseguito - perciò bisogna fare attenzione e mantenere il controllo delle infrastrutture nazionali. Il governo dovrebbe fare estrema chiarezza sugli accordi, riferendo nel dettaglio in Parlamento, organo finora coinvolto troppo poco. A queste condizioni - ha concluso Matteoni - la Cina può essere un ottimo partner commerciale, però sarà indispensabile fare assoluta attenzione al rispetto delle regole».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## Il Piccolo

Trieste

### Il patto fra Porto di Trieste e Cccc sullo sviluppo della rete ferroviaria

Oggi il varo dell' alleanza all' interno del quadro complessiva. Poi 90 giorni di tempo per i piani concreti

dall' inviato ROMA. Il momento è arrivato.

Sarà Villa Madama la cornice del varo dell' alleanza tra Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale e China communications construction company. Nonostante le perplessità leghiste degli ultimi giorni, arriva il via libera alle intese sui porti di Trieste e Genova che, da quanto è dato a sapere, sono già state formalizzate attraverso scambi di mail.

L' ufficializzazione avverrà soltanto nella mattinata di oggi e soltanto dopo la firma che il primo ministro Giuseppe Conte e il presidente Xi Jinping apporranno sul Memorandum of understanding che ha portato Trieste alla ribalta mondiale davanti all' interesse cinese sul suo scalo.

Come anticipato dal Piccolo, l' intesa sul porto giuliano non riguarda l' uso di banchine e ormeggi ma prevede l' inserimento di Cccc all' interno del progetto ferroviario Trihub e una serie di possibilità che l' Autorità portuale potrà giocare fra Europa centrale e Cina. Il memorandum dà novanta giorni affinché Autorità portuale, Rete ferroviaria italiana e Cccc decidano nel concreto le forme di collaborazione nel previsto rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie che si snodano fra Trieste, Villa Opicina e Cervignano. Il piano nasce in contesto comunitario, poiché fa parte della lista di progetti messi sul tavolo da Roma nella Eu-China connectivity platform, creata proprio per immaginare forme di cooperazione tra Bruxelles e Pechino nell' ambito delle infrastrutture di trasporto. L' Autorità portuale potrà di contro partecipare all' operazione che vede Cccc impegnata per dare vita all' interporto di Kosice in Slovacchia. Il Porto di Trieste potrà infine sviluppare in Cina progetti di piattaforme logistiche non ancora precisati.

Il presidente Zeno D' Agostino è chiuso nel più stretto riserbo, come d' altronde chiesto espressamente dai governi italiano e cinese a tutti gli attori coinvolti negli accordi che verranno sanciti oggi. D' Agostino è a Roma da giovedì sera e nella capitale sono stati avvistati anche l' ad di Fincantieri Giuseppe Bono, il presidente di Assicurazioni Generali Gabriele Galateri, il numero uno del Gruppo Danieli Giampiero Benedetti e la presidente di Confindustria Udine Anna Mareschi Danieli.

Il governatore Massimiliano Fedriga tranquillizza intanto sulla portata dell' intesa relativa a Trieste: «Conosco molto bene il progetto della Via della Seta per quanto attiene al porto di Trieste, che non riguarda concessioni a società cinesi, ma un investimento ferroviario finanziato per la stragrande maggioranza da Rfi, quindi con maggioranza assolutamente pubblica». Per Fedriga, «quello che ci interessa è favorire il passaggio di traffici dalla Cina e verso la Cina attraverso il porto di Trieste e tutto il Fvg.

L' alternativa è che questi traffici vadano in altri porti europei. Questo è un accordo e non è un contratto: ovviamente se si andrà verso un contratto si seguirà la normativa italiana ed europea».

--D.D.A.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



# La Nuova Ferrara

Trieste

## La via della seta e la ferrovia per Lione

La Commissione europea ha appena presentato ai governi degli Stati membri un piano d'azione riguardante la Cina che definisce il gigante d'oriente "un rivale sistemico che sostiene modelli alternativi di governance e un concorrente economico alla ricerca di leadership tecnologica". Più chiari di così non si poteva essere. Con quel documento la Commissione mette in guardia i paesi europei contro ogni negoziato con i cinesi condotto in ordine sparso. Solo una strategia comune può far pesare la forza economica europea e permettere una cooperazione da pari a pari con la Cina. Sarebbe infatti stupido e a lungo termine insostenibile rinunciare a cogliere le opportunità che il grande sviluppo economico cinese offre, chiudendo l'Europa agli investimenti di Pechino. Ma lasciare che Pechino entri indiscriminatamente nel nostro sistema economico rischia di erodere la nostra sovranità e di esporci a una colonizzazione di fatto. Tutte cose che il nostro governo sembra allegramente ignorare con la firma del memorandum d'intesa con Pechino.

Se anche per adesso la sovranità italiana sui porti interessati dai finanziamenti cinesi sembra mantenuta, l'approccio bilaterale e non europeo che l'Italia ha preferito rischia di indebolirci nei confronti della Cina e di isolarci ancora di più a livello europeo.

Più in generale, l'atteggiamento italiano in tutta questa faccenda di relazioni con la Cina rivela forti contraddizioni che non possono che danneggiare il nostro paese. L'iniziativa Belt and Road è di fatto un sistema di trasporti che la Cina sta costruendo per facilitare le sue esportazioni verso l'Europa.

Via mare, essa è costituita da una rete di porti che tocca Indonesia, India, Africa e Arabia Saudita prima di arrivare nel Mediterraneo attraverso il Mar Rosso.

La Cina sta investendo massicciamente per potenziare i porti coinvolti e renderli capaci di accogliere i suoi cargo. Via terra, la Belt and Road è costituita da una grande linea ferroviaria ad alta velocità il cui ramo principale va dalla Cina all'Asia Centrale, attraversa la Turchia e i Balcani per raggiungere il suo terminale a Duisburg, in Germania. Anche qui la Cina sta investendo grandi capitali in un'infrastruttura ferroviaria gigantesca, che collegherà le città che un tempo si trovavano lungo l'antica via della seta.

Di fatto dunque la Cina sta costruendo una grande linea di alta velocità a cui il nostro governo, con il **porto di Trieste**, vuole collegarsi. Mentre però si oppone alla costruzione del tratto Lione - Torino della rete ferroviaria transeuropea che l'Unione Europea sta costruendo fin dagli anni Novanta per collegare e ammodernare sistemi vecchi, concepiti più di un secolo fa quando servivano le nostre economie nazionali e inadeguati agli attuali grandi flussi commerciali continentali.

Come è dunque giustificabile, da un punto di vista strategico sia economico che politico, favorire una rete di trasporti cinese, che servirà soprattutto ai cinesi per smerciare i loro prodotti sui nostri mercati e ostacolare una rete europea, concepita per favorire il commercio interno europeo e il nostro smercio sui mercati internazionali? Ci spieghi dunque il Ministro Toninelli con quale logica non gliene frega di andare a Lione ma sta andando allegramente, e ad alta velocità, dritto nelle fauci del drago cinese.

-Diego Marani BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a page from the newspaper 'La Nuova Ferrara'. The main headline is 'LA VIA DELLA SETA E LA FERROVIA PER LIONE' by Diego Marani. Below the headline is a colorful illustration of a person riding a bicycle. To the right of the illustration is a small text box with the title 'LE LETTERE' and the subtitle 'Non sono stato a Linghai, ma a Lione'. Below the illustration is another text box with the title 'I contraddittori nelle relazioni tra Italia e Cina' and the subtitle 'di Roberto Fazio'. At the bottom of the page is a weather forecast for various cities and a table of daily news items.

# Trieste Prima

Trieste

## Accordo sul porto, domani la firma del memorandum con la Cina

*Giuseppe Conte e Xi Jinping sigleranno domani l' accordo che ufficialmente dà il via alla penetrazione cinese in territorio italiano. La partita complessa tra il Pireo, lo scalo ferroviario triestino, Kosice in Slovacchia, gli impianti dell' Azerbaigian, i treni austriaci. Tutto si muove*

NICOLÒ GIRALDI

Il nome di uno dei 30 accordi che verranno firmati domani a Roma all' interno del Memorandum of understanding, è "Trihub" e, come riporta Il Friuli "riguarda direttamente il porto di Trieste". Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il presidente cinese Xi Jinping si troveranno a firmare tecnicamente quella che è definita "lettera d' intenti", all' interno della quale i contenuti non sono vincolanti e per i quali le due parti non si obbligano a concludere l' accordo definitivo. Tutto pronto, Fedriga: "Conosco bene il progetto" Tuttavia, al di là delle precisazioni, sembra che ormai sia tutto pronto per lo "sbarco" della Cina in Italia. Il sistema portuale triestino verrebbe interessato direttamente dalla realizzazione della nuova via della Seta, che attraverso il quadrilatero Pireo-Trieste-Liguria-Palermo penetrerebbe in Europa abbastanza agevolmente. Il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga ha dichiarato di conoscere molto bene il progetto cinese sul porto di Trieste. "Non riguarda concessioni a società cinesi o altro, ma riguarda un investimento ferroviario finanziato per la stragrande maggioranza da Rfi, quindi con maggioranza assolutamente pubblica". Progetto da 200 milioni di euro "Trihub" come riporta sempre il Friuli "è inserito nella lista dei progetti dell' Unione Europea di interesse cinese e vede come protagonisti l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale di Trieste e la CCCC, la China Communications Construction Company". L' accordo sarebbe diviso in tre parti: "La prima riguarda un intervento della CCCC sul nodo ferroviario triestino che per il 70% fa capo a Rete Ferroviaria Italiana. Il

progetto ha un valore di 200 milioni di euro, dei quali 160 già finanziati, e comprende anche una serie di investimenti ferroviari nelle aree di Trieste, Villa Opicina, Monfalcone e Cervignano del Friuli". Ti concedo il porto, tu concedi l' impianto in Slovacchia La seconda parte dell' accordo riguarda un grande impianto logistico da milioni di metri quadrati che i cinesi della CCCC stanno costruendo in Slovacchia, a Kosice. Già oggi, ogni giorno dal porto di Trieste partono treni merci con destinazione Slovacchia per cui l' Autorità Portuale potrebbe entrare nel nuovo interporto slovacco con una quota di minoranza, sempre secondo Il Friuli. Proprio negli scorsi giorni il porto, Rfi e le ferrovie austriache hanno firmato un importante accordo proprio sullo sviluppo dei traffici ferroviari da Trieste in direzione del bacino centro-europeo, e la Slovacchia rappresenta una delle aree di maggior interesse. Tu dai a me e io dò a te La terza parte riguarda lo sviluppo di progetti in Cina con CCCC, come "piattaforme logistiche che potrebbero facilitare l' esportazione di prodotti italiani in Cina" come d' altronde sottolineato dalle ultime notizie economiche riportate da Ansa che danno la Daniela pronta a diventare un partner importante di Pechino per la costruzione di un impianto dal valore di oltre 1 miliardo di euro in Azerbaigian e la nascita di Snaidero China, con entro l' anno la costruzione dei primi quattro stores tra i quali quelli di Pechino e Shanghai. Eppure si muove La sensazione è quella che tutto si stia muovendo e che nemmeno gli Stati Uniti possano opporsi a tutto ciò. Se la firma italiana non rappresenta a tutti gli effetti la rottura dei rapporti con l' Alleanza Atlantica, segna un passaggio storico nelle relazioni internazionali. La "fretta" con cui il sottosegretario agli esteri Manlio Di Stefano ha sottolineato che la diplomazia produce ogni anno miliardi di euro di indotto, potrebbe rappresentare la presa di posizione del governo sulle necessità di cambiamento che gli accord con la Cina porteranno con sé. La firma nel breve periodo forse non cambierà granché, ma nonostante lo scetticismo della cartellonistica giuliana - forse l' autore conosce dettagli che il governo non sa? - la traccia sembra ormai segnata. Con buona pace di chi ha sempre preferito la staticità al movimento.

The screenshot shows a news article from TriestePrima.com. The main headline is "Accordo sul porto, domani la firma del memorandum con la Cina". The author is Nicolò Giraldi. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The screenshot also shows a sidebar with "I più letti di oggi" and various social media sharing icons.

# Il Piccolo

Trieste

## Nei tre secoli del Porto di Trieste un' estesa rete di connessioni

Domani alle 11 alla Stazione marittima la lezione di Mellinato sulla storia dello scalo. Ingresso gratuito a esaurimento posti

Giulio Mellinato

Le frontiere della portualità triestina, in 300 anni di storia, è il titolo della lezione di Giulio Mellinato, presentato da Pietro Spirito, domani alle 11 alla Stazione marittima, per il breve ciclo Porto Franco. Storia, memoria fascinazione, identità, organizzato dall'Autorità portuale con Laterza, il sostegno di Generali e la media partnership de Il Piccolo. Secondo e ultimo appuntamento domenica 31 marzo con Mauro Covacich che parlerà su Il Porto nell'identità e nella cultura di Trieste. Presenterà Alessandro Mezzena Lona. I porti non vivono mai una vita isolata. Anzi, quanto più numerose ed estese sono le relazioni che riescono ad intrecciare con altri porti, tanto maggiori saranno i vantaggi che l'intera struttura economica locale potrà trarre dalla funzione portuale esercitata da aziende, istituzioni e strutture specializzate.

Da questo punto di vista, la storia del porto di Trieste ci ricorda anche quanto siano intimamente instabili e competitivi quei rapporti, e quanto le connessioni commerciali contengano sempre anche un elemento politico che può talvolta sopravanzare le convenienze economiche, e diventare decisivo nel determinare le sorti dell' intero sistema costituito dal porto e dall' economia che vi ruota attorno.

All' interno di questa storia, vittorie e sconfitte si sono avvicendate con una certa regolarità, seguendo da vicino l' andamento delle vicende politiche ed istituzionali della città e del suo territorio.

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. La "Compagnia Orientale" non ebbe vita felice, ma 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 ad 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 irricognoscibile 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 in questo senso esemplare.

Il sistema triestino fu talmente efficace nel costruirsi questa rete di servizi e attività di supporto (anche grazie ai generosi aiuti forniti dal governo di Vienna) 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 specifici) e tra il 1906 ed il 1907 centralizzò il controllo su tutta una serie di attività marittime e commerciali.

La sede del Lloyd Austriaco fu spostata a Vienna, così come fu imposta la nomina imperiale del suo presidente, solo per fare due esempi. Il nesso asburgico perse vigore, l' irredentismo guadagnò seguaci, e quando l' esito della prima guerra mondiale portò l' Italia a Trieste una parte consistente della popolazione andò a salutare i primi bers

aglieri, simbolicamente arrivati via mare. Prima ancora della congiuntura economica sfavorevole degli anni Venti e Trenta, fu l' organizzazione italiana a rivelarsi poco adatt

a ad utilizzare le potenzialità triestine. Dalla vana attesa del ritorno della prosperità prebellica, si passò presto alla progressiva statalizzazione dell' intera economia marittima della Venezia Giulia, che entrò nel lungo tunnel bellico (dall'



inizio della guerra d' Etiopia nel 1935 alla fine dell' Amministrazione alleata nel 1954) sostanzialmente priva di progetti per il lungo periodo e incapace di evitare di essere completamente travolta dal turbinoso avvicinarsi di circostanze sfavorevoli. 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, che portarono alla celebre crisi efficacemente sintetizzata da Chino Alessi con il titolo a tutta pagina "Can cellati dal mare!", il 23 giugno del 1966. Fortunatamente non è andata così. Il porto di Trieste, come tutti i più grandi scali mondiali, si è trasformato in uno snodo e una interconnessione tra diversi sistemi logistici, con funzioni di governance e di indirizzo strategico sempre più estese negli spazi (ben oltre i moli e la classica area portuale) e sempre più complesse nelle loro interconnessioni, senza però perdere il contatto con la città. - BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

## C'era una volta il porto laboratori per bambini a Trieste

A cura della paper engineer triestina Annalisa Metus

Massimo Belli

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

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'C'era una volta il porto laboratori per bambini a Trieste'. Below the headline, it says 'A cura della "paper engineer" triestina Annalisa Metus' and 'Pubblicato 9 ore fa il giorno 22 Marzo 2019 da Massimo Belli'. There is a social media share section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. A 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form is visible on the right, with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO' with small thumbnail images and titles of related articles.

# Transportonline

Trieste

## "C'era una volta il porto": al via sabato 23 marzo i laboratori creativi per i più piccoli a Trieste

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

The screenshot shows the Transportonline website interface. At the top, there's a navigation bar with 'transportonline' logo, 'ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA REGISTRATI', 'AREA UTENTE', and 'ENR'. Below that, a banner for 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' is visible. The main content area features a news article titled 'C'era una volta il porto' dated 22 Mar 2019. The article text is partially visible, starting with 'Si gioca con la carta, si scopre la storia del porto. Sabato 23 marzo e sabato 6 aprile dalle 10 alle 12 la Torre del Lloyd a Trieste si trasformerà in un grande laboratorio di cartotecnica artistica con l'iniziativa "C'era una volta il porto".' To the right of the article, there are several promotional banners for various services like 'Scopri il nuovo sito Eni Multicard', 'OCEAN', 'ANALISI', 'TIMOCOM Fino a 750.000 offerte', 'AdBio', and 'FRASPORTO'. The website layout is clean and professional, typical of a B2B or industry-focused portal.

# Il Nautilus

Trieste

## AL VIA LE LEZIONI PER IL TERZO CENTENARIO: PORTO FRANCO. STORIA, MEMORIA, FASCINAZIONE, IDENTITÀ

Domenica 24 e 31 marzo Giulio Mellinato e Mauro Covacich terranno due lezioni per celebrare il terzo centenario del Porto Franco, in collaborazione con Laterza Editori Trieste. Si terranno domenica 24 e 31 marzo alle ore 11, nella cornice della Stazione Marittima di Trieste, le due Lezioni per il terzo centenario che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale organizza in collaborazione con Laterza Editori e grazie al supporto di Generali per celebrare il 300° anniversario del Porto Franco. Nel luogo che più di ogni altro sottolinea il legame tra il porto e la terraferma, la Stazione Marittima, i due appuntamenti che compongono il ciclo di lezioni Porto Franco. Storia, memoria, fascinazione, identità porteranno la cittadinanza ad incontrare il professor Giulio Mellinato (24 marzo) e lo scrittore Mauro Covacich (31 marzo) per una riflessione culturale e identitaria che parte da lontano per arrivare al presente, attraversando i paradigmi della Storia e della Letteratura. Domenica 24 marzo, Giulio Mellinato, docente di storia economica presso l'Università di Milano-Bicocca, proporrà al pubblico Il Porto Franco dalla sua istituzione ad oggi, racconto della storia del porto come specchio fedele delle vicissitudini non solo di Trieste, ma dell'intero Adriatico settentrionale e della Mitteleuropa. Una storia dinamica, a tratti non felice, ma prospera e foriera di sviluppo, cooperazione e comprensione tra civiltà diversissime tra loro. La narrazione di Mellinato porterà il pubblico oltre le infrastrutture, oltre la qualità e la quantità delle merci, al di là dell'ambito economico, per focalizzare l'attenzione sulla mutevolezza

delle istituzioni politiche nel correre della Storia, sui cambiamenti di una società variegata e multi-etnica, nel racconto di rapporti umani resi speciali proprio dalla presenza del porto. I 300 anni del Porto di Trieste sono un evento che vogliamo celebrare non solo sotto il profilo dello sviluppo economico spiega il presidente Zeno D'Agostino ma anche sotto quello culturale e sociale. È sulla base di questa visione che le Lezioni per il terzo centenario si inseriscono nel palinsesto degli eventi celebrativi del porto: per riportare al centro la cultura come valore da tutelare in ogni attività, ed elemento imprescindibile di spinta e crescita per la città e i suoi abitanti. L'appuntamento con le Lezioni per il terzo centenario si rinnoverà domenica 31 marzo con lo scrittore Mauro Covacich, che interverrà con una suggestione letteraria: Il Porto nell'identità e nella cultura di Trieste. L'iniziativa Lezioni per il terzo centenario, organizzata in collaborazione con Laterza Editori e con il supporto di Generali, si inserisce nel ricco palinsesto di eventi organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per ricordare l'istituzione del Porto Franco di Trieste da parte dell'Imperatore Carlo VI nel 1719. Le lezioni, così come i numerosi altri appuntamenti del palinsesto celebrativo del 300° anniversario del Porto Franco di Trieste, sono descritti per esteso nel sito web dedicato <https://portofrieste300.com>



# Il Gazzettino

Venezia

## Zaia: «Le crociere entrino in laguna»

*Il governatore ribadisce la linea opposta rispetto a quella del ministro Toninelli: «Ha altre idee? Per ora non si vedono» «Restiamo in linea con quanto stabilito nel Comitato La Regione conferma con forza il proprio impegno in Vtp»*

IL DIBATTITO VENEZIA Al di là di quello che farà Gianni Mion, ossia se si dimetterà come annunciato da presidente di Venezia Terminal Passeggeri o se invece, visto che non ha ancora formalizzato la decisione, cambierà idea, il dato certo è che la Regione Veneto manterrà il suo impegno nella società che gestisce terminal, banchine e servizi alle navi. L'ha detto ieri mattina a Palazzo Balbi, a margine della presentazione del bilancio di Veneto Sviluppo, il governatore Luca Zaia. Che ha pure riconfermato l'importanza delle navi bianche: «Il futuro è la crocieristica». E ha avvisato: «Le navi da crociera devono entrare in laguna». L'esatto contrario di quello che ha annunciato il ministero dei Trasporti del pentastellato Danilo Toninelli.

LO SCONTRO Partiamo da qua. Qualche giorno fa il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, rispondendo con una nota al sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, ha detto che sul tema Grandi Navi «si sono individuate tre ipotesi progettuali, sulle quali si stanno aspettando approfondimenti da parte dell'**Autorità di sistema portuale**». Una delle tre ipotesi è Chioggia il cui sindaco, Alessandro Ferro, lo stesso giorno della nota del Mit aveva incontrato Toninelli: «Abbiamo dato la disponibilità per lo sviluppo del nostro porto in questo senso data la vocazione turistica di Chioggia e l'opportunità di rilancio per l'economia locale», aveva detto il sindaco.

Il governatore del Veneto, però, non ci pensa minimamente di portare le navi fuori dalla laguna. «Confermiamo assolutamente il nostro impegno in Vtp - ha detto ieri Zaia - Non a caso, abbiamo voluto l'ingresso nella società delle compagnie crocieristiche, pensando che il futuro sia la crocieristica a Venezia e che le navi devono entrare in Laguna». E ancora: «Confermiamo l'impegno dell'ultimo Comitato, in cui è stato previsto che le navi entrino da Malamocco e poi percorrano il canale dei petroli e poi il Vittorio Emanuele.

Se il Governo ha soluzioni alternative, il classico coniglio che esca dal cappello, le dica. Ma, al momento, non si vedono conigli». E l'ipotesi di Chioggia?

«Non ne so nulla. Le notizie vanno però lette sulla Gazzetta ufficiale e non sui giornali».

Intanto anche a Palazzo Balbi si aspetta la convocazione del Comitato, di cui da tempo non ci sono riunioni. «C'è fibrillazione e l'idea di una ripartizione di nuovi fondi: penso quindi che l'idea sia di riconvocarlo», ha detto il governatore.

Quanto a Vtp, premesso che la Regione è socio di maggioranza tramite la finanziaria Veneto Sviluppo, si attende il prossimo passo di Mion. «Mion mi ha detto che vuole dimettersi, ma atti formali non ne ha fatti - ha detto il presidente di Veneto Sviluppo, Fabrizio Spagna - Se lo farà individueremo il successore. Abbiamo delle rose di nomi da verificare, lo faremo con la Regione».

VENICE BLUE FLAG Intanto l'**Autorità di Sistema portuale** del mare Adriatico settentrionale informa che la nuova stagione crocieristica si aprirà nel rispetto dell'accordo volontario sulle emissioni Venice Blue Flag. In attesa della firma ufficiale dell'accordo volontario, la cui sottoscrizione è prevista per il 3 aprile a Ca' Farsetti, le compagnie di navigazione che operano nel settore della crocieristica a Venezia continueranno a rispettare le prescrizioni in vigore finalizzate al miglioramento dell'eco-sostenibilità del comparto e riguardanti la qualità dei carburanti e le norme di gestione delle macchine. Le limitazioni autoimposte dai firmatari dell'accordo Venice Blue Flag 2018 si applicheranno anche ai transiti previsti negli ultimi giorni di marzo e nei primi giorni di aprile, periodo corrispondente all'apertura della nuova stagione crocieristica, e interesseranno sia le navi da crociera sia i rimorchiatori impegnati nelle fasi di ormeggio, navigazione e manovra all'interno della laguna.

L'accordo è stato proposto per la prima volta nel 2007 e ratificato da **Autorità di Sistema Portuale**, Comune di



Venezia e compagnie armatrici con diversi aggiornamenti negli anni successivi fino a oggi.

Al.Va.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Cina: "Italia pragmatica non ideologica. Ue la segua. Usa, basta guerra fredda"

*La visita di Xi Jinping raccontata dai media cinesi*

Xi Jinping è atterrato in Italia. In Cina lo sanno tutti, è la notizia del giorno insieme a quella, tragica, dell' esplosione di una fabbrica chimica nel Jiangsu che ha provocato quasi 50 morti e diversi feriti. I due quotidiani principali, Global Times e China Daily , aprono entrambi con la notizia dell' arrivo in Italia del presidente cinese e propongono ricchi editoriali e, nel secondo caso, addirittura uno speciale di tre pagine che esplora i legami storici, economici e culturali tra i due Paesi. Il tutto mentre i telegiornali di CCTV, la televisione di Stato, mostra diverse volte le immagini dell' arrivo di Xi Jinping a Roma. Sulla prima pagina del Global Times campeggia un' immagine degli studenti del Convitto Nazionale Vittorio Emanuele II di Roma, i destinatari della lettera di Xi degli scorsi giorni nella quale venivano definiti "i nuovi Marco Polo". Il pezzo di apertura di cronaca ribadisce i vantaggi reciproci che, secondo Pechino, avranno Italia e Cina con la cooperazione nell' ambito della Belt and Road. Si cita il caso, raccontato tra l' altro da Affaritaliani.it la scorsa settimana, del **porto di Vado** Ligure come esempio positivo di collaborazione infrastrutturale tra i due paesi. "Il **porto di Vado** potrebbe giocare un ruolo importante nell' ambito della Nuova Via della Seta", scrive il quotidiano cinese, che pubblica anche due commenti sull' Italia. Nel primo, firmato dagli italiani Francesco Alberti e Leonardo Manzari dell' isstituto europeo EurAsian Dialogue, si sostiene che l' adesione dell' Italia alla Belt and Road non è una minaccia per l' Ue ma addirittura un' opportunità per raggiungere una maggiore unità a livello infrastrutturale e dal punto di vista dello sviluppo socio economico, ribadendo che la firma del memorandum non significa lasciare la Nato.

"ITALIA PRAGMATICA E NON IDEOLOGICA, ESEMPIO PER IL RESTO DELL' UE" Nel secondo, il Global Times elogia l' approccio del governo italiano sul tema Belt and Road. "L' Italia sembra avere differenti valori e standard dagli altri paesi dell' Unione europea, visto che il suo governo populista ha posizioni diverse su diversi temi (...) L' adesione dell' Italia alla Belt and Road può diventare un grandissimo esempio per altri paesi pragmatici che vogliono abbandonare un modo di ragionare ideologico e sorpassato". E si chiude con un auspicio (per la Cina): "Se l' Italia, uno dei principali paesi europei, compie questo passo, non sarà l' ultima a farlo". CONTINUA IL PRESSING SULL' EUROPA Nell' articolo di apertura del China Daily si sostiene che la visita di Xi "aprirà un nuovo capitolo nelle relazioni bilaterali con l' Italia" con lo sviluppo di nuove opportunità di cooperazione "economica, sociale e culturale". Vengono riportate le parole dell' ambasciatore italiano a Pechino Ettore Sequi secondo il quale l' Italia "può offrire al popolo cinese qualità, innovazione, design e cura del cliente". Presenti anche tre commenti nei quali si allarga lo sguardo. In un editoriale si lancia un messaggio di apertura, l' ennesimo di questi giorni, all' Unione europea, implicitamente proponendosi come partner ideale rispetto ai protezionisti Stati Uniti. "Consolidando la cooperazione e vicinanza", si legge, "Cina e Ue possono mandare un forte messaggio al resto del mondo che cooperazione e multilateralismo sono le migliori scelte per il mondo". L' AVVERTIMENTO ALL' UE In altri due commenti si passa agli avvertimenti. Il primo, firmato da Ding Chun della Fudan University, è rivolto proprio all' Unione europea. "Se l' Ue continua a dare grande importanza alla cooperazione economica con la Cina come ha fatto finora, gli investimenti cinesi cresceranno, creando più posti di lavoro e aiutando a sostenere la crescita economica. Ma se l' Ue darà priorità alla politica e si conquisterà che la Cina può minacciare la sua sicurezza - anche se la Cina non sarà mai una minaccia per nessuna economia - gli investimenti cinesi in Europa rallenteranno". IL MESSAGGIO AGLI USA: "BASTA GUERRA FREDDA" Il secondo avvertimento, o richiesta, è per gli Stati Uniti, in un commento firmato dal corrispondente da Bruxelles del China Daily, Chen Weihua. "Gli Stati Uniti dovrebbero smettere di provare a sabotare i progetti della Belt and Road", si legge, con un elogio al governo italiano per aver resistito alle pressioni di Washington sulla firma del memorandum. "Forse Marquis (Us National Security Council, ndr) crede che il governo italiano non sa come prendere le proprie decisioni. Ma se davvero volesse parlare di trappola del debito dovrebbe suggerire all' amministrazione americana come fermare il suo mostruoso debito nazionale di 22 trilioni di dollari". E si conclude: "Gli Usa dovrebbero abbandonare la

The screenshot shows the website 'affaritaliani.it' with the article title 'Cina: Italia pragmatica non ideologica. Ue la segua. Usa, basta guerra fredda'. The article is dated 'venerdì, 22 marzo 2019 - 07:07:00'. It features a main image of Xi Jinping and a sub-image of students. The text on the page mirrors the main text of the document, discussing the visit of Xi Jinping and the Belt and Road initiative.

loro mentalità da guerra fredda e smettere di cercare nemici che non esistono". @LorenzoLamperti Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

## Dai porti all' energia gli accordi economici già pronti a decollare

Oggi a Villa Madama oltre al Memorandum verrà firmata una decina di intese con imprese e banche italiane. Di Maio cita Trump: Italia First

I DOSSIER ROMA Dai trasporti alla finanza, dall' energia agli impianti siderurgici. La decina di accordi che saranno firmati oggi a Villa Madama alla presenza del presidente cinese Xi Jinping e del premier Giuseppe Conte, a margine della sigla del memorandum tra Italia e Cina, attraversa tutto il **sistema** industriale italiano. La Cassa depositi e prestiti sarà al fianco della Bank of China per emettere 5 miliardi di yuan (circa 700 milioni di euro) di Panda bond, obbligazioni destinate agli investitori istituzionali del celeste impero ma destinati ad imprese italiane che operano in Cina. Danieli, una delle multinazionali tascabili italiane che opera nella siderurgia, annuncerà il suo ingresso in un progetto congiunto del valore di 1,1 miliardi. Ansaldo Energia collaborerà con le industrie cinesi nella produzione di turbine. Snam ed Eni firmeranno accordi, così come Intesa San Paolo, che si è accordata con il governo popolare della città di Qingdao. Anche nei porti, settore d' elezione per il progetto della nuova via della seta, arriveranno degli accordi strategici. Li firmeranno l' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico e il commissario straordinario per la ricostruzione di Genova con la cinese Communication Construction Company. Ieri, durante il Business forum che si è tenuto a Palazzo Barberini a Roma, il vice premier Luigi Di Maio, ha sottolineato i traguardi citando Donald Trump: «Anche noi», ha affermato, «diciamo Italia first nelle relazioni commerciali», aggiungendo: «Spiegherò agli americani che non hanno nulla da temere». Wang Yanzhi, numero uno del Silk Road Fund, che si è detto molto soddisfatto degli investimenti in Pirelli e Autostrade. E ha sottolineato che l' Italia «è un Paese che rispetta i contratti». Le minacce di revoca delle concessioni autostradali sono solo un ricordo. Andrea Bassi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Primo Piano**

### Gli scambi commerciali

Paese	Importi	Exporti	Saldo
USA	287	211	76
FRANCIA	102	108	-6
GERMANIA	102	108	-6
ITALIA	30.790	13.190	17.600
CINA	43,8	17,2	26,6

## Dai porti all'energia gli accordi economici già pronti a decollare

«Oggi a Villa Madama oltre al Memorandum verrà firmata una decina di intese con imprese e banche italiane. Di Maio cita Trump: Italia First»

### E il ministro Tria vola in Oriente Focus anche sul debito italiano

### Gli 8 Paesi con il debito più a rischio

# Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Negli accordi che saranno firmati oggi a Roma da Bucci e Signorini, spunta il "Colombo". In ballo una parte di rete ferroviaria

## Genova propone ai cinesi anche l'aeroporto «Collaboriamo per migliorare i collegamenti»

Simone Gallotti Alberto Quarati /GENOVA 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 - Corigliano 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 un 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.

Centro Commerciale Ivalvo Centro commerciale Hanqing e Chengshuang Chen 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».

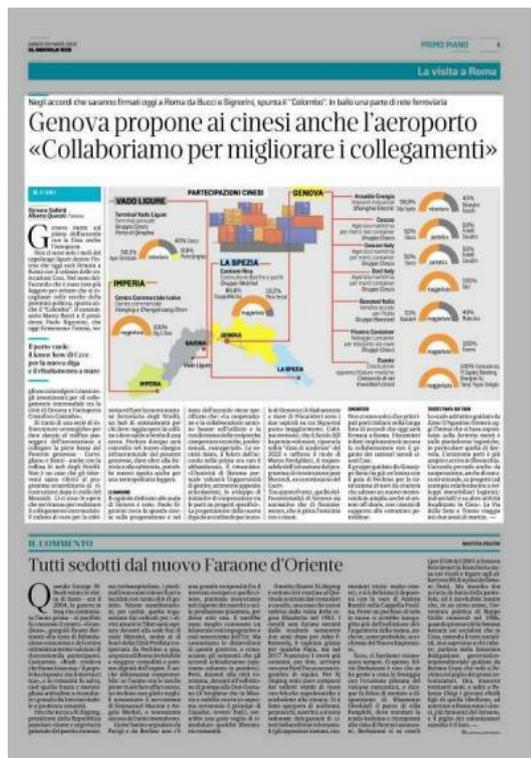
La progettazione della nuova diga da un miliardo per Iosca Ansaldo Energia Impianti industriali Shanghai Electric Coscos Agenzia marittima per merci non container Gruppo Cosco Coscon Italy Agenzia marittima per merci container Gruppo Cosco Oocl Italy Agenzia marittima per merci container Gruppo Cosco Florens Container Noleggio container per trasporto via nave Gruppo Cosco Esaote Costruzione apparecchiature mediche Consorzio di sei investitori cinesi lo 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 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. maggioritaria 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 Ser vola. 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.

-

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Porto di Genova, nuova battaglia sull' assegnazione delle aree Enel

Simone Gallotti - GENOVA Un pezzo di aree contese sarà disponibile anche prima del 2020, anno in cui la centrale dell' Enel sotto la Lanterna di Genova, dovrà essere dismessa completamente. Poco oltre i 7 mila metri quadri, non molto, ma con la fame di spazi nello scalo del capoluogo, sembrano di più. È una porzione del carbonile che la società si sarebbe impegnata a restituire all' Authority prima del previsto. E gli appetiti si sono già scatenati: il gruppo Spinelli già lavora sulle banchine confinanti e vorrebbe allargarsi per conquistare e gestire nuovo traffico. Il termine nalista genovese non è però l' unico interessato agli spazi sotto la Lanterna: il gruppo Ottolenghi vorrebbe trasferire proprio lì il petrolchimico dall' attuale collocazione di Multedo. I due sono in guerra da tempo e adesso con la proposta di Enel di liberare prima una parte di quelle aree, la battaglia è entrata in una fase cruciale.

L' OFFENSIVA DI SPINELLI Recentemente Spinelli ha inviato una maxi memoria corredata da pareri tecnici e giuridici, per dimostrare che il petrolchimico a Sampierdarena non si può realizzare. Il faldone è arrivato a tutti: dall' Autorità portuale, a Comune, Regione, ai ministeri dell' Ambiente e dei Trasporti. E persino alla Soprintendenza. Il gruppo logistico punta su due aspetti: uno giuridico e uno di sicurezza. L' attacco è alla scelta del percorso che l' Authority avrebbe scelto per dare corso all' istanza presentata dalla società che gestisce i depositi di Superba e Carmagnani. Un iter che renderebbe lo spostamento del petrolchimico a Sampierdarena compatibile con il piano regolatore, un semplice

"adeguamento tecnico funzionale" che però per Spinelli è troppo "leggero" considerato l' impatto di un impianto simile: «La localizzazione di un nuovo deposito costiero di prodotti chimici e petrolchimici (destinato a contenere e movimentare, sia via mare sia via terra, prodotti esplosivi, infiammabili, suscettibili di determinare emissioni ed immissione nelle matrici ambientali, gravemente nocive per la salute dell' uomo e dell' ambiente... è del tutto incompatibile con gli obiettivi, i traguardi, le previsioni e le norme del vigente piano regolatore». Ma nella relazione di Spinelli c' è di più: nel 2013 infatti l' ammiraglio Vincenzo Melone, allora comandante del porto, aveva bocciato l' ipotesi di un trasloco sempre sotto la Lanterna dei depositi di Multedo. La Petrolifera Italo Rumena - società di Ottolenghi - aveva chiesto un parere all' Autorità marittima che con una nota aveva rigettato il progetto: "lo scenario ipotizzato caratterizzato da una significativa movimentazione via mare dei prodotti pericolosi per il successivo stoccaggio nell' ara attualmente in concessione ad Enel, comporta l' ormeggio di navi chimichiere... a Calata Concenter o all' estremità del Ponte Idroscalo (le banchine sotto la Lanterna, ndr). Entrambe le ipotesi però presentano significative problematiche in materia di sicurezza della navigazione portuale". L' ammiraglio notava come ci fosse un problema per i fondali bassi a Concenter e un "aggiuntivo rischio per il traffico navale lungo il canale di Sampierdarena". Spinelli chiede quindi il progetto del petrolchimico «sia dichiarato inammissibile». Non è difficile ipotizzare una guerra nei tribunali se l' Authority dovesse andare avanti con il percorso.

«Trovo singolare che qualcuno abbia scritto a tutti senza che nemmeno un documento sia stato ancora approvato. Peralto il 15 febbraio il presidente Signorini ci aveva assicurato che il documento sarebbe stato inviato a Roma per l' approvazione. Non è successo: si vede che c' era traffico...» ha commentato Alessandro Gentile vice direttore di Pir.



La sentenza/2

## Guerra dei moli Spinelli perde al Tar i 'segreti industriali' non convincono

Accolto il ricorso di Sech contro il terminalista. Nel mirino una possibile violazione in tema di concessioni portuali

MARCO PREVE

Altri due colossi del porto si scontrano e il terminalista Spinelli sfodera, senza successo, l' arma dei suoi " segreti industriali". Assume i contorni della spy story l' ultimo, in ordine di tempo, capitolo della durissima guerra in atto fra alcuni dei principali operatori del porto di Genova. Una serie di scontri intrecciati che hanno come comune denominatore la presenza di Aldo Spinelli. Nelle battaglie combattute dagli avvocati nelle aule del Tar ci sono in gioco i milioni delle concessioni demaniali e dei traffici.

Nei giorni scorsi Repubblica ha raccontato le vicende riguardanti le aree aeroportuali assegnate a Derrick, concessione che Spinelli voleva bloccare (ma la sua richiesta di sospensiva è stata respinta); e poi l' imminente udienza in cui i giudici dovranno decidere se il bando per le ex aree Ilva di Cornigliano sia davvero troppo favorevole, come sostiene Derrick, all' onnipotente "sciu Aldo".

Nel frattempo il Tribunale amministrativo ha accolto il ricorso del legale di Sech, l' avvocato Luigi Cocchi. La società Terminal Contenitori Porto di Genova aveva presentato, nell' autunno del 2018, una richiesta di accesso agli atti all' **Autorità portuale** di **Sistema** riguardante le concessioni di banchine e aree assegnate alle società del Gruppo Spinelli ( Terminal Rinfuse Genova, Centro Servizi Derna, Spinelli, Nuovo Borgo Terminal).

All' origine della causa c' è la convinzione di Sech che Spinelli violi un articolo della legge di riforma del 1994, ossia che uno stesso operatore non può avere due concessioni per la movimentazione delle stesse merci in un unico porto. In particolare si tratterebbe dell' utilizzo del Terminal Rinfuse per la movimentazione di container e rotabili.

Quando è arrivato il giorno dell' udienza, la maggior parte dei documenti richiesti era stata consegnata dall' Authority. Mancava però il piano d' impresa o piano industriale della Spinelli srl. I legali del terminalista hanno difeso la mancata ostensione legandola a " segreti commerciali e industriali" che non devono essere svelati alla concorrenza.

I giudici non lo hanno ritenuto un argomento valido e hanno così argomentato: " Il Collegio non avendo avuto modo e non potendosi esaminare in questa sede il piano di impresa, non è possibile nemmeno sapere se ed in che misura questi segreti siano presenti e siano tali da non giustificare un' ostensione a fronte del diritto di accesso vantato da parte ricorrente". È stata così disposta la consegna del piano di impresa " previo oscuramento da parte di **Autorità Portuale** delle parti recanti " segreti commerciali o industriali", con la precisazione che non possono comunque essere oscurate le parti indicanti precisamente l' oggetto dell' attività esercitata in ambito **portuale** ed integranti comunque l' oggetto della concessione e le modalità di esecuzione della stessa".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Porti: Genova: Spediporto, Roma dimentica nostra importanza

*Senza medici veterinari sistema controlli merce edibile si ferma*

(ANSA) - GENOVA, 22 MAR - "Siamo preoccupati che Roma abbia dimenticato che il Porto di Genova oltre a essere il più grande per numero di contenitori movimentati è anche il più importante in Italia per verifiche e controlli della merce che finisce sulle tavole degli italiani. Se non dovesse arrivare un congruo numero di medici, veterinari e tecnici a supporto dell'attuale organico c'è il rischio che il sistema si blocchi". Lo scrive in una nota il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta. Il problema, sottolinea Botta, "è romano: gli uffici Usmaf e Veterinario dipendono dal ministero della Salute e a oggi sono senza dirigente e sotto organico. Il personale sanitario e veterinario a Genova sta dando prova di responsabilità e sacrificio portando avanti il lavoro nel quotidiano ma questa situazione non può durare a lungo". Nel Porto di Genova tutti gli anni vengono svolte decine di migliaia di controlli sulla merce, rilasciati oltre 50 mila certificati sanitari e oltre 15 mila certificati veterinari: è il porto più importante d'Italia per quanto riguarda importazione e esportazione di generi alimentari destinati al consumo umano e animale e all'industria. "Se non si dovesse mettere mano al problema - continua Botta - il rischio è di perdere clientela per inefficienza del sistema a offrire servizi di qualità". Non meglio se la passa l'Agenzia delle Dogane in attesa del nuovo direttore inter-regionale. "La macchina portuale è complessa - conclude Botta -, per funzionare a pieno regime ha necessità che ogni attore, pubblico e privato, possa essere messo in condizione di lavorare al meglio". (ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA. The main headline is "Porti: Genova: dg Botta, Roma dimentica nostra importanza". Below the headline is a sub-headline: "Senza medici veterinari sistema controlli merce edibile si ferma". The article text is visible, matching the main text provided. On the right side of the page, there are several widgets: "ANSAVogliaRT", "Blue Revolution", "PREVISIONI METEO - MARINE", and a list of websites under the heading "LE PIU' LETTE'". The list includes: www.ansa.net, www.coaffarma.it, www.assaport.it, www.ricardieri.it, www.fedepasca.net, www.federazionealmare.it, www.cisa.org, www.garducollera.it, www.assodoganti.it, www.assocademinimarsuocastella.it, www.contrafacciere.it, www.megafish.com.it, www.marcrotora.it, www.fedepoli.it, www.sally.it, ASSONAT, and FEDARLINEA.

## "We bridge worlds", il 29 marzo a Genova l'assemblea generale di Spediporto

*Tornare a pensare al concetto di ponte come metafora per il futuro, all'incontro si parlerà di prospettive di crescita oltre che dei problemi nati dopo il crollo del Morandi*

Genova. "We bridge worlds", uniamo mondi. Spediporto ha scelto di ripartire dal futuro di Genova, dopo il periodo difficile iniziato dal crollo di ponte Morandi, e di tornare a immaginare il concetto di ponte come qualcosa di positivo. Ed è questo quindi lo slogan scelto per l'assemblea generale dell'associazione, che avrà luogo come seduta pubblica il 29 marzo 2019 nella sala delle Grida del palazzo Della Borsa, a Genova. L'appuntamento prenderà il via alle 9. Dopo la lettura della relazione del presidente Spediporto, Alessandro Pitto, inizierà la prima sessione dei lavori. Tra i relatori, il vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, il sindaco di Genova, Marco Bucci, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, Paolo Emilio Signorini e il presidente Spediporto, Alessandro Pitto. Alle 11e30 la seconda sessione, prima di una pausa lunch. In programma gli interventi di: Presidente della Camera di Commercio di Genova, Luigi Attanasio - Presidente Confetra, Nereo Marcucci - Presidente Fedespedi, Silvia Moretto - Presidente Confcommercio, Paolo Odone - Presidente Confindustria Genova, Giovanni Mondini - Presidente Assagenti Genova, Alberto Banchemo.

The screenshot shows the Genova24.it website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Menu', 'Comuni', 'Servizi', 'Liguria24.it', and 'Genova 22 Marzo 2019'. The main content area features a large article with the headline '“We bridge worlds”, il 29 marzo a Genova l'assemblea generale di Spediporto'. Below the headline, there's a sub-headline 'Le associazioni di Genova24 - Spediporto' and a social media share button for Facebook. The article text begins with 'Tornare a pensare al concetto di ponte come metafora per il futuro, all'incontro si parlerà di prospettive di crescita oltre che dei problemi nati dopo il crollo del Morandi'. A graphic with the text 'WE BRIDGE WORLDS' and a bridge icon is visible. To the right, there are several smaller news snippets, including one about 'Internet per il Business' with a 'Risparmio 480€' offer, and another about 'Scomparso Katerina M.'.

## Spediporto chiama il governo sui controlli: servono medici, veterinari e tecnici per vagliare la merce in arrivo

*Ogni anno vengono svolte decine di migliaia di controlli sulla merce, rilasciati oltre 50 mila certificati sanitari ed oltre 15 mila certificati veterinari*

**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". Lo fa notare Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. 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", continua Botta. Nel **Porto di Genova** tutti gli anni vengono svolte decine di migliaia di controlli sulla merce, rilasciati oltre 50 mila certificati sanitari ed oltre 15 mila certificati veterinari, il **porto** più importante d' Italia per quanto riguarda importazione ed esportazione di generi alimentari tanto destinati al consumo umano e/o animale che all' industria. "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 di 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.



# Informare

Genova, Voltri

## Spediporto teme che la carenza di personale addetto ad effettuare i controlli sulle merci possa penalizzare il porto di Genova

Botta: il rischio è che il sistema dei controlli vada in blocco operativo L'associazione degli spedizionieri genovesi teme che l'attività del porto del capoluogo ligure possa essere rallentata dalla carenza di personale addetto ad effettuare i controlli sulle merci. «Siamo preoccupati - ha spiegato il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta - 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 - ha sottolineato Botta - 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». L'associazione degli spedizionieri ha ricordato che tutti gli anni nel porto di Genova vengono svolte decine di migliaia di controlli sulla merce, rilasciati oltre 50mila certificati sanitari ed oltre 15mila certificati veterinari, e che Genova è il porto più importante d'Italia per quanto riguarda importazione ed esportazione di generi alimentari tanto destinati al consumo umano e/o animale che all'industria. «In Italia - ha rilevato Botta - 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 di qualità. 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 - ha precisato il direttore generale di Spediporto - se la passa l'Agenzia delle Dogane anche qui, in attesa del nuovo direttore interregionale, la situazione sta diventando critica soprattutto nelle SOT (Sezione Operativa Territoriali), particolarmente critica la situazione di Passo Nuovo (Porto Vecchio) dove, oltre al problema dello scanner che ha comportato un investimento da sei milioni di euro ed è utilizzato part-time, le attività, legate non solo al traffico container ma anche ro-ro, richiedono una disponibilità di risorse umane anche nei fine settimana». «La macchina portuale - ha concluso Botta - 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».



22 marzo 2019

Spediporto teme che la carenza di personale addetto ad effettuare i controlli sulle merci possa penalizzare il porto di Genova

Botta: il rischio è che il sistema dei controlli vada in blocco operativo

L'associazione degli spedizionieri genovesi teme che l'attività del porto del capoluogo ligure possa essere rallentata dalla carenza di personale addetto ad effettuare i controlli sulle merci. «Siamo preoccupati - ha spiegato il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta - 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 - ha sottolineato Botta - 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».

L'associazione degli spedizionieri ha ricordato che tutti gli anni nel porto di Genova vengono svolte decine di migliaia di controlli sulla merce, rilasciati oltre 50mila certificati sanitari ed oltre 15mila certificati veterinari, e che Genova è il porto più importante d'Italia per quanto riguarda importazione ed esportazione di generi alimentari tanto destinati al consumo umano o animale che all'industria.

«In Italia - ha rilevato Botta - 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 di qualità. 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 - ha precisato il direttore generale di Spediporto - se la passa l'Agenzia delle Dogane anche qui, in attesa del nuovo direttore interregionale, la situazione sta diventando critica soprattutto nelle SOT (Sezione Operativa Territoriali), particolarmente critica la situazione di Passo Nuovo (Porto Vecchio) dove, oltre al problema dello scanner che ha comportato un investimento da sei milioni di euro ed è utilizzato part-time, le attività, legate non solo al traffico container ma anche ro-ro, richiedono una disponibilità di risorse umane anche nei fine settimana».

## Spediporto lancia l' allarme controlli in porto

**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 . Nel **Porto di Genova** tutti gli anni vengono svolte decine di migliaia di controlli sulla merce , rilasciati oltre 50 mila certificati sanitari ed oltre 15 mila certificati veterinari, il **porto** più importante d' Italia per quanto riguarda importazione ed esportazione di generi alimentari tanto destinati al consumo umano e/o animale che all' industria. "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. Commenti.

The screenshot shows the website interface with the article title and a summary. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website header includes navigation links like 'Home', 'Genova', 'Voltri', 'La Spezia', 'Liguria', 'Genova', 'Sampdoria', 'Cronaca', 'Sport', 'Webcam', 'Meteo'. There are also social media icons for Facebook, Twitter, and Google+ at the bottom of the article preview.

# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## L' autorità portuale pagherà 760 mila euro alla "Carlo Agnese"

Con decreto a firma del presidente Carla Roncallo, l' autorità portuale della Spezia ha riconosciuto alla Carlo Agnese una somma pari a 760 mila euro, che saranno liquidati entro il 5 aprile, a titolo di transazione, per i lavori del nuovo piazzale alla Marina del Canaletto. La società aveva presentato riserve ancora maggiori. Il porto ha chiuso a questa cifra, impegnandosi a pagare con rapidità, in cambio della tacitazione di ulteriori richieste. Sale così ad oltre 6 milioni di euro il costo finale dei lavori di banchinamento del primo tratto della Marina del Canaletto.

L' accordo va a definire al rialzo il quadro economico originario, che risale al 2010. L' approvazione del primo stralcio del nuovo piazzale alla Marina del Canaletto, in corrispondenza dello sfocio amare dei canali vecchio e nuovo Dorgia, in adiacenza al Molo Fornelli, era avvenuta nove anni fa.

L' importo iniziale ammontava a 5 milioni 802 mila euro, ma l' appalto dei lavori - a base d' asta di 5 milioni - era stato aggiudicato al ribasso, nel luglio del 2014 alla Carlo Agnese, per 4 milioni 184 mila euro, più 145 mila di oneri di sicurezza. In origine dunque il porto aveva risparmiato un buon 13.8% sulla cifra prevista. I lavori erano stati consegnati nel novembre di cinque anni fa. Erano però «mutate le esigenze commerciali». Il mercato «andava verso il gigantismo navale», scrive la Roncallo, per cui «la società terminalista concessionaria delle aree aveva chiesto una implementazione della banchina, a sue spese, per renderla idonea a pescaggi oltre i 15 metri, con maggiori carichi sui piazzali».

La prima perizia di variante aveva alzato la cifra a 5 milioni 177 mila euro.

La società terminalista aveva però chiesto - nel maggio 2016- anche lo spostamento verso terra del palancola to di contrasto, rinunciando al tempo stesso ad alcune opere che poi avrebbe dovuto comunque demolire e rifare, per la famosa variante.

Tagliando le pavimentazioni ed alcune canalizzazioni, si era speso qualcosina in meno, tanto che la seconda variante, del marzo 2017, aveva portato la somma a 5 milioni 104 mila euro. Nel dicembre di quell' anno, il porto aveva affidato il collaudo tecnico amministrativo all' architetto Luigi Marini, e il collaudo statico all' ingegner Luigi Calvanese, entrambi del consiglio superiore dei lavori pubblici. Si è arrivato infine alla predisposizione dello stato finale dei lavori, firmato con le riserve dalla Agnese.

Ci sono state le contro deduzioni dei professionisti incaricati dall' autorità portuale. Alla fine il responsabile unico del procedimento, in quiescenza dal gennaio del 2018, ha tratto le conclusioni e proposto la transazione bonaria per 769.106 euro, con detrazione di una penale di 25.104 euro per ritardata ultimazione. L' attuale responsabile del procedimento ingegner Alberto Corona ha curato la transazione. La Agnese ha accettato di rinunciare ad ulteriori riserve non riconosciute fin qui, a patto di essere pagata con rapidità. Il decreto della Roncallo parla del 5 aprile.

In quel capitolo di spesa del 2010, risultano ormai solo 524.876 euro. Non bastano per saldare la transazione, tanto più che ci sono anche altre spese da pagare, come la parcella dell' architetto Luigi Marini, per il collaudo, da 16.904 euro. Il porto provvederà pertanto a reintegrare con risorse aggiuntive. Alla fine la banchina risulterà essere costata 6 milioni 54 mila euro.



# Piu Notizie

Ravenna

## Porto, la tv giapponese ha intervistato ieri Mingozzi (Tcr) e Sabadini (Sapir)

*Entrambi hanno apprezzato l'interesse rivolto al porto di Ravenna da parte della Cina e della imprenditoria cinese più qualificata. Il servizio andrà in onda in Giappone domani mattina*

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

Questo sito utilizza i cookie per rendere migliore la tua esperienza di navigazione. Continuando la navigazione accetti l'utilizzo dei cookie secondo quanto descritto nell'informativa

ACI medicina ravenna

piu notizie Ravenna Cronaca

HOME NOTIZIE RAVENNA NOTIZIE CARVA NOTIZIE BASILICA NOTIZIE RABBITO

Cronaca Economia Politica Società e Costumi Cultura e Spettacoli Sport

RAVENNA - 22/03/2019

**LA CLASSEINFISSI**

**PORTE E FINESTRE RAVENNA**

**5X1000**

**ACMAR VENDE IMMOBILI A PREZZI VANTAGGIOSI**

**Porto, la tv giapponese ha intervistato ieri Mingozzi (Tcr) e Sabadini (Sapir)**

Entrambi hanno apprezzato l'interesse rivolto al porto di Ravenna da parte della Cina e della imprenditoria cinese più qualificata. Il servizio andrà in onda in Giappone domani mattina

La troupe giapponese intervista Mingozzi e Sabadini

Ieri mattina una troupe della televisione pubblica del Giappone Nippon Hoso Kyokai (Japanese Corporation) ha realizzato un servizio presso il Terminal Container Ravenna (società partecipata da Sapir e Contshipitalia) inerente in particolare i rapporti commerciali tra Italia e Cina.

Il servizio, che andrà in onda in Giappone la mattina del 23 marzo è prodotto dalla redazione di NHK Europe e si avvale dell'intervista a Riccardo Sabadini presidente di Sapir ed a Giannantonio Mingozzi presidente di TCR.

Entrambi hanno apprezzato l'interesse rivolto al porto di Ravenna da parte della Cina e della imprenditoria cinese più qualificata, crediamo sia motivato soprattutto dalle prospettive di sviluppo legate alla realizzazione del nuovo Hub Portuale.

# Ravenna Today

Ravenna

## Il Porto guarda alla Cina: "Instaureremo collaborazioni commerciali più strette"

*Daniele Rossi: "La Cina è uno dei Paesi che genera i maggiori traffici commerciali 'via mare', quindi seguiamo con attenzione gli sviluppi dei rapporti con i cinesi"*

1 Le telecamere della tv giapponese sbarcano al Porto di Ravenna 2 Il Porto guarda alla Cina: "Instaureremo collaborazioni commerciali più strette" "La Cina è uno dei Paesi che genera i maggiori traffici commerciali 'via mare', quindi seguiamo con attenzione gli sviluppi dei rapporti con i cinesi". Lo afferma Daniele Rossi, presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e di **Assoporti**, giovedì a Roma per partecipare a incontri ufficiali con la delegazione cinese in visita nella Capitale. Quanto agli interessi cinesi sui porti italiani, precisa all' Ansa, "non si parla, nè per Ravenna nè per altri, di investimenti in opere infrastrutturali", ma di "instaurare collaborazioni commerciali più strette". Insomma, chiarisce, "il senso non è che i cinesi 'comprano' aree portuali, operazione tecnicamente non possibile perché sono demanio dello Stato", ma l' obiettivo è "rendere economicamente conveniente che le merci che partono dal Far East si fermino nei porti dell' Alto Adriatico e dell' Alto Tirreno e da lì partano per l' Europa dell' Est, del Nord o per la pianura padana", senza passare dai porti di Rotterdam, in Olanda, e Anversa, in Belgio.

**RAVENNA TODAY** Economia

**10 viaggi SARDEGNA** Scegli il carnet che fa per te!

**love has no labels**

**Il Porto guarda alla Cina: "Instaureremo collaborazioni commerciali più strette"**

Daniele Rossi: "La Cina è uno dei Paesi che genera i maggiori traffici commerciali 'via mare', quindi seguiamo con attenzione gli sviluppi dei rapporti con i cinesi"

**unicef**

**unicef**

# Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

confindustria

## «Porto, un cambio di passo per incrementare i traffici»

La consulta portuale è un nuovo organismo dell' associazione industriali si è già incontrata con l' assessore Andrea Raggi

CARRARA. La Consulta portuale di Confindustria Livorno Massa Carrara, delegazione di Carrara, si è incontrata con l' assessore alla portualità del Comune di Carrara Andrea Raggi e i rappresentanti nel Comitato di gestione dell' **Autorità Portuale** in rappresentanza della Regione Toscana, Luigi Guccinelli, e del Comune di Carrara, 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 affrontare 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 porto di Carrara in un ulteriore indebolimento, dopo quello già causato dalla riforma Delrio che ha disaggregato il sistema portuale della Toscana.

Le sottolineature emerse dai lavori della Consulta hanno riguardato l' incremento di nuove rotte dei traffici commerciali che scalano il porto di Marina di Carrara, per sostenere le quali s' impone 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 che resta il perno indiscusso della funzionalità del Porto di Carrara. L' importanza di cambiare passo e "fare presto" si lega al fatto che il porto costituisce la piattaforma logistica strategica anche per le attività manifatturiere presenti nella Zona Industriale, come nel caso dell' impiantistica industriale del Nuovo Pignone, rappresentando per questo motivo un fattore strategico per la "reindustrializzazione" oltre che per l' attrazione di nuovi investimenti.

La Consulta di Confindustria tornerà a riunirsi periodicamente prima di ogni seduta della Commissione Consultiva e dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare per analizzare gli argomenti in discussione e monitorarne le istruttorie, iniziando - si legge nella nota degli industriali - dal potenziamento del raccordo ferroviario e delle operazioni di dragaggio del Porto.



# Il Tirreno

Livorno

Il deputato del M5s contro Romano (Pd) sull' accordo per la Via della Seta

## «Vogliamo riempire con il Made in Italy le navi verso la Cina»

Intervento Francesco Berti Sul Memorandum per la Via della Seta ho letto un intervento piuttosto scomposto del collega Pd Andrea Romano che probabilmente non si è preso il tempo di fare una normale verifica dei documenti prima di tentare l'ennesima operazione di discredito verso il governo.

Oggi a Chongqing partono container carichi di merci verso l' Europa e nel loro viaggio di ritorno verso la Cina tornano in larga parte vuoti. Con il Memorandum noi vorremmo favorire la nascita di posti di lavoro, ottimizzando quel viaggio di ritorno, e riempire i container di prodotti made in Italy. Si parla di 30 accordi da circa 7 miliardi all' interno del quale c' è la tutela del Made in Italy e il sostegno dell' export italiano in Cina.

Grazie al Memorandum il traffico merci, che oggi punta verso Rotterdam e Amburgo, potrà essere portato, almeno in parte, in Italia. Gli accordi portuali specifici, però sono stati sottoscritti dalle singole **Autorità** di **Sistema Portuale**. Romano dovrebbe sapere, ma evidentemente ignora, che né il ministero dello sviluppo economico né tantomeno il ministero delle infrastrutture e dei trasporti potevano o dovevano fare quanto era ad esclusiva competenza della nostra **Autorità** di **Sistema**. Un' **Autorità** che, come sanno tutti ormai, ha avuto i vertici molto vicini al Partito Democratico e interdetti dai pubblici uffici. Ho già fissato un appuntamento per il primo aprile con il commissario Verna dove ci sarà occasione di parlare dei traffici con la Cina, da aggiungersi alle altre partite cruciali per lo sviluppo dello scalo livornese: dal microtunnel ai bacini di carenaggio fino allo sblocco reale del percorso per la Darsena Europa Light. Un quadro complessivo di rinnovamento del porto e dell' economia, puntando all' obiettivo che già il sindaco di Livorno e la vicesindaca Stella Sorgente hanno richiamato di recente: l' istituzione del porto franco.

--deputato del M5S.

# Il Tirreno

Livorno

## FUTURO DEL PORTO

### Rossi preoccupato per il Memorandum: Livorno tagliata fuori

LIVORNO. «Molti mi chiedono cosa da questi accordi potrebbe derivare di positivo per Livorno e la portualità toscana.

Mi sono informato e la risposta è che il Memorandum ne parla. Ci sarà Trieste, ma persino Genova sembra che starà fuori. Almeno per il momento».

È preoccupato il presidente della Regione Enrico Rossi sulle prospettive del porto di Livorno che pare tagliato fuori dalla così detta "Via della Seta". Si è dunque rivolto al governo per avere chiarimenti - si parla anche di un contatto con il viceministro ai trasporti Edoardo Rixi - ma il governatore non sembra avere ricevuto risposte soddisfacenti.

«Alle mie richieste di spiegazioni, come al solito, la responsabilità viene attribuita all' Europa - dice Rossi - Non si può fare perché non lo vuole l' Europa. Viene spontaneo domandare al governo perché non ha discusso prima questi temi con la Commissione europea, in modo da assicurarsi di poter inserire negli accordi anche i porti di Genova e Livorno e Ancona». Non per questo il governatore Rossi è intenzionato ad arrendersi. Anzi, per le competenze che lo riguardano farà di tutto per sostenere accordi commerciali tra il porto di Livorno e la Cina.

«Tuttavia, soprattutto grazie agli investimenti della Regione Toscana, alcuni interessi che già si muovono, intorno alla portualità della costa, riguardano i flussi commerciali con la Cina - spiega ancora Rossi - Noi continueremo a seguirli con attenzione e a svolgere il ruolo che ci compete perché abbiano sbocchi positivi e concreti».

Non è una novità degli ultimi giorni, in ogni caso, l' esclusione di Livorno: già dalla missione in Cina del governo Gentiloni era emersa che Trieste e Genova erano in pole position. Eppure esattamente due anni fa era sbarcata a Livorno una missione al più alto livello della China Railways International, un gigante sul fronte delle grandi opere che come giro d' affari vale il settimo gruppo cinese e il 57° al mondo con il presidente Chen Shi Ping e l' ingegnere-capo Yuan Zuoxiang. Erano stati i portuali ad agganciare l' interesse portando a tu per tu con il ministro Graziano Delrio. Si erano portati dietro anche la linea di credito con Kenny Song, finanziere cino-londinese alla testa della Touchstone Capital Partners.

Tutto finito nel nulla: del resto, l' avevano detto fin dall' inizio che erano in avanscoperta ma che ogni passo successivo doveva esser deciso a livello dei rispettivi governi.

**Agli australiani il 48,2% del rigassificatore**  
La tedesca Linper ha ceduto il suo pacchetto societario al fondo First State Investments per circa 400 milioni di euro

**Rossi preoccupato per il Memorandum: Livorno tagliata fuori**

**Il risultato del PdC contro Romano (Pd) sull'accordo per la Via della Seta «Vogliamo riempire con il Made in Italy le navi verso la Cina»**



## Interporto: numeri ok. Contratti e impegni

*Vola il Vespucci di Guasticce. Il 2018 ha chiuso con 3,3 milioni di utile*

DALL' INTERPORTO Vespucci di Guasticce la buona notizia è che non ci sono cattive notizie.

Anzi: finalmente si stanno chiarendo anche molti degli aspetti burocratico-strategici che la Spa si trascina dietro da anni e che ne minavano le radici oltre che il futuro. Visibilmente soddisfatti, il presidente Rocco Guido Nastasi e l'amministratore delegato Bino Fulceri hanno ieri snocciolato, in una conferenza stampa che hanno ribadito essere la prima da anni, i principali obiettivi raggiunti.

Il primo è l'attivo di bilancio con cui si è chiuso il 2018. Non sono tanto i 3,3 milioni di utile approvati nell'assemblea del 12 marzo a fare la differenza. La cancellazione di una lunga serie di passivi - hanno spiegato - consente adesso anche di attivare i protocolli con l'Autorità di sistema portuale per un suo massiccio aumento di quote. Inoltre dopo una lunga schermaglia con i ministeri di controllo, è stato aggirato lo scoglio del 'niet' al rinnovo da parte della Regione Toscana della fideiussione chiesta dalle banche: con la soluzione che al posto della fideiussione la Regione acquisterà due importanti impianti del Vespucci, pari a 23,8 milioni. Saranno così rimborsate le banche e la Regione tratterà poi - se già non lo starebbe facendo, n.d.r. - con gli attuali affittuari dei due impianti per rivenderli loro. La legge regionale dovrebbe essere approvata entro giugno, ma ci sono già formali impegni.

L'OPERAZIONE consentirà di ridurre l'annoso indebitamento del 50% ed apre, come detto, la strada all'aumento di capitale dell'Autorità di sistema che porterà complessivamente, compreso l'acquisto di un'area, un'altra decina di milioni "freschi" entro la fine dell'anno. Ma non ci sono solo gli aspetti legati alla finanza. I vertici del Vespucci hanno snocciolato con visibile compiacimento iniziative, contratti e impegni che stanno facendo dell'interporto un vero retroporto a servizio dell'intero sistema Livorno-Piombino.

Tra pochi giorni, probabilmente il 29 ci sarà l'ultima conferenza di servizi per far partire i primi, sospirati lavori dello 'scavalco' ferroviario tra porto e retroporto. Si aspettano gli ultimi placet del MIT, che nel precedente governo si era impegnato per 2,5 milioni su un totale di 24, in buona parte sottoscritti sia da Rfi che dalla Regione. Se il Mit dovesse perseverare nel blocco delle opere pubbliche, la Regione sarebbe pronta a farsi carico anche della sua quota, vista l'importanza del collegamento ferroviario per la logistica d'area. Rete Ferrovie ha presentato il progetto per il collegamento diretto su ferro con la rete nazionale cargo, scavalcando il nodo di Pisa. Vale 255 milioni e aprirà l'area ai raccordi delle reti europee.

A.F.





## Regione Toscana investe nell' Interporto Vespucci e porta a casa 2 immobili, valore oltre 23 milioni

*L' Interporto Vespucci spa annuncia l' acquisto da parte di Regione di 2 immobili del valore di oltre 23 milioni di euro. L' operazione traghettata, entro il 2019, la società interportuale verso la RICAPITALIZZAZIONE aziendale - Chiuso il pre-consuntivo 2018 con un utile netto da record: 3 milioni e 600 mila euro*

di Lucia Nappi GUASTICCE - La Regione Toscana acquisterà due immobili all' interno delle aree della Interporto Vespucci di Guasticce, per un valore di 23,8 milioni più IVA (totale 29 milioni)- Il processo di ristrutturazione finanziaria della società, iniziato nel 2016, sta oggi dando i suoi frutti, un' operazione che vede il piano di dismissione patrimoniale con l' estinzione totale del debito, anticipata al 2019 rispetto alla data fissata del 2022. L' operazione immobiliare con Regione Toscana permetterà alla società Interporto Vespucci spa in prima battuta: l' estinzione dei mutui bancari che gravano sui due immobili, ormai da molti anni e, successivamente di pervenire alla ricapitalizzazione aziendale. Tutto entro il 2019. Un annuncio di quelli molto importante per l' azienda ma, anche per il sistema portuale di Livorno, Piombino di cui l' interporto Guasticce è parte integrante ed elemento strategico alla realizzazione di un hub logistico portuale e retroportuale. Per l' occasione la società stamani ha convocato una conferenza stampa, nella sede di Guasticce, schierando i vertici aziendali: presenti il presidente Rocco Guido Nastasi e l' amministratore delegato Bino Fulceri. "E' La prima volta che convochiamo la stampa" - dice Fulceri alludendo alla portata della notizia. Le novità non sono finite perchè, interviene Nastasi: "in seguito a riunione del cda è stato approvato il pre-consuntivo 2018 che evidenzia un utile netto societario di 3 milioni e 600 mila euro" cifra rilevante che "consente alla società di ripianare tutte le perdite degli anni trascorsi e va a ricostituire completamente il capitale sociale". Ciò significa che con l' ingresso nelle casse interportuali della 'non trascurabile' somma di 3 milioni e 600 mila euro, la società Interporto Vespucci spa si avvicina all' obiettivo della ricapitalizzazione, obiettivo che, nel 2016 quando la nuova gestione si insediava, e l' azienda proveniva da un percorso difficile, appariva ancora molto lontano. "Un ritardo invece nell' approvazione del bilancio - spiegano gli interlocutori- che è stato posticipato a maggio/giugno, non prima", per l' attesa che si sciogano alcuni nodi ovvero si possa giungere per la società alla "ricapitalizzazione " operata da parte dell' Autorità di Sistema e si compiano altre attività da parte della Regione Toscana". Ricapitalizzazione Interporto Vespucci: Facciamo un passo indietro - Nel maggio 2016 veniva siglato il protocollo d' intesa tra Regione Toscana, Autorità Portuale e società Interporto, all' interno del quale venivano create le condizioni vincolanti i tre soggetti, affinché la società Interporto potesse giungere alla ricapitalizzazione societaria. Prima condizione necessaria: l' estinzione dei 2 mutui bancari Bullet, da parte di Regione Toscana, che gravavano sul bilancio societario da molti anni. I mutui Si tratta di due mutui per un totale di 23 milioni e mezzo di euro e con una fideiussione di 16 milioni che gravano proprio su quei due immobili che la Regione Toscana ha deciso di acquistare. Gli immobili si trovano nelle aree che ospitano le due società di punta all' interno dell' infrastruttura portuale di Guasticce: Giorgio Gori srl (in quota a DHL) il colosso italiano per la spedizione internazionale dei vini e B cube leader italiano per la logistica avanzata e che a Guasticce ha strutturato il polo logistico dedicato alle attività del gigante internazionale General Electric. CONDIZIONI DI VINCOLO Vincoli dell' Autorità portuale: Il protocollo d' intesa del 2016 prevede che l' ente portuale deve versare 10 milioni di euro nelle casse interportuali, di cui 6 milioni di euro di aumento del capitale sociale e 4 milioni di euro per l' acquisto di un terreno. Vincoli della Regione Toscana: Il protocollo di intesa prevede da parte di Regione Toscana l' adempimento della proroga al 2022 della fideiussione (di 16 milioni di euro) e l' estinzione dei mutui Bullet quei 23 milioni atti a ripianare il debito bancario. La questione però negli anni si è ingarbugliata perchè l' Unione europea bloccando i così detti aiuti di Stato rischiava di respingere il finanziamento regionale "Alla fine 25 febbraio dopo innumerevoli incontri" - spiega Nastasi - "la Regione con delibera di giunta dà mandato a predisporre un legge che

Porto - Regione Toscana investe nell' Interporto Vespucci e porta a casa 2 immobili, valore oltre 23 milioni

22 MAR 2019  
REGIONE TOSCANA INVESTE NELL'INTERPORTO VESPUCCI PORTA A CASA 2 IMMOBILI VALORE OLTRE 23 MILIONI

Regione Toscana investe nell' Interporto Vespucci e porta a casa 2 immobili, valore oltre 23 milioni  
© 22 Mar 2019

L'interporto Vespucci spa annuncia l'acquisto da parte di Regione di 2 immobili del valore di oltre 23 milioni di euro. Operazione traghettata, entro il 2019, la società interportuale verso la RICAPITALIZZAZIONE aziendale - Chiuso il pre-consuntivo 2018 con un utile netto da record: 3 milioni e 600 mila euro.

di Lucia Nappi

GUASTICCE - La Regione Toscana acquisterà due immobili all'interno delle aree dell' Interporto Vespucci di Guasticce, per un valore di 23,8 milioni più IVA (totale 29 milioni)- Il processo di ristrutturazione finanziaria della società, iniziato nel 2016, sta oggi dando i suoi frutti, un' operazione che vede il piano di dismissione patrimoniale con l'estinzione totale del debito, anticipata al 2019 rispetto alla data fissata del 2022. L'operazione immobiliare con Regione Toscana permetterà alla società Interporto Vespucci spa in prima battuta: l'estinzione dei mutui bancari che gravano sui due immobili, ormai da molti anni e, successivamente di pervenire alla ricapitalizzazione aziendale. Tutto entro il 2019.

Un annuncio di quelli molto importante per l'azienda ma, anche per il sistema portuale di Livorno, Piombino di cui l'interporto Guasticce è parte integrante ed elemento strategico alla realizzazione di un hub logistico portuale e retroportuale. Per l'occasione la società stamani ha convocato una conferenza stampa, nella sede di Guasticce, schierando i vertici aziendali: presenti il presidente Rocco Guido Nastasi e l'amministratore delegato Bino Fulceri.

"E' La prima volta che convochiamo la stampa" - dice Fulceri alludendo alla portata della notizia. Le novità non sono finite perchè, interviene Nastasi: "in seguito a riunione del cda è stato approvato il pre-consuntivo 2018 che evidenzia un utile netto societario di 3 milioni e 600 mila euro" cifra rilevante che "consente alla società di ripianare tutte le perdite degli anni trascorsi e va a ricostituire completamente il capitale sociale". Ciò significa che con l'ingresso nelle casse interportuali della 'non trascurabile' somma di 3 milioni e 600 mila euro, la società Interporto Vespucci spa si avvicina all'obiettivo della ricapitalizzazione, obiettivo che, nel 2016 quando la nuova gestione si insediava, e l'azienda proveniva da un percorso difficile, appariva ancora molto lontano. "Un ritardo invece nell'approvazione del bilancio - spiegano gli interlocutori- che è stato posticipato a maggio/giugno, non prima", per l'attesa che si sciogano alcuni nodi ovvero si possa giungere per la società alla "ricapitalizzazione " operata da parte dell' Autorità di Sistema e si compiano altre attività da parte della Regione Toscana". Ricapitalizzazione Interporto Vespucci: Facciamo un passo indietro - Nel maggio 2016 veniva siglato il protocollo d' intesa tra Regione Toscana, Autorità Portuale e società Interporto, all' interno del quale venivano create le condizioni vincolanti i tre soggetti, affinché la società Interporto potesse giungere alla ricapitalizzazione societaria. Prima condizione necessaria: l' estinzione dei 2 mutui bancari Bullet, da parte di Regione Toscana, che gravavano sul bilancio societario da molti anni. I mutui Si tratta di due mutui per un totale di 23 milioni e mezzo di euro e con una fideiussione di 16 milioni che gravano proprio su quei due immobili che la Regione Toscana ha deciso di acquistare. Gli immobili si trovano nelle aree che ospitano le due società di punta all' interno dell' infrastruttura portuale di Guasticce: Giorgio Gori srl (in quota a DHL) il colosso italiano per la spedizione internazionale dei vini e B cube leader italiano per la logistica avanzata e che a Guasticce ha strutturato il polo logistico dedicato alle attività del gigante internazionale General Electric. CONDIZIONI DI VINCOLO Vincoli dell' Autorità portuale: Il protocollo d' intesa del 2016 prevede che l' ente portuale deve versare 10 milioni di euro nelle casse interportuali, di cui 6 milioni di euro di aumento del capitale sociale e 4 milioni di euro per l' acquisto di un terreno. Vincoli della Regione Toscana: Il protocollo di intesa prevede da parte di Regione Toscana l' adempimento della proroga al 2022 della fideiussione (di 16 milioni di euro) e l' estinzione dei mutui Bullet quei 23 milioni atti a ripianare il debito bancario. La questione però negli anni si è ingarbugliata perchè l' Unione europea bloccando i così detti aiuti di Stato rischiava di respingere il finanziamento regionale "Alla fine 25 febbraio dopo innumerevoli incontri" - spiega Nastasi - "la Regione con delibera di giunta dà mandato a predisporre un legge che

Toremar  
AGENZIA MARITTIMA  
ALDO SPADONI  
Telefono - 0586 248111  
Fax 0586 248200

CTN  
COMPAGNIE TIRRENEE DI NAVIGAZIONE  
www.ctn.it

Video  
Your browser does not currently recognize any of the video formats available.

preveda l' acquisto dei due immobili su cui gravano le ipoteche dei due mutui Bullet. Con la stima dei 23,8 milioni più IVA (totale 29 milioni). A tal fine è stata chiesta la verifica del valore degli immobili da parte dell' agenzia del demanio e pertanto successivamente la Regione porterà in approvazione la legge. Questa operazione farà pertanto coprire con le entrate di questa vendita il mutuo bullet". (I dettagli sui dati di bilancio e pre consuntivo 2018 relativi a Interporto Vespucci spa nei prossimi nostri aggiornamenti)

# La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

## «Porto, stallo drammatico»

L' attacco dell' ex vicesindaco Ferrini: «Ritardi dannosi»

«IL PORTO è in una situazione di drammatico stallo ed il tempo è ampiamente scaduto».

Così Stefano Ferrini, ex vicesindaco e segretario di Spirito Libero. Per Ferrini «in questa situazione il commissario nominato, non potrà certo far peggio della precedente dirigenza della Autorità Portuale attualmente interdetta, data la sua quasi totale inattività negli anni trascorsi». Secondo Spirito Libero il Comune deve sollecitare una accelerazione dei progetti già presentati per lo sviluppo delle attività sul porto ed in particolare di General Electric (Bhge) e Pim, Piombino industrie marittime. «Abbiamo presentato in consiglio comunale col nostro capogruppo Daniele Massari 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, argomenta Ferrini, «tutti ricordano 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 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 ciascuna. 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 ad una soltanto».

«LA SOLA Compagnia Portuali - ricorda Ferrini - usava 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. 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 dell' Autorità Portuale».



## Trasversale, soldi a rischio

*Se la Corte Europea non decide in fretta sul tracciato, l'opera può essere defanziata Battilocchio: «Il pericolo esiste, per il porto e per tutto il territorio sarebbe una sciagura»*

**INFRASTRUTTURE** La superstrada **Civitavecchia-Orte** rischia di passare alla storia come la strada incompiuta. Dopo la decisione del Tar del Lazio, al quale erano ricorse le associazioni ambientaliste contrarie al tracciato verde, di rimandare la questione alla Corte di Giustizia Europa, il completamento della Trasversale sta vivendo mesi di stand-by. Se l'Anas ha in questa fase le mani legate, dal momento che non può presentare controcorsi, almeno finché la Corte di Giustizia non si sarà espressa, a muoversi sono le istituzioni e la politica, per una volta in maniera assolutamente bi-partisan.

Che il completamento della **Civitavecchia-Orte** sia di vitale importanza per lo sviluppo, non solo del **porto di Civitavecchia**, ma dell'Alto Lazio e dell'intero centro Italia, è un dato di fatto e interessamenti per terminare i 18 chilometri che collegano Monteromano allo svincolo dell'autostrada per **Civitavecchia**, ci sono stati dalla Regione Lazio, ma anche dal parlamento.

«Come deputati del territorio spiega Alessandro 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, questa scelta la lasciamo ai tecnici, ma siamo sicuri dell'importanza strategica di quest'opera». Un'opera che oltretutto, come sottolineato dallo stesso parlamentare azzurro, e da fonti Anas, rischia di essere defanziata. I 470 milioni per il completamento della strada stanziati dalla Comunità europea (cifra che copre il costo del tracciato verde, mentre gli altri, come il viola, che prevede un numero maggiore di gallerie, ha un costo di 760 milioni) hanno una sorta di scadenza. Se non spesi in un determinato lasso di tempo possono venir dirottati su altre opere. «E questa sarebbe conclude Battilocchio una sciagura per l'intero territorio». Un'ipotesi non remota alla luce di quelli che vengono definiti sia da Anas che dai politici, i tempi biblici della Corte di Giustizia Europea che potrebbe far passare anche anni prima di discutere l'affaire Trasversale.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Stylo 24

Napoli

## Porto, più di 830mila euro di premio per 100 dipendenti

*La delibera del presidente dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale per corrispondere ai lavoratori l' incentivo relativo al 2018*

di Francesco Vitale Dopo la delibera numero 73/2019 , relativa ai «Lavori di Adeguamento Nuova Darsena a Terminal Contenitori, mediante Colmata, e conseguenti collegamenti», attraverso la quale il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito , ha disposto la liquidazione dell' incentivo al personale interno (l' importo complessivo di 1.030.867,59 euro nei confronti di 21 dipendenti), è stata prodotta una nuova deliberazione del presidente, la numero 87/2019. Documento che porta in calce la data del 18 marzo scorso e che ha come oggetto l' approvazione «della tabella allegata alla presente delibera, che ne forma parte integrante, indicante le somme da corrispondere ai dipendenti operai, impiegati e quadri quale saldo del premio relativo all' anno 2018». Si tratta della tabella, in cui sono riportati 837.152,63 euro di premio totale, da destinare a 102 dipendenti dell' **Adsp** del Mar Tirreno Centrale. Facendo un po' di conti, fanno poco più di 8.200 euro a testa. Di detti 837.152,63 euro, sono stati erogati finora 268.292,71, restano dunque, da corrispondere altri 558.574,69 euro di premio. «La spesa - è scritto nella delibera che porta in calce il nome di Pietro Spirito - graverà sul competente capitolo 7 di bilancio del corrente esercizio finanziario». Il premio da destinare a 102 dipendenti, ribadiamo, è relativo all' annualità 2018.

# Informare

Salerno

## Il 29 marzo a Salerno si terrà una giornata di studi sulle Zone Economiche Speciali

Verranno presi in esame i profili normativi e gli aspetti applicativi. Il prossimo 29 marzo, presso la Stazione Marittima al Molo Manfredi del porto di Salerno, si terrà una giornata di studi sul tema "Le Zone Economiche Speciali (ZES): profili normativi ed aspetti applicativi". L'evento è articolato in una sessione mattutina che inizierà alle ore 10.00, cui seguirà una tavola rotonda che avrà inizio alle ore 14.00. Parteciperanno all'incontro docenti di diritto della navigazione di diverse università italiane, presidenti di **Autorità** di **Sistema Portuale** ed operatori del settore. Programmaore 10.00 SALUTI ISTITUZIONALI. C.P. Giuseppe MENNA Capo Compartimento ausiliario - Comandante Porto di Salerno. Avv. Orazio DE NIGRIS Amministratore delegato Stazione marittima s.p.a. Arch. Vincenzo NAPOLI Sindaco di Salerno. Gen. B. Danilo PETRUCELLI Comandante Provinciale Guardia di Finanza di Salerno. Prof. Aurelio TOMMASETTI Magnifico Rettore Università di Salerno. Prof. Giovanni SCIANCALEPORE Direttore Dipartimento di Scienze Giuridiche Università di Salerno. Avv. Americo MONTERA Presidente Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Salerno. Dott. Salvatore GIORDANO Presidente Consiglio dell'Ordine dei Commercialisti e degli Esperti Contabili di Salerno. Avv. Alfonso MIGNONE Presidente Propeller Club Port of Salerno. SESSIONE MATTUTINA. Presiede e modera Prof.ssa Avv. Elda TURCO BULGHERINI Università di Roma Tor Vergata. Relazioni Prof. Avv. Mauro MENCICUCCI - Università di Salerno. Relazione introduttiva Prof. Avv. Massimo DEIANA - Pres. AdSP Mar di Sardegna. La ZES Sardegna. Prof. Avv. Ugo PATRONI GRIFFI - Pres. AdSP Mar Adriatico Meridionale. La ZES Adriatica (Puglia e Molise). Prof. Pietro SPIRITO - Pres. AdSP Mar Tirreno Centrale. La ZES Campania. 13:00 Light lunch. 14:00 TAVOLA ROTONDA. Presiede e modera Prof.ssa Elisabetta G. ROSAFIO Università di Teramo. Ne discutono Dott. Antonio ERRIGO Vice direttore ALIS - Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile. Avv. Francesco Maria DI MAJO Pres. AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale. Dott. Mario MATTIOLI Presidente Confitarma. Dott. Alessandro PANARO Responsabile SRM - Maritime & Mediterranean Economy. CONCLUSIONI Prof. Avv. Stefano ZUNARELLI Università di Bologna.



22 marzo 2019

**Il 29 marzo a Salerno si terrà una giornata di studi sulle Zone Economiche Speciali**

Verranno presi in esame i profili normativi e gli aspetti applicativi.

Il prossimo 29 marzo, presso la Stazione Marittima al Molo Manfredi del porto di Salerno, si terrà una giornata di studi sul tema "Le Zone Economiche Speciali (ZES): profili normativi ed aspetti applicativi". L'evento è articolato in una sessione mattutina che inizierà alle ore 10.00, cui seguirà una tavola rotonda che avrà inizio alle ore 14.00. Parteciperanno all'incontro docenti di diritto della navigazione di diverse università italiane, presidenti di Autorità di Sistema Portuale ed operatori del settore.

**Programma**

ore 10.00 SALUTI ISTITUZIONALI

C.P. Giuseppe MENNA

Capo Compartimento ausiliario - Comandante Porto di Salerno

Avv. Orazio DE NIGRIS

Amministratore delegato Stazione marittima s.p.a.

Arch. Vincenzo NAPOLI

Sindaco di Salerno

Gen. B. Danilo PETRUCELLI

Comandante Provinciale Guardia di Finanza di Salerno

Prof. Aurelio TOMMASETTI

Magnifico Rettore Università di Salerno

Prof. Giovanni SCIANCALEPORE

Direttore Dipartimento di Scienze Giuridiche Università di Salerno

Avv. Americo MONTERA

Presidente Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Salerno

Dott. Salvatore GIORDANO

Presidente Consiglio dell'Ordine dei Commercialisti e degli Esperti Contabili di Salerno

Avv. Alfonso MIGNONE

Presidente Propeller Club Port of Salerno

SESSIONE MATTUTINA

Presiede e modera

Prof.ssa Avv. Elda TURCO BULGHERINI

Università di Roma "Tor Vergata"

Relazioni

Prof. Avv. Mauro MENCICUCCI - Università di Salerno

Relazione introduttiva

Prof. Avv. Massimo DEIANA - Pres. AdSP Mar di Sardegna

La ZES Sardegna

Prof. Avv. Ugo PATRONI GRIFFI - Pres. AdSP Mar

Adriatico Meridionale

La ZES Adriatica (Puglia e Molise)

Prof. Pietro SPIRITO - Pres. AdSP Mar Tirreno Centrale

La ZES Campania

13.00 Light lunch

14.00 TAVOLA ROTONDA

Presiede e modera

Prof.ssa Elisabetta G. ROSAFIO

Università di Teramo

Ne discutono

Dott. Antonio ERRIGO

Vice direttore ALIS - Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile

## A Salerno il convegno "Zone Economiche Speciali". Venerdì 29 marzo Stazione Marittima

"Le Zone Economiche Speciali (ZES): profili normativi ed aspetti applicativi". È il titolo della giornata di studi che si svolgerà a Salerno Venerdì 29 marzo (Stazione Marittima). L'evento è articolato in una sessione mattutina, che inizierà alle ore 10.00, cui seguirà una tavola rotonda che avrà inizio alle ore 14. Dopo i saluti istituzionali avrà inizio la prima sessione presieduta e moderata dalla Prof.ssa Avv. Elda TURCO BULGHERINI (Università di Roma "Tor Vergata") nella quale si susseguiranno le relazioni del Prof. Avv. Mauro MENICUCCI (Università di Salerno), cui sarà affidata la relazione introduttiva, del Prof. Avv. Massimo DEIANA (Pres. AdSP Mar di Sardegna) sulla Zes Sardegna, del Prof. Avv. Ugo PATRONI GRIFFI (Pres. AdSP Mar Adriatico Meridionale) sulla ZES Adriatica (Puglia e Molise) e del Prof. Pietro SPIRITO (Pres. AdSP Mar Tirreno Centrale) sulla ZES Campania. Si proseguirà, nel primo pomeriggio, con la tavola rotonda presieduta e moderata dalla Prof.ssa Elisabetta G. ROSAFIO (Università di Teramo) con gli interventi dell' Avv. Francesco Maria DI MAJO (Pres. AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale), dei Dott. Antonio ERRIGO (Vice direttore ALIS- Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile), Mario MATTIOLI (Presidente Confitarma) e Alessandro PANARO (Responsabile SRM - Maritime & Mediterranean Economy). Le conclusioni dei lavori sono affidate al Prof. Avv. Stefano ZUNARELLI dell' Università di Bologna. La partecipazione all' evento attribuirà n. 6 CF (3 mattina - 3 pomeriggio) per la formazione professionale continua degli Avvocati. È stato richiesto l' accreditamento al Consiglio dell' Ordine dei Commercialisti e degli Esperti Contabili di Salerno Per ulteriori informazioni contattare la Segreteria organizzativa: dott. Matteo Bruno Scannapieco (msscannapieco@unisa.it); avv. Annamaria Campanile (campanile.anna@libero.it)



**Seareporter.it**  
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industria & Tecnologia | Shipping | Unione Europea | Ambiente | News | Turismo

### A Salerno il convegno "Zone Economiche Speciali". Venerdì 29 marzo Stazione Marittima

Publicato il 22 marzo 2019, ore 14:55

Le Zone Economiche Speciali (ZES): profili normativi ed aspetti applicativi". È il titolo della giornata di studi che si svolgerà a Salerno Venerdì 29 marzo (Stazione Marittima).

L'evento è articolato in una sessione mattutina, che inizierà alle ore 10.00, cui seguirà una tavola rotonda che avrà inizio alle ore 14.

Dopo i saluti istituzionali avrà inizio la prima sessione presieduta e moderata dalla Prof.ssa Avv. Elda TURCO BULGHERINI (Università di Roma "Tor Vergata") nella quale si susseguiranno le relazioni del Prof. Avv. Mauro MENICUCCI (Università di Salerno), cui sarà affidata la relazione introduttiva, del Prof. Avv. Massimo DEIANA (Pres. AdSP Mar di Sardegna) sulla Zes Sardegna, del Prof. Avv. Ugo PATRONI GRIFFI (Pres. AdSP Mar Adriatico Meridionale) sulla ZES Adriatica (Puglia e Molise) e del Prof. Pietro SPIRITO (Pres. AdSP Mar Tirreno Centrale) sulla ZES Campania.

Si proseguirà, nel primo pomeriggio, con la tavola rotonda presieduta e moderata dalla Prof.ssa Elisabetta G. ROSAFIO (Università di Teramo) con gli interventi dell' Avv. Francesco Maria DI MAJO (Pres. AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale), dei Dott. Antonio ERRIGO (Vice direttore ALIS- Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile), Mario MATTIOLI (Presidente Confitarma) e Alessandro PANARO (Responsabile SRM - Maritime & Mediterranean Economy).

Le conclusioni dei lavori sono affidate al Prof. Avv. Stefano ZUNARELLI dell'Università di Bologna.

La partecipazione all'evento attribuirà n. 6 CF (3 mattina - 3 pomeriggio) per la formazione professionale continua degli Avvocati. È stato richiesto l'accreditamento al Consiglio dell'Ordine dei Commercialisti e degli Esperti Contabili di Salerno

Per ulteriori informazioni contattare la Segreteria organizzativa: dott. Matteo Bruno Scannapieco (msscannapieco@unisa.it); avv. Annamaria Campanile (campanile.anna@libero.it)

Seareporter.it

# Il Nautilus

Bari

## Puglia: La Piattaforma Logistica diventa sistema

Cari amici, Vi confermo che, come deliberato nel Consiglio Direttivo del 6 marzo, stiamo organizzando per il giorno 18 aprile, alle ore 15,00 presso il Terminal Crociere del Porto di Bari, una Tavola Rotonda di presentazione di Confetra Puglia, nel corso della quale affronteremo le principali criticità del sistema logistico Pugliese. Vi invito, a voler programmare per tempo la Vostra partecipazione, al fine di garantire il miglior esito del convegno, al quale saranno invitati i vertici istituzionali e dell'imprenditoria, regionali. Sono, altresì, previsti gli interventi: del Presidente Nazionale CONFETRA Dott. Nereo Marcucci, del Presidente Nazionale Fedespedit Dott.ssa Silvia Moretto, dell'Assessore ai Trasporti della Regione Puglia, Avv. Giovanni Giannini, del Prof. Federico Pirro, Docente presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Bari, del Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale Avv. Ugo Patroni Griffi, del Presidente Autorità di Sistema Portuale di Taranto, Dott. Sergio Prete, del Presidente Interporto Regionale della Puglia, Dott. Davide De Gennaro, del Presidente International Propeller Clubs Dott. Umberto Masucci. Chiedo, a coloro che lo volessero, di inviare un promemoria contenente l'indicazione dei temi di interesse, da sviluppare nel corso della Tavola Rotonda. Il Presidente Avv. Felice Panaro



L' accordo

## La Cina vola in Puglia il diretto Bari-Shanghai partirà entro l' estate

L' intesa in concomitanza con la visita di Xi Jinping a Roma. Nel 2018 la quota dell' export dalla regione ha toccato i 204 milioni

ANTONELLO CASSANO

In buona salute e in crescita costante. L' arrivo del presidente cinese Xi Jinping a Roma accende i riflettori anche sui rapporti fra il Paese asiatico e la Puglia. Rapporti che migliorano di anno in anno. Al punto tale che ora si lavora per mettere a punto per la prima volta un volo diretto Bari-Shanghai che potrebbe essere operativo già a partire da luglio.

Non è ancora nota la compagnia aerea che farà scalo a Palese: quel che si sa al momento è che il volo di linea sarà attivo due o tre volte a settimana e che la novità è il frutto del memorandum d' intesa che il presidente di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti, ha appena firmato con Cits, China International Travel Service ( il tour operator di Stato cinese) per promuovere la crescita del turismo fra l' Italia e la Cina.

Una direzione intrapresa anche da PugliaPromozione, che grazie allo stesso accordo sottoscritto con Cits ha realizzato un incremento del 18 per cento nel 2018 dell' arrivo di turisti cinesi.

Sono ottimi anche i rapporti commerciali fra le due realtà. Lo dimostrano chiaramente gli ultimi dati Istat elaborati dall' Ice, l' agenzia per la promozione all' estero delle imprese italiane, su importazioni e esportazioni.

Queste ultime, per esempio, sono cresciute nel 2018 dell' 1,6 per cento in più rispetto all' anno precedente, attestandosi a quota 204 milioni di euro. Venduti soprattutto prodotti farmaceutici, macchinari, mobili e prodotti in pelle. Tuttavia il vero balzo in avanti delle vendite di prodotti pugliesi in Cina era stato già compiuto nel 2017, quando sono state esportate merci per 202 milioni di euro con un aumento del 22 per cento rispetto al dato del 2016. Un balzo in avanti hanno fatto segnare pure le importazioni, almeno nel 2018, quando la Cina ha venduto in Puglia merci ( soprattutto elettrodomestici, abbigliamento e altri prodotti manifatturieri) per un totale di oltre 538 milioni di euro, in crescita del 7,2 per cento rispetto al dato sulle importazioni del 2017.

Rapporti commerciali che sono alimentati in buona parte anche dalla sempre più numerosa comunità cinese in Puglia. In questo caso a fornire i dati più aggiornati è il Centro ricerche Idos di Roma. In Puglia la comunità cinese è composta da 5mila 800 persone, vale a dire il 4,5 per cento dei 134mila residenti stranieri totali in Puglia. Quasi la metà (circa 2mila 300) risiedono a Bari. I titolari cinesi di imprese individuali sono circa 1.300. I cinesi sono i primi titolari di impresa fra residenti stranieri a Bari e sono secondi a Taranto. Proprio nella città jonica era una multinazionale cinese, la Evergreen, a reggere le sorti del porto commerciale. L' addio della compagnia ha determinato un tracollo delle attività portuali tarantine (oggi è attiva soltanto la parte relativa all' ex Ilva). Per i 500 lavoratori rimasti senza lavoro si spera in un accordo con la società turca Yilport. Comunque sia a Taranto sia a Bari l' alta presenza di imprenditori cinesi fa schizzare ai primi posti fra i settori più importanti, quello manifatturiero. Ne rappresenta un esempio evidente quello che si verifica all' interno del Baricentro a Casamassima. Il centro commerciale all' ingrosso ospita decine di capannoni e negozi di proprietà di imprenditori cinesi o in cui la maggior parte della manodopera è cinese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Brindisi: raccordo ferroviario nel porto e nella zona industriale. Contratto tra RFI, Consorzio ASI e ADSP Mare Adriatico Meridionale

(FERPRESS) - Brindisi, 22 MAR - Al via l'integrazione ferro-gomma nel principale terminale ferroviario marittimo della costa adriatica del centro-sud. Dieci km di binari raccordati alla rete ferroviaria nazionale collegano il molo di Costa Morena e la Zona industriale. Sono il primo miglio di un nuovo sistema di trasporto e di terminalizzazione delle merci tra la rete ferroviaria nazionale, il Porto di Brindisi e la Zona industriale. I binari sono dotati dei dispositivi di sicurezza infrastrutturali per la movimentazione dei convogli merci, nel rispetto delle norme per la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Il contratto di raccordo RFI-Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale e ASI Brindisi, valido 6 anni, definisce le reciproche responsabilità in termini di norme di esercizio, visite di sorveglianza e manutenzione e crea le condizioni per incrementare i traffici su ferro e i servizi intermodali afferenti all'area industriale di Brindisi e al Porto di Brindisi. Un tassello importante che si inserisce in un quadro di potenziamento infrastrutturale più ampio dell'area ferroviaria industriale di Brindisi che prevede l'attivazione, nel 2024, del collegamento diretto fra l'infrastruttura ferroviaria nazionale a sud di Brindisi e una nuova stazione con binari lunghi 750 metri ed elettrificata. Il "baffo" consentirà di ridurre i tempi di terminalizzazione dei trasporti, effettuare treni più lunghi e evitare la sosta tecnica dei treni merci nella stazione di Brindisi, creando nuove opportunità nel servizio merci e un incremento dei volumi di traffico e di competitività del trasporto merci su ferro nel Sud Italia.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a navigation bar with the FerPress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. Below this, there's a red banner with the article title: 'Brindisi: raccordo ferroviario nel porto e nella zona industriale. Contratto tra RFI, Consorzio ASI e ADSP Mare Adriatico Meridionale'. The main content area contains the article text, a small image of a train, and social media sharing options. On the right side, there's a sidebar with a 'BACCINI' advertisement, a login form, a 'DAILYLETTER' subscription form, and a 'GOOGLE TRANSLATE' widget. The footer includes logos for ANAV and ASSOFERR.

## Costa Morena e zona industriale collegate da dieci km di binari

Al via l'integrazione ferro-gomma-mare nel porto di Brindisi.

Dieci chilometri di binari (dotati dei dispositivi di sicurezza infrastrutturali per la movimentazione dei convogli merci, nel rispetto delle norme in materia), raccordati alla rete ferroviaria nazionale, collegheranno il **molo** di Costa Morena e la zona industriale nel contesto di un nuovo sistema di trasporto e di terminalizzazione delle merci.

Il contratto di raccordo è stato siglato da Rete Ferroviaria Italiana, Autorità **Portuale** del Mare Adriatico Meridionale e Consorzio Asi e sarà valido per sei anni, «definendo - spiega una nota di Rfi - le reciproche responsabilità in termini di norme di esercizio, visite di sorveglianza e manutenzione e creando le condizioni per incrementare i traffici su ferro e i servizi intermodali afferenti all'area industriale e al porto. Un tassello importante che si inserisce in un quadro di potenziamento infrastrutturale più ampio dell'area ferroviaria industriale di Brindisi che prevede l'attivazione, nel 2024, del collegamento diretto fra l'infrastruttura ferroviaria nazionale a sud di Brindisi e una nuova stazione con binari lunghi 750 metri ed elettrificata». «Il "baffo" - conclude la nota - consentirà di ridurre i tempi di terminalizzazione dei trasporti, effettuare treni più lunghi e evitare la sosta tecnica dei treni merci nella stazione di Brindisi, creando nuove opportunità nel servizio merci e un incremento dei volumi di traffico e di competitività del trasporto merci su ferro nel Sud Italia».

«Oggi abbiamo creato le condizioni per dotare il porto di un'importante infrastruttura - ha detto il presidente dell'Adsp Mam Ugo Patroni Griffi -, una piastra logistica di interscambio ferro-mare. Del resto, se hai le infrastrutture giuste vai avanti, altrimenti si rischia di restare in posizione marginale rispetto al mercato. Brindisi è il più importante hub meridionale dell'Adriatico e questo progetto può fungere da volano per lo sviluppo del porto e del territorio in generale».

«L'obiettivo è quello di creare un percorso virtuoso - ha aggiunto il presidente del Consorzio Asi Domenico Bianco-; del resto, per Brindisi è un po' un ritorno al passato e oggi tutti noi siamo convinti di aver fatto qualcosa di positivo per il territorio».



## Il progetto

# I binari dopo un secolo Dal porto alla stazione una nuova strada ferrata

Linea sulla banchina per sviluppare i traffici intermodali Presto la bretella tra Costa Morena e la rete ferroviaria

ANDREA PEZZUTO

Dopo circa un secolo, il porto di Brindisi riavrà i binari in banchina per sviluppare traffici intermodali e posizionarsi sul mercato della logistica con tutte le carte in regola.

Grazie a un contratto firmato tra Rete ferroviaria italiana, Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale e Consorzio Asi, infatti, nei prossimi giorni sarà attivo a tutti gli effetti il raccordo ferroviario tra la banchina di Costa Morena e la rete ferroviaria nazionale.

Nella mattinata di ieri, presso la sede del Consorzio Asi, si è tenuta la presentazione dell' accordo alla presenza di Domenico Bianco, presidente del Consorzio Asi, di Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità di sistema portuale di Bari/Brindisi, di Roberto Laghezza, responsabile Rfi-Commerciale della direttrice adriatica e di una rappresentanza di dirigenti e assessori comunali.

Il raccordo base di proprietà dell' Asi che abbiamo messo a regime oggi spiega Domenico Bianco rende possibile il collegamento ferroviario con la rete nazionale degli stabilimenti presenti nella zona industriale di Brindisi. In realtà, il raccordo nasce da esigenze legate più strettamente al Petrochimico, ma poi estende a un comitato di raccordati l' utilizzo di questo raccordo con la rete ferroviaria nazionale. Gli attuali raccordati sono Versalis, Ipem, Cooperativa progresso e lavoro e Basell. L' obiettivo che abbiamo raggiunto con la sottoscrizione dell' accordo è stato quello di inserire tra i raccordati l' Autorità di sistema portuale, che diventerà collettore di tutti quegli operatori logistici che vorranno utilizzare il nostro raccordo.

E l' Autorità di sistema portuale, un' impresa ferroviaria pronta a effettuare un servizio di linea utilizzando il nuovo raccordo ferroviario l' ha già individuata.

L' impresa ferroviaria Gts racconta Patroni Griffi - scalpita per iniziare il servizio di linea, dato che ha già le commesse ed ha la consapevolezza che il mercato l' attende. E' stato un lavoro certosino di raccordo con Asi e Rfi, di accordo economico con l' operatore di manovra per rendere sostenibile il costo di startup. Devo ringraziare il consigliere regionale Bozzetti che ha chiesto l' inserimento del Ferrobonus regionale e l' assessore regionale Giannini che ha recepito l' importanza di quella previsione.

Il ferrobonus, infatti, permette di comprimere i costi da sostenere in fase di startup e di ridurre la distanza fisica tra Brindisi e il nodo regionale principale che è Bari. Il nodo di Brindisi, tra l' altro, trovandosi in banchina, diminuisce il transit time.

Il progetto complessivo, però, è ben più ampio e prevede la realizzazione a carico del Comune di Brindisi del collegamento ferroviario tra la zona retroportuale e una nuova stazione elementare, in modo tale da evitare che i treni merci passino dal centro cittadino per raggiungere la stazione centrale di Brindisi, dove oggi avvengono le movimentazioni. I rischi connessi a tutto ciò, saranno pertanto eliminati con la realizzazione della nuova infrastruttura, che il Comune avrebbe dovuto

completare entro il 31 marzo del 2019. Non ci sono rischi rassicura l' assessore all' Urbanistica Dino Borri di perdere i finanziamenti comunitari. Stiamo discutendo con la Regione: quando ci sono buone idee i soldi si trovano sempre. Lo step finale, poi, spetterà a Rfi, che ha stanziato 38 milioni di euro per attivare entro il 2024 il collegamento diretto tra l' infrastruttura ferroviaria nazionale a sud di Brindisi e la nuova stazione con quattro binari elettrificati lunghi 750 metri. Tale baffo consentirà di ridurre i tempi di terminalizzazione dei trasporti. Incidendo sulla lunghezza dei treni spiega Laghezza, responsabile di Rfi -, sulle sagome e sui tempi, attraverso l' eliminazione della sosta tecnica presso la stazione centrale, verranno ridotti i



costi e di conseguenza aumenterà l' appetibilità del nodo di Brindisi. L' integrazione ferro-mare-gomma rende Brindisi il terminale ferroviario più importante della dorsale adriatica da Ancona in giù.

## Taranto attende la sua opportunità «Retroportualità per lo sviluppo»

Industria e sindacati concordano: prospettive interessanti

ALESSIO PIGNATELLI

Porto e, non da meno, retroportualità. Cioè possibilità di lavorare le merci, quel valore aggiunto che si chiede allo scalo di Taranto. Anche per questo settore l'impulso cinese potrebbe essere manna dal cielo. In questi giorni di fermento con firme ufficiali, l'infrastruttura jonica si affaccia scrutando prospettive e possibilità. Se in un primo momento sembrava esclusa a favore dei competitor dell'Italia settentrionale - Trieste e Genova - da qualche giorno lo scalo pugliese è tornato in auge. Grazie soprattutto alle autorevoli aperture del viceministro dei Trasporti Rixi rimpolpate dall'intervento del parlamentare tarantino Turco. Ma anche a una serie di fattori analizzati ieri su queste pagine che potrebbero miscelarsi in un momento particolarmente fortunato. A livello geopolitico e commerciale.

«Saremmo sicuramente felici se Taranto venisse incorporata nella Via della Seta - commenta il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo - essere integrata significherebbe per il porto una grande occasione ma soprattutto per le strutture retroportuali che ci possono consentire di sviluppare effettivamente una serie di nostre produzioni». A Taranto a breve sbarcherà ufficialmente la multinazionale turca Yilport. Approderà nel porto e gestirà il **Molo** Polisettoriale su cui sono fondate le tante speranze di diversificazione e rinascita del territorio.

Cinesi e turchi, questa strana accoppiata che sembra così improbabile. E invece no. I primi detengono la Cosco Shipping, compagnia statale di spedizioni e logistica; i secondi - e cioè Yilport - il 24 per cento di Cma Cgm, terzo vettore marittimo mondiale per il traffico container. Insieme sono partner in una delle tre grandi alleanze dei traffici Ocean Alliance che annovera Cma Cgm, Cosco Shipping appunto e Apl, Oocl ed Evergreen. Come spiegato ieri, i cinesi possono quindi trovare naturale collaborare con player amici a maggior ragione che su Gioia Tauro, altro scalo del sud appetibile, c'è l'all in di Msc storica competitor dei cinesi. Si aprirebbero quindi prospettive molto interessanti per il porto tarantino: «I turchi sono terminalisti puri - spiega Carmelo Sasso, segretario generale Uiltrasporti Taranto - Il loro interesse è di sviluppare commercio. Alla luce dell'interessamento palesato per la piastra logistica, Yilport potrebbe affiancare al traffico di transhipment anche la logistica». Anche perché bisogna tenere conto dei numeri non troppo entusiasmanti del traffico locale. La Puglia non è la pianura padana, unica macroregione in Italia che consente uno scambio di merci di livello molto alto.

«È bene precisare che il traffico locale che la Puglia genera è di 60mila teus l'anno - prosegue Sasso - una cifra che non fa sopravvivere i porti pugliesi. La filiera logistica pugliese e delle regioni limitrofe non guarda ai nostri porti. Fca di Melfi imbarca a Salerno, per esempio. Un terminal come quello di Taranto di milleduecento metri non può reggere i costi senza avere uno zoccolo duro di transhipment». A Taranto ci sarebbero tutte le condizioni per affiancare al transhipment - che pure resta fondamentale - la logistica.

Per fare il transhipment di un container il rapporto unità-lavoratore è uno a cinque. Per logistica è uno a quindici. Sbarcare il contenitore è un conto, movimentare quella merce del contenitore è altro.

«Il pil che il transhipment genera è tutto del terminalista e si aggira intorno ai 150 dollari - analizza Sasso - Il pil che genera un contenitore che viene aperto è di oltre 1.500 dollari.

Taranto può diventare gateway naturale della merce nel sud Italia con particolare riferimento al traffico della via della seta». La merce va dove serve e dove trova tutte le condizioni di efficacia e minor perdita di tempo possibile. È un mantra abbastanza semplice ma efficace. E i cinesi hanno dimostrato di essere molto essenziali e sbrigativi: «Su Taranto arrivano segnali importanti dalla stessa testata giornalistica cinese Global Times - conferma Oronzo Fiorino, rappresentante della Fit Cisl - si ricorda l'importanza dello scalo jonico non solo per la vicinanza al canale di Suez ma



anche per il collegamento marittimo e terrestre (ferrovia e autostrada) tra Asia ed Europa, con il vantaggio di abbattere la navigazione per circa 7 giorni». Uno scenario, quindi, che potrebbe riservare sorprese positive: «Il riconoscimento della Zes ci dà anche la possibilità di usufruire della zona franca - conclude Fiorino - Finalmente possiamo parlare, facendo i dovuti scongiuri, di sviluppo e occupazione in termini concreti».

L'INTERVISTA Valerio Elia, professore di Ingegneria economica presso l'Università del Salento

### «Puglia fuori? Gli altri lavorano da mesi I richiami della Regione arrivano tardi»

*Ci siamo lasciati sfuggire una grossa opportunità Le imprese del Nord si sono fatte trovare pronte*

MASSIMILIANO IAIA

Le proteste per il mancato coinvolgimento della Puglia nella Via della Seta? Decisamente tardive, soprattutto da parte delle forze politiche locali, «a fronte di una visione strategica che invece nel Triveneto hanno avuto, al di là delle oggettive mire che la Cina possa avere nei confronti del porto di Trieste piuttosto che, per esempio, del porto di Taranto». La pensa così anche Valerio Elia, professore di Ingegneria economica dell'Università del Salento, che riconosce la grande opportunità derivante dall'accordo che Italia e Cina sigleranno oggi dal punto di vista economico.

#### Professor Elia, anche per lei si tratta quindi di una grande occasione?

«Senza dubbio, anche perché in passato gli altri Paesi hanno siglato questi accordi.

Contrariamente a quanto si pensi, la Via della seta in Europa esiste già: passa dai porti di Rotterdam e Amburgo, così come il porto del Pireo è il punto di approdo nell'Europa meridionale delle merci cinesi. Era l'Italia a restare ancora esclusa da questo discorso, e non si capisce perché se va bene per gli altri non vada bene per l'Italia. Quanto al punto economicamente più critico, ossia il 5G, anche altri Paesi, come la Germania, hanno ammesso alle loro gare il 5G cinese, semplicemente perché non ci sono aziende europee in grado di produrre quella tecnologia. È questo il vero scandalo».

#### Ma così non si rischia di certificare definitivamente la superiorità economica cinese rispetto a quella europea?

«Sul piano tecnologico, purtroppo, è già un elemento assodato. Pensate agli Usa che da un lato protestano, dall'altro fanno finta di non sapere che tutti i modelli Apple sono già prodotti in Cina dalla Foxconn. Dal punto di vista della superiorità tecnologica, la Cina è già un player internazionale. Però, al tempo stesso, potrebbe avere fame di prodotti del benessere, dall'alimentazione al design, dove siamo ancora noi i migliori. E qui anche l'Italia può entrare in gioco».

#### Ci sono però timori di natura politica. Li condivide o anche in questo caso ritiene che i precedenti accordi con gli altri Paesi abbiano fatto scuola, azzerando i rischi di eventuali ingerenze politiche?

«Dal mio punto di vista le ingerenze politiche ci possono essere solo se uno Stato si presenta debole. Non a caso ho fatto prima l'esempio della Germania, che invece ha sempre saputo mantenere la propria identità».

#### La Puglia resta praticamente esclusa. Rientra in un ordine logico delle cose abdicare in favore del porto di Trieste, da sempre più ambito dalla Cina?

«Conosco bene il Triveneto, lì si parla di Via della Seta da tre-quattro anni. Si sono mossi con grande anticipo, c'è un tessuto già pronto a cogliere un'opportunità di questo tipo e ovviamente a candidare le proprie infrastrutture.

Dalle nostre parti, c'è chi ha sentito parlare di Via della Seta soltanto da un mese. Chiaramente i cinesi non mirano al porto di Trieste per esportare i loro prodotti in Italia, bensì per farli giungere in tutta Europa. Taranto è più lontana, quella triestina è una posizione strategica invidiabile.

Detto questo, un po' di visione strategica da parte del nostro sistema politico è mancata».

L'assessore regionale allo Sviluppo economico Borraccino ha scritto al governo per chiedere di tenere in considerazione la Puglia.



«La richiesta di Borraccino, lo dico ovviamente con il massimo rispetto, fa tenerezza. In Veneto o in Lombardia hanno costruito per tempo le condizioni per giungere a questo accordo. C'è un mondo industriale che si è preparato, certe cose non si improvvisano. Qui ancora una volta non è avvenuto, perché non si riesce ad avere una visione strategica sul fronte internazionale. L' unica opportunità per il porto di Taranto derivava proprio dal traffico con i cinesi, e l' abbiamo persa, in favore del Pireo, del Nord Europa, e ora anche del Nord Italia».

## «Non può restare uno scalo di transhipment»

**GIOIA TAURO** «Il Governo non investe né sul porto di Gioia Tauro né sulla rete ferroviaria calabrese e dalla sua decisione dipende il futuro della Calabria». Lo afferma in una nota Innocenza Giannuzzi, presidente dei Consorzi Blu Calabria e Agricop Italia in relazione al grande progetto della "nuova via della seta marittima" con il quale la Cina punta a rilanciare il connubio infrastrutturale e commerciale euroasiatico.

L'Italia è pronta a firmare il memorandum d'intesa per aderire a questo nuovo sistema che prevede grande attenzione per i porti del Nord ma non registra nessuna indicazione su Gioia Tauro: «Il porto di Gioia e la Calabria - contesta Giannuzzi - non devono essere escluse da questa nuova architettura economica. Non è possibile escludere la Rotterdam del Mediterraneo a favore dei porti del Nord».

Con i suoi 2,8 milioni di container movimentati nel 2016 Gioia è prima in Italia e sesta nel Mediterraneo dopo gli scali spagnoli di Algeciras, Valencia e Malaga, Tangeri in Marocco e il Pireo in Grecia. Anche se nel 2018 ha perso un volume di traffico del 6% a causa di una diatriba interna tra le due società concessionarie delle attività del terminal. «Lo scalo è più vicino dei porti spagnoli e del Marocco per il trasporto delle merci provenienti da Oriente che attraversano il canale di Suez per arrivare nel Mediterraneo ed è anche meno decentrato di Atene rispetto al cuore dell'Europa. Tuttavia il Governo ha scelto di non considerare la posizione strategica del porto di Gioia Tauro nel cuore del Mediterraneo a vantaggio dei porti del Nord».

Giannuzzi aggiunge: «In Italia c'è una chiara "ripartizione funzionale" tra il Nord che ha porti di tipo gateway, dove cioè i container vengono spostati sui treni e raggiungono i mercati di destinazione, e il Sud che ha soprattutto porti di puro transhipment, cioè dove i container si trasferiscono su navi più piccole. Gioia Tauro, se resta solo uno scalo di trasbordo merci, è destinato al declino».

d.l.

La presidente Giannuzzi «Più vicino al Nord Europa ma ignorato dal Governo»



# Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## POLISTENA Il sindaco Tripodi teme per il futuro del territorio e contesta le promesse di Toninelli

### Porto, da via della seta a via della crisi

«La Cina investe su Palermo e Gioia Tauro è tagliata fuori da qualunque leva di sviluppo»

POLISTENA - La nuova "Via della Seta" è una grande opportunità per il nostro Paese, ma pare, che anche questa volta la nostra regione verrà tagliata fuori. Sulla via della seta, infatti, il porto di Gioia Tauro, che versa, purtroppo, in una grave situazione di difficoltà, che pesa su centinaia di lavoratori, non è stato nominato.

«Da primo porto del Mediterraneo per volume di Teus movimentati, ai licenziamenti dei lavoratori che mettono in ginocchio un tessuto economico e produttivo già fragile, il porto di Gioia Tauro sembra destinato sulla via della crisi - sostiene il sindaco di Polistena Michele Tripodi - sino a poco tempo fa con molti sindaci del territorio ci siamo ritrovati dinanzi ai cancelli del porto per dire basta ai licenziamenti e chiedere una svolta in direzione della crescita, più sviluppo, più investimenti ed una nuova politica industriale.

Oggi non è sufficiente che il ministro grillino offra la garanzia di continuità della gestione monopolista di Mct, peraltro subordinata ad un giro di cessioni di quote ed un impegno ad investire 150 milioni per il porto di Gioia Tauro - ag giunge il sindaco - sarebbero briciole se è vero come pare che la Cina voglia puntare sul porto di Palermo affinché diventi il principale hub europeo scavalcando così il porto di Rotterdam in termini di movimentazione e sdoganamento di container. La via della seta cinese è pronta ad investire sul porto di Palermo 5 miliardi di euro per realizzare una piattaforma di 200 ettari destinata alla movimentazione di 16 milioni di container all' an no. Si pensa ad un indotto in posti di lavoro creati pari a 435mila.

Un' enormità a confronto delle promesse instabili del ministro Toninelli per Gioia Tauro. La realtà è che con Palermo baricentro della via della seta e i porti di Genova, Trieste e Venezia a supporto, sarebbe la fine di qualsiasi prospettiva di sviluppo per il porto di Gioia Tauro. Per tali motivi - aggiunge ancora - riteniamo che il governo italiano debba rivalutare la scelta di riversare tutte le prospettive della via della seta solo sul porto di Palermo. Viceversa tale opportunità deve essere maggiormente inclusiva e non escludente o esclusiva di un solo scalo portuale». Tripodi, infine, nel chiedere che la nuova via della seta valorizzi il sistema della portualità italiana e del Mezzogiorno in modo più ampio e condiviso, è della convinzione che in questo senso il porto di Gioia può e deve rappresentare il punto di partenza, «avendo una forza ancora dominante in termini di movimentazione di Teus nel Mediterraneo».

p.c.



# Informare

Cagliari

## Fit Cisl, è necessario impedire che il container terminal del Porto Canale di Cagliari diventi una delle tante incompiute cattedrali nel deserto

Il sindacato si dichiara pronto a proclamare lo stato di agitazione se potrà servire a portare attenzione sulla grave situazione e a salvaguardare i posti di lavoro. Un nuovo allarme sulle pesanti conseguenze sull'occupazione determinate dal drastico calo del traffico containerizzato movimentato dall'impresa terminalista **Cagliari International Container Terminal (CICT)** nel **Porto Canale di Cagliari** è stato lanciato da Fit Cisl a seguito di un incontro tenutosi mercoledì con rappresentanti delle imprese portuali colpite dalla riduzione dell'attività. In particolare, è stato confermato che sedici lavoratori dell'impresa portuale CTS a gennaio e febbraio non hanno percepito lo stipendio e che volge al termine la cassa integrazione per i 64 lavoratori dell'azienda ITERC, società che operano entrambe a servizio del traffico dei container. A seguito dell'incontro l'organizzazione sindacale ha specificato che CTS Srl si è dichiarata pronta «a chiudere se entro fine marzo non ci arriveranno garanzie di continuità» e che ITERC Srl ha denunciato che il committente CICT non adempie agli obblighi contrattuali: «quello che ci viene pagato come costo di gestione del contratto - ha specificato il presidente dell'azienda - non è sufficiente per pagare i nostri dipendenti». «Ci hanno tenuti buoni per mesi - ha affermato il segretario regionale della Cisl Trasporti, Corrado Pani - con grandi promesse, di avere ancora pazienza che il terminal container di **Cagliari** avrebbe fatto un'inversione di marcia, che si sarebbe dato il giusto risalto e valore ad un **porto** che merita tutta l'attenzione delle maggiori compagnie di navigazione. Anche il ministro Toninelli venuto a **Cagliari** per la consueta "passerella elettorale" ci aveva rassicurato durante l'incontro promosso con le organizzazioni sindacali che sarebbe intervenuto personalmente con il gruppo Contship Italia a cui fa capo la CICT, concessionario del terminal. Intanto i container continuano a diminuire e un'altra delle poche linee rimaste la (MGX) che collega il centro America non fa scalo nel **porto** cagliaritano da più di un mese con un'ulteriore perdita di circa 1.200 container/mese». «Come Fit Cisl - ha proseguito Pani - non possiamo non rappresentare a tutti la preoccupazione e l'angoscia che da mesi vivono le numerose famiglie, i lavoratori ma anche la gente comune che ha a cuore le sorti del **Porto Canale**. È giunto il momento che dalle istituzioni si pretendano delle risposte chiare nei tavoli che contano. Non ci sono più alibi, la campagna elettorale è terminata e chi ha vinto si assuma l'onere di convocare tutte le parti perché nell'agenda politica le sorti del terminal container hanno priorità assoluta». Precisando che, se servirà a portare l'attenzione sulla grave situazione in atto nel porto di Cagliari e a salvaguardare i posti di lavoro, il sindacato è pronto «a proclamare lo stato di agitazione e manifestare compatti con una grande mobilitazione di tutti i lavoratori con blocco delle operazioni commerciali nei varchi portuali che di sicuro, creeranno non pochi disagi alla città», Fit Cisl ha concluso sottolineando la necessità di «impedire una volta per tutte che il terminal diventi una delle tante incompiute cattedrali nel deserto e scongiurare il grave pericolo che si verifichi l'ennesimo scippo ai danni della Sardegna e dei sardi che ci lavorano, sottraendo loro dignità e futuro».



Il quotidiano on-line per gli operatori e gli stati del trasporto

22 marzo 2019

ABB

Fit Cisl, è necessario impedire che il container terminal del Porto Canale di Cagliari diventi una delle tante incompiute cattedrali nel deserto

Il sindacato si dichiara pronto a proclamare lo stato di agitazione se potrà servire a portare attenzione sulla grave situazione e a salvaguardare i posti di lavoro

Un nuovo allarme sulle pesanti conseguenze sull'occupazione determinate dal drastico calo del traffico containerizzato movimentato dall'impresa terminalista Cagliari International Container Terminal (CICT) nel Porto Canale di Cagliari è stato lanciato da Fit Cisl a seguito di un incontro tenutosi mercoledì con rappresentanti delle imprese portuali colpite dalla riduzione dell'attività. In particolare, è stato confermato che sedici lavoratori dell'impresa portuale CTS a gennaio e febbraio non hanno percepito lo stipendio e che volge al termine la cassa integrazione per i 64 lavoratori dell'azienda ITERC, società che operano entrambe a servizio del traffico dei container.

A seguito dell'incontro l'organizzazione sindacale ha specificato che CTS Srl si è dichiarata pronta «a chiudere se entro fine marzo non ci arriveranno garanzie di continuità» e che ITERC Srl ha denunciato che il committente CICT non adempie agli obblighi contrattuali: «quello che ci viene pagato come costo di gestione del contratto - ha specificato il presidente dell'azienda - non è sufficiente per pagare i nostri dipendenti».

«Ci hanno tenuti buoni per mesi - ha affermato il segretario regionale della Cisl Trasporti, Corrado Pani - con grandi promesse, di avere ancora pazienza che il terminal container di Cagliari avrebbe fatto un'inversione di marcia, che si sarebbe dato il giusto risalto e valore ad un porto che merita tutta l'attenzione delle maggiori compagnie di navigazione. Anche il ministro Toninelli venuto a Cagliari per la consueta "passerella elettorale" ci aveva rassicurato durante l'incontro promosso con le organizzazioni sindacali che sarebbe intervenuto personalmente con il gruppo Contship Italia a cui fa capo la CICT, concessionario del terminal. Intanto i container continuano a diminuire e un'altra delle poche linee rimaste la (MGX) che collega il centro America non fa scalo nel porto cagliaritano da più di un mese con un'ulteriore perdita di circa 1.200 container/mese».

«Come Fit Cisl - ha proseguito Pani - non possiamo non rappresentare a tutti la preoccupazione e l'angoscia che da mesi vivono le numerose famiglie, i lavoratori ma anche la gente comune che ha a cuore le sorti del Porto Canale. È giunto il momento che dalle istituzioni si pretendano delle risposte chiare nei tavoli che contano. Non ci sono più alibi, la campagna elettorale è terminata e chi ha vinto si assuma l'onere di convocare tutte le parti perché nell'agenda politica le sorti del terminal container hanno priorità assoluta».

Precisando che, se servirà a portare l'attenzione sulla grave situazione in atto nel porto di Cagliari e a salvaguardare i posti di lavoro, il sindacato è pronto «a proclamare lo stato di agitazione e manifestare compatti

## Porto di Cagliari, la Cisl: «Situazione drammatica»

GIORGIO CAROZZI

**Cagliari** - Niente stipendio a gennaio e febbraio per i 16 lavoratori della CTS srl e Cassa Integrazione che volge al termine per i 64 lavoratori della ITERC srl, imprese portuali indirette che operano a terra e a bordo delle navi container nel **porto** industriale di **Cagliari**. Gli operatori sono pronti ad incrociare le braccia anche dopo le ultime comunicazioni avute dalle due aziende e in particolare dalla CTS srl che sarebbe pronta a chiudere. I sindacati sono preoccupati: «Ci hanno tenuti buoni per mesi con grandi promesse. Anche il ministro Toninelli, a **Cagliari** per la consueta passerella elettorale, ci aveva rassicurato che sarebbe intervenuto personalmente con il gruppo Contship Italia a cui fa capo la CICT, concessionario del terminal - dice il segretario regionale della Cisl Trasporti Corrado Pani - Intanto i container continuano a diminuire e un'altra delle poche linee rimaste la MGX non fa scalo nel **porto** cagliaritano da più di un mese con un'ulteriore perdita di circa 1.200 container/mese». «Sulla drammatica vertenza del **Porto** canale di **Cagliari** e delle 400 famiglie di lavoratori che vi operano tra diretti, indiretti e indotto è giunto il momento che tutti si assumano le proprie responsabilità ed alzino la testa e la voce contro chi ha causato questo scempio - aggiunge il sindacalista - È necessario impedire una volta per tutte che il Terminal diventi una delle tante incompiute cattedrali nel deserto e scongiurare il grave pericolo che si verifichi l'ennesimo scippo ai danni della Sardegna e dei Sardi che ci lavorano, sottraendo loro dignità e futuro. È giunto il momento che dalle istituzioni si pretendano delle risposte chiare nei tavoli che contano. Non ci sono più alibi, la campagna elettorale è terminata e chi ha vinto si assuma l'onere di convocare tutte le parti perché nell'agenda politica le sorti del Terminal Container hanno priorità assoluta», conclude Pani.

## La crisi del porto canale di Cagliari, i sindacati: "Il traffico diminuirà dell' 82%"

Sedici lavoratori della CTS srl non hanno incassato gli stipendi di gennaio e febbraio e la cassa integrazione volge al termine anche per i 64 della ITERC srl, imprese portuali indirette che operano a terra e a bordo delle navi container nel porto industriale di Cagliari. Gli operatori sono pronti ad incrociare le braccia dopo le ultime comunicazioni avute dalle due aziende e in particolare dalla CTS che sarebbe pronta a chiudere. La preoccupazione dei sindacati è tangibile, perché il dramma della disoccupazione è dietro l'angolo per molti lavoratori del settore. I sindacati attaccano il governo pentastellato. "Ci hanno tenuti buoni per mesi con grandi promesse. Anche il ministro Toninelli, a Cagliari per la consueta 'passerella elettorale', ci aveva rassicurato che sarebbe intervenuto personalmente con il gruppo Contship Italia a cui fa capo la CICT, concessionario del terminal - ha detto il segretario regionale della Cisl Trasporti Corrado Pani - Intanto i container continuano a diminuire e un'altra delle poche linee rimaste la MGX non fa scalo nel porto cagliaritano da più di un mese con un'ulteriore perdita di circa 1200 container/mese". Il segretario della Cisl Trasporti sta tentando di aprire un tavolo nella Capitale inviando una lettera aperta al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, senza tralasciare di informare dei fatti l'**Autorità di Sistema Portuale** Mare del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, e il neo presidente della Regione Sardegna Christian Solinas: "L'intera portualità cagliaritano si muove sul filo del rasoio in un clima di incertezza non più sostenibile, soprattutto in considerazione del fatto che i player del settore stanno definendo le proprie strategie in Europa e in Italia. Un ulteriore stallo comporterebbe, di fatto, l'uscita definitiva dello scalo cagliaritano dal mercato". Monta la rabbia. "La tenuta sociale della comunità - ha spiegato ancora il sindacalista - portuale legata al terminal, circa 700 lavoratori tra diretti, indiretti e indotto, ormai esasperata, potrebbe essere non più controllabile in assenza di certezze, o peggio, in caso di ulteriori cali". Pani sottolinea l'importanza di un confronto aperto. "L'apertura del tavolo di crisi non è più ulteriormente differibile, poiché in un territorio già provato dalla crisi la portualità rappresenta una risorsa imprescindibile. Occorre una risposta immediata, in difetto della quale le scriventi si riservano le necessarie azioni di lotta". Il futuro delle 400 famiglie che si sostengono con il lavoro offerto dal porto canale, è appeso alle decisioni che potrebbero essere prese in quel tavolo. "È necessario impedire - sostiene infine Pani - una volta per tutte che il Terminal diventi una delle tante incompiute cattedrali nel deserto e scongiurare il grave pericolo che si verifichi l'ennesimo scippo ai danni della Sardegna e dei sardi che ci lavorano, sottraendo loro dignità e futuro. È giunto il momento che dalle istituzioni si pretendano delle risposte chiare nei tavoli che contano. Non ci sono più alibi, la campagna elettorale è terminata e chi ha vinto si assuma l'onere di convocare le parti perché nell'agenda le sorti del Terminal Container hanno priorità assoluta". Dura anche la presa di posizione della UIL trasporti Sardegna: "Da oltre un anno i vertici del Terminal Container del Porto Industriale lavorano fuori sede o direttamente da Cagliari per gli altri terminal del Gruppo Contship, portando all'esterno il know-how professionale senza che via sia alcuna ricaduta positiva per il Terminal di Cagliari". UIL trasporti Sardegna ha sottolineato "impetuosamente" la conclamata crisi del terminal cagliaritano che pare essere stato abbandonato dallo stesso Terminalista. Lo stesso Direttore Generale del terminal - si legge nel report - sta a Cagliari per soli 3 giorni al mese per poi partire alla volta di Tangeri e sviluppare il terminal marocchino. Lo stesso avviene per il Direttore Tecnico, quello amministrativo e per varie altre professionalità che da tempo vanno a spendere la esperienza lontano dalla Sardegna e continuano a favorire la crescita e lo sviluppo di porti concorrenti, ma facenti capo allo stesso azionista di maggioranza". Il Terminal Container del Porto Industriale di Cagliari continua a vivere un periodo di profonda crisi: il traffico contenitori è in picchiata, con il 2018 chiuso a circa 215.000 Teu: -50% rispetto ai 430.000 contenitori del 2017, anno che aveva già visto un calo del 36% rispetto ai volumi del 2016. Il 2019 non promette nulla di buono, i primi due mesi dell'anno dimostrano una proiezione su base annua di un'ulteriore -42% rispetto al 2018. Nel complesso, analizzando il periodo 2016 - proiezione 2019, il tracollo si attesta a -82%.

news

INTERNET e TELEFONO da 24,95 € al mese

ultimora cronaca esteri economia politica salute scienze interviste autori news gallery

storno ma vero

### La crisi del porto canale di Cagliari, i sindacati: "Il traffico diminuirà dell'82%"

Gli operatori sono pronti ad incrociare le braccia dopo le ultime comunicazioni avute dalle due aziende e in particolare dalla CTS che sarebbe pronta a chiudere. La preoccupazione dei sindacati è tangibile, perché il dramma della disoccupazione è dietro l'angolo per molti lavoratori del settore

Il porto canale di Cagliari rischia il collasso

Condividi Tweet

di Paolo Salvatore Ortu

Sedici lavoratori della CTS srl non hanno incassato gli stipendi di gennaio e febbraio e la cassa integrazione volge al termine anche per i 64 della ITERC srl, imprese portuali indirette che operano a terra e a bordo delle navi container nel porto industriale di Cagliari. Gli operatori sono pronti ad incrociare le braccia dopo le ultime comunicazioni avute dalle due aziende e in particolare dalla CTS che sarebbe pronta a chiudere. La preoccupazione dei sindacati è tangibile, perché il dramma della disoccupazione è dietro l'angolo per molti lavoratori del settore.

I sindacati attaccano il governo pentastellato. "Ci hanno tenuti buoni per mesi con grandi promesse. Anche il ministro Toninelli, a Cagliari per la consueta 'passerella elettorale', ci aveva rassicurato che sarebbe intervenuto personalmente con il gruppo Contship Italia a cui fa

Taglia le bollette

Controlla tutte le bollette. Lascia da 0,0204 € a base da 0,2514 €

Cerchi lavoro? Diventa consulente commerciale "Vivi al Top"

I più recenti

A Venezia i vetri di Maurice Maerck

Royal suite

Speri sulla città di Napoli, i cinesini fanno paura e copri di arma da fuoco

Giornata scuola



## Molini, sì a intese con l' Authority

*La linea tracciata dal sindaco Formica piace a operatori marittimi e portuali, Camera di commercio e Liberty Lines. Delibera di Giunta*

Milazzo Operatori marittimi e portuali concordi con la proposta dell'Amministrazione Formica di avviare un partenariato con l' **Autorità portuale** per il recupero dei Molini Lo Presti da destinare a porta del mare. Il via libera a formalizzare nei contenuti l' idea lanciata dal sindaco Formica è emerso ieri nel corso di una riunione tenutasi a Palazzo dell' Aquila alla quale hanno partecipato anche la Capitaneria di porto, la Camera di commercio. Presente anche l' ex sindaco Nino Nastasi che è stato l' amministratore che ha acquistato i Molini e avviato la proposta della "porta del mare" attraverso lo studio fatto redigere all' ing. Pagliara. Il sindaco Formica e l' assessore Torre in apertura di incontro hanno spiegato che la questione Molini Lo Presti con l' **Autorità portuale** è stata avviata in occasione del dibattito in Comitato **portuale** sul Piano triennale delle opere pubbliche marittime quando è stato fatto notare che gli interventi dell' **Autorità portuale** nella città del Capo non possono «essere parcellizzati, ma rientrare in una logica più ampia di pianificazione e di sviluppo della città». Da qui la proposta di una collaborazione per il recupero dei Molini.

«L' idea di fondo - ha detto Formica - non è quello di far acquistare l' opificio all' **Autorità portuale**, cosa non possibile, ma di assegnarlo attraverso una formula, penso un comodato articolato come tempistica sulla scorta dell' investimento sostenuto per il recupero dell' immobile ed il suo riutilizzo. È nostra intenzione formalizzare il tutto con un provvedimento di Giunta da sottoporre poi all' **Autorità portuale**.

Nei vari interventi degli operatori l' idea è stata vista positivamente anche se - è stato sottolineato - occorre conoscere i contenuti dell' intervento e a quel punto confrontarsi in modo concreto. L' ex sindaco Nastasi ha spiegato che la filosofia del progetto Pagliara è quella di accogliere i vari uffici (Capitaneria di porto e altri) ai Molini prevedendo anche una stazione marittima e tutti gli altri servizi per il turista. Ma è anche opportuno che la sede della struttura che gestirà l' Area marina protetta sia prevista ai Molini.

Il dirigente della Liberty Lines, Nunzio Formica ha pure giudicato importante che ci si attivi per «rivitalizzare l' **area portuale**» visto l' incremento dei traffici turistici e la concorrenza di altre località vicine. «Non possiamo essere la città delle occasioni perdute o del giorno dopo» ha concluso; mentre il comandante Arena della Capitaneria di porto ha tenuto a sottolineare che in atto i locali di molo Marullo - che il Comune vorrebbe liberare per assegnare una funzione turistica - sono oggetto di un contenzioso che vede nell' attuale grado di giudizio il Comune soccombente. Il presidente della Camera di commercio, Ivo Blandina, ha plaudito all' iniziativa sottolineando che è opportuno sostenere tutti gli sforzi affinché il porto di Milazzo, fermo restando l' attività commerciale dovrà consolidare il proprio ruolo turistico attraverso l' offerta di spazi per il diportismo di lusso ed i mega-yacht .

Un contributo è giunto anche dai rappresentanti del Comitato grande porto, Matteo Di Flavia e Mario Sciotto i quali hanno ribadito che il rilancio del porto passa da tre variabili: potenziamento delle banchine, dragaggio dei fondali e soprattutto realizzazione di una viabilità dedicata.



## Il porto destinato a morire se fuori dalla "via della seta"

Tripodi: «Il Governo vuole Palermo unico hub»

Attilio Sergio POLISTENA Escludere il **porto** di Gioia Tauro dalla "via della seta" sarebbe dichiarare la sua fine. Ad affermarlo è il sindaco di Polistena, Michele Tripodi, secondo il quale «il Governo italiano deve rivalutare la scelta di riversare tutte le prospettive della Via della seta solo sul **porto** di **Palermo**».

Tripodi chiede che la nuova "Via della seta" valorizzi il sistema della portualità italiana e del Mezzogiorno in modo più ampio e condiviso, in modo che il **porto** di Gioia Tauro possa rappresentare il punto di partenza, avendo una forza ancora dominante in termini di movimentazione di Teus nel Mediterraneo ed una posizione strategica migliore rispetto a qualunque altro **porto** italiano.

Per il coordinatore di "Avviso Pubblico", infatti, la nuova "Via della Seta" è una grande opportunità. La "Belt and road" promossa dal presidente cinese Xi Jinping «è un' intuizione politica che può raccordare commercialmente l' Europa al resto del mondo, rompendo lo schema classico che rende l' Occidente subalterno ai voleri degli Usa ed al liberoscambismo transatlantico», commenta ancora Michele Tripodi.

Il sindaco di Polistena aggiunge: «Sino a poco tempo fa, con molti sindaci del territorio ci siamo ritrovati dinanzi ai cancelli del **porto** di Gioia Tauro per dire basta ai licenziamenti e chiedere una svolta in direzione della crescita, più sviluppo, più investimenti ed una nuova politica industriale. Oggi non è sufficiente che il ministro Toninelli offra la garanzia di continuità della gestione monopolista di MCT, peraltro subordinata ad un giro di cessioni di quote ed un impegno ad investire 150 milioni per il **porto** di Gioia Tauro. Sarebbero briciole, se è vero come pare che la Cina voglia puntare sul **porto** di **Palermo** affinché diventi il principale hub europeo».



Il retroscena Il business

## Affari in vista? Arance e turisti ma niente porti

*Gli agrumi a Pechino in aereo, sugli scali per le navi Musumeci spegne i boatos*

La prima conseguenza è anche l' unica certa. Perché se alla vigilia della visita del presidente cinese Xi Jinping a Palermo i rumors che tengono banco sono quelli sul possibile coinvolgimento della Sicilia nella "Via della Seta", l' unico punto certo degli accordi siculo-cinesi riguarda invece la via degli agrumi: una via aerea, per la quale nei giorni scorsi erano stati firmati accordi fra Roma e la Repubblica popolare, che porterà le arance rosse di Sicilia sugli scaffali dei supermercati di un colosso come Alibaba.

Il resto è mera indiscrezione: l' investimento dei cinesi sul porto di Palermo (o sul porticciolo della Bandita voluto da Eurispes) è più un auspicio delle istituzioni locali che una reale possibilità, tanto che ancora ieri il presidente della Regione Nello Musumeci ha messo le mani avanti sul coinvolgimento dell' Isola.

L' affare porti Il governatore, ieri, è stato abbastanza netto: «La possibilità di avere un ruolo nella cosiddetta "Via della seta" - ha detto in una nota - dipenderà essenzialmente dai contenuti del memorandum Italia-Cina. Non si può solo sperare di essere coinvolti se per cinque anni nulla è stato fatto. La visita di Xi Jinping in Sicilia, oggi, potrebbe aprire un nuovo capitolo anche nei rapporti siculo-cinesi: il mio governo farà di tutto perché ciò avvenga, spero con la condivisione del Governo nazionale».

Insomma: tutto rinviato al futuro, soprattutto considerato che nelle bozze sui porti circolate fino a ieri ci sono l' autorità portuale di Trieste e quella di Genova, ma non Palermo. In questo contesto si colloca il corteggiamento di Eurispes: l' estate scorsa l' istituto ha presentato un mega-progetto per un porto alla Bandita, nei giorni scorsi ha fatto filtrare l' indiscrezione di un interessamento da parte di un fondo di Shanghai e adesso cerca la "benedizione" della Repubblica popolare. Del resto otto anni fa un accordo Sicilia-Cina era già stato firmato: si arrivò fino alla definizione delle schede tecniche di dieci grandi opere da finanziare in Sicilia (compresa l' integrazione del project financing per il ponte di Messina), ma poi non se ne fece niente.

Le arance in Cina Intanto c' è l' accordo con Alibaba, giunto dopo un' intesa con il ministero dell' Agricoltura e il distretto Agrumi di Sicilia: l' arancia rossa sarà presente in una fascia di mercato premium, di alta qualità e distribuita a partire dalle prossime settimane, inizialmente tramite Mr Fresh di Tmall, il negozio online con 637 milioni di consumatori, e Freshippo, una catena di supermercati. La prima spedizione - che secondo i critici aprirà però le porte a un import selvaggio di agrumi, dei quali la Cina è uno dei principali produttori - arriverà all' inizio di aprile.

Caccia ai turisti L' altro ambito sul quale la Sicilia punta molto nei rapporti con la Cina è il turismo. Ieri l' assessore regionale Sandro Pappalardo ha firmato un accordo con China International Travel Service, il tour operator di Stato, che vende destinazioni in una rete di tremila agenzie. Per effetto dell' accordo l' Isola è stata inserita fra le "top destination" suggerite dal tour operator in quella che in Italia è la bassa stagione (fra gennaio e marzo e da ottobre a novembre): un accordo simile, in Puglia, ha portato in un anno a un incremento dell' 8 per cento per le visite provenienti dalla Repubblica popolare. Non sarà un porto nuovo di zecca, ma è già qualcosa.

- c.r. © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Economia del mare: opportunità di sviluppo per Palermo e la Sicilia

maurizio de cesare

22 marzo 2019 Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale. Questo il tema al centro dell'incontro sull'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), tenutosi ieri presso la sala convegni di Intesa Sanpaolo in via Cusmano. Ad aprire l'evento, nel quale è stata presentata la 5° edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy di SRM, i saluti di Leopoldo Piampiano (Assessore Att. Economiche di Palermo) e Livan Fratini (Prorettore alla Ricerca UNIPA). A seguire i dati del report sono stati illustrati da Alessandro Panaro, responsabile dell'Area Maritime & Mediterranean Economy di SRM, ed approfonditi da Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo, Alessandro Albanese, presidente della Camera di Commercio di Palermo ed Enna, Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e Mauro Nicosia, presidente Confetra Sicilia. Il Rapporto ha evidenziato la crescita dei porti italiani grazie alla componente sempre più significativa della componente internazionale del trasporto marittimo. Nello Shortsea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo. In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il ruolo che il sistema marittimo e portuale di Palermo e dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale nel suo insieme svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l'attrazione di investimenti imprenditoriali.

The screenshot shows a news article page with the following elements:

- Header:** "ECONOMIA DEL MARE" in large blue letters.
- Sub-header:** "Economia del mare: opportunità di sviluppo per Palermo e la Sicilia".
- Text:** The article text is visible, starting with "22 marzo 2019 - Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale..."
- Navigation:** A sidebar on the right contains a list of categories and their respective counts: ECONOMIA (10000), POLITICA (10000), SOCIETÀ (10000), etc.
- Images:** Several small images are interspersed throughout the text, including one of a port and another of a ship.
- Footer:** Social media icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn are visible at the bottom of the page.

### Xi, con Italia valorizziamo la cooperazione nel settore porti

*'Via Della Seta prova impegno due Paesi per un futuro migliore'*

"L' antica Via della Seta è una testimonianza dell' impegno dei due popoli a conseguire un futuro e uno stile di vita migliori". Lo ha affermato il presidente cinese Xi Jinping nelle dichiarazioni alla stampa al Quirinale invitando l' Italia "a partecipare alla seconda Import Expo come ospite d' onore". "Operiamo per rafforzare le sinergie tra le rispettive strategie di sviluppo, per valorizzare la collaborazione nel settore portuale, della logistica e dei trasporti marittimi, per costruire progetti qualificati e concreti sulla via della Seta", ha aggiunto.



### L' incontro tra Mattarella e Xi «Via della seta a doppio senso»

Al Quirinale il presidente cinese, che rilancia: apertura anche per le conoscenze. Il tema dei diritti

Paolo Salom

Roma Strade chiuse, un apparato di sicurezza integrato (italiano-cinese) e inflessibile.

Molti turisti disorientati. Ma poche lamentale, anche se diverse visite nei monumenti del centro sono andate perse. Ieri Roma ha osservato il corteo presidenziale con il solito distacco. Ma i segni del passaggio di una personalità «speciale» c' erano tutti, a cominciare dalla scorta dei corazzieri a cavallo, onore riservato solitamente a re e regine che ha inorgoguito non poco Xi Jinping.

La giornata del presidente cinese e della first lady Peng Liyuan - elegantissima in un abito pastello con colletto semi rialzato e scollo a «v» - è iniziata in perfetto orario: alle dieci Xi e consorte varcavano la soglia del Quirinale dove ad attenderli c' erano il presidente della Repubblica Sergio Mattarella con la figlia. Saluti di rito, poi la first lady cinese si è allontanata con Laura Mattarella, mentre Xi e il capo dello Stato passavano in rassegna il picchetto d' onore per trattenerli quindi a colloquio per oltre un' ora prima di raggiungere i rappresentanti della stampa nel salone degli Specchi: breve dichiarazione ma nessuna domanda consentita ai reporter.

Xi e Mattarella hanno avuto un confronto «aperto», hanno entrambi lodato l'«ottimo stato» delle relazioni bilaterali tra Cina e Italia, notando che c' è spazio per «migliorarle». E si sono scambiati anche citazioni illustri. Xi Jinping ha ricordato un passo di Umberto Eco che ricalca la frase di Cicerone *historia magistra vitae* : «Queste parole ricordano un antico proverbio cinese: dalla storia si impara il presente». Poi il leader si è riferito anche a Marco Polo e Matteo Ricci, il missionario gesuita (come papa Francesco) che fu accolto alla corte dei Ming.

Il capo dello Stato, dal canto suo, ha parlato del genio di Leonardo, di cui quest' anno si ricordano i cinquecento anni dalla morte, e dell' arte di Raffaello. Mattarella ha quindi dichiarato come Roma e Pechino debbano farsi ancor più convintamente «promotori del multilateralismo, e di un sistema internazionale basato sulle regole con al centro le Nazioni Unite». Mattarella ha anche auspicato che, nel campo dei diritti umani e nell' ambito del dialogo Cina-Ue, «si possa proseguire un confronto costruttivo su temi così rilevanti».

L' antica Via della seta, ha detto invece il presidente cinese, è una testimonianza dell' impegno dei due popoli a «conseguire un futuro e uno stile di vita migliori». Italia e Cina, ha spiegato Xi, condividono la volontà di rilanciare quel progetto secondo «il medesimo spirito di condivisione dei frutti del progresso umano». La Cina, ha assicurato a questo proposito il presidente cinese, vuole «uno scambio commerciale a due sensi, e un flusso degli investimenti a due sensi», facendo eco con le sue parole all' esortazione di Mattarella a edificare «una strada a doppio senso per il transito non solo delle merci, ma dei talenti, delle idee e delle conoscenze».

Dopo il faccia a faccia, Xi e Mattarella hanno rivolto un saluto a una platea di politici e imprenditori nella Galleria di Augusto, ufficializzando che l' anno prossimo, in occasione della celebrazione del 50° anniversario dell' istituzione delle relazioni diplomatiche, saranno organizzati l' anno della cultura e del turismo italiano in Cina e cinese in Italia.

Dopo una sosta all' Altare della Patria per deporre una corona di fiori sulla tomba del Milite Ignoto, la giornata di Xi Jinping è proseguita con due incontri istituzionali: al Senato per vedere la presidente Maria Elisabetta Casellati, alla Camera per stringere la mano a Roberto Fico.



### Strigliata da Bruxelles: Cina rivale sistemico

*Il Consiglio Ue guarda a Roma e richiama a trattative non bilaterali con Pechino. Ma l'Eliseo organizza un pre-vertice*

Ivo Caizzi - DAL NOSTRO INVIATO BRUXELLES Il Consiglio europeo dei capi di Stato e di governo, su pressione della Germania e della Francia, ha cercato di concordare una strategia comune per evitare trattative con la Cina su base bilaterale, come quella attuata dal governo italiano. Per dare una coerenza almeno apparente a questo richiamo a Roma, il presidente francese Emmanuel Macron ha chiarito di aver invitato la cancelliera tedesca Angela Merkel e il presidente lussemburghese della Commissione europea Jean-Claude Juncker, in rappresentanza degli altri Paesi membri, al suo incontro di martedì prossimo a Parigi con il presidente cinese Xi Jinping, che precede il previsto summit Ue-Cina del 9 aprile prossimo a Bruxelles.

Macron ha dichiarato che nel Consiglio si è discusso dei rapporti con Pechino per «per superare le divisioni europee e affermare la sovranità europea» perché «la Cina è un rivale sistemico, anche se rappresenta un partner economico» dell' Ue. Pertanto «la relazione tra Ue e Cina non deve essere solo commerciale, deve essere una relazione strategica e geopolitica». Il presidente francese, riferendosi all' avanzata degli investimenti cinesi in settori strategici, ha aggiunto che «il tempo dell' ingenuità europea è finito».

Ha ammesso che «ancora non c' è un completo allineamento dei nostri interessi» e ha richiamato l' Italia per l' incontro a Roma con Xi Jinping perché «non è un buon metodo negoziare in bilaterale testi di accordo sulla rotta della Via della seta».

Una linea simile è stata espressa da Merkel. «Il premier Conte stamani ci ha aggiornato sul contenuto del memorandum d' intesa sulla Via della Seta e, per quanto ci ha spiegato, non ho trovato critiche da fare», ha detto la cancelliera, precisando però che si è concordato che «sarebbe anche meglio se avessimo una posizione uniforme» dell' Ue. Il memorandum d' intesa intende «guardarlo da vicino e forse ci troveremo nuovi aspetti». Per la Germania è fondamentale che siano stabilite con Pechino «relazioni fondate sulla reciprocità, compreso nell' accesso ai rispettivi mercati». La cancelliera ha negato interessi particolaristici solo franco-tedeschi dietro l' invito di Macron perché «quello dell' incontro a Parigi col presidente Xi non sarà un formato fisso». Conte ha chiarito di aver parlato al summit del memorandum con la Cina. «Non che mi fosse stata chiesta chissà quale spiegazione - ha detto -. Però siamo in una comune casa europea e facciamo le cose in modo trasparente». Ha aggiunto di averne parlato informalmente in hotel, a margine del vertice, con Merkel e Macron: «Siamo rimasti che ci aggiorneremo, come lui ci aggiornerà sull' esito della visita di Xi Jinping a Parigi». Non ci vede dietro una manovra dell' asse franco-tedesco: «L' invito della Merkel è legato al fatto che altrimenti non avrebbe visto il presidente cinese. È stato un atto di cortesia da parte di Macron, mi ha spiegato, per darle la possibilità di scambiare qualche opinione e parola con il presidente cinese. E con l' occasione è stato invitato anche Juncker perché in realtà si tratta di un seminario per scambiare qualche idea sul multilateralismo, che ci riguarda tutti».



## **Xi: Italia partner strategico Eil Colle: accordo a due sensi**

*L' incontro al Quirinale. Il presidente cinese: facciamo il tifo per un' Europa unita e stabile Il Capo dello Stato tocca il tema dei diritti umani. Roma apripista del dialogo Pechino-Ue*

LA GIORNATA ROMA Xi Jinping si presenta a Sergio Mattarella citando Umberto Eco, sulla «storia tutrice di vita».

Più prevedibile, invece, il passaggio su Marco Polo come simbolo del legame tra l' Italia e la Cina. Alla vigilia della firma dei memorandum sulla Via della Seta, con i 29 accordi commerciali e istituzionali, il presidente cinese misura le parole nell' incontro al Quirinale per fare capire che non c' è intenzione nella strategia del soft power di dividere l' Europa: «I rapporti tra Cina e Ue sono molto importanti, guardiamo con favore a una Unione europea unita, stabile, aperta e prospera». E durante il colloquio del mattino al Quirinale prima tappa del suo viaggio in Europa che, con un valore simbolico da non sottovalutare, è cominciato dall' Italia, aggiunge un altro tassello rassicurante: «Vogliamo uno scambio commerciale a due sensi e un flusso di investimenti a due sensi». Parole in sintonia con quelle del presidente Mattarella che vuole fare dell' Italia l' apripista del dialogo tra Pechino e l' Europa: «Nel rispetto dell' unità europea e dell' amicizia con gli Stati Uniti, è interesse di tutti avere rapporti aperti e trasparenti».

**LE REGOLE D' INGAGGIO** La sintesi: Italia e Cina dialogano e firmano accordi, dal turismo agli investimenti sui porti, ma questo non significa una fuga in avanti, perché anche Xi dice di avere interesse a una Ue unita. Tutto questo mentre Macron per la tappa francese di Xi, è promotore di un incontro, martedì, al quale parteciperanno anche Angela Merkel e Jean-Claude Juncker, quasi una risposta last minute alla mossa del governo italiano.

In una Roma blindata e in un centro storico che si chiudeva al passaggio del lungo corteo di auto del presidente cinese, il ruolo principale è stato svolto dal capo dello Stato Mattarella, che ha definito e apprezzato i contorni della rete di accordi commerciali e istituzionali. Nel pomeriggio, mentre la moglie visitava il museo Palazzo Colonna, Xi ha incontrato in Senato la presidente Casellati, alla Camera il presidente Fico. Una partita a scacchi diplomatica, rassicurante appunto, che questa mattina avrà l' appuntamento chiave della firma a Villa Madama del Memorandum sulla Via della Seta, con il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte e il vicepremier Luigi Di Maio. In questa ragnatela di accordi economici, in cui si parla di arance siciliane dirette in Cina grazie ad Alibaba (l' Amazon cinese), dell' intesa con il colosso dei viaggi on line che porterà più turisti dal Paese del Dragone in Italia, di investimenti sui porti italiani, Xi ha tentato di sfuggire dall' immagine della grande potenza prepotente e invasiva.

A dimostrazione dell' importanza che si dà in Cina a questo viaggio, l' incontro con Mattarella è stato trasmesso in diretta dalla tv di Stato: Roma è piena di inviati dei media cinesi che seguono ogni tappa del presidente, come l' omaggio all' Altare della Patria a mezzogiorno. Xi al Quirinale ha centellinato con attenzione le parole: «Italia e Cina debbono rafforzare le sinergie per valorizzare la collaborazione nel settore delle infrastrutture, nei settori logistici e portuali e dei trasporti marittimi, per costruire una serie di progetti qualificati lungo la Via della Seta». Ancora: «Siamo disponibili a importare sempre di più prodotti italiani di qualità».

Mattarella, che è stato invitato a tornare in Cina, nel colloquio ha posto sul tavolo alcuni dei temi più delicati. Sui diritti umani, ad esempio: «Auspico un confronto costruttivo occasione della sessione del dialogo Ue-Cina sui diritti umani». E sulla contraffazione che penalizza le imprese italiane: «Italia e Cina potranno trarre notevoli benefici da un contesto di cooperazione economica fondato sulla leale concorrenza tra imprese, nel rispetto della proprietà industriale e intellettuale, nella comune lotta alla contraffazione». E mentre a Palazzo Barberini nel pomeriggio si è svolto anche il Business forum, il confronto tra le grandi imprese italiane e cinese preceduto da un saluto di Xi, ora l' attenzione è tutta concentrata sulla firma di questa mattina a Villa Madama.

Mauro Evangelisti Alberto Gentili © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Secolo XIX

Focus

## I paletti di Mattarella a Xi «L' Italia non cambierà le sue alleanze storiche»

*Il Colle chiede rispetto per i diritti umani e pari opportunità per le aziende L' Italia esclusa dal vertice in Francia dopo la fuga in avanti con la Cina*

Ugo Magri /ROMA Ogni vera amicizia esige patti chiari, e l' onere di mettere le carte in tavola con Xi Jinping è toccato a Sergio Mattarella. Più della sontuosa accoglienza riservata al presidente cinese, conta proprio quello che si sono detti i due nel faccia a faccia di ieri mattina sul Colle. È filtrata per vie ufficiose la ricostruzione seguente: con garbata fermezza Mattarella ha rammentato a Xi l' importanza che, per l' Italia e per l' Europa intera, rivestono i diritti politici e civili. La Cina, notoriamente, non viene considerata un modello democratico da imitare. La risposta è stata: «Siamo pronti a parlarne». Sempre a scanso di equivoci, e anche per rassicurare i partner occidentali, Mattarella ha ricordato la nostra fedeltà europea e «l' amicizia con gli Stati Uniti»: casomai qualche recente scelta di politica estera avesse dato ai cinesi un' impressione diversa, il presidente ha tolto ogni dubbio sulla collocazione dell' Italia, che non sarà mai il grimaldello per forzare il sistema delle alleanze.

PARITÀ DI CONDIZIONI nasa: i traffici merci da e per la Cina. Oggi verrà siglato dal premier, Giuseppe Conte, quel Memorandum commerciale su cui nei giorni scorsi si erano scornati Luigi Di Maio (super-favorevole) e Matteo Salvini (quantomeno scettico). Curiosamente, alla cena offerta ieri sera da Mattarella in onore di Xi Jinping non si sono presentati né l' uno né l' altro: all' incontro con il leader della superpotenza asiatica hanno preferito i comizi della campagna elettorale in Basilicata. L' onere del chiarimento dunque è ricaduto pure qua sul presidente. Il quale non ha fatto mistero che bisogna riequilibrare la bilancia commerciale (tutta sbilanciata in favore del Made in China) e garantire alle nostre aziende «una effettiva parità di condizioni». Se una ditta italiana vorrà mettere su una fabbrica nell' ex celeste Impero, non dovrà incontrare gli ostacoli del passato.

Va dato atto a Xi che, perlomeno a parole, le sollecitazioni di Mattarella sono state ben recepite: «Vogliamo valorizzare la collaborazione nei trasporti, nei porti, nelle infrastrutture», è stata la sua risposta, «e siamo disposti a importare sempre più prodotti italiani di qualità». Nella suadente visione cinese, la futura Via della Seta sarà a doppia direzione di marcia: molte merci arriveranno via mare e molte altre saranno imbarcate sulle na viper l' Oriente. Se così fosse, alla nostra economia verrebbe una boccata di ossigeno.

LO SCHIAFFO DI PARIGI Mattarella ha approfittato dell' assenza di orecchie indiscrete per chiedere a Xi una mano sull' Onu: l' Italia si sta battendo per un nuovo assetto delle Nazioni Unite dove a comandare non siano più solo i vincitori dell' ultima guerra mondiale. E pure stavolta l' ospite cinese ha largheggiato nei sorrisi e nelle rassicurazioni. Sull' Europa ha negato nella maniera più netta di provare godimento per le tensioni che lacerano l' Unione, e anzi ha sottolineato come «noi cinesi guardiamo favorevolmente a un' Ue unita, stabile, aperta e prospera». Discorsi che suonano come prova generale in vista dell' incontro di martedì a Parigi con il trio Macron-Merkel-Juncker. Il nostro premier non è stato invitato e finge di credere alle spiegazioni che gli ha dato Macron: «Ha invitato pure la SERGIO MATTARELLA PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA Merkel per cortesia», racconta Giuseppe Conte, «altrimenti la Cancelliera non avrebbe potuto scambiare qualche parola con Xi» che non ha in programma tappe a Berlino. La verità purtroppo è un' altra: Roma viene considerata la «pecora nera» che ha tentato una fuga in avanti sulla Cina. Per punizione verrà esclusa dal colloquio che conta.

- c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## Mattarella a Xi: pari condizioni L' impegno: scambi nei due sensi

*Il presidente cinese a Roma. Il Capo dello Stato: centrali Ue unita e multilateralismo. Auspicio di intese con gli Usa sul commercio. Priorità a diritti umani, proprietà intellettuale e lotta alla contraffazione*

Lina Palmerini - Nessun tema, nemmeno il più scottante, è stato taciuto durante i colloqui tra Sergio Mattarella e Xi Jinping.

Prima un tête-à-tête tra i due presidenti, poi l'incontro si è allargato alle rispettive delegazioni e anche in quella sede c'è stato un fitto botta e risposta sulle questioni che era opportuno chiarire. Innanzitutto, il capo dello Stato ha cominciato dal rispetto dei diritti umani e dalla necessità di un'evoluzione del dialogo in sede europea ma ha voluto mettere subito a fuoco anche gli aspetti più controversi strettamente attinenti alle intese Italia-Cina: concorrenza e reciprocità degli scambi. Due punti su cui è stato piuttosto diretto insistendo sulla necessità di «riequilibrare la bilancia commerciale e rimuovere le barriere per i prodotti italiani affinché vi sia parità di condizioni: la concorrenza - ha detto - fa bene a tutti e migliora la qualità dei prodotti». E in questo ambito ha pure affrontato uno dei punti cruciali per le imprese italiane: il rispetto della proprietà intellettuale, la lotta alla contraffazione e la necessità di sviluppare intese in sede europea.

Ecco, proprio l'Europa è stata la grande protagonista dei colloqui.

Nel senso che Mattarella si è lungamente intrattenuto sull'importanza dell'integrazione europea e sul fatto che debba andare avanti e avere successo: un modo per far intendere al presidente cinese che l'Italia è saldamente da quella parte. E ha ben chiarito come il Memorandum (che si firmerà oggi) debba inserirsi «nel rispetto dell'unità europea e dell'amicizia con gli Stati Uniti: noi crediamo nel multilateralismo basato su regole trasparenti, anche per questo auspichiamo che si trovi un'intesa con gli Usa per ripristinare un commercio davvero aperto».

Su ciascuno di questi punti la risposta del presidente cinese è stata puntuale e lo scambio di opinioni fluido al punto che Xi Jinping ha di nuovo invitato Mattarella in Cina - l'ultima sua visita risale a due anni fa - e sembra ci sia una promessa ad andare a fine anno. Ma, sui temi sollevati dal capo dello Stato, Xi ha voluto innanzitutto chiarire l'aspetto della reciprocità assicurando «uno scambio commerciale e un flusso degli investimenti a due sensi: Cina e Italia sono partner con mutuo rispetto, fra di noi non c'è conflitto di interesse». E poi, a proposito di un riequilibrio della bilancia commerciale, Xi ha parlato di una «valorizzazione nella collaborazione nei trasporti, nei porti, nelle infrastrutture» e che questo porterà «a importare sempre di più prodotti italiani di qualità». Anche sul punto dell'Europa e del processo di integrazione, il presidente Xi ha assicurato di vedere con «favore a una Unione unita, stabile, aperta e prospera». Insomma, Pechino non remerebbe contro né avrebbe interesse a soffiare sul fuoco delle divisioni e benché la strada sia «complessa», secondo Xi la «direzione è quella giusta». Infine, ma non ultima questione, ha confermato la volontà di dialogare con l'Ue sui diritti umani nella sessione che si svolgerà a Bruxelles. Nel pomeriggio c'è stato l'incontro con i presidenti delle Camere Casellati e Fico e la sera Xi ha partecipato alla cena di Stato - presente Conte e i ministri - con due assenti eccellenti. Uno di cui si sapeva - Salvini impegnato nella campagna elettorale - a cui ieri si è aggiunto pure Di Maio. Una "marcatatura" a uomo pure in questa circostanza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



al consiglio europeo

## Macron : «Con Pechino serve coordinamento Ue» A Parigi anche Merkel e Juncker al summit con Xi

*Operativo dal primo aprile lo screening sugli investimenti esteri nella Ue*

Gerardo Pelosi

Bruxelles Saranno quasi certamente dettate da Parigi e Berlino le nuove linee guida dei rapporti economici e commerciali tra Unione europea e Cina. Linee che verranno in parte esplicitate martedì prossimo a Parigi per il previsto incontro del presidente francese, Emmanuel Macron con il presidente cinese, Xi Jinping allargato ora alla cancelliera tedesca, Angela Merkel e al presidente della Commissione Ue, Jean-Claude Juncker. Le conclusioni del Consiglio europeo di ieri e soprattutto l'implementazione delle decisioni in esso contenute vedono un ruolo molto attivo di Parigi e Berlino sulle misure adottate: "golden power europea" con lo screening sugli investimenti esteri in Europa affidato ad un' autorità competente, limitazioni su acquisti di società private europee da parte di aziende partecipate o beneficiarie di aiuti di Stato, reciprocità nelle regole degli appalti. Le dichiarazioni di Macron e della Merkel confermano questa strategia. Sia la cancelliera che il presidente francese ne hanno parlato come un dato di fatto ormai acquisito nella notte tra giovedì e venerdì anche con il presidente del Consiglio italiano, Giuseppe Conte. Macron, in particolare, ha spiegato a Conte che occorre agire nei confronti di Pechino come europei «se ci si vuole muovere come potenza» perché «lavorare come piccoli club con la Cina non è un buon approccio».

Dopo il vertice Macron ha anche chiarito che i rapporti con la Cina vanno visti non solo da un punto di vista economico ma anche politico e geostrategico. «Ne abbiamo parlato nel Consiglio - ha aggiunto - per definire una strategia comune che superi le divisioni europee e affermi la sovranità europea. La Cina è diventata un competitore, un rivale sistemico, il tempo della ingenuità - ha sottolineato Macron - è finito, ancora non c'è un completo allineamento dei nostri interessi, ma c'è una condivisione strategica».

Anche se il premier italiano Conte ha un po' banalizzato il significato della presenza di Merkel e Juncker a Parigi («solo una cortesia per incontrare Xi») la tappa francese potrebbe trasformarsi nel piatto forte della visita del presidente cinese in Europa e prima del vertice Ue-Cina che si terrà a Bruxelles il 9 aprile.

Anche se, ha messo in chiaro al Merkel, «quello dell'incontro a Parigi col presidente Xi non sarà un formato fisso. È un segno della collaborazione tra la Francia e la Germania. Vogliamo discutere delle sfide in alcuni settori, e sono contenta del coinvolgimento del presidente della Commissione Juncker». La cancelliera tedesca ha insistito sulla reciprocità e l'accesso reciproco ai mercati nei rapporti tra l'Ue e la Cina per superare «asimmetrie e squilibri».

Sulla scorta delle indicazioni di Macron e Merkel, Juncker ha spiegato che «se avessimo già avuto operativo il meccanismo di screening degli investimenti esteri, che entrerà ora in funzione il primo aprile, questo avrebbe coperto l'83% di quelli cinesi effettuati nell'Ue nel 2018». Il meccanismo di screening era già stato adottato a fine anno dai 28, ed entrerà ora in vigore tra circa dieci giorni. Anche per il presidente del Consiglio Ue Donald Tusk «c'è la necessità di una politica commerciale Ue che sia aperta e assertiva». Per questo «i 27 hanno deciso di riprendere le discussioni sul meccanismo per assicurare la reciprocità di accesso agli appalti pubblici con i Paesi terzi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Gli accordi

*Solo 29 intese per 7 miliardi ma per Pechino successo politico*

FILIPPO SANTELLI

Dal nostro corrispondente PECHINO I porti alla fine ci sono: la Cina alza bandiera sia a Genova sia a Trieste; per ora una bandierina, poi chissà. Ci sono solo due contratti veri, per Danieli e Ansaldo, siderurgia e turbine. C'è qualche prodotto alimentare tricolore, come le arance, che vede aprirsi le porte del mercato cinese.

Pechino avrebbe voluto anche una partita di serie A, ma le regole Fifa lo vietano. Avranno qualche incontro delle nazionali e delle coppe nazionali, più il Var.

Dovranno accontentarsi.

C'è la nostra Cassa depositi e prestiti che emetterà circa 600 milioni di euro di Panda bond, in valuta cinese, per finanziare le imprese. Nel complesso gli accordi dovrebbero valere circa 7 miliardi. Ma a scorrere l'ultima bozza delle intese che questa mattina verranno firmate tra Italia e Cina a Roma l'impressione è che si tratti in fondo di poca cosa: 29 accordi in tutto, la maggior parte istituzionali, solo dieci tra aziende. Pochino dal punto di vista italiano, non certo una pioggia di investimenti miliardari, e pochino anche da parte cinese, rispetto all'ipotizzata colonizzazione dello Stivale. Se non fosse che per Xi Jinping la vera vittoria, tutta politica, è la prima delle firme in scena oggi: l'adesione dell'Italia, primo Paese del G7, alla sua Via della seta. Ma per fare affari ci saranno altre occasioni, ora che Roma è a bordo.

Doveva essere ben più lungo l'elenco dei memorandum. Solo un paio di settimane fa dal Mise ne assicuravano "decine", le prime ipotesi mettevano l'asticella sopra i 50. Solo che dopo la reazione di Washington e Bruxelles il governo ha cambiato attitudine. Parola d'ordine: emendare e ridurre, specie nei settori più sensibili.

Alcune aziende si sono chiamate fuori da sé. Leonardo per esempio, per non rischiare mal di pancia americani, ha pensato bene di non sbandierare le sue forniture per l'aereo civile cinese. Huawei, pomo della discordia globale, ha congelato il suo accordo di ricerca con un Politecnico italiano, nonostante la cooperazione nelle "telecomunicazioni" rimanga nel testo del memorandum sulla Via della seta. Da altre parti invece non si è proprio trovato l'accordo: Unicredit doveva entrare nel private equity cinese alleandosi con una banca locale, nulla da fare. Così come per il veicolo di investimento congiunto che Cassa depositi doveva creare con il potentissimo fondo sovrano Cic, pare manchi l'accordo sui settori.

Fincantieri pure ha declinato, di commesse in Cina ne ha già a sufficienza.

Sui porti Pechino ottiene comunque l'obiettivo minimo.

Cccc, il suo colosso delle costruzioni, entra sia nel retromolo di Trieste, nei nodi ferroviari che smistano i container verso l'Europa, sia tra le banchine di Genova. Soprattutto qui potrebbe essere la testa di ponte per altri investimenti. Sembrano sparite invece le intese ipotizzate su altre infrastrutture, dalle ferrovie alle reti elettriche. Resta quella tra Snam rete gas, e il fondo Silk Road, che riguarda Cina e Paesi terzi. Il made in Italy porta a casa qualcosina. Una centrale in Azerbaijan per Danieli, una turbina di Ansaldo. Nel commercio arriva finalmente il via libera all'esportazione delle arance, a cui si aggiungono il maiale surgelato e il seme bovino.

Non sarà questo a riequilibrare i nostri saldi commerciali, né i vari accordi culturali o tecnologici tra ministeri. Ma è solo l'inizio della "nuova era" tra Italia e Cina, e i contratti usciti dalla porta a Roma possono rientrare dalla finestra a Pechino, dove il premier Conte sarà tra un mese al "Belt and Road Forum". Anche lì bisognerà firmare intese, magari con meno attenzioni addosso. Intanto Xi Jinping riparte da Roma con quello che voleva in valigetta: l'Italia è nella Via della seta.



La visita del presidente cinese

### Xi al Colle, i paletti di Mattarella "Più vicini, però nel solco europeo"

Usa rassicurati e richiesta di impegni su diritti umani e clima. Accoglienza da imperatore

CONCETTO VECCHIO

roma «Il contributo italiano alla nuova via della Seta ha un significato cruciale», afferma il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, mentre in onore di Xi Jinping sul Colle la bandiera cinese sventola accanto a quella tricolore ed europea. Il patto italo-cinese che sarà siglato oggi dai due governi - il memorandum con cui il nostro paese aderisce al piano infrastrutturale Belt& Road - impone tuttavia dei punti fermi. È un'occasione - ricorda il Capo dello Stato durante i colloqui di un'ora tra le due delegazioni ieri mattina al Quirinale - per rendere Cina e Italia ancora più vicine, «ma nell'ambito della strategia delineata dalla Unione europea». I rapporti vanno sviluppati ulteriormente, «attraverso il dialogo commerciale e politico», però «nel rispetto dell'amicizia con gli Stati Uniti».

«I rapporti tra Cina e Ue sono molto importanti», ha convenuto il leader cinese. «Noi guardiamo con favore a una Unione europea unita, stabile, aperta e prospera» e «con rispetto seguiamo il dibattito in corso in Europa. I problemi potranno essere superati». Non c'è alcuna intenzione di avere un approccio da «menù à la carte», ha fatto capire Xi. Insomma, il Capo dello Stato pone dei paletti molto precisi, e rassicura nel contempo Washington e Bruxelles. Il governo sul memorandum com'è noto si è diviso e il vicepremier leghista Matteo Salvini, freddo sull'accordo, ha espresso apprezzamento per l'equilibrio raggiunto dal Quirinale.

In una Roma primaverile, e blindata come capita solo per l'arrivo dei presidenti americani o russi, Xi giunge su un'auto scortata dai corazzieri a cavallo. Accompagnato dalla moglie Peng Lyuan, è accolto dal Presidente e dalla figlia Laura. In Cina la tv di Stato trasmette l'evento in diretta. Onori militari. Xi cita Umberto Eco, Marco Polo e il gesuita Matteo Ricci. Mattarella Leonardo e Raffaello. La first lady visita il palazzo mentre parte il bilaterale. I colloqui durano un'ora. Clima cordiale. Xi ha invitato Mattarella nuovamente a Pechino. Per il Quirinale la Via della Seta è un'opportunità che va colta, all'insegna del multilateralismo, «dello scambio libero, equo ed onesto», e del doppio senso: ovvero, transito non solo di merci, ma anche di idee e talenti. Non solo affari, ma anche valori, cultura. Il capo dello Stato non tralascia il nodo dei diritti umani. E Xi Jinping annuncia la sua disponibilità a dialogare con la Ue sul tema. Nelle dichiarazioni congiunte non si fa parola delle telecomunicazioni. La conferma che il 5G di Huawei è fuori dall'intesa.

Il dialogo verte anche sul clima, un tema che a Mattarella sta a cuore. «L'Italia è lieta del forte impegno che la Ue e la Cina hanno dimostrato nell'attuare l'accordo di Parigi. Riteniamo auspicabile intensificare ulteriormente la cooperazione in tal senso».

Il Colle confida che Pechino possa tornare a «un commercio davvero aperto a livello internazionale» pure con gli Usa. Xi ricorda le grandi trasformazioni della sua nazione, che da paese poverissimo è diventato una delle grandi potenze mondiali, tra le più temute: nel 2013 contava 86 milioni di poveri, mentre ora ne sono rimasti 10 milioni su 1,4 miliardi abitanti.

Poi i due presidenti si ritrovano alla cena di Stato offerta al Colle, con 150 personalità. C'è il premier Conte, Salvini la diserta.

Il menù: tortelli alla carbonara, lombo di vitello al tartufo nero, babà alla frutta. Bocelli, nella Cappella Paolina, canta "Nessun dorma".



### Risorge il Mare nostrum

*La marcia del dragone/Il Mediterraneo torna centrale nella geopolitica Gli errori occidentali hanno spianato la strada alla Via della Seta E così Pechino sta rafforzando la sua presenza nella sponda africana*

GUIDO SALERNO ALETTA

La Cina guarda al Mediterraneo, tornato nuovamente centrale nella geopolitica. La Via della Seta di cui tanto si parla, chi palesando il timore di un' espansione eccessiva di Pechino e chi ipotizzando con malcelata baldanza chissà quale nuovo Eldorado, ha due componenti distinte, come chiarisce l' acronimo Bri, che sta per Belt & Road Initiative. Si snoda dunque sia per vie terrestri che per rotte marittime, ma nessuna sembrerebbe toccare i Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo. Dopo il Pireo, che dà accesso ai Balcani meridionali, ora sarebbe la volta dei porti italiani: se ben collegati per via ferroviaria e stradale con il resto del continente europeo, consentirebbero di ridurre i tempi di trasporto rispetto alle rotte che proseguono fino ai porti del Nord Europa passando per Gibilterra. Quando da Bruxelles si chiede all' Italia di attendere che sia l' Ue a trattare con la Cina, c' è dietro il terrore di un ribaltamento dei traffici a danno dei porti tedeschi e olandesi. Concentrandosi su questi aspetti, i Paesi della sponda sud del Mediterraneo sembrerebbero ignorati dalla strategia cinese, che invece ha mantenuto stretti i rapporti con questa parte dell' Africa. Di queste relazioni si dà conto nell' ambito del Forum sulla cooperazione tra Cina ed Africa (Foca), la cui ultima edizione si è tenuta il 3-4 settembre scorsi a Pechino con la partecipazione dei delegati di 53 Stati africani. Non solo il comunicato finale di questo evento ha adottato la stessa intitolazione enfatica dei G7 di iniziativa occidentale (Dichiarazione di Pechino - Verso una Comunità Cina-Africa sempre più forte con un futuro condiviso) ma addirittura ne viene copiato l' incipit: «Noi Capi di Stato, di Governo e Delegazioni». Questa è la vera globalizzazione, quella dei modelli di comunicazione, ormai indistinguibili se non per i partecipanti e la ben diversa leadership.

Le relazioni tra la Cina e i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo sono quantomai strette e ci riguardano da vicino. Nei rapporti con l' Algeria Italia e Cina sono i primi partner commerciali. L' Eni, come partner della Sonatrach, la società petrolifera di Stato algerina, ha un volume di attività che è otto volte superiore a quella della francese Total. La Cina si muove in forze: la società di Stato Citic sta costruendo un impianto per la produzione di fosfati, così come sono sempre cinesi le imprese che stanno costruendo la Grande Moschea di Algeri. E, ancora, tra il 2000 e il 2014 hanno realizzato 13 mila chilometri di strade e 3 mila di ferrovie, oltre ad avere l' appalto per la costruzione degli alloggi dell' edilizia popolare.

La Cina è anche il principale partner commerciale dell' Egitto, con un interscambio di 12 miliardi di dollari. I turisti cinesi sono sempre più numerosi, passati dai 120 mila del 2015 ai 180 mila del 2016. Anche qui, il settore delle costruzioni è importante: avrà la targa di Pechino la nuova capitale amministrativa, un immenso quartiere a est de Il Cairo, che sorgerà dopo l' avvenuto completamente del Central Business District, costato 3 miliardi di dollari e ampiamente finanziato dalle banche cinesi.

Il Cairo ha un enorme interesse ad agevolare Pechino: gli affluiscono i ricchi proventi derivanti dal passaggio delle merci cinesi attraverso il Canale di Suez, il cui raddoppio è stato realizzato in appena un anno al costo di 8,6 miliardi di dollari, raccolti sul mercato in una sola settimana.

Ora consente il passaggio alle navi di qualsiasi dimensione e nei due sensi per tutto il percorso, riducendo il tempo di transito dalle 12/16 ore del primo tracciato a sole 6/7 ore. Per le merci cinesi è un grande vantaggio, sia in termini di costi che di tempo di arrivo a destinazione: navi più grandi e tragitto più veloce. Approdare nei porti italiani aggiungerebbe ulteriori benefici. I progetti di nuovi porti, sempre con il supporto cinese, riguardano sia l' Algeria che l' Egitto. Nel primo caso, sarà realizzato ad El Hamdania, a circa 70 chilometri a ovest di Algeri, mentre in Egitto si sfrutteranno le acque di Al Alamein, che è già un terminal petrolifero.



Anche con la Libia, ai tempi di Gheddafi, i rapporti con la Cina erano stretti. Si interruppero, come tutti per gli altri, con il rovesciamento del regime, e ben 33 mila lavoratori cinesi che erano impegnati nel settore delle costruzioni furono evacuati dalle autorità di Pechino nel febbraio del 2011 in condizioni difficilissime. Ora, tutto fermo.

La Tunisia pure ha rapporti stretti: oltre agli scambi culturali e alle consuete donazioni che hanno un carattere promozionale, va rimarcato un memorandum firmato a settembre scorso nell' ambito del Foca: prevede l' espletamento degli studi preliminari alla realizzazione di un ponte che colleghi l' isola di Djerba alla città di Jorf, la costruzione di un' area logistica di mille ettari asservita al porto di Zarzis, e una linea ferroviaria che collegherà questo a Gabes passando per la città di Medenine. Fin qui, niente di nuovo: porti e infrastrutture, come è nella logica della nuova Via della Seta.

La vera novità della strategia cinese nel Mediterraneo è contenuta in un secondo memorandum, sottoscritto sempre a settembre scorso dal presidente tunisino Youssef Chahed e da quello cinese Xi Jinping: la compagnia di Stato cinese Saic, in partnership con l' impresa locale Meninx, procederà alla realizzazione in Tunisia di una fabbrica di automobili, destinate anche all' esportazione. L' unità produttiva in Tunisia sarà la prima a essere sviluppata al di fuori della Cina e la prima ad avere come obiettivo i mercati del Mediterraneo e dell' Africa. La sfida è di peso, visto che non solo la Saic è una delle Big Four dell' industria automobilistica pubblica cinese, insieme a Chang' an Motors, Faw Group, e Dongfeng Motor, ma è anche quella che nel 2014 ha realizzato in assoluto il maggior numero di vetture, con oltre 4,5 milioni di esemplari. Anche la Cina avvia così iniziative industriali di sostituzione per tutta una serie di produzioni che non conviene più realizzare all' interno e poi esportare.

La Cina non fa altro che riempire i vuoti creati dall' Occidente, sfruttando le sue contraddizioni politiche. Basta ricordare le conclusioni del G8 di Deauville, che si svolse tra il 26 ed il 27 maggio del 2011: non solo dette il via libera alle Primavere arabe, con tanto di promessa di aiuti finanziari ai Paesi che finalmente si aprivano alla democrazia, Tunisia ed Egitto in testa, ma si stigmatizzarono i comportamenti repressivi dei governi di Libia e Siria. Per molti dei Paesi occidentali che sono stati tanto attivi in questo sostegno alle rivolte e alle guerre civili che si sono scatenate è davvero difficile ora presentarsi con il ramoscello in mano. E soprattutto sono poco credibili quando dipingono il Dragone cinese come il loro vero nemico. Il sostegno dato alle Primavere arabe e alle rivolte contro i governi non democratici ha determinato flussi incontrollabili di immigrazione che si sono abbattuti sull' intera Europa, sia per il venir meno della frontiera meridionale libica sia per gli esodi dalla Siria insanguinata dall' Isis. Chi avesse voluto avvelenare i pozzi, creando instabilità nel nostro continente, c' è riuscito perfettamente. Un' America devastata dalla crisi del 2008 avrebbe avuto vantaggio a innescare una situazione di crisi in tutta la sponda sud del Mediterraneo, ma al prezzo di non poterci più mettere piede e d

lasciare campo libero alla Cina e alla Russia. L' Unione Europea ha ancora più gravi responsabilità, avendo osteggiato in ogni modo il progetto di Unione Euro Mediterranea che fu lanciato a metà 2008, sotto l' egida congiunta del presidente francese Nic

olas Sarkozy e di quello egiziano Hosni Mubarak. E non furono casuali i due primi viaggi all' estero nell' estate di quell' anno: da parte del premier italiano Silvio Berlusconi a Bengasi, con la firma di un Trattato di particolare amicizia con la Libia, e da parte di Sarkozy ad Algeri, per chiudere le ferite ancora aperte della decolonizzazione. Il presidente americano George W. Bush vedeva di buon occhio la stabilizzazione del Mediterraneo, sosteneva la presenza militare degli occidentali nell' heartland asiatico per ostacolare l' espansione geopolitica di Cina e Russia, presidiando Iraq e Afghanistan, e teneva alta la pressione sull' Iran. Nel 2009 gli subentrò Barack Obama, che aveva tutt' altra strategia: l' America si ritir

ava militarmente, lasciando spazio al disordine. Non solo ne suscitava dell' altro in tutto il Mediterraneo, ma a conclusione del suo mandato tolse le sanzioni all' Iran con u

n trattato che Donald Trump ha subito strappato. L' Europa ha deluso le aspettative dei Paesi del Mediterraneo, che pure aveva suscitato nel 2008. Gli Usa, proclamando di promuovere la democrazia, hanno seminato l' instabilità. Se ora la Cina si presenta dappertutto come un interlocutore affidabile, è soprattutto perché siamo stati noi occidentali ad averle spianato la strada. (riproduzione riservata)

### I porti? Sono già cinesi

LA MARCIA DEL DRAGONE/3Le mire sugli scali europei sono un'illusione ottica: da anni gruppi del Paese asiatico sono nel capitale di molte di queste infrastrutture. Le loro mosse, da Vado Ligure ad Anversa

NICOLA CAPUZZO

La temuta invasione cinese nei porti italiani ha tenuto banco per settimane in vista dell'arrivo a Roma del presidente della Repubblica Popolare Xi Jinping. Al centro della tempesta gli scali di Genova e Trieste. Conoscitori della materia hanno dibattuto a lungo sull'opportunità di aprire le porte delle infrastrutture portuali al Dragone, dovendo tenere in attenta considerazione i rischi e le opportunità di un eventuale accordo con Pechino. Si è scomodato perfino il Consiglio per la Sicurezza Nazionale degli Stati Uniti, che ha invitato l'Italia a riflettere bene prima di firmare un documento che sancirebbe di fatto l'adesione al maxi-programma geopolitico della Nuova Via della Seta. C'è addirittura chi ha strillato: «Non svendiamo i porti ai cinesi».

Pochi forse sanno, e qualcuno ha evitato loro di dire, che in realtà la Cina è presente nei porti italiani da decenni; prima con i propri traffici commerciali, poi con le proprie navi e da molto tempo anche con una presenza diretta in banchina. Oggi il braccio armatoriale della Repubblica Popolare, ossia la compagnia di navigazione Cosco, è nel capitale del nuovo terminal container di Vado Ligure (Savona) a braccetto con il porto di Qingdao per una partecipazione azionaria complessiva del 49%. Il restante 51% è dei danesi di Maersk, che non hanno alcuna intenzione di cedere la maggioranza di un'infrastruttura che a regime sarà capace di movimentare quasi 1 milione di container Teu. Fino al 2016 sempre Cosco era socia al 50% del terminal Conateco di Napoli, che ha poi deciso di lasciare (cedendo la quota al partner Msc di Gianluigi Aponte) perché non consentiva l'ingresso delle navi portacontainer di ultima generazione a causa dei fondali poco profondi, degli accosti in banchina e delle gru inadatte. Destino simile era toccato al porto di Taranto, di cui la cinese Hutchison controllava il 50% del capitale ma quando il vettore marittimo Evergreen aveva cambiato scalo, propendendo per il Pireo, per trasbordare i suoi container nel Mediterraneo, il terminal è rimasto vuoto e i cinesi sono anche in quel caso fuggiti.

Cosco per anni ha cercato di trovare spazio nei terminal container italiani più pregiati, quelli in grado di accogliere le grandi navi oceaniche, ma invano, se si esclude il caso recente di Vado Ligure. Proprio per questo motivo nel 2009 i cinesi hanno iniziato a investire sul porto greco del Pireo, dove sono concessionari (e non proprietari) delle banchine fino al 2052 in cambio di investimenti per mezzo miliardo di euro. In pochi anni Cosco ha fatto di questo porto il proprio hub per le linee che transitano nel Mediterraneo e i traffici hanno iniziato a lievitare.

«In Grecia il gruppo ha mostrato per la prima volta quali sono le potenzialità del progetto Belt and Road Initiative perché i container movimentati sono passati dai 680.000 Teu dal 2010 ai 3,5 milioni del 2017, quando sono attraccate in totale 600 navi.

«Il budget per il 2018 è molto ambizioso e riguarda i 5 milioni di Teu», diceva un anno fa a MF-Milano Finanza Marco Donati, al vertice di Cosco Shipping in Italia. L'anno scorso lo scalo ha chiuso in effetti con oltre 4,9 milioni di Teu movimentati. Dal Pireo vengono effettuati almeno dieci treni-blocco ogni settimana verso Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia e Serbia; lo stesso i cinesi cercheranno di fare dalla Liguria penetrando verso i bacini produttivi della Svizzera e del sud della Germania attraverso Vado Ligure. Medesimo progetto verrà attuato a Trieste se effettivamente China Merchants rileverà il nuovo terminal portuale ribattezzato Piattaforma Multipurpose e in via di completamento.

Tutto questo a dimostrazione che la Cina nei porti italiani c'è già da tempo e ha le idee chiare su dove vuole arrivare e in che modo (attraverso quali scali) intende farlo. La firma di un Memorandum of Understanding a Roma può solo in minima parte accelerare o rallentare questo percorso di penetrazione già ben avviato. Senza contare poi che l'Italia,



anche se decidesse politicamente di ostacolare l' avanzata della Belt and Road Initiative, vedrebbe la propria azione neutralizzata dal fatto che la Cina è già presente con partecipazioni azionarie rilevanti (quando non di controllo) nei terminal container di Zeebrugge e Anversa in Belgio, Amburgo in Germania, Bilbao e Valencia in Spagna, Marsiglia in Francia, Malta, Ambalri in Turchia, Haifa e Ashod in Israele e all' imboccatura mediterranea del canale di Suez.

Un recente studio di Srm (centro studi collegato a Intesa Sanpaolo) e Alexbank sottolinea a questo proposito che la presenza della Cina tra le principali aree di origine e destinazione del cargo in transito nel Mediterraneo spiega la valenza strategica del Canale di Suez in ottica di Belt and Road Initiative. «I Paesi del Nord Africa rappresentano l' area cardine nel quadro della Bri», sostiene l' analisi. «Su di essi la Cina punta come area di produzione per i mercati europei, come porta logistica per l' Europa e l' Africa sub-sahariana, come polo energetico per il petrolio, il gas e le energie rinnovabili». Figurarsi se un Memorandum of Understanding può ormai cambiare le sorti della penetrazione cinese nel Mediterraneo e da lì in Europa e Africa. (riproduzione riservata)