

PARTITO IL PRIMO TRENO MERCI

In carrozza per la Cina
sul Mortara Express

di Eleonora Lanzetti

a pagina 11

Viaggio in Cina con il Mortara Express

Partito il primo treno
merci diretto a Chengdu
«È la Via della Seta 2.0»

MORTARA Una grossa coccarda rossa di buon auspicio in testa al locomotore e bandiere issate sulle note degli inni nazionali, hanno fatto da cornice alla partenza del primo treno merci diretto Italia-Cina. Al Polo Logistico Integrato di Mortara ieri alle 10.50 è nata la Via della Seta in versione 2.0: una infrastruttura tecnologicamente avanzata sui corridoi commerciali europei che consentirà di trasportare auto, macchinari, mobili e cibo d'eccezione verso Oriente. Un treno composto da 17 vagoni, in grado di caricare 34 container da 40 piedi ciascuno, percorrerà i 10.800 km che separano la Pianura Padana da Chengdu, capoluogo della provincia del Sichuan. Da gennaio partiranno due treni la settimana gestiti dalla Chengdu Internatio-

nal Railway Services che attravereranno i centri di interscambio di Italia, Austria, Germania, Polonia, Bielorussia, Kazakistan, per arrivare a Chengdu. Il viaggio durerà 18-20 giorni, riducendo tempi e costi: la stessa tratta, via mare, verrebbe percorsa in 40/45 giorni, mentre il trasporto aereo, seppur più veloce, avrebbe costi maggiori.

Il governo di Pechino ha fortemente caldeggiato i rapporti commerciali con l'Italia, soprattutto con la Lombardia; le silenziose campagne di Mortara sono state scelte come punto di riferimento per Chengdu, che di abitanti ne conta 15 milioni. Alla partenza del primo convoglio i rappresentanti del Changjiu Group, colosso della logistica per il mercato automobilistico cinese con oltre 20

miliardi di fatturato, partner del progetto Italia-Cina, sono euforici e sentono di aver fatto centro: «Qui c'è l'unica struttura in Lombardia che combina un terminal con più binari ad una logistica. Abbiamo fatto un investimento da 140 milioni di dollari per questo snodo prezioso del bacino Sud Europa — spiega Shijiu Bo, presidente di Ghangjiu Group —. Ci siamo immaginati come dei Marco Polo dell'era moderna, in grado di rafforzare e rendere stabili i rapporti commerciali tra i nostri due paesi».

Nella cabina del locomotore Enzo Cardali e Carlo Morante, i due macchinisti istruttori di verifica, salutano dal finestrino; anche se il loro sarà un breve tratto sulla nuova Via della Seta, è abbastanza per sentirsi parte di un grande even-

to: «Con questo treno inaugurale trasportiamo in Cina mobili, piastrelle, macchinari per l'industria metalmeccanica. Noi ci occupiamo della tratta italiana, quindi arriviamo a Tarvisio, dove viene sostituita la trazione, e passiamo il testimone ai colleghi austriaci che proseguiranno fino a Malaszewice, a Dostyk, per arrivare a Chengdu». Sui prossimi treni viaggeranno capi di alta moda, mobili di design, cibo, vino, olio extravergine d'oliva. «Questo è solo l'avvio di una linea ferroviaria che porterà a sviluppare relazioni commerciali importanti tra Italia e Cina — commenta Andrea Astolfi, presidente Polo Logistico di Mortara —. L'obiettivo è arrivare a tre viaggi a settimana verso la Cina entro il 2020».

Eleonora Lanzetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il convoglio

Trasporta mobili,
macchinari, piastrelle:
10.800 chilometri
in venti giorni





Lomellina

● È iniziato il collegamento ferroviario tra Mortara e Chengdu, capoluogo del Sichuan in Cina

● Un viaggio di 10.800 chilometri per portare merci dall'Italia alla Cina

● Da gennaio il collegamento raddoppierà con due treni merci la settimana. Tra i beni esportati: mobili, cibo, auto e macchinari

● Ogni convoglio è in grado di trasportare 34 container da 40 piedi l'uno



Polo logistico

Ieri la partenza del primo treno merci per la Cina dal Polo logistico di Mortara (foto Milani)

Commercio Nuova tratta per la Cina

Il treno che apre la (ferro)via della seta

Mortara, partito il primo merci per Chengdu
In diciotto giorni porterà mobili e macchinari

Dal nostro inviato

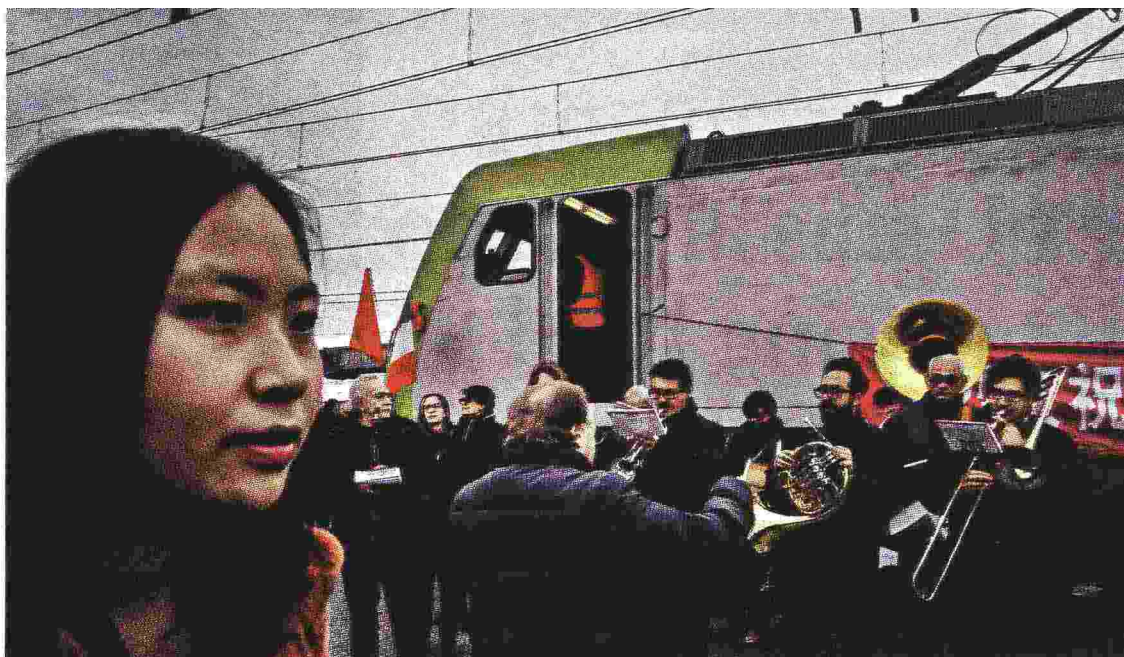
ETTORE LIVINI, MORTARA (PAVIA)

Un serpentone di metallo lungo 420 metri, carico di piastrelle, componenti auto, mobili e macchinari ha cambiato ieri per sempre i rapporti tra Italia e Cina accorciando di 17 giorni la distanza (commerciale) tra i due paesi. Il fischio del capotreno è arrivato puntuale alle 11 al Polo logistico di Mortara, tra le risaie della Lomellina. La locomotiva E483 ha scaricato i suoi 300 kilonewton di potenza sulle rotaie. Un centimetro alla volta, con un cigolio di ferraglia, il convoglio numero 80174 – 34 container da 40 piedi, peso mille tonnellate – si è messo in moto. Destinazione: Chengdu, Cina. «Mi sento un po' Marco Polo» dice Shijiu Bo, presidente di Changjiu, regista dell'operazione. Esagerazione? Nemmeno troppo. Il viaggio del treno 80174 – durata 18 giorni, lunghezza 10.800 km – inaugura il servizio merci di linea su rotaia tra Italia e Cina. Ed è la prova su binari della rapidità con cui la nuova Via della seta, la rivoluzione infrastrutturale da 140 miliardi voluta da Xi Jinping, sta avvicinando Europa e Cina. «Stasera alle 22.40 saremo a Tarvisio» promette salutando dal finestrino il macchinista Carlo Morante. «Partiamo con viaggio alla settimana, presto raddoppieremo a due», assicura Aldo Poli, presidente di Fondazione Banca Monte di Lombardia, primo socio del centro di Mortara. L'obiettivo

non è nemmeno troppo ambizioso: il trasporto merci su rotaia da Pechino al Vecchio continente è quintuplicato dal 2013 rubando centinaia di tonnellate alle stive delle navi e ai cargo aerei. «I treni hanno un rapporto costi/benefici migliore» spiega Gang Chen, di Changjiu Logistics. Spedire un container da 9,6 tonnellate in jet costa 50mila dollari, su rotaia 8mila, via mare 3mila. Ma il viaggio in nave dura 35 giorni, 17 in più della ferrovia. E per i prodotti che patiscono l'umidità, come i mobili in legno, il binario è una scelta (quando c'è) obbligata. Trovare la linea più dritta tra Italia e Cina nella ragnatela di collegamenti ferroviari mondiale non è stato facile: «Abbiamo dovuto dribblare il gelo sui tratti in quota, le aree ad alta instabilità politica, i passi alpini con gradienti di salita troppo elevati per carichi così pesanti», racconta Cheng. Non tutti i problemi però sono stati risolti: «In Russia, Bielorussia e Kazakistan la distanza tra le rotaie sale dai 143,5 di Europa e Cina a 153,5 cm», dice Morante. Risultato: il viaggio del treno 80174 («velocità di crociera 100 km/h» garantisce orgoglioso il macchinista) si spezzerà in tre: i container saranno trasportati dalle gru a un convoglio a passo più largo in Polonia per tornare su uno «normale» dopo Astana. A complicare le cose l'embargo alla Russia e le frizioni sull'asse Mosca-Pechino. «I treni che partono da Mortara non potranno trasportare prodotti alimentari per le sanzioni contro Putin», dice Cheng. E Xi Jinping

– per cautela – ha investito altri miliardi nella Baku-Tbilisi-Kars, linea “di scorta” che taglia fuori la Russia via Azerbagian, Georgia e Turchia con due traghetti per treni attraverso Mar Caspio e Dardanelli. La lunga marcia della nuova Via della Seta – oliata via mare, terra e aria dai miliardi messi a disposizione dallo Stato – non si ferma del resto davanti a nulla. Mortara è la tredicesima destinazione europea su strada ferrata. Scelta per la posizione strategica all'incrocio tra il corridoio Genova-Kiev e il Genova-Rotterdam. «Se l'Italia farà squadra ci sono grandi opportunità di crescita – garantisce il presidente del polo Andrea Astolfi – anche perché la Cina ha appena ridotto i dazi doganali». I container porteranno in Oriente farmaci, arredamento, vino, birra, whisky, abiti delle griffe, chimica e componentistica auto. Al ritorno si riempiranno di iPad usciti dagli stabilimenti Foxconn, pc, piante, prodotti per la casa, oggetti di cuoio. Un giorno, magari, ci saranno pure scompartimenti per passeggeri. «Trasportiamo merci e cultura come i cammelli e i cavalli di Marco Polo» filosofeggia Bo tagliando il nastro tricolore. Intanto ha obbligato l'organizzazione ad appiccicare sul muso verde-argento della E483 una coccarda rossa. «Porta fortuna», dicono gli assistenti. La banda suona l'Inno di Mameli. I primi 34 container sono partiti per Chengdu. E la Cina, vista oggi da Mortara, sembra davvero dietro l'angolo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NICOLA MARFISI/AGF

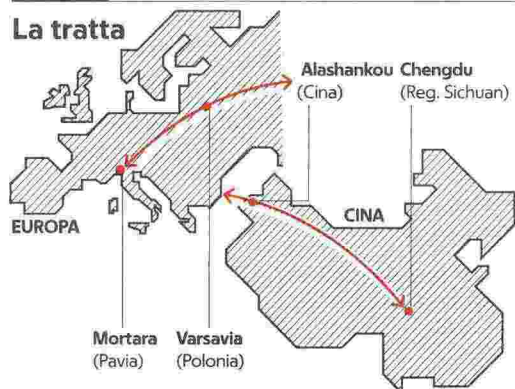


Sulle note di Mameli

La banda ha suonato l'inno, poi il treno è partito

Il viaggio

La tratta



10.800

I chilometri percorsi

Il treno attraverserà sei nazioni prima di arrivare in Cina

18

I giorni di viaggio

Impiegherà 18 giorni, 17 in meno della nave

34

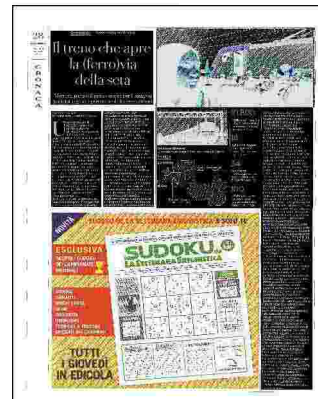
I container

Il convoglio conta 34 container da 40 piedi ciascuno

100

I chilometri orari

La velocità di crociera del treno sarà di 100 km/h



Via della Seta. Parte da Mortara (Pavia) il primo treno merci per la Cina



Marco Morino ► pagina 23

(nella foto, il treno pronto per il viaggio dal Polo logistico integrato di Mortara a Chengdu, in Cina)



TRASPORTO MERCI

In treno lungo la Via della seta

Marco Morino ► pagina 23

Merici. Scatta il collegamento diretto tra il polo logistico di Mortara (Pavia) e Chengdu: un'opportunità per il made in Italy

In treno lungo la Via della seta

Sul primo convoglio macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e auto

Marco Morino
MILANO

Ore 11,50 di martedì 28 novembre 2017. Un giorno che, a suo modo, resterà nella storia delle relazioni commerciali tra Italia e Cina. Di sicuro lo resterà nella storia della logistica e del trasporto merci su ferro. È l'ora in cui il primo treno merci diretto Italia-Cina lascia l'interporto di Mortara (Pavia) in direzione

Asia. Impiegherà circa 18 giorni a coprire i 10.800 chilometri che sperano la cittadina lombarda da Chengdu, capoluogo del Sichuan, città di 14 milioni di abitanti situata nel cuore dell'ex Impero Celeste. «Apriamo una nuova via commerciale Italia-Cina - commenta Andrea Astolfi, presidente del Polo logistico di Mortara - che consente risparmio di denaro e tempo a chi deve ricevere e spedire merci». Il treno, novello ambasciatore

del made in Italy, è composto da diciassette vagoni in grado di caricare trentaquattro container da 40 piedi. Le merci contenute in questo primo treno (non a pieno carico, alcuni dei 17 carri risultano vuoti, ma siamo solo

MEZZO COMPETITIVO

I vantaggi in termini di tempo, rispetto al trasporto via mare, sono evidenti: 18-22 giorni

contro i 40-45; da dicembre scatta la rotta inversa Cina-Italia

agli inizi) sono macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e automobili. In futuro sono attesi beni anche dal settore moda e poi cibo e vino. Il treno merci attraversa l'Europa toccando Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan per arrivare infine in Cina. I vantaggi in

termini di tempo sono evidenti: parliamo di 18-22 giorni contro i 40-45 giorni del trasporto via mare. Un po' di più dei 10 giorni del trasporto aereo che presenta però una tariffa alta contro quella media del trasporto su rotaia. Inoltre, la recente riduzione dei dazi doganali all'importazione in Cina consentirà di arricchire ulteriormente la tipologia delle merci destinate al mercato cinese. A dicembre ci sarà l'inaugurazione del collegamento in senso inverso, dalla Cina all'Italia. Si parte quindi con un viaggio andata/ritorno a settimana. Poi da gennaio la nuova Via della seta entrerà a regime con due viaggi andata/ritorno settimanali, destinati in prospettiva a diventare tre, se ci sarà domanda. Per il 2020, se le previsioni saranno confermate, sono attesi

20 convogli alla settimana sulla tratta Mortara-Chengdu.

«È giusto sottolineare - continua Astolfi - come il nostro primo treno si collochi in un contesto affascinante, mi riferisco naturalmente alla Via della seta, e cioè a quel disegno delineato dal presidente della Repubblica Cinese nel 2013 quando gettò le basi di un progetto volto a favorire lo sviluppo dei rapporti commerciali tra Cina e i paesi occidentali tra i quali anche l'Italia». E se solo si riflette sul fatto che l'interscambio via ferrovia tra Europa e Cina è cresciuto del 165% tra 2014 e 2015 giungendo a un valore di quasi sette miliardi di dollari, si comprende bene quali possano essere le prospettive di sviluppo dei traffici ferroviari tra Italia e Cina.

«Questo treno - spiega Astori - significa più sicurezza, meno

inquinamento ma soprattutto maggiore flessibilità nell'attezzare convogli in funzione di tutti i possibili prodotti, anche con vagoni specializzati e particolarmente adatti per la tipologia delle merci trasportate».

Partner del progetto sono: Changjiu Group, gruppo cinese quotato in Borsa a Shanghai dal 2016 che conta oltre 20 miliardi di fatturato, attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico tra i primi sei in Cina e prima società di logistica quotata in Borsa. Della parte relativa alla trazione si occupa la compagnia ferroviaria Cdirs (Chengdu International Railway Services) anche attraverso altri operatori in ambito europeo.

Il polo logistico di Mortara, di cui è azionista al 99,85% la

Fondazione Banda del Monte di Lombardia presieduta da Aldo Poli, ha una collocazione geografica felice. All'incrocio del Corridoio Mediterraneo e del Corridoio Reno-Alpi della rete Ten-T, si connette agli attraversamenti alpini internazionali (Modane, Sempione-Lötschberg, Luino-Gottardo), al sistema portuale ligure e all'area metropolitana di Milano. Con l'apertura del Terzo valico Genova-Milano, il peso dell'interporto di Mortara nella regione Nord-Ovest è destinato a crescere.

Il treno merci diretto Italia-Cina colpisce l'immaginario collettivo perché percorre quelle vie che i mercanti cinesi iniziarono a seguire nel 100 a. C. e che in futuro coinvolgeranno decine di Paesi. Intanto si parte da Mortara: ancora una volta è la Lombardia a interpretare il ruolo di locomotiva d'Italia.

IL PRIMO TRENO MERCI DIRETTO ITALIA-CINA

Il convoglio attraverserà l'Europa toccando Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan per arrivare poi in Cina



Foto di gruppo ieri mattina all'interporto di Mortara (Pavia) per assistere al viaggio inaugurale della nuova via della Seta col treno merci che collegherà direttamente la cittadina lombarda a Chengdu, città nel cuore della Cina di 14 milioni di abitanti



DALLA LOMBARDIA NUOVE FRONTIERE DELL'EXPORT

Un treno da Mortara alla Cina Ecco la nuova «via della seta»

*Al via ieri il primo convoglio merci diretto a Chengdu
I prodotti viaggiano in 18 giorni, risparmiandone 30*

Alberto Giannoni

Milano Un treno di 17 vagoni lungo 479 metri: è partito ieri da Mortara (Pavia) e fra 17 giorni arriverà a destinazione. Bandierine, sorrisi e strette di mano che preludono a grandi affari: è il viaggio inaugurale della Mortara-Chengdu, il primo treno merci diretto Italia-Cina. Dopo aver percorso 10.800 chilometri, a metà dicembre il convoglio consegnerà nella metropoli cinese il carico dei suoi 34 container da 40 piedi: mobili, macchinari, piastrelle e altre merci.

Chengdu è fra le città più importanti della Cina per popolazione (14 milioni di abitanti) e per vitalità economica. Capoluogo del Sichuan, è un nodo cruciale per trasporti e comunicazioni. Il treno partito dal polo logistico di Mortara ridurrà di circa 30 giorni i tempi di percorrenza consueti del consueto collegamento marittimo. Dalla Lomellina

raggiungerà l'Europa centrale e, dopo aver attraversato Austria, Repubblica Ceca, Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan, punterà verso la Cina.

Rinverdisce così, su ferro e con nuovi percorsi, la storica Via della seta che nei secoli ha permesso di scambiare merci e conoscenze, costruendo un ponte fra Oriente e Occidente. E secondo le aziende, l'abbattimento dei dazi doganali per l'importazione in Cina consentirà di arricchire ulteriormente la tipologia dei prodotti destinati allo sconfinato mercato cinese, che negli ultimi anni ha vissuto una tumultuosa espansione.

Entro il 2018, sulla tratta inaugurata ieri, viaggeranno tre coppie di treni alla settimana e per il 2020 si parla di 20 convogli alla settimana. I prossimi carichi in partenza dal terminal intermodale pavese trasporteranno capi d'abbigliamento, automobili e prodotti in metallo, ma anche vi-

no e cibi, che richiedono carri refrigerati, presto a disposizione. L'orgoglio del *made in Italy* dunque prenderà il treno, imbarcandosi a Mortara, nel bel mezzo di uno dei polmoni agroalimentari del Paese e a circa 40 chilometri da Milano, capitale italiana del design e della moda. «Oggi è una data che rimarrà nella storia - ha detto tagliando il nastro l'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Sorte - questo collegamento ha per noi una rilevanza importantissima». I partner cinesi del progetto? Changjiu Group, gruppo cinese quotato in borsa a Shanghai con oltre 20 miliardi di fatturato, attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico tra i primi sei in Cina e prima società di logistica quotata in borsa. Della trazione si occupa la compagnia ferroviaria Cdirs anche attraverso altri operatori in ambito euro-

peo. Le aziende del trasporto e della logistica, ieri, c'erano tutte: «Questa partenza - ha detto il presidente di Polo Logistico di Mortara Andrea Astolfi - è solo l'avvio di una linea ferroviaria che porterà a sviluppare le relazioni commerciali tra i nostri Paesi lungo la Via della Seta». «La nostra è una presenza determinante - ha aggiunto - ma l'interesse del Governo e della Regione Lombardia, da una parte, e del mondo imprenditoriale dall'altra, dimostrano come da oggi si debba lavorare con ancor maggiore impegno per dar vita ad una vera linea ferroviaria con la Cina con periodicità garantite e prezzi competitivi». La Regione, con il vice presidente Fabrizio Sala, delegato all'internazionalizzazione, ha lavorato sodo sul fronte cinese. E proprio per Chengdu a maggio è partita la sua missione, culmine di una serie di eventi che hanno coinvolto grandi imprese ed enti dei due Paesi.

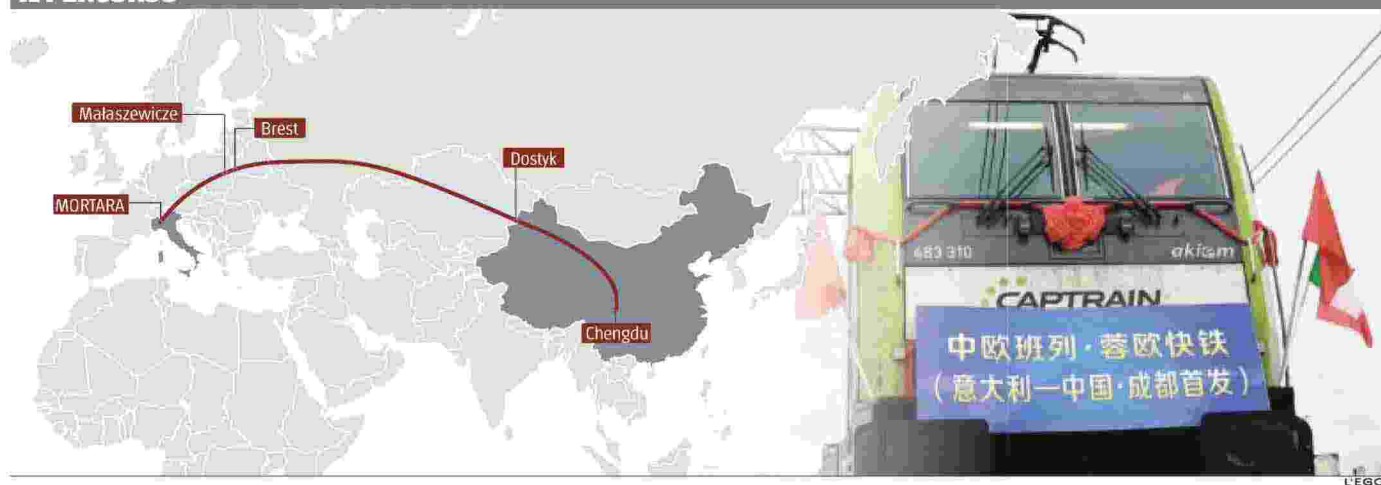
FREQUENZA

Entro il 2018 sulla tratta
ne viaggeranno
tre coppie alla settimana

MADE IN ITALY

Presto a disposizione
anche vagoni refrigerati
per il cibo e il vino

IL PERCORSO



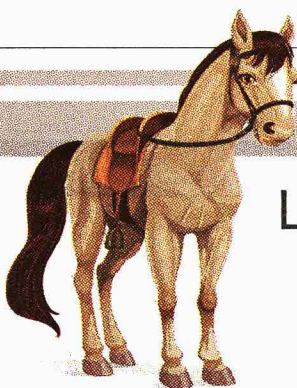
COREA DEL NORD
Kim lancia
un altro missile
sul Giappone

Francesco Radicioni A PAGINA 17



**Addio trattore,
meglio la cavalla**

Riccardo Coletti A PAGINA 21



LE STORIE

**Libri, foto e quadri
Il regalo a Cuneo**

Lorenzo Boratto A PAGINA 21



FLAVIO LO SCALZO/AGF

DALL'ITALIA ALLA CINA
In viaggio sul treno
lungo la nuova
Via della Seta

Alberto Mattioli A PAGINA 15



LA STAMPA



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

MERCOLEDÌ 29 NOVEMBRE 2017 • ANNO 151 N. 330 • 1,50 € IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DCB - TO www.lastampa.it

Nella manovra via il superticket per i bassi redditi

Un bimbo su tre è figlio di genitori non coniugati

L'Istat: 100 mila nascite in meno dal 2008
Bonus bebè, l'assegno sarà dimezzato

L'AVANZATA DELLE NUOVE FAMIGLIE

LINDA LAURA SABBADINI

Nascite in calo. Oltre 100 mila in meno rispetto al 2008, 12 mila in meno rispetto al 2015. Dati durissimi. Dati annunciati. Crescono solo i nati fuori dal matrimonio e sono quasi un terzo del totale. La diminuzione delle nascite registrata dal 2008 è da attribuire interamente al calo dei nati all'interno del matrimonio. D'altro canto i matrimoni sono crollati dal 2008 al 2014: 53.000 in meno. Dal 2014 al 2016 crescono solo di 6000 unità. Il che vuol dire che abbiamo recuperato solo l'11% del crollo avvenuto.

Un recupero così piccolo potrà incidere poco sui livelli di fecondità. Ma se le nascite nel matrimonio diminuiscono, continuano a crescere quelle fuori dal matrimonio. Una crescita incessante, anno dopo anno che evidenzia che le libere unioni nel nostro Paese non sono più come in passato solo il modello di convivenza prematrimoniale, periodo di prova dell'unione, ma si stanno anche consolidando come forma di vita familiare che si affianca al matrimonio. Prima se si voleva avere i figli ci si sposava dopo aver convissuto.

CONTINUA A PAGINA 5

Nascite in calo in Italia mentre crescono i figli di genitori non coniugati: sono quasi un terzo del totale. Secondo il rapporto stilato dall'Istat, lo scorso anno sono nati circa centomila bambini in meno rispetto al 2008. Novità dalla manovra: il bonus bebè diventa fisso ma l'assegno sarà dimezzato.

Baroni, Corbi e Iacoboni
ALLE PAGINE 4 E 5

EUROPA

**La Francia apre
a Padoan: va bene
per l'Eurogruppo**
Domani le candidature per una partita aperta
Il ministro Lemaire:
scelta anche politica

Francesca Sforza
A PAGINA 4

FIGC SENZA VERTICI, RESA DI CONTI CON IL CONI. I CLUB DI SERIE A DIVISI SUL CAPO DELLA LEGA

La battaglia per cambiare il calcio



PAOLA GARBUJO/L'ESPRESSO

La crisi del calcio acuita dalla mancata qualificazione ai Mondiali 2018 **Buccheri e Spini** ALLE PAG. 2 E 3

MATTIA FELTRI

La sola ipotesi, peraltro non così solida, di affidare la Lega Serie A a Giuseppe Vegas dà l'idea della consapevolezza con cui il calcio sta affrontando l'inverno della sua

vita. Oggi o nei prossimi giorni, incaricato Vegas o forse un altro, estratto dal taschino in un lampo di creatività, i presidenti dei club si daranno il loro nuovo sommo rappresentante, carica vacante da aprile.

CONTINUA A PAGINA 3

In Sicilia si rompe il fronte del centrodestra: schiaffo a Berlusconi, la Lega all'opposizione

Biotestamento, la legge entro l'anno

Patto Pd-centristi. Salvini: mi occupo di vivi e non di morti. Poi si corregge

Viaggia su una corsia preferenziale la legge sul biotestamento che potrebbe essere approvata entro fine anno. A spingere il provvedimento il patto tra Pd e centristi con Maurizio Lupi (Ap) che parla «di libertà di coscienza». A fare

rumore sono le parole di Matteo Salvini. «Mi occupo di vivi, non di morti», afferma il leader della Lega che poi corregge il tiro: «Pronto a ragionare». Intanto in Sicilia si rompe il fronte del centrodestra.

Bertini, Grignetti
e La Mattina A PAGINA 6

PARLA IL DEPUTATO GRILLINO

**Fico: "Le fake news un finto problema
Ma chi sostiene il M5S sia trasparente"**

INTERVISTA DI **Andrea Carugati** A PAGINA 7

Le idee

**In Birmania
il Papa tra fede
e realpolitik**

GIAN ENRICO RUSCONI

Si chiama Realpolitik. Nessuno immaginava che ci potesse essere anche una variante di papa Francesco. Una variante innovativa, come ci spiegheranno gli ammiratori incondizionati di Bergoglio? O una variante sconcertante, che merita una riflessione critica - pur con tutta la stima che nutriamo per questo pontefice?

Le parole pronunciate dal pontefice in Myanmar/Birmania sono ineccepibili.

CONTINUA A PAGINA 27

L'INTERVISTA

**"Crisi alle spalle,
in Libano resterà
Hariri premier"**

GIORDANO STABILE
INVIATO A BEIRUT



**Il presidente
Michel Aoun
L'Italia**

ci ha aiutato a riportarlo a casa Assad farà aperture Medio Oriente ed Europa vicini contro i terroristi

A PAGINA 11

La squadra di «The Post»

**"Le falsità sul web
non battono mai
l'informazione"**

Tom Hanks
Non è difficile distinguere la verità dalla propaganda

Lorenzo Soria A PAGINA 39



**"Così questo film
ci ha trasformati
tutti in giornalisti"**

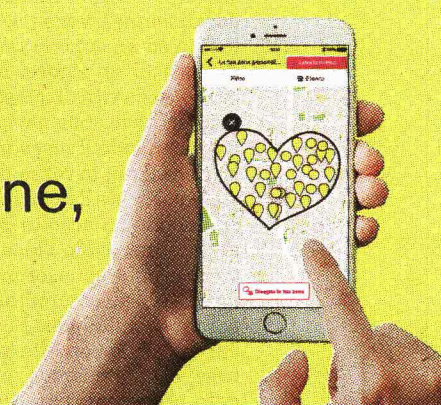
Steven Spielberg
Il cinema può rendere comprensibili fatti molto complicati

A PAGINA 39



idealista

**chi cerca bene,
trova**



STAI PENSANDO ALLE VACANZE? NOI TE LE ASSICURIAMO!

polizza viaggia.it

PAVIA. Auto, vini, cibi, mobili, abbigliamento, pelletteria italiani in Cina

Parte il primo treno merci sulla «via della Seta»

PAVIA

Ieri alle 11.50 il primo treno merci diretto Italia-Cina è partito dal terminal ferroviario del Polo logistico integrato di Mortara, in provincia di Pavia, per affrontare il suo viaggio lungo 10.800 chilometri e 18 giorni. Arriverà a metà dicembre a Chengdu, capoluogo del Sichuan, con una ventina di container di prodotti made in Italy: in particolare per questo primo

viaggio il trasporto comprende macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e componenti per automobili. A dicembre ci sarà l'inaugurazione del collegamento in senso inverso, dalla Cina all'Italia. Poi da gennaio la «nuova via della seta» entrerà a regime con due coppie di treni settimanali, destinati in prospettiva a diventare tre, se ci sarà domanda. Quello con l'Italia, inaugurato al Polo logistico integrato di Mortara, è il tredicesimo collega-

mento ferroviario merci diretto europeo con la Cina.

«È un giorno atteso da tanto tempo - ha detto Gang Chen, vice presidente di Changjiu International Logistics, il partner cinese dell'operazione - perché avevamo rotte verso tanti Paesi ma mancava ancora l'Italia. Prima tutti i treni passavano per la Germania». Feng Xuan, direttore dell'interporto ferroviario di Chengdu, l'altro capolinea, ha aggiunto: «Anch'io pensavo: perchè

non c'è l'Italia? Facciamo collegamenti con Polonia, Germania, Repubblica Ceca, Olanda, Belgio. L'Italia è uno dei produttori più apprezzati nel mondo e non c'è. Ora collegheremo il sud Europa con il mercato cinese più importante. Auto, abbigliamento, pelletteria, vini, cibi, mobili italiani andranno molto in Cina. E viceversa i prodotti cinesi». Andrea Astolfi, presidente del Polo logistico integrato di Mortara, ha parlato di «un sogno e una prospettiva di sviluppo». Per l'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Sorte «la Regione ha investito quasi 10 milioni su questo Polo logistico e ne stanzeremo molti altri. Ancora una volta la Lombardia locomotiva d'Italia». •





FLAVIO LO SCALZO/AGF

DALL'ITALIA ALLA CINA

In viaggio sul treno
lungo la nuova
Via della Seta

Alberto Mattioli A PAGINA 15

Dal Pavese al Sichuan: partito il primo treno che collega Italia e Cina

Trasporta merci per 11.000 chilometri in 18 giorni

Reportage

ALBERTO MATTIOLI
INVIATO A MORTARA (PAVIA)

Alla fine, il treno è partito con dieci minuti d'anticipo rispetto all'orario annunciato ai giornalisti, 11,50 invece che mezzogiorno, e questa sarebbe già una notizia. Quella importante è che si tratta del primo merci dall'Italia alla Cina, per la precisione da Mortara a Chengdu, due località che da ieri in comune non hanno più solo la prevalenza delle risaie ma anche una linea ferroviaria diretta. Diciotto giorni di viaggio per fare gli 11 mila chilometri che separano la Lomellina dal Sichuan, decisamente meno dei 40-45 che ci mette una nave. Anche e forse soprattutto nella logistica, il tempo è denaro.

Per Mortara, 15 mila abitanti, nota soprattutto per il suo salame d'oca, è l'evento più eclatante da quando, a inizio Settecento, passò dagli spagnoli ai Savoia. La posizione è

strategica, fra Milano, Torino e Genova, vicino al-

le autostrade e non lontana da un grande porto. Del Polo logistico integrato è azionista al 99,85% la Fondazione Banca del Monte di Lombardia, che dal 2009 ci ha investito 87 milioni di euro, «ma arriveremo a cento», annuncia il suo presidente, Aldo Poli. La Regione Lombardia ha contribuito con un decimo della somma, 8,7 milioni, il governo di Roma, per ora, con una lettera di felicitazioni del ministro delle infrastrutture Graziano Delrio.

Dall'altra parte, i cinesi, che da quando hanno scoperto il capitalismo si sono abituati a fare le cose in grande. Quello della nuova Via della Seta, ricorda Poli, è un progettino da 800 miliardi di dollari che renderà la Cina molto più vicina all'Occidente di quanto lo sia mai stata. Del resto, non è che l'Italia sia stata proprio prontissima a cogliere l'attimo: questo da Mortara è il tredicesimo collegamento ferroviario merci diretto fra Europa e Cina.

La cerimonia d'inaugurazione, in ogni caso, promette bene, come se la vecchia cara provincia italiana si risintonizzasse sulla lunghezza d'onda della globalizzazione. Ci sono dappertutto bandiere italiane e cinesi, c'è la banda che suona gli inni e poi «O surdato 'nnammurato» che fa sempre tanto Italia, ci sono le autorità civili e militari, i notabili locali, gli esperti internazionali di logistica, e si rin-

grazia di essere intervenuto sua eccellenza il prefetto di Pavia. Soprattutto, ci sono i cinesi, in primis il magnate Shijiu Bo, fondatore e presidente del colosso della logistica Changjiu, personaggio chiaramente molto importante e altrettanto compiaciuto dell'operazione. Cita l'immane Marco Polo e l'inevitabile proverbio cinese: «Una delle cose più belle della vita è incontrare amici che vengono da lontano». Applausi, flash, strette di mano, la soddisfazione è palpabile.

Plaudenti, e il dettaglio è interessante, anche i leghisti. Mortara è una delle loro città, il sindaco Marco Facchinotti al secondo mandato alla guida di un monocolor del Carroccio. Dalla Padania hanno sempre tuonato contro il dumping commerciale cinese, l'invasione delle merci taroccate, il pericolo giallo. Ma il capogruppo leghista al Senato, Marco Centinaio, di Pavia, spiega che l'occasione era troppo ghiotta, che se arriveranno delle merci dalla Cina ne partiranno però anche per la Cina e insomma, testuale, «business is business». All'assessore alle Infrastrutture della Regione, Alessandro Sorte, di Forza Italia, la battuta è servita su un piatto d'argento: «Ancora una volta la Lombardia è la locomotiva d'Italia».

Intanto la locomotiva, quella vera, parte con un grande striscione in ideogrammi sulla fiancata. Non a pieno carico, ma sono pur sem-

pre una ventina di container zeppi di macchinari, mobili, piastrelle e automobili, insomma il solito «Made in Italy» che piace a tutti, figuriamoci ai cinesi. Approfitando della recente riduzione dei dazi doganali della Repubblica polare, si esporteranno anche moda, vino, cibo e perfino il riso, che è un po' come vendere il ghiaccio agli eschimesi. Però, spiega Poli, «il nostro riso è molto diverso dal loro» (e aggiungiamo pure: migliore).

A regime, da gennaio, si parla di due coppie di treni settimanali, ma qui ogni intervento, cinese o italiano, fa previsioni diverse. Si tratta, in sostanza, di un esperimento: se funzionerà, sarà facilissimo potenziare i collegamenti. «Come ogni novità, il problema principale è far sapere che esiste e farlo capire al mondo imprenditoriale italiano. Ma il primo convoglio non è uno spot: è l'inizio di un rapporto», spiega Andrea Astolfi, presidente del Polo. Intanto l'Orient-Express dell'import-export è partito. Adesso si tratta di farlo fruttare.

20
miliardi

La capitalizzazione della Changjiu Logistics alla Borsa di Shanghai

100
milioni

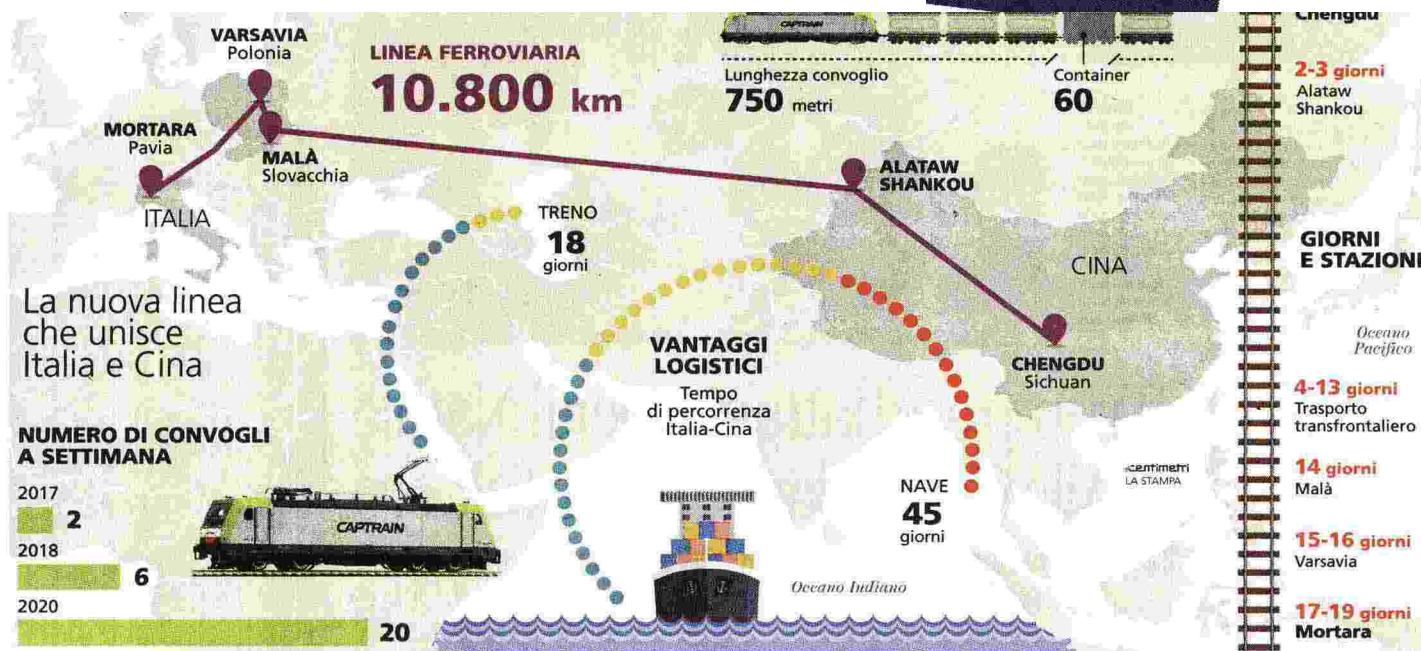
La cifra totale che intende investire nel polo la Banca del Monte di Lombardia

600
km al giorno

La copertura del nuovo collegamento che attraverserà due continenti

60
container

La capacità dei treni che possono arrivare all'interporto di Mortara



SERVIZIO FOTOGRAFICO: FLAVIO LO SCALZO/AGF



In carrozza

In alto la partenza del primo treno merci che collegherà l'Italia e la Cina: il suo viaggio durerà 18 giorni e attraverserà Austria, Slovacchia, Polonia, Bielorussia, Russia, Kazakistan e Mongolia lungo 10.800 chilometri.

A sinistra la banda suona gli inni italiano e cinese prima della partenza del convoglio con le merci

È partito ieri mattina da Mortara il treno merci che collega direttamente Italia e Cina

Il made in Novara più vicino a Chengdu

Ravanelli (Industriali): "Dal cibo alla rubinetteria, opportunità per il nord ovest"

CLAUDIO BRESSANI
MORTARA

Sarà una prospettiva e un'occasione di sviluppo per tutto il nord ovest il primo collegamento ferroviario merci diretto tra l'Italia e la Cina, la «nuova via della seta», inaugurato ieri mattina con la partenza del primo treno dal terminal del Polo logistico di Mortara. È in Lombardia, ma ai confini con il Piemonte, a poco più di 20 chilometri da Novara, 30 da Vercelli e 45 da Alessandria.

Dodici rotte in Europa

Da oggi molti dei prodotti più apprezzati del made in Italy hanno una possibilità in più per raggiungere l'enorme mercato asiatico, decisamente più veloce delle spedizioni via nave e meno costosa di quelle via aereo. Negli ultimi quattro anni la Cina ha aperto dodici rotte ferroviarie dirette

con destinazioni europee, in Germania, Polonia, Repubblica Ceca, Olanda e Belgio. Mancava ancora l'Italia e più in generale il sud Europa, che ora farà riferimento a Mortara grazie alla partnership tra Polo logistico Spa e Changjiu International Logistics Ltd. Da gennaio sono previste due coppie di treni settimanali.

Il mercato

«La Cina - dice il presidente di Confindustria Piemonte, il novarese Fabio Ravanelli - è una grande opportunità commerciale perché è il maggiore mercato del mondo, in cui la capacità di

spesa e la richiesta di beni di livello è in costante crescita. Non deve essere una relazione a senso unico, ma sempre più uno sbocco per il made in Italy d'eccellenza. Penso ad esempio al settore orafa di Valenza, al distretto novarese della rubinetteria e del valvolame, alla pelletteria, ai vini, ai prodotti della nostra eccellenza alimentare». Compreso, magari, il gorgonzola, che oggi sulle lunghissime distanze viaggia in aereo e domani potrà utilizzare carri ferroviari refrigerati, a temperatura costante e controllata, sfruttando addirittura il tragitto per completare la sua maturazione.

La cerimonia d'inaugurazione, ieri mattina, è culminata alle 11,50 con la partenza del treno, con tanto di inni nazionali suonati da una banda musicale (i cinesi, scaramantici, avrebbero voluto anche i fuochi d'artificio, ma non è stato possibile). I 17 carri ferroviari possono trasportare

ciascuno due container da 40 piedi. Per questo primo viaggio erano carichi solo in parte con mobili, macchinari, prodotti in metallo, piastrelle, componenti per auto.

Sosta tecnica al Boschetto

Il convoglio ha fatto una prima tappa allo scalo di Novara-Boschetto per invertire il locomotore, poi ha proseguito per il valico di Tarvisio. Quindi l'itinerario prevede Austria, Slovacchia, Polonia, Bielorussia, Russia, Kazakistan e Cina, con arrivo a Chengdu, megalopoli di 14 milioni di abitanti capoluogo del Sichuan, dopo 10.800 chilometri, 18 giorni di viaggio e due trasbordi al confine tra Polonia e Bielorussia e a quello tra Russia e Cina a causa dello scartamento diverso, più largo, adottato nei paesi dell'ex Unione sovietica.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Guarda il video su
www.lastampa.it/novara



ANSA

Cerimonia
Imprenditori
e autorità
hanno
partecipato
all'inaugurazione
della linea
ferroviaria
commerciale
Mortara-
Chengdu

10.800

chilometri

È la distanza
tra Mortara
e Chengdu
che la merce
percorrerà
su rotaia
toccando
otto Paesi

18

giorni

Il tempo
di trasporto
su rotaia
stimato
per il viaggio
del convoglio
verso la Cina
è di 16-18 giorni

900

miliardi

È l'investimento
in dollari
per il progetto
di connessione
oriente-occiden-
te promosso
dal presidente
cinese nel 2013



LA NUOVA VIA DELLA SETA

*Parla Ettore Sequi,
ambasciatore italiano a Pechino,
che annuncia: le esportazioni
italiane in Cina stanno registrando
una crescita eccezionale. Per
mantenerla...*

di Mariangela Pira

COSÌ LA DIPLOMAZIA FA LEVA SUL BUSINESS

Da gennaio a settembre, si è verificato un exploit delle esportazioni italiane verso la Cina, che hanno segnato un +25%. In ambienti politici e industriali la performance eccezionale viene spiegata anche con due eventi che hanno portato l'Italia a posizionarsi in modo più efficace rispetto alla Belt & Road Initiative (Bri), pietra miliare della politica estera di Pechino. In febbraio il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, in visita in Cina con i ministri Alfano e Del Rio, ha ribadito l'interesse dell'Italia a partecipare alle iniziative cinesi lungo la Nuova Via della Seta, auspicando una maggiore attenzione ai rapporti tra le persone, culturali e accademici. A maggio il messaggio è stato ribadito dal Presidente del Consiglio Gentiloni, unico capo di governo di un paese G7 a partecipare al Belt and Road Forum, fastosa prima edizione tenutasi a Pechino con 30 capi di stato. L'impegno politico organizzato in un paese come la Cina, legatissima a questa componente e a quella economica, sta dando i suoi risultati? *MF* lo ha chiesto a Ettore Sequi, **ambasciatore italiano a Pechino dal 2015.**

Domanda. C'è una relazione diretta tra l'andamento del business con la Cina e l'attenzione politica in sede bilaterale?

Risposta. Nel 2017 c'è stata una visita a livello governativo ogni due mesi. Il sottosegretario Ivan Scalfarotto entro la fine dell'anno sarà stato 10 volte in Cina in 14 mesi. I risultati sono che da gennaio a settembre le esportazioni dall'Italia alla Cina sono aumentate del 25,4%. Uno straordinario impulso è stato dato allo sviluppo delle relazioni economiche anche dal Business Forum sotto la guida energica di Tronchetti Provera.

D. Belt & Road non significa però solo merci...

R. Come ha detto il Presidente della Repubblica è anche uno strumento per una migliore conoscenza tra i popoli: una vera e propria *via della seta della conoscenza* e uno strumento per portare stabilità. Se vogliamo sviluppare dei flussi di merci è necessario assicurare che alcune zone del pianeta, anche in Eurasia, siano stabili.

D. Ma quanta concretezza c'è in questi progetti? Che ruolo potrà giocare l'Italia in questa strategia cinese?

R. Durante l'ultimo Congresso del Partito è stata ribadita l'importanza di Belt & Road, un gioco che si farà, con noi o senza di noi. Quindi non possiamo non esserci e noi vogliamo esserci. L'Italia si pone come raccordo anche in termini

di connettività terrestre. Faccio un altro esempio: la direttrice terrestre via ferrovia tra Mortara e la Germania (inaugurata lo scorso 28 novembre, ndr) non è alternativa a quella marittima, che fa perno sui porti, è diversa. Per dare concretezza ai progetti occorre capire che spesso non sono in conflitto ma toccano aspetti diversi.

D. Come bisogna farlo capire?

R. Occorre rafforzare i contatti tra istituzioni, autorità portuali, e altri attori per rendere concreto il progetto di portualità che l'Italia può offrire. E occorre concretizzare anche il progetto, meno visibile, della possibilità di collaborazioni triangolari. Italia e Cina nell'ambito della Bri sono interessate anche a collaborare in mercati terzi, nelle infrastrutture, nella connettività, nelle tecnologie. Per questo stiamo assecondando la possibilità che si creino collaborazioni sino-italiane o italo-cinesi per trarre vantaggi reciproci, lavorare insieme e stringere accordi per intervenire in paesi terzi.

D. Cosa offriamo?

R. La flessibilità delle nostre aziende, l'esperienza nei Balcani e in Africa dove abbiamo una marcia in più, una grande qualità dei nostri lavori, della nostra tecnologia.

D. Però oggi la Cina sembra puntare sulla Grecia e il Pireo come terminal mediterraneo della Bri?

R. L'Italia può essere anche oggi un terminale ideale della Via della Seta marittima. La nostra portualità, che non è alternativa al Pireo ma complementare, è di grande importanza dato che l'Alto Adriatico e l'Alto Tirreno sono più vicini e meglio collegati al cuore dell'Europa via strada e ferrovia.

D. Perché pensa che ci sia complementarità?

R. Le connessioni tra Pireo ed Europa centro orientale sono terrestri e via ferrovia e devono essere in gran parte ricostruite. Inoltre quelle più lunghe, sia tra i porti, sia via ferrovia o strada, non possono esaurire tutte le necessità di trasporto; non da ultimo, FS ha acquisito le ferrovie greche per cui abbiamo interesse a sviluppare direttrici che permettano loro di funzionare.

D. Che spazio c'è per i porti italiani?

R. In base ai nostri calcoli il Pireo non può assorbire tutto il traffico tra Cina e Sud Europa. Nel 2016 tra Cina ed Europa hanno viaggiato 12 milioni di container, la maggior parte via mare. La ferrovia da Chongqing a Duisburg ha la possibilità di intercettare solo una parte ridotta di questi milioni di container da 20 piedi. Oltre il 90% dei commerci bilaterali si muove via mare,

sia per il raddoppio del Canale di Suez sia per le compagnie cinesi di logistica che hanno investito in Europa. Va da sé che l'Italia ha un ruolo importante nel traffico del Mediterraneo. Nell'area Mena dal 2001 al 2015 l'export dalla Cina è passato da 21 miliardi a 260 miliardi. Tutto questo è stato manifestato in modo chiarissimo dalle istituzioni italiane in Cina.

D. Ed è stato recepito altrettanto chiaramente?

R. Certo. Non è un caso che ci siano state delegazioni del ministero dei trasporti cinese in visita in Italia e delle autorità portuali italiane in Cina, unite a investimenti importanti come quello cinese a Vado Ligure. Hanno espresso grandissimo interesse per Trieste, unico punto franco in Europa e per l'Italia, che con un alto paese europeo è il più veloce in termini di sdoganamento di merci.

D. Su cosa state lavorando ora?

R. Sulle prossime visite dei rappresentanti di realtà locali e portuali.



Ettore Sequi, sardo di Ghilarza, classe 1956, è ambasciatore a Pechino da agosto 2015. «Se dovessi scegliere una parola chiave per descrivere il rapporto tra Italia e Cina in questo momento è complementarità», ha spiegato a MF sottolineando il fatto che le imprese del made in Italy sono ben note ai cinesi per creatività e innovazione nei settori in cui la Cina punta di più le carte dello sviluppo



**PARTITO IL PRIMO TRENO
MERCİ ITALIA-CINA**

■ Partito dall'Interporto di Mortara un convoglio ferroviario diretto in Cina e formato da 17 carri che trasportano 34 container. Impiegherà 18 giorni per percorrere 10.800 km passando per Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan prima di arrivare allo scalo cinese di Chengdu. Il treno trasporta generi vari tra cui macchinari, mobili, prodotti di metallo, piastrelle e automobili. Entro il 2018 sarà attivato un servizio regolare con almeno tre coppie di treni la settimana, che potrebbero diventare venti nel 2020. In Cina, le spedizioni sono seguite da Changjiu Logistics, tra le prime sei società di logistica cinesi e la prima, per fatturato, tra quelle quotate alla Borsa cinese. In Cina gestisce 33 piattaforme, più una negli Usa e una in Europa, ad Amburgo.



PIASTRELLE E MOBILI NEI VAGONI MERCI CON DESTINAZIONE CHENGDU

Il treno diretto per la Cina parte da Mortara



■ ■ ■ È partito ieri dal polo logistico di Mortara il primo treno merci diretto in Cina: affronterà un viaggio di 10.800 km, e in 18 giorni arriverà a Chengdu, capoluogo del Sichuan, con una

ventina di container di prodotti made in Italy. Nel primo viaggio il trasporto comprende macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e componenti per automobili.



■ IL COMMISSARIO COCIV

Rettighieri: «Terzo Valico, la mia battaglia contro burocrazia e tangenti»

CASSINIS >> 4

PARLA L'AMMINISTRATORE STRAORDINARIO DEL CONSORZIO COCIV, NOMINATO DOPO GLI ARRESTI DEL 2016

«Terzo Valico, la mia battaglia contro burocrazia e tangenti»

Rettighieri: fiducioso sui fondi per gli ultimi lotti, apertura nel '22

L'INTERVISTA

ALESSANDRO CASSINIS

GENOVA. Marco Rettighieri tiene sempre aperta la porta del suo ufficio. «Non ho segreti, non ho scheletri nell'armadio». Per la verità non c'è neppure l'armadio. L'amministratore straordinario di Cociv, il consorzio di imprese che sta costruendo il Terzo Valico, ha un ufficio spartano nella sede di Campi. Due tavoli chiari, pareti spoglie. Sulla scrivania tiene un libro, «Tempo di ricordare», che raccoglie i ricordi di Giuseppe Manzitti, il padre della ferrovia veloce Genova-Milano, pensata nel 1988. Accanto al computer c'è il budget per il 2018. In mezzo, trent'anni di indecisioni, cattiva politica, scandali e tangenti.

«Contro la corruzione non serve il genio della lampada. Se ognuno si prendesse le responsabilità che gli competono e facesse bene il proprio lavoro, l'Italia non sarebbe ridotta così». Invece il 26 ottobre 2016 il vertice di Cociv è stato travolto da una retata nell'inchiesta per corruzione

e malaffare e il prefetto di Roma ha spedito a Genova questo ex pilota militare che cita Che Guevara, è appassionato di storia medioevale e ha la Bibbia sul comodino. Romano, 59 anni, è sposato e ha due figli, una femmina ingegnere come lui e un maschio studente di Scienze motorie, l'atleta di casa.

Rettighieri è uscito indenne da incarichi altrettanto complessi su fronti pericolosi o funestati dalle tangenti: i cantieri di Chiomonte sulla Torino-Lione, l'Expo di Milano al fianco di Raffaele Cantone e l'Atac di Roma, esperienza che troncò quando un assessore della giunta Raggi si intromise nella gestione. I presidenti della Liguria e del Piemonte tifano per il rinnovo del suo mandato, che scade il 15 gennaio, ma lui non dà nulla per scontato. Di Genova ama la storia e la farinata, ma non ha messo radici e ha lasciato la famiglia a Roma.

È fiducioso sul finanziamento del quinto e del sesto lotto per ultimare l'opera?

«Sì, sono fiducioso. Stiamo già recuperando i ritardi e confermo la data di attivazione della linea: entro il 2022 passerà il primo treno.

A che punto siete?

«Si sta lavorando a pieno regime sul tratto ligure, dove sono già stati scavati 2.700 metri di gallerie, sia con il metodo tradizionale sia con la fresa, la cosiddetta talpa».

Quante persone lavorano al Terzo Valico?

«Qui a Campi un centinaio di dipendenti diretti. Le maestranze sui cantieri sono ora circa 1.500 e aumenteranno fino a 2.500. Per guidare le frese, macchine lunghe 150 metri che costano dai 30 ai 40 milioni di euro, abbiamo bisogno di ingegneri e tecnici superspecializzati, che a volte sono stranieri. Gli altri sono quasi tutti italianissimi. Liguri, piemontesi...».

Reclutati anche sul posto?

«Sì, molti, anche se non è facile trovare gente disposta a lavorare sei ore al giorno in galleria. Se le figure che cerchiamo non si trovano nelle liste dei Centri per l'impiego, dobbiamo prenderle altrove. Di solito sono abruzzesi, calabresi, qualche sardo».

Come fa a evitare il rischio di tangenti o di malaffare negli appalti?

«Primo: si parte dal progetto, che dev'essere il più chiaro e rispondente possibile. Se è

fumoso già comincio a fidarmi poco. Secondo: nelle gare il 70% del punteggio viene dato sulla parte tecnica di ogni offerta e solo il 30 su quella economica. Non ha più senso offrire il 46% di ribasso come ho visto fare in passato, perché quello è il segno che l'impresa vuole solo l'anticipo e lascerà i lavori a metà. Qui ci sono state ditte che hanno offerto il 20% di ribasso e non hanno vinto. Ora siamo su un massimo del 10-12%. Terzo: rinchiudo la commissione di gara in una stanza».

Letteralmente?

«Certo. Una volta consegnate le buste, faccio estrarre da un notaio tre professionisti qualificati che hanno superato tutti i controlli antimafia e giudiziari (loro e i parenti di primo grado). Questa commissione resterà chiusa in un hotel di Genova, in una stanza isolata dal mondo, con telecamere a raggi infrarossi per controllare la porta anche di notte, senza cellulari e senza computer collegabili con l'esterno. Se tutto questo non basta, c'è sempre la responsabilità personale del singolo».

Mercoledì è partito il pri-

mo treno che porta le merci da Mortara, nel Pavese, al Si-

chuan, in Cina. Il Terzo Valico non rischia di essere sorpassato?

«Al contrario. Quel treno potrebbe partire da Milano, da Torino o da Genova. Noi ci collegheremo all'asse Est-Ovest, ossia alla Torino-Venezia-Trieste, e la merce per la Cina potrebbe passare per questa direttrice o proseguire sulla linea Reno-Alpi e da lì attraversare Polonia, Ucraina e Kazakistan. Ci sono enormi investimenti sulla nuova via della seta, noi la agganceremo direttamente da Genova».

La Torino-Lione e il Terzo Valico sono concorrenti?

«No, sono complementari.

Senza la Torino-Lione sarebbe inutile il Terzo valico. Uno va in direzione Est-Ovest, l'altro Nord-Sud. A Genova servono entrambi per smaltire i container che ora vediamo ammassati per il limite di capacità delle infrastrutture. Scegliere Genova significa risparmiare i quattro giorni di navigazione verso i porti del Nord Europa e mandare la merce in 24 ore via treno in

tutta Europa».

Ma com'è possibile che i costi dell'opera siano saliti dai 3,5 miliardi stimati nel 2013 ai 6,2 del 2017?

«Ad oggi il costo è di 4,4 miliardi, che diventano 6,2 con le opere collaterali. Spesso si confondono valori costanti e correnti e ci si dimentica che c'è un aumento delle materie prime».

In teoria il 15 gennaio lei potrebbe lasciare Genova. Che effetto le fa?

«Io guardo sempre avanti, come diceva Che Guevara: mai fermarsi neanche per prendere la rincorsa».

Le piace il Che?

«Era un uomo molto intelligente, ma troppo idealista, e alla fine divenne scomodo anche per Fidel Castro».

E lei com'è?

«Sono dotato di una buona capacità di resilienza».

Da Tangentopoli all'Italia dei commissari. Riusciremo mai a vivere in un Paese normale?

«Adesso l'Italia ha la febbre alta ed è giusto darle antipiretici. Ma alla lunga non è una buona cura. Bisogna ridurre la burocrazia e servono coraggio e senso della responsabilità».

MISSIONI PERICOLOSE

**Ex pilota militare
ha lavorato alla
Torino-Lione,
all'Expo e all'Atac:
«Non ho segreti»**

I CANTIERI

**La costruzione dà
lavoro a 1.500
persone che
diventeranno
presto 2.500**



VITA DA COMMISSARIO

Contro il malaffare non serve il genio della lampada. Basta che ognuno faccia bene il suo lavoro e si prenda le sue responsabilità

LA CLAUSURA

La commissione di gara per gli appalti viene rinchiusa nella stanza di un hotel sorvegliata e isolata dal mondo

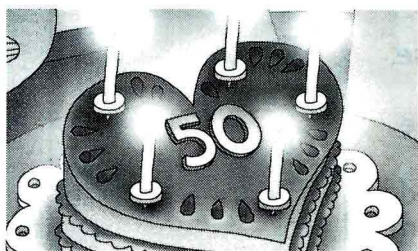
MARCO RETTIGHIERI

amministratore straordinario Cociv



Una delle gallerie realizzate





**50 anni fa
primo trapianto
di cuore**

.....
alle pagine 4 e 5

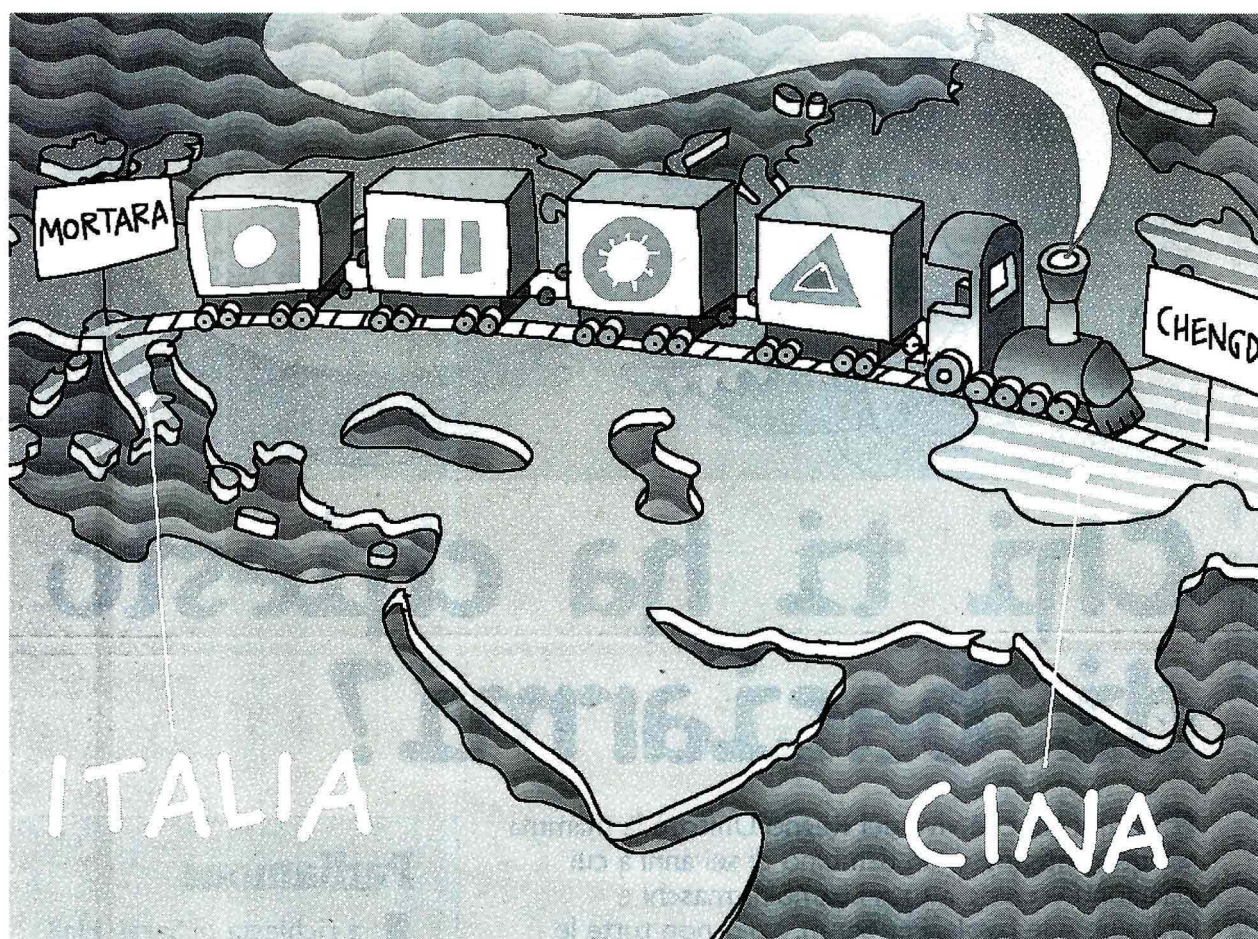


**Il Papa visita
Myanmar
e Bangladesh**

.....
a pagina 6

La Via della Seta ha i binari

Oggi dall'interporto di Mortara parte il primo treno merci diretto con destinazione Chengdu, in Cina, un viaggio di 11mila chilometri



Made in Italy

In Italia la logistica è un settore che deve crescere per favorire la nostra economia. Mortara interporto è uno dei più importanti centri logistici da dove, giornalmente, partono e arrivano treni merci per Rotterdam (Olanda), Duisburg (Germania) e Gent (Belgio). Il convoglio della Via della Seta trasporterà diverse tipologie di merci tra le quali macchinari, mobili, prodotti in metallo e piastrelle, ossia quei prodotti di qualità che fanno grande il "made in Italy".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Domanda: la Via della Seta cosa vi ricorda? Forse il veneziano Marco Polo, il suo viaggio in Cina e i suoi dialoghi con il sovrano Kublai Khan? Forse padre Matteo Ricci il gesuita marchigiano, matematico, cartografo, pioniere delle missioni cattoliche moderne in Cina? Suvvia, facciamo un salto avanti nel tempo perché la Via della Seta, la via dei commerci dall'Asia all'Europa, ha superato gli ostacoli geografici, del tempo ed economici e si è tuffata più che mai nel mondo globalizzato per tornare di attualità. È una nuova via che non guarda più all'acqua del mare ma ha messo solide basi sulla terra ferma. È una nuova via che vuole favorire i commerci

rendendoli più veloci. E per farlo ha scelto il caro vecchio treno. Il 28 novembre dall'interporto (gli interporti sono quelle grandi strutture dove arrivano – quasi sempre dentro i container – le merci e da dove i container vanno a destinazione grazie ai camion), o polo logistico, di Mortara parte il primo treno verso la Cina. È l'inaugurazione italiana della nuova Via della Seta. Un viaggio sui binari dalla cittadina in provincia di Pavia che terminerà a Chengdu, metropoli di 14 milioni di abitanti al centro della Cina. Un viaggio di 11 mila chilometri che sarà compiuto in 18-20 giorni, un tempo record rispetto a quello impiegato dalle navi cargo che ne

impiegano 20 di più. Il nostro treno merci, salirà in Polonia e toccherà col suo sferragliare Paesi come Russia, Bielorussia e Kazakistan. Non è certo più un viaggio avventuroso come lo sarebbe stato solo 50 anni fa ma resta sempre qualcosa di spettacolare e impegnativo. Basti pensare che i vagoni e le locomotive, abbandonata la Vecchia Europa, dovranno cambiare "le ruote", infatti nei Paesi ex russi e in Cina lo scartamento - la distanza tra i binari - è più grande di quella che abbiamo noi. Insomma, un treno che non è solo un merci, ma un esempio di integrazione tra territori, genti, usi e costumi differenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Viaggio in Cina con il Mortara Express

Partito il primo treno merci diretto a Chengdu
«È la Via della Seta 2.0»

MORTARA Una grossa coccarda rossa di buon auspicio in testa al locomotore e bandiere issate sulle note degli inni nazionali, hanno fatto da cornice alla partenza del primo treno merci diretto Italia-Cina. Al Polo Logistico Integrato di Mortara ieri alle 10.50 è nata la Via della Seta in versione 2.0: una infrastruttura tecnologicamente avanzata sui corridoi commerciali europei che consentirà di trasportare auto, macchinari, mobili e cibo d'eccellenza verso Oriente. Un treno composto da 17 vagoni, in grado di caricare 34 container da 40 piedi ciascuno, percorrerà i 10.800 km che separano la Pianura Padana da Chengdu, capoluogo della provincia del Sichuan. Da gennaio partiranno due treni la settimana gestiti dalla Chengdu Internatio-

nal Railway Services che attravereranno i centri di interscambio di Italia, Austria, Germania, Polonia, Bielorussia, Kazakistan, per arrivare a Chengdu. Il viaggio durerà 18-20 giorni, riducendo tempi e costi: la stessa tratta, via mare,

verrebbe percorsa in 40/45 giorni, mentre il trasporto aereo, seppur più veloce, avrebbe costi maggiori.

Il governo di Pechino ha fortemente caldeggiato i rapporti commerciali con l'Italia, soprattutto con la Lombardia; le silenziose campagne di Mortara sono state scelte come punto di riferimento per Chengdu, che di abitanti ne conta 15 milioni. Alla partenza del primo convoglio i rappresentanti del Changjiu Group, colosso della logistica per il mercato automobilistico cinese con oltre 20

miliardi di fatturato, partner del progetto Italia-Cina, sono euforici e sentono di aver fatto centro: «Qui c'è l'unica struttura in Lombardia che combina un terminal con più binari ad una logistica. Abbiamo fatto un investimento da 140 milioni di dollari per questo snodo prezioso del bacino Sud Europa — spiega Shijiu Bo, presidente di Ghangjiu Group —. Ci siamo immaginati come dei Marco Polo dell'era moderna, in grado di rafforzare e rendere stabili i rapporti commerciali tra i nostri due paesi».

Nella cabina del locomotore Enzo Cardali e Carlo Morante, i due macchinisti istruttori di verifica, salutano dal finestrino; anche se il loro sarà un breve tratto sulla nuova Via della Seta, è abbastanza per sentirsi parte di un grande even-

to: «Con questo treno inaugurale trasportiamo in Cina mobili, piastrelle, macchinari per l'industria metalmeccanica. Noi ci occupiamo della tratta italiana, quindi arriviamo a Tarvisio, dove viene sostituita la trazione, e passiamo il testimone ai colleghi austriaci che proseguiranno fino a Malaszewice, a Dostyk, per arrivare a Chengdu». Sui prossimi treni viaggeranno capi di alta moda, mobili di design, cibo, vino, olio extravergine d'oliva. «Questo è solo l'avvio di una linea ferroviaria che porterà a sviluppare relazioni commerciali importanti tra Italia e Cina — commenta Andrea Astolfi, presidente Polo Logistico di Mortara —. L'obiettivo è arrivare a tre viaggi a settimana verso la Cina entro il 2020».

Eleonora Lanzetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lomellina

● È iniziato il collegamento ferroviario tra Mortara e Chengdu, capoluogo del Sichuan in Cina

● Un viaggio di 10.800 chilometri per portare merci dall'Italia alla Cina

● Da gennaio il collegamento raddoppierà con due treni merci la settimana. Tra i beni esportati: mobili, cibo, auto e macchinari

● Ogni convoglio è in grado di trasportare 34 container da 40 piedi l'uno

Il convoglio
Trasporta mobili, macchinari, piastrelle: 10.800 chilometri in venti giorni



Polo logistico

Ieri la partenza del primo treno merci per la Cina dal Polo logistico di Mortara (foto Milani)

Dalla Cina a Mortara il treno dello sviluppo

Parte oggi il primo trasporto merci della nuova linea diretta a Chengdu

DAVIDE ZARDO

PAVIA

Un collegamento diretto tra Italia e Cina per il trasporto di merci. È la linea ferroviaria che verrà inaugurata oggi al Polo logistico di Mortara con destinazione Chengdu, capoluogo della provincia del Sichuan: con oltre 14 milioni di residenti, è uno dei più importanti centri economici cinesi, in quanto punto nevralgico nei trasporti e nelle comunicazioni. L'accordo è stato firmato a giugno tra il presidente del polo logistico integrato della città lomellina, Andrea Astolfi, e Chen Guan, proprietario del Changjiu Group.

Quotato in borsa a Shanghai dal 2016 con oltre 20 miliardi di euro di fatturato, unico fornitore indipendente in patria di servizi logistici per il mercato automobilistico (si occupa di trasporto dal 2013 per la Audi e da quest'anno per Jaguar e Land Rover), il gruppo cinese apre così la prima linea ferroviaria commerciale per il Sud Europa, che si aggiunge al Nord con la tratta da Amburgo. Il primo treno partirà alle 10 e raggiungerà il capolinea in 19 giorni facendo scalo a Varsavia per ag-

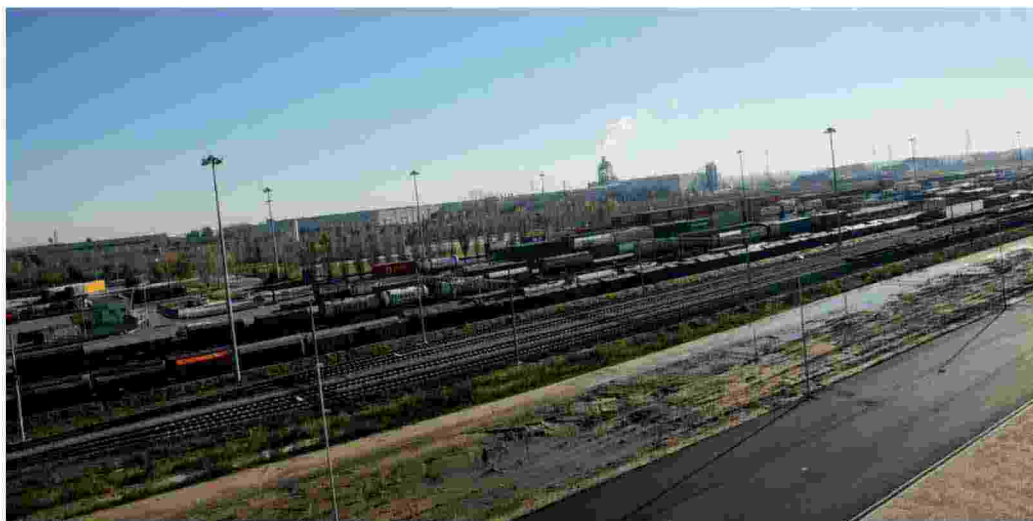
Il collegamento, prima tratta commerciale con il Sud Europa, è frutto di un accordo tra il polo logistico del Comune pavese e il gruppo Changjiu

girare la Germania più velocemente. Il trasporto ferroviario risparmierà due terzi di tempo rispetto alla nave, con un costo pari a un quarto in meno dell'aereo. I prodotti italiani più richiesti dalla Cina si trovano nei settori di enologia, gastronomia, alta moda, arredamento ed elettronica. «Siamo orgogliosi di essere stati in questi anni di crisi generalizzata l'unico terminal in grado di nascere e crescere – commenta il presidente Astolfi – e siamo ancor più orgogliosi di ospitare il primo collegamento ferroviario diretto tra Italia e Cina che ci si augura possa favorire ulteriormente l'interscambio, grazie anche ai servizi che possiamo offrire». Il polo logistico di Mortara ha mosso i suoi primi passi il 21 novembre 2009 e appena 10 giorni dopo con il primo tre-

no per Rotterdam, nonostante la grave congiuntura economica a livello europeo, il terminal di Mortara ha visto una crescita rapida, passando in pochi anni da circa 10mila a oltre 50mila unità movimentate all'anno, diventando così uno dei principali centri intermodali del Nord Italia. Al collegamento con i Paesi Bassi infatti si sono aggiunti poi quelli giornalieri con la Germania e il Belgio; si connette agli attraversamenti alpini internazionali, al sistema portuale ligure e all'area metropolitana di Milano, ed è l'unico in Lombardia a combinare un terminal ferroviario con 4 o 6 coppie di treni al giorno per 70/80mila unità e un servizio logistico di magazzinaggio integrato con un terminale intermodale dotato di sette binari (di cui 4 completamente elettrificati per arrivi e partenze dirette).

«La possibilità di avere punti di stoccaggio adiacenti al centro intermodale – aggiunge Astolfi – rende sempre più efficiente lo scambio treno-camion-distribuzione. Riteniamo che proprio per questa nostra efficienza ed elasticità organizzativa siamo stati apprezzati dal gruppo Beijing Changjiu Logistics».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'interporto di Mortara



La Giornata

* * *

In Italia

SLITTA LA CALENDARIZZAZIONE DELLA LEGGE SUL BIOTESTAMENTO e si riaccendono le polemiche. "Si tratta di un provvedimento doveroso", ha detto il Pd. Mdp e Movimento 5 stelle hanno parlato di "diritto sacrosanto", mentre Matteo Salvini, leader della Lega: "Più che di fine vita io mi occupo della vita".

* * *

Secondo l'Ocse il debito italiano è alto ma in calo dal 2017. Secondo le stime dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo, l'economia italiana dovrebbe crescere quest'anno dell'1,6 per cento, per stabilizzarsi nel 2018 a 1,5.

(editoriale a pagina tre)

* * *

50 milioni per risarcire i risparmiatori danneggiati dalla crisi bancaria sono previsti nella Manovra. Dimezzato il bonus bebè che diventa però strutturale.

(editoriale a pagina tre)

* * *

Posticipata scadenza per la rottamazione delle cartelle dell'ex Equitalia. Per chi ha aderito alla prima edizione, il termine è fissato ora al 7 dicembre.

* * *

Il primo treno merci diretto Italia-Cina è partito ieri da Mortara, in provincia di Pavia. Sui 17 carri ci sono macchinari, mobili e componenti per auto.

* * *

Accea investirà 3 miliardi nei prossimi cinque anni. Lo prevede il nuovo piano industriale: 1,6 serviranno per la rete idrica.

* * *

Borsa di Milano. FtseMib +0,52 per cento. Differenziale Btp-Bund a 143 punti. L'euro chiude in calo a 1,18 sul dollaro.

Nel Mondo

LA COREA DEL NORD HA LANCIATO UN MISSILE BALISTICO verso il mar del Giappone da un lanciatore mobile nei pressi di Pyongsong, un'area a nord di Pyongyang. Il regime di Kim jong-un non eseguiva lanci missilistici da 74 giorni. Il vettore, di cui non si conosce ancora la capacità, sarebbe caduto all'interno della zona economica esclusiva del Giappone.

* * *

Il governo tedesco si è diviso sul voto per il rinnovo dell'utilizzo del glifosato. Il ministro dell'Agricoltura Christian Schmidt (Csu), ha votato a favore del rinnovo del diserbante contro le istruzioni che il governo aveva concordato.

(editoriale a pagina tre)

* * *

Macron ha parlato in Burkina Faso di fronte agli studenti del paese nell'ambito della prima tournée africana del mandato, e ha denunciato i "crimini della colo-

nizzazione europea". Il presidente andrà anche in Ghana e in Costa d'Avorio.

* * *

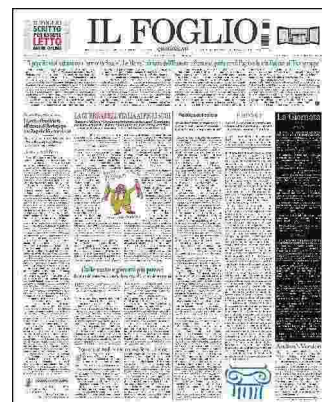
Frances Fitzgerald si è dimessa. La vice-premier dell'Irlanda ha lasciato il suo incarico dopo la mozione di sfiducia presentata in Parlamento. La crisi di governo è dunque terminata.

* * *

De Guindos ha smentito la candidatura a presidente dell'Eurogruppo. Il ministro dell'Economia spagnolo si è detto "convinto" che la vicepresidenza della Bce in scadenza a maggio andrà alla Spagna.

* * *

Cominciati i nuovi negoziati sulla Siria a Ginevra tra il regime di Bashar el Assad e i ribelli.



Mortara-Cina

**Corre sui binari
la nuova
«via della seta»**

PITTALUGA E SACCO A PAGINA 8



*Viaggio di 18 giorni
con macchinari,
mobili e metalli*

Ecco la nuova «Via della seta» Da Mortara alla Cina in treno

Infrastrutture

Ieri alle 11.50 il primo convoglio diretto è partito dal terminal del Polo logistico in provincia di Pavia. Arriverà dopo aver percorso 10.800 chilometri a Chengdu, capoluogo del Sichuan, con una ventina di container di prodotti made in Italy

PAOLO PITTALUGA

INVIATO A MORTARA (PAVIA)

Seppur con un leggero ritardo rispetto a quelli già avviati tra Cina ed Europa, ora anche l'Italia ha il suo treno merci "per" e "dalla" Cina. Diretto. Salutiamo il vecchio bastimento?

È presto per dirlo, ma il collegamento tra l'Asia e l'Europa via ferro può essere una grande svolta: fa risparmiare tempo, denaro e pure riduce l'inquinamento. Senza scomodare i cammelli di cui usufruiva Marco Polo non si può, però, non parlare della Via della Seta. In quel mondo lontano era un segno sconvolgente del progresso, oggi, con il progetto per una Nuova Via della Seta lanciato proprio dal governo cinese, è la dimostrazione del "si può fare", capovolgendo certezze come il trasporto marittimo.

Il Polo logistico integrato di Mortara, nel Pavese, ieri, a pochi minuti dallo scandire dell'ora di pranzo, ha visto muovere il primo convoglio: trainato da una locomotiva dell'operatore privato Captrain (del gruppo SnCF), il convoglio di 17 carri gemellari (due vagoni hanno un carrello in comune), lungo 450 metri (la lunghezza per ora consentita sui binari italiani in attesa degli adeguamenti per passare a 750 metri come vuole l'Europa) è partito – non proprio a pieno carico, una parte dei carri erano vuoti – con i suoi container blu con la scritta bianca *China Railway Express* in direzione Novara Boschetto dove avviene l'operazione di cambio direzione e poi di lì per Tarvisio, con arrivo previsto attorno alle 22. Qui viene preso in consegna dalle ferrovie austriache e via, verso la Polonia. Lassù, al confine

con i binari russi, i container vengono scaricati e trasferiti su un treno equivalente, perché le rotaie dei Paesi dell'ex Unione Sovietica hanno uno scartamento differente (più largo rispetto a quello europeo), per partire verso la Cina dove, un'altra volta, dovranno essere trasferiti su vagoni "indigeni" visto che le rotaie di Pechino hanno scartamento uguale all'europeo. E arriveranno infine a Chengdu, capoluogo dello Sichuan, nel cuore della nazione, dopo avere percorso quasi 11 mila chilometri in 18 massimo 20 giorni. Altro che i 40 di una nave.

Un servizio che serve, basta vedere i dati dell'export del Bel Paese verso Pechino: nel 2014 era pari a 10.494 milioni di euro, saliti a 11.113 nel 2016 e arrivare, solo nei primi sei mesi di quest'anno, a 7.818 milioni. Analizzando i comparti nel 2016, il lusso, con l'abbigliamento vede un export per 614 milioni, gli articoli in pelle per 730 milioni. Nei prodotti chimici l'export è a quasi 727 milioni, negli autoveicoli a 994 milioni. Ma è nei macchinari e nelle attrezzature che facciamo "affari d'oro", con il nostro export che vale oltre 3.378 miliardi.

Il treno va, la cura del ferro italiana sposa la nuova Via della Seta. La globalizzazione ha capito che la logistica può essere più elastica, veloce e sostenibile. È dal maggio 2015 che si parla di questo progetto. Trenta mesi fa sembrava pura fantasia, perché realizzare un collegamento tra

Oriente ed Occidente sui binari appariva irto di ostacoli da superare. Anche se l'intervento era considerato importante perché andava ad intersecare la rete europea Ten-T che dovrebbe essere completata entro il 2030. Oggi la fantasia si sta trasformando in realtà, soprattutto col nuovo anno quando la Via della Seta di Mortara entrerà a regime con due coppie di convogli settimanali. Carichi di macchinari, mobili, elettronica, piastrelle, automobili e componentistica, ma pure moda, cibo e vino. Per uno scambio favorito anche dalla recente riduzione dei dazi all'importazione verso la Gran-

de Muraglia. «È il primo tassello di un disegno affascinante» afferma il presidente del Polo logistico integrato di Mortara, Andrea Astolfi che auspica una rapida crescita. «Avevamo treni in 12 Paesi dell'Europa, mancava l'Italia. Ora abbiamo coperto anche questo importante tassello» gli fa eco Gang Chen, vice presidente di Changjiu international logistics. Anche perché la posizione dell'Italia nel Mediterraneo è ritenuta strategica da Pechino, che dopo aver comprato il Pireo e la costruenda piattaforma di Savona-Vado cerca nuovi hub d'accesso all'Europa confermando pure l'impegno a valutare un investimento sui porti italiani. Perché il traffico marittimo, comunque, è ben lontano da essere accantonato e le navi port-

tacointainer stanno diventando sempre più mega.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

11 mld

IL VALORE COMPLESSIVO DELL'EXPORT ITALIANO IN CINA NEL 2016

40

I GIORNI DI VIAGGIO IN NAVE PER LE MERCI DALL'EUROPA ALLA CINA

500

I TRENI MERCI CHE PARTONO DALL'EUROPA VERSO LA CINA IN UN ANNO

18 mld

IL VALORE DELLE IMPORTAZIONI DI MERCE CINESE IN ITALIA NEL 2016

42mila

I CONTAINER DI MERCI TRASPORTATE DAI TRENI IN CINA NEL 2016



da sapere

Commercio regolato da dazi e tariffe

La Cina è il secondo partner commerciale dell'Unione Europea, dopo gli Stati Uniti. Il 2016 si è chiuso con 170 miliardi di euro di esportazioni europee in Cina e 345 miliardi di esportazioni cinesi in Europa. Il saldo, per l'Ue, è stato quindi negativo per 175 miliardi di euro. Il commercio tra i paesi europei e la Cina è regolato con un sistema di reciproci dazi e tariffe. La Cina applica dazi calcolati sui prezzi dei prodotti in percentuale variabile, tra l'1 e il 56%. Proprio pochi giorni fa Pechino ha annunciato la riduzione dal 17,3 al 7,7% delle tariffe doganali su 187 prodotti come l'abbigliamento, le scarpe e gli elettrodomestici. Tra Ue e Cina è in corso anche uno scontro sulle misure antidumping da poco approvate dall'Europa. Pechino minaccia il ricorso al Wto.





Risponde
**ANDREA
ASTOLFI**
presidente
Polo logistico
integrato Mortara



È PARTITO IL PRIMO TRENO DIRETTO ITALIA-CINA. PERCHÉ PROPRIO DA MORTARA?

Il convoglio viaggia per 11 mila chilometri e collega il nostro Paese al Sichuan in 18 giorni, risparmiando tempo e denaro. Come mai è stata scelta la cittadina lombarda?

La scelta della cittadina lombarda come base di partenza italiana del primo collegamento ferroviario diretto tra il nostro Paese e la Cina ha un senso preciso. Il Polo logistico integrato di Mortara, da cui si muovono e dove arrivano i convogli, infatti, ha una posizione centrale in Lombardia ed è l'unica infrastruttura della Regione che combina la presenza di un terminal ferroviario con la logistica (fino a 180 mila metri quadrati di magazzini eco-compatible). Il centro di Mortara opera in sinergia con un terminale intermodale di sette binari. Si trova poi all'incrocio di due importantissimi corridoi della rete TEN-T, Trans European Network Transport, l'insieme di infrastrutture di trasporto integrate previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione. Il primo è il Corridoio Mediterraneo, che collega i porti di Algeiras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona, in Spagna, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia (Marsiglia), Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia; il secondo è il Corridoio Reno-Alpi, che unisce i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. Il Polo Logistico di Mortara, insomma, ha le capacità e le conoscenze per gestire treni come quello appena partito il 28 novembre, lungo 479 metri e composto da 17 vagoni doppi. E una posizione strategica per farlo giungere a destinazione (Nella foto, il treno per la Cina).



PAVIA. Auto, vini, cibi, mobili, abbigliamento, pelletteria italiani in Cina

Parte il primo treno merci sulla «via della Seta»

PAVIA

Ieri alle 11.50 il primo treno merci diretto Italia-Cina è partito dal terminal ferroviario del Polo logistico integrato di Mortara, in provincia di Pavia, per affrontare il suo viaggio lungo 10.800 chilometri e 18 giorni. Arriverà a metà dicembre a Chengdu, capoluogo del Sichuan, con una ventina di container di prodotti made in Italy: in particolare per questo primo

viaggio il trasporto comprende macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e componenti per automobili. A dicembre ci sarà l'inaugurazione del collegamento in senso inverso, dalla Cina all'Italia. Poi da gennaio la «nuova via della seta» entrerà a regime con due coppie di treni settimanali, destinati in prospettiva a diventare tre, se ci sarà domanda. Quello con l'Italia, inaugurato al Polo logistico integrato di Mortara, è il tredicesimo collega-

mento ferroviario merci diretto europeo con la Cina.

«È un giorno atteso da tanto tempo - ha detto Gang Chen, vice presidente di Changjiu International Logistics, il partner cinese dell'operazione - perché avevamo rotte verso tanti Paesi ma mancava ancora l'Italia. Prima tutti i treni passavano per la Germania». Feng Xuan, direttore dell'interporto ferroviario di Chengdu, l'altro capolinea, ha aggiunto: «Anch'io pensavo: perché

non c'è l'Italia? Facciamo collegamenti con Polonia, Germania, Repubblica Ceca, Olanda, Belgio. L'Italia è uno dei produttori più apprezzati nel mondo e non c'è. Ora collegheremo il sud Europa con il mercato cinese più importante. Auto, abbigliamento, pelletteria, vini, cibi, mobili italiani andranno molto in Cina. E viceversa i prodotti cinesi». Andrea Astolfi, presidente del Polo logistico integrato di Mortara, ha parlato di «un sogno e una prospettiva di sviluppo». Per l'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Sorte «la Regione ha investito quasi 10 milioni su questo Polo logistico e ne stanzeremo molti altri. Ancora una volta la Lombardia locomotiva d'Italia». •



EXPORT

Treno merci diretto dall'Italia alla Cina

Il primo treno merci diretto Italia-Cina è partito ieri mattina dal terminal ferroviario del Polo logistico integrato di Mortara, in provincia di Pavia. Il convoglio, che trasporta macchinari, mobili, piastrelle, prodotti metallici e componenti per auto, arriverà a metà dicembre a Chengdu, capoluogo del Sichuan.



Binari divergenti

Il treno Mortara-Chengdu è la manifestazione della battaglia per l'Eurasia. L'ordine sino-russo

L'inaugurazione della Mortara-Chengdu non ha mancato di far parlare di sé. Celebrata come prima vera propagina dell'imponente fascio di connessioni tra Cina e occidente in Italia, la rotaia ha per il momento ha soppiantato la schiuma dei mari.

La notizia va poi letta in filigrana con l'inaugurazione di nuovi servizi di trasporto cargo tra la Cina centrale e Amburgo. A questo proposito, va notato che in molti casi i cinesi fanno uso di infrastrutture già esistenti. I collegamenti tra Wuhan e gran parte d'Europa sono ad esempio in uso dal 2012, e la "novità" talora consiste solo nell'aggiunta di una nuova tappa alla rotta originaria. D'altra parte, molti plessi urbani del "mainland" cinese sono ormai connessi all'Europa tramite rotaia: Chongqing e Chengdu nel sud ovest; Wuhan, Zhengzhou e Changsha nella Cina centrale; Shenyang nel nord est.

La vera notizia è duplice. Da un lato, l'insistente spinta verso ovest ha messo in rilievo la volontà di Pechino di bypassare le pre-esistenti e perlopiù obsolete infrastrutture russe (leggi: ex sovietiche) anche in Eurasia, cioè nel vicinato prossimo di Mosca. Dall'altro lato, avvicinandosi all'Europa dal fianco orientale, la Cina non fa scattare tra i membri del Gruppo di Visegrad gli atavici riflessi che invece si registrano quando a muoversi è Mosca. Anche quando il destinatario degli investimenti non è di per sé russofobo, come nel caso della Serbia, la Cina è benvenuta. Ciò in quanto le infrastrutture cinesi consentono un "upgrade" della sua economia tale da rendere più vicino l'accesso all'euroblocco.

Ne deriva un quadro per certi versi paradossale e inedito, in cui su un'area oltremodo vasta - dal Baltico, al mediterraneo al mar Nero - insistono al contempo le forze degli Stati Uniti, che hanno estremo interesse a presidiarvi pezzi della Nato in chiave anti russa (in un'area in cui il fervore cristiano resiste, come in Russia, ma che è russofoba per ragioni storiche), e della Cina.

Resta da vedere quanto a lungo possa continuare l'idillio tra Mosca e Pechino. Matrimonio di convenienza divenuto architrave di un magmatico ordine alternativo euro-pacifico a quello occidentale di matrice anglo-americana, il tandem sino-russo si troverà presto a fare i conti con un equilibrio interno di potere sempre più sbilanciato a favore di Pechino. La domanda definitiva dunque è: quanto occidentale rimane nel cuore della Russia?

Francesco Galletti





Italia-Cina, parte il primo treno

Parte stamattina alle 10 il primo treno merci che collega Italia e Cina dal polo logistico di Mortara (Pavia) a Chengdu in 19 giorni: scalo a Varsavia.





PARTITO IL PRIMO COLLEGAMENTO MERCI

Da Mortara alla Cina col treno di Marco Polo

ZANICHELLI e commento di MORANDI ■ A pagina 14



CORSICO, IL CASO
 Accudisce
 il bimbo disabile
 Ikea la licenza
 ed è bufera

GRILLO ■ In Lombardia

CAPSULE
 GOURMET
ristora

UN PAESE PER VECCHI

Nati centomila bambini
 in meno in otto anni
 Anche gli immigrati
 fanno pochi figli
 In Francia natalità boom
 grazie agli sgravi
 In Italia il bonus bebè
 sarà invece dimezzato



IL COMMENTO

di VIVIANA PONCHIA

DESTINATI ALL'ESTINZIONE

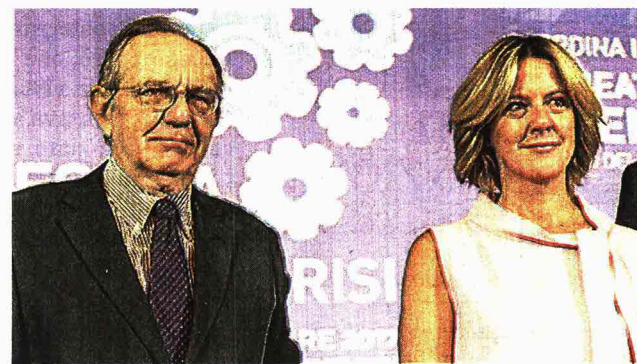
■ A pagina 2

POVERE CULLE

PROSPERETTI, SERAFINI e PEREGO ■ Alle pagine 2 e 3

NEL FONDO SOLO 60 MILIONI ALL'ANNO

Taglietto al superticket Esentati minorenni, anziani e redditi bassi



MARIN ■ A pagina 23

PERMESSI FACILI E ZERO PREVENZIONE

Rigopiano, intercettazioni choc «Dov'è finita quella turbina?» Tragedia evitabile: ecco le carte



FARRUGGIA e commento di BARTOLOMEI ■ Alle pagine 4 e 5

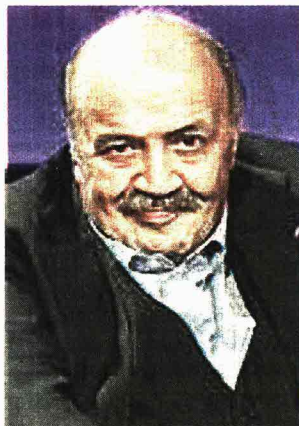
menghi

Loreto (AN)
 www.menghishoes.com



L'INTERVISTA / «TROPPE DENUNCE TARDIVE»

Donne
 molestate,
 la frusta
 di Costanzo
 «Molte
 ci marciano»



CASTORO ■ A pagina 10

MILANO, EPIGRAFE
SULLA PORTA

Lo trovano
 morto
 nella casa
 sigillata
 Sospetti
 sul figlio

PALMA ■ In Lombardia

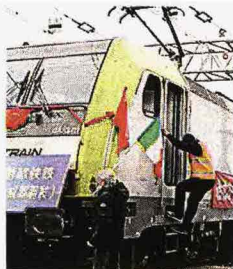
**PROSCIUTTO
 TOSCANO
 DOP**

Godetevi una fetta di Toscana
 www.prosciuttotoscano.com

PARTITO IL PRIMO COLLEGAMENTO MERCI

Da Mortara alla Cina col treno di Marco Polo

ZANICHELLI ■ A pagina 14



L'Italia porterà in Oriente prodotti enogastronomici e della moda. A partire da gennaio due coppie di treni settimanali

Umberto Zanichelli
MORTARA (Pavia)

IERI VENEZIA, oggi la Lomellina. La moderna «via della seta» non parte sotto l'egida del leone di San Marco, bensì tra le nebbie della bassa Lombardia. Ma affascina lo stesso. Il primo collegamento diretto su rotaia tra l'Italia e la Cina è partito ieri, qualche minuto prima di mezzogiorno, dai binari del terminal intermodale del Polo logistico di Mortara, in provincia di Pavia.

LA DESTINAZIONE del convoglio, 17 vagoni in grado di caricare 40 container da 40 piedi, è Chengdu, una megalopoli che conta oltre 14 milioni di abitanti in Sichuan, uno dei distretti produttivi più importanti della Cina. Il percorso, che toccherà prima la Polonia e poi la Russia, prima di puntare ad Oriente, 10.800 chilometri, sarà coperto in 18 giorni, un tempo estremamente ridotto rispetto ai 40-45 necessari per il trasporto via mare.

IL PROGETTO è partito grazie alla collaborazione tra il Polo logistico di Mortara, del quale la Fondazione Banca del Monte di Lombardia detiene il 99,85% delle quote e il Changjiu Group, gruppo cinese quotato alla Borsa di Shanghai e che vanta un fatturato di 20 miliardi, attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico per i primi in Cina. Inizialmente il collegamento pre-



LA VIA DELLA SETA

Dalla Lombardia alla Cina Parte il treno di Marco Polo *È il primo collegamento ferroviario per i commerci*



ANDAR LONTANO Il primo treno merci diretto Italia-Cina (Ansa)

vede due treni al mese, il collegamento dalla Cina verrà inaugurato a dicembre.

A GENNAIO la nuova «via della seta» dovrebbe entrare a regime con due coppie di treni settimanali che è previsto possano presto diventare tre se la domanda sarà adeguata. Per il primo collegamento sui vagoni, non tutti carichi, hanno trovato posto macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e automobili, ma l'obiettivo è quello di allargare quanto prima la varietà merceologica, questo anche grazie alla recentissima decisione del governo cinese di ridurre i dazi doganali. L'idea è dare spazio ai prodotti della moda e alle eccellenze eno-gastronomiche del nostro Paese. Ma nelle intenzioni questo

filo diretto, per la Cina partono 13 treni dall'Europa, quello di Mortara è sinora l'unico dall'Italia, potrebbe rivelarsi uno strumento ancora più forte.

«**COSÌ** come Marco Polo aprì una strada tra l'Italia e la Cina – è stato il commento di Shijiu Bo, presidente del Changjiu Group – il nostro augurio è che questa intesa possa trasformarsi non soltanto in una grande opportunità commerciale, ma anche in uno scambio tra le nostre culture». Il primo treno diretto per la Cina ha lasciato il Polo logistico di Mortara ieri mattina dieci minuti prima di mezzogiorno dopo la presentazione e la cerimonia di inaugurazione alla quale hanno preso parte le autorità.

IL POLO logistico integrato di Mortara è l'unica infrastruttura della Lombardia che associa la logistica alla presenza di un terminal ferroviario che conta 7 binari, 4 dei quali completamente elettrificati per supportare i locomotori a trazione elettrica e già gestisce tre convogli giornalieri destinati a Rotterdam (Olanda), Krefeld (Germania) e Gent (Belgio).

SEGUICI ON-LINE SU WWW.ILGIORNO.IT/LODI

**È PARTITO DA MORTARA
IL PRIMO TRENO MERCI
CHE COLLEGA ITALIA E CINA:
UNA NUOVA VIA DELLA SETA**

ZANICHELLI ■ All'interno



Taglio del nastro
con le autorità
italiane e cinesi
(Sacchiero)





*Parte il primo convoglio merci
diretto in Oriente
seguendo la via della seta
Il presidente di Changjiu
Group: «Un'opportunità
per il commercio»*

Da Mortara alla Cina «Ed è solo l'inizio»

di UMBERTO ZANICHELLI

—MORTARA—

IL FUTURO è iniziato dieci minuti prima di mezzogiorno. In quel momento da uno dei binari interni al Polo logistico di Mortara si è mosso il primo treno dall'Italia verso la Cina. È una svolta storica, si parla del primo collegamento su rotaia tra il nostro Paese con il distretto di Chanhjiu in Cina. Per il momento sono previsti una coppia di treni a settimana che dovrebbero diventare almeno tre. Il treno che ha cominciato il viaggio di 18 giorni era composto da 17 vagoni capaci di caricare 34 container da 40 piedi. Il convoglio, uno dei 13 che collegano l'Europa alla Cina, attraverserà il nostro continente diretto a Malaszewicze, in Polonia, per toccare poi Dostyk in Russia e da lì punterà alla sua meta finale.

«**QUESTA PARTENZA** rappresenta soltanto l'inizio dello sviluppo delle relazioni commerciali tra i due Paesi - è stato il commento di Andrea Astolfi, presidente del Polo logistico di Mortara di cui è azionista al 99,85% la Fondazione Banca del Monte di Lombardia presieduta da Aldo Poli - il Beijing Changjiu Logistics Gripe, partner dell'operazione, rappresenta una delle realtà più importanti del comparto logistico cinese e il fatto che abbia scelto il Polo logistico di Mortara per avviare questo progetto lascia aperte importanti prospettive per il futuro. Diventa a questo punto importante fare sistema - ha aggiunto Astolfi - per rendere l'interscambio con la Cina sempre più efficiente». Per il presidente della Fondazione Banca del Monte di Lombardia si tratta «di un giorno storico - ha detto Aldo Poli - e di un successo per chi ha

creduto nel progetto del Polo logistico a Mortara». «Sono onorato di inaugurare questa partnership - ha aggiunto Shijun Bo, presidente del Changjiu Group - sulle orme di Marco Polo mi auguro che questo collegamento rappresenti un'opportunità commerciale ma che sia anche un modo per avvicinare le nostre culture». Il presidente del Changjiu Group ha voluto anche sottolineare come il collegamento diretto rappresenti un netto risparmio di tempi e costi rispetto all'utilizzo di altri vettori. Raggiungere la destinazione richiederà 18 giorni rispetto ai 40-45 necessari via mare e i costi sono un terzo rispetto a quelli che si dovrebbero sostenere utilizzando l'aereo. La tipologia delle merci, che presto dovrebbero comprendere anche l'eccellenza della produzione eno-gastronomica del nostro Paese, si potrà allargare in modo significativo per effetto della recentissima riduzione dei dazi doganali decisa dal governo cinese.



FOCUS

Il viaggio

Il convoglio partito da Mortara passerà per la Polonia, la Russia diretto verso il distretto di Chanhjiu in Cina in un tragitto della durata di 18 giorni



PAVIA PROTESTE DAL SINDACATO PER GARE APPALTI ASM

«Non fate rispettare le regole»

—PAVIA—

GLI APPALTI vinti al ribasso hanno fatto irruzione l'altra sera in Consiglio comunale. A portare il problema in previsione della prossima assegnazione delle pulizie in Asm e nelle scuole è stato il Sindacato di base. «Neanche voi fate rispettare le regole» hanno scritto su uno striscione i manifestanti. «Esistono delle normative che dovrebbero disciplinare il costo minimo delle gare d'appalto sotto il quale

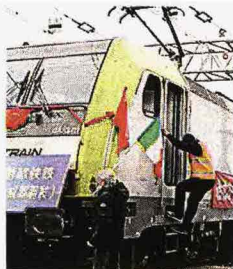
non si può andare per tutelare il lavoratore» ha sostenuto Pasquale Di Tomaso di SdB. Da anni il Sindacato di base denuncia che si tagliano le ore di lavoro ma viene preteso lo stesso tipo di prestazioni, a discapito degli utenti. «Vigiliamo sul rispetto delle garanzie - ha sottolineato il sindaco Massimo Depaoli - e non ci risultano violazioni». «Ma voi vivete a Pavia?» - ha urlato Di Tomaso - Cercate di non essere superficiali».

M.M.

PARTITO IL PRIMO COLLEGAMENTO MERCI

Da Mortara alla Cina col treno di Marco Polo

ZANICHELLI ■ A pagina 14



L'Italia porterà in Oriente prodotti enogastronomici e della moda. A partire da gennaio due coppie di treni settimanali

Umberto Zanichelli
MORTARA (Pavia)

IERI VENEZIA, oggi la Lomellina. La moderna «via della seta» non parte sotto l'egida del leone di San Marco, bensì tra le nebbie della bassa Lombardia. Ma affascina lo stesso. Il primo collegamento diretto su rotaia tra l'Italia e la Cina è partito ieri, qualche minuto prima di mezzogiorno, dai binari del terminal intermodale del Polo logistico di Mortara, in provincia di Pavia.

LA DESTINAZIONE del convoglio, 17 vagoni in grado di caricare 40 container da 40 piedi, è Chengdu, una megalopoli che conta oltre 14 milioni di abitanti in Sichuan, uno dei distretti produttivi più importanti della Cina. Il percorso, che toccherà prima la Polonia e poi la Russia, prima di puntare ad Oriente, 10.800 chilometri, sarà coperto in 18 giorni, un tempo estremamente ridotto rispetto ai 40-45 necessari per il trasporto via mare.

IL PROGETTO è partito grazie alla collaborazione tra il Polo logistico di Mortara, del quale la Fondazione Banca del Monte di Lombardia detiene il 99,85% delle quote e il Changjiu Group, gruppo cinese quotato alla Borsa di Shanghai e che vanta un fatturato di 20 miliardi, attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico per i primi in Cina. Inizialmente il collegamento pre-



LA VIA DELLA SETA

Dalla Lombardia alla Cina Parte il treno di Marco Polo *È il primo collegamento ferroviario per i commerci*



ANDAR LONTANO Il primo treno merci diretto Italia-Cina (Ansa)

vede due treni al mese, il collegamento dalla Cina verrà inaugurato a dicembre.

A GENNAIO la nuova «via della seta» dovrebbe entrare a regime con due coppie di treni settimanali che è previsto possano presto diventare tre se la domanda sarà adeguata. Per il primo collegamento sui vagoni, non tutti carichi, hanno trovato posto macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e automobili, ma l'obiettivo è quello di allargare quanto prima la varietà merceologica, questo anche grazie alla recentissima decisione del governo cinese di ridurre i dazi doganali. L'idea è dare spazio ai prodotti della moda e alle eccellenze eno-gastronomiche del nostro Paese. Ma nelle intenzioni questo

filo diretto, per la Cina partono 13 treni dall'Europa, quello di Mortara è sinora l'unico dall'Italia, potrebbe rivelarsi uno strumento ancora più forte.

«**COSÌ** come Marco Polo aprì una strada tra l'Italia e la Cina – è stato il commento di Shijiu Bo, presidente del Changjiu Group – il nostro augurio è che questa intesa possa trasformarsi non soltanto in una grande opportunità commerciale, ma anche in uno scambio tra le nostre culture». Il primo treno diretto per la Cina ha lasciato il Polo logistico di Mortara ieri mattina dieci minuti prima di mezzogiorno dopo la presentazione e la cerimonia di inaugurazione alla quale hanno preso parte le autorità.

IL POLO logistico integrato di Mortara è l'unica infrastruttura della Lombardia che associa la logistica alla presenza di un terminal ferroviario che conta 7 binari, 4 dei quali completamente elettrificati per supportare i locomotori a trazione elettrica e già gestisce tre convogli giornalieri destinati a Rotterdam (Olanda), Krefeld (Germania) e Gent (Belgio).



di GIOVANNI MORANDI

QUEL FILO CHE UNISCE LE NOSTRE TERRE CON IL PAESE DEL DRAGONE

In viaggio verso Oriente, come nel Milione

Per fortuna ci sono rimaste le emozioni, anche se il mondo sembra le abbia cancellate. Ed è appunto un tumulto di emozioni quello che si prova nel pensare che sia in marcia da ieri un treno, e viene voglia di chiamarlo treno, formato da 17 vagoni carichi di merce che è partito alle 11 di mattina dalla stazione di Mortara e che fra 18 giorni arriverà, dopo aver percorso quasi 11 mila chilometri, nella stazione di Chengdu, in Cina.

E NON è tanto questo viaggio che emoziona, nonostante che qualcosa di avventuroso e di altri tempi abbia, visto che ci fa dimenticare che siamo stati sulla Luna, su

Marte e su qualche altro luogo dove non ci serve andare. Perché questo è un viaggio vero, come quelli che passano attraverso i luoghi e i popoli e si ha il tempo di vederli. Ed è un viaggio vero non perché

LEGAME

La cittadina di 15 mila abitanti e la metropoli di 14 milioni

richiami nomi come la Via della Seta, che questo treno aggiornerà. Ma anche perché ha la capacità di farci capire che cosa sia cambiato da quando partì Marco Polo per inseguire quel mito inafferrabile che era l'Oriente, ad oggi con questo viaggio dei 17 vagoni carichi di merce che due volte alla settimana partiranno dalla stazione di Mortara diretti in Cina. E non è solo questo instancabile voler andare verso Oriente, questo bisogno di cercare l'Oriente, di sperare di incontrarlo, di ignorare quel che disse Kipling che per quanto lo si possa cercare non riusciremo mai ad incontrarlo e a capirlo, no, non solo per questo.

LA FANTASIA che questo viaggio suscita è nella sproporzione dei luoghi e dei mondi. Nella vertigine che si ha al pensare che quel treno unirà Mortara a

Chengdu. Ovvero la bella e appartata cittadina della Lomellina e il capoluogo della regione dello Sichuan.

Due mondi legati ad un filo tra una cittadina di 15 mila abitanti e una metropoli di 14 milioni di cinesi. È una sproporzione che crea qualche capogiro visto che finora nella cittadina che è a pochi chilometri da Vigevano l'unico Oriente che hanno conosciuto dal vivo sono i 109 immigrati cinesi che visto l'andazzo non sono nemmeno tanti.

E il sapere che da ora potranno andare a vendere il loro prodotto tipico locale, ovvero il salame d'Oca anche a Pechino. E che in questo scambio di prodotti tipici,

ci arriveranno elettronica e impianti fotovoltaici e invieremo moda e magari il famoso riso di Mortara.

GRAZIE a quella strada ferroviaria diretta che finora non esisteva e che escludeva, quasi unico paese in Europa, l'Italia dall'avere una propria ed esclusiva direttrice commerciale ferroviaria con la Cina.

Che cos'ancora ci unirà? Il passato, il sapere che sia il comune agricolo lombardo che il groviglio di grattacieli cinese hanno una storia millenaria. Una storia fantastica, come si fosse assopita e che ora sembra si sia risvegliata in una nuova alba.



PARTITO IL PRIMO COLLEGAMENTO MERCI

Da Mortara alla Cina col treno di Marco Polo

ZANICHELLI ■ A pagina 14



L'Italia porterà in Oriente prodotti enogastronomici e della moda. A partire da gennaio due coppie di treni settimanali

Umberto Zanichelli
MORTARA (Pavia)

IERI VENEZIA, oggi la Lomellina. La moderna «via della seta» non parte sotto l'egida del leone di San Marco, bensì tra le nebbie della bassa Lombardia. Ma affascina lo stesso. Il primo collegamento diretto su rotaia tra l'Italia e la Cina è partito ieri, qualche minuto prima di mezzogiorno, dai binari del terminal intermodale del Polo logistico di Mortara, in provincia di Pavia.

LA DESTINAZIONE del convoglio, 17 vagoni in grado di caricare 40 container da 40 piedi, è Chengdu, una megalopoli che conta oltre 14 milioni di abitanti in Sichuan, uno dei distretti produttivi più importanti della Cina. Il percorso, che toccherà prima la Polonia e poi la Russia, prima di puntare ad Oriente, 10.800 chilometri, sarà coperto in 18 giorni, un tempo estremamente ridotto rispetto ai 40-45 necessari per il trasporto via mare.

IL PROGETTO è partito grazie alla collaborazione tra il Polo logistico di Mortara, del quale la Fondazione Banca del Monte di Lombardia detiene il 99,85% delle quote e il Changjiu Group, gruppo cinese quotato alla Borsa di Shanghai e che vanta un fatturato di 20 miliardi, attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico per i primi in Cina. Inizialmente il collegamento pre-



LA VIA DELLA SETA

Dalla Lombardia alla Cina Parte il treno di Marco Polo *È il primo collegamento ferroviario per i commerci*



ANDAR LONTANO Il primo treno merci diretto Italia-Cina (Ansa)

vede due treni al mese, il collegamento dalla Cina verrà inaugurato a dicembre.

A GENNAIO la nuova «via della seta» dovrebbe entrare a regime con due coppie di treni settimanali che è previsto possano presto diventare tre se la domanda sarà adeguata. Per il primo collegamento sui vagoni, non tutti carichi, hanno trovato posto macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e automobili, ma l'obiettivo è quello di allargare quanto prima la varietà merceologica, questo anche grazie alla recentissima decisione del governo cinese di ridurre i dazi doganali. L'idea è dare spazio ai prodotti della moda e alle eccellenze eno-gastronomiche del nostro Paese. Ma nelle intenzioni questo

filo diretto, per la Cina partono 13 treni dall'Europa, quello di Mortara è sinora l'unico dall'Italia, potrebbe rivelarsi uno strumento ancora più forte.

«**COSÌ** come Marco Polo aprì una strada tra l'Italia e la Cina – è stato il commento di Shijiu Bo, presidente del Changjiu Group – il nostro augurio è che questa intesa possa trasformarsi non soltanto in una grande opportunità commerciale, ma anche in uno scambio tra le nostre culture». Il primo treno diretto per la Cina ha lasciato il Polo logistico di Mortara ieri mattina dieci minuti prima di mezzogiorno dopo la presentazione e la cerimonia di inaugurazione alla quale hanno preso parte le autorità.

IL POLO logistico integrato di Mortara è l'unica infrastruttura della Lombardia che associa la logistica alla presenza di un terminal ferroviario che conta 7 binari, 4 dei quali completamente elettrificati per supportare i locomotori a trazione elettrica e già gestisce tre convogli giornalieri destinati a Rotterdam (Olanda), Krefeld (Germania) e Gent (Belgio).



di GIOVANNI MORANDI

QUEL FILO CHE UNISCE LE NOSTRE TERRE CON IL PAESE DEL DRAGONE

In viaggio verso Oriente, come nel Milione

Per fortuna ci sono rimaste le emozioni, anche se il mondo sembra le abbia cancellate. Ed è appunto un tumulto di emozioni quello che si prova nel pensare che sia in marcia da ieri un treno, e viene voglia di chiamarlo treno, formato da 17 vagoni carichi di merce che è partito alle 11 di mattina dalla stazione di Mortara e che fra 18 giorni arriverà, dopo aver percorso quasi 11 mila chilometri, nella stazione di Chengdu, in Cina.

E NON è tanto questo viaggio che emoziona, nonostante che qualcosa di avventuroso e di altri tempi abbia, visto che ci fa dimenticare che siamo stati sulla Luna, su

Marte e su qualche altro luogo dove non ci serve andare. Perché questo è un viaggio vero, come quelli che passano attraverso i luoghi e i popoli e si ha il tempo di vederli. Ed è un viaggio vero non perché

LEGAME

La cittadina di 15 mila abitanti e la metropoli di 14 milioni

richiami nomi come la Via della Seta, che questo treno aggiornerà. Ma anche perché ha la capacità di farci capire che cosa sia cambiato da quando partì Marco Polo per inseguire quel mito inafferrabile che era l'Oriente, ad oggi con questo viaggio dei 17 vagoni carichi di merce che due volte alla settimana partiranno dalla stazione di Mortara diretti in Cina. E non è solo questo instancabile voler andare verso Oriente, questo bisogno di cercare l'Oriente, di sperare di incontrarlo, di ignorare quel che disse Kipling che per quanto lo si possa cercare non riusciremo mai ad incontrarlo e a capirlo, no, non solo per questo.

LA FANTASIA che questo viaggio suscita è nella sproporzione dei luoghi e dei mondi. Nella vertigine che si ha al pensare che quel treno unirà Mortara a

Chengdu. Ovvero la bella e appartata cittadina della Lomellina e il capoluogo della regione dello Sichuan.

Due mondi legati ad un filo tra una cittadina di 15 mila abitanti e una metropoli di 14 milioni di cinesi. È una sproporzione che crea qualche capogiro visto che finora nella cittadina che è a pochi chilometri da Vigevano l'unico Oriente che hanno conosciuto dal vivo sono i 109 immigrati cinesi che visto l'andazzo non sono nemmeno tanti.

È il sapere che da ora potranno andare a vendere il loro prodotto tipico locale, ovvero il salame d'Oca anche a Pechino. E che in questo scambio di prodotti tipici,

ci arriveranno elettronica e impianti fotovoltaici e invieremo moda e magari il famoso riso di Mortara.

GRAZIE a quella strada ferroviaria diretta che finora non esisteva e che escludeva, quasi unico paese in Europa, l'Italia dall'avere una propria ed esclusiva direttrice commerciale ferroviaria con la Cina.

Che cos'ancora ci unirà? Il passato, il sapere che sia il comune agricolo lombardo che il groviglio di grattacieli cinese hanno una storia millenaria. Una storia fantastica, come si fosse assopita e che ora sembra si sia risvegliata in una nuova alba.



CINA

Xi sfratta i migranti mentre la Nuova via della seta arriva in Italia

SIMONE PIERANNI

■ Ieri è partito il primo treno merci diretto Italia-Cina. Dal terminal ferroviario del polo logistico integrato di Mortara, in provincia di Pavia, il convoglio affronterà un viaggio lungo 10.800 chilometri e 18 giorni. A metà dicembre arriverà a Chengdu e poi effettuerà il viaggio di ritorno.

ALL'ANDATA porterà prodotti italiani, al ritorno prodotti cinesi. Si tratta dell'ennesimo viaggio su rotaie dalla Cina all'Europa dopo quello con destinazione Madrid, inaugurato nel 2014, e quello per Londra, inaugurato a inizio del 2017.

Tutto questo fa parte del mastodontico progetto della Nuova via della seta (*yi dai yi lu*), voluto fortemente da Xi Jinping e inserito nello statuto del partito comunista al recente congresso: si tratta di un disegno che coinvolgerà 65 paesi, oltre 4 miliardi di persone a dimostrare la nuova postura internazionale della Cina. E questa rinnovata determinazione «globale» cinese sembra avere distratto un po'

tutti da alcuni nodi che invece animano l'interno della Cina.

A dimostrazione di questo, in uno strambo gioco temporale, proprio mentre il treno da Mortara iniziava la sua lunga corsa, a Pechino inizia un terribile vagabondare di migliaia di lavoratori migranti improvvisamente sfrattati dalle proprie abitazioni e lasciati con qualche borsa, vestiti ed effetti personali per strada, proprio nel momento in cui nella capitale cinese scende l'inverno solitamente gelido.

QUESTA CAMPAGNA di 40 giorni decisa dal governo per sfrattare i lavoratori migranti da abitazioni, capannoni industriali, piccoli negozi, i luoghi dove persone con pochi soldi possono ormai trovare riparo nella costosa Pechino, segue una tragedia avvenuta una settimana fa. In un quartiere meridionale di Pechino le fiamme hanno infatti provocato la morte di almeno 19 persone di cui sette bambini. L'edificio colpito dal fuoco è uno dei tanti dove vivono i lavoratori migranti: con questo precedente e la volontà di combat-



Migranti a Pechino foto Lapresse

A Pechino migliaia cacciati da casa. Da Mortara, Pavia, parte il primo treno per Chengdu

tere gli abusi edilizi e per garantire «la sicurezza» ai cittadini il governo ha deciso dunque di ripulire la città da questi assembramenti per fare posto a nuove e scintillanti strutture. Pechino, infatti, per volere della diri-

genza dovrà assomigliare sempre più a una vetrina internazionale dove possano vivere e consumare solo gli appartenenti alla novella *middle class* locale. Il problema è che, come qualcuno ha fatto osservare sui social media, le persone sfrattate e probabilmente costrette a lasciare la città sono quelle che garantiscono alla classe media il *delivery* dei propri acquisti o, ad esempio, lo scorrazzamento per la città (grazie agli autisti, per lo più migranti); dopo che la prima generazione di migranti interni si era messa sulle spalle il miracolo economico cinese, questa nuova generazione è la manovalanza del boom dell'e-commerce locale.

CONTRO L'AZIONE DEL GOVERNO centrale di Pechino sono insorti un centinaio di intellettuali che hanno firmato una petizione contro la «campagna», ma ancora più rilevante è stata la reazione della popolazione locale e dei media statali. Non sono mancati esempi e manifestazioni di solidarietà nei confronti degli sfrattati, mentre la stampa controllata dal partito comu-

nista, più o meno indirettamente, anziché non riportare quanto accaduto, come spesso accade, o sostenere la decisione del Pcc, ha deciso di optare per una critica seppure molto soft.

PERFINO IL GLOBAL TIMES, quotidiano nazionalista e spesso concorde con le posizioni più dure del governo, ha ritenuto la campagna eccessiva in questo momento dell'anno. Agli sfratti, infatti, non è seguita alcuna proposta sulla sistemazione delle persone cacciate.

Un segnale minimo, ma importante: la trasformazione della Cina da paese trainato dalle esportazioni a paese trainato dal mercato interno comporta decisioni molto complicate: gestire una massa ingente di persone che arrivano nella capitale alla ricerca di un lavoro e tentare di rimandarle alle proprie città di origine, provando a sviluppare anche lì mercato interno, servizi e infrastrutture, potrebbe rivelarsi un problema, finendo per minare quel «mantenimento della stabilità» che costituisce il vero mantra «interno» della dirigenza cinese.



SCRITTI DI IERI

Quel treno cinese che ignora il Mediterraneo

TONY ZERMO

È partito il treno della Via della Seta. Coprirà in 18 giorni i 10.800 chilometri da Mortara (Pavia) a Chengdu, capoluogo del Sichuan, città di 14 milioni di abitanti nel cuore dell'ex Impero Celeste (a dicembre partirà il convoglio dalla Cina all'Italia). Questo primo treno porta automobili, mobili, prodotti in metallo, piastrelle, in futuro anche moda, cibo, vino. Un'opportunità per l'Italia di esportare in Cina, la quale a sua volta, sempre via treno, manderà i suoi prodotti nel cuore dell'Europa: il polo logistico di Mortara si trova all'incrocio del Corridoio Mediterraneo e del Corridoio Reno-Alpi connettendosi al sistema portuale ligure e all'area metropolitana di Milano.

A regime ci saranno due viaggi andata e ritorno ogni settimana. Poi da cosa nasce cosa. Scrive «Il Sole-24 Ore» che il treno merci Italia-Cina colpisce l'immaginario collettivo perché percorre quelle vie che i mercanti cinesi iniziarono a seguire nel 100 a.C. e che in futuro coinvolgeranno decine di Paesi. Intanto si parte da Mortara: ancora una volta è la Lombardia a interpretare il ruolo di locomotiva d'Italia».

Lo sviluppo dei commerci è incontenibile, ed è bene che sia così. Soltanto che dobbiamo prendere atto di come questi sviluppi coinvolgano l'Europa del Nord, mentre il Mezzogiorno resta negletto e con scarse possibilità di attingere ai benefici dei traffici con la Cina sempre più protagonista mondiale.

Questo rafforzamento della direttrice eu-

ropea verso l'Est indebolisce ancora di più la prospettiva di una crescita delle regioni meridionali. A questo punto quante saranno le navi che dal Canale di Suez entreranno nel Mediterraneo? Saranno sempre 90 al giorno, o via via diminuiranno? E quale sarà il nuovo ruolo dei nostri porti dove dovrebbero approdare le navi portacontainer cinesi?

Nella logistica il fattore tempo è decisivo, per cui la preferenza andrà ai treni merci che impiegano poco più di mezzo mese trovando tutte le connessioni possibili invece delle navi che impiegano un mese e mezzo.

Gira e rigira, il Mediterraneo scavalcato da Europa e Cina perderà peso, e dovrà attendere quando tra 20'anni la popolazione africana sarà di quattro miliardi e avrà bisogno di tante cose sia dalla Cina, ma soprattutto dall'Europa, Sicilia compresa.



GIANNI MACHEDA'S TURNAROUND

A Vercelli maestre picchiavano i bambini. Lacrime nella città del riso.

* * *

Assemblea dei tesserati Psi per decidere il percorso politico. La permanenza nel Centrosinistra è stata comunque garantita da tutti e due.

* * *

Star soli e in silenzio per almeno un quarto d'ora al giorno diminuisce lo stress. Non chiedete a Salvini se è vero.

* * *

Partito il primo treno merci che dall'Italia arriva in Cina. Sarà Renzi che ha deciso di rientrare dei costi.



Parte oggi il primo treno della nuova Via della Seta

Dal polo logistico di Mortara a Chengdu: un viaggio di 11mila chilometri
Entro il 2020 si arriverà a venti maxi convogli a settimana da e per la Cina

► MORTARA

Il primo treno merci verso la Cina partirà stamattina dal polo logistico integrato di Mortara, inaugurando la nuova Via della Seta sulle orme di Marco Polo. Entro il 2018 da Mortara a Chengdu, metropoli di 14 milioni di abitanti, viaggeranno almeno tre coppie di treni a settimana: per il 2020 sono previsti venti maxi convogli a settimana. Il viaggio di 11mila chilometri sarà coperto in 18 giorni bruciando la concorrenza delle navi cargo, che per la stessa tratta impiegano due mesi. I treni arriveranno in Polonia e proseguiranno per la Bielorussia, la Russia e il Kazakistan. Protagonisti saranno i nomi più importanti della logistica e del trasporto commerciale, presenti anche a oggi a Mortara: Fercam, che da anni gestisce un piccolo polo logistico a Ottobiano, Shuttlewise, DBCargo, Cmacgm Logistics, DB Schenker Italia.

L'iniziativa sarà presentata alle 10 da Aldo Poli, presidente della Fondazione Banca del Monte di Lombardia che aveva finanziato la costruzione dell'interporto mortarese con 87 milioni di euro, da Andrea Astolfi, presidente della società Polo logistico integrato di Mortara, e da Bo Shijiu, presidente del gruppo cinese Changjiu. Confermata la presenza dei parlamentari Gianmarco Centinaio e Chiara Scuvera, dell'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Sorte, dei sindaci di Mortara, Tromel-



I firmatari dell'intesa tra i cinesi di Changjiu, il Polo logistico di Mortara e la Fondazione Banca del Monte



Il primo treno per la Cina partirà stamane dal polo logistico integrato di Mortara

lo e Sartirana, e di vari consiglieri d'amministrazione del Polo logistico integrato e della Fondazione Banca del Monte di Lombardia. Il gruppo cinese

Changjiu conta oltre 20 miliardi di fatturato: sarà coinvolto attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il merca-

to automobilistico. Il Polo logistico integrato di Mortara è in Lombardia l'unica infrastruttura che unisce terminal ferroviario e logistica. (u.d.a.)

IL FATTO
DEL GIORNO



La partenza del treno a Mortara

Mortara, il treno per la Cina è realtà

Partito ieri il primo convoglio carico di auto, mobili, piastrelle: 10.800 km in dieci giorni

È partito ieri, dal polo logistico di Mortara, il primo treno merci diretto per la Cina: 17 vagoni, 34 container carichi di mobili, piastrelle, macchinari e automobili. Davanti, 10.800 chilometri, 18 giorni attraverso Europa e Asia, per arri-

vare a Chengdu, 14 milioni di abitanti, capitale della logistica cinese. «Una giornata storica per il territorio, la Lombardia e direi per l'Italia», ha detto Aldo Poli, anima del progetto. Entro il 2018 sulla tratta viaggeranno tre coppie di treni

alla settimana, nel 2020 ci saranno 20 convogli alla settimana. Con ricadute economiche e occupazionali su tutto il territorio provinciale.

■ SERVIZIO A PAGINA 3

DEPAOLI

«Basta liti,
un comitato
di benemeriti
per i Sansiri»



■ PRATO A PAGINA 11

TASSA «UNICA»
CHE CI FARÀ
AFFONDARE

di ALESSANDRO VOLPI

Sembra che sia tornata di gran voga l'idea di salvare, quasi miracolosamente, l'economia italiana e i conti pubblici facendo ricorso alla panacea dell'imposta piatta o Flat tax per usare la ben più accattivante espressione anglosassone; un'imposta forfettaria che non rispetta il principio costituzionale della progressività, con la sola possibilità di correzione affidata alle deduzioni, e che, secondo ipotesi molto recenti, dovrebbe trovare una applicazione generalizzata all'intero sistema fiscale centrale e locale.

■ A PAGINA 10

Case popolari, caccia ai furbi

Voghera, scoperto un inquilino con un altro alloggio

■ LODIGIANI A PAGINA 27

la **Piazza** Storie e idee della provincia



Così 50 anni fa Pavia anticipò il Sessantotto

■ È il 30 novembre 1967 quando gli studenti universitari, dopo due movimentate assemblee, decidono di occupare le facoltà di Lettere, prima, e di Fisica poi. Cin-

quant'anni fa, due mesi prima di Trento, iniziava così, in anticipo a Pavia, la lunga storia del Sessantotto.

■ MAYDA A PAGINA 19

IL PROGETTO

Studenti pavesi, lezione dal Fai per imparare a fare i ciceroni

■ SERVIZIO A PAGINA 17

IL PERSONAGGIO

Iva Zanicchi torna al Carbonetti «Invecchiare? Copiate Silvio»

■ SERVIZIO A PAGINA 20

NELLE CRONACHE

VIGEVANO

■ SERVIZIO A PAGINA 31

Nuova viabilità in viale dei Mille Contestato Sala

Nuovi sensi unici nell'area di viale dei Mille a Vigevano, contestato il sindaco Sala. La discussione è andata in scena al centro sociale anziani, dove si è tenuto uno degli incontri del sindaco con la cittadinanza. Sala ha precisato che la nuova viabilità è sperimentale e risponde proprio a una petizione fatta da residenti.

PAVIA

■ SERVIZIO A PAGINA 15

Corso Garibaldi il doppio senso torna a gennaio

STRADELLA

■ SERVIZIO A PAGINA 29

I compratori della Piana: «Ora il rilancio»

AutoCarrozzeria ZABORRA
DAL 1930 AL VOSTRO SERVIZIO

CONVENZIONI ASSICURATIVE
PAVIA - Viale Brambilla, 42
Tel./fax 0382 423124
e-mail: carr.zaborra@alice.it

PAVIA

Carmine, chiesa "imbragata"

In primavera via alla ristrutturazione, un milione da Cariplo

Grazie a un finanziamento Cariplo da un milione, nella primavera 2018 la chiesa di Santa Maria del Carmine sarà "imbragata" per importanti lavori di ristrutturazione, necessari dopo gli ultimi cedimenti. In particolare modo sarà rimessa in sesto la torre del campanile. Il parroco rassicura: la chiesa però resterà aperta.

■ BARBERIS A PAGINA 13

TORREVECCHIA PIA

Pompa rotta tutto il paese senz'acqua per tre ore

■ PRATO A PAGINA 16

ROBBIO

Black out nella notte caldaie in tilt case al freddo

■ SERVIZIO A PAGINA 32

VillaGeoklima
Il tuo comfort dal calore della terra.

LA TUA CASA GEOTERMICA A CASTEGGIO

UFFICIO VENDITE - V.le Giulietti 37 CASTEGGIO (PV)
Contattaci: cel 347.4608133 - info@lancora-immobiliare.it

Mortara, il treno per la Cina è realtà

Partito ieri il primo convoglio carico di auto, mobili, piastrelle : 10.800 km in dieci giorni

È partito ieri, dal polo logistico di Mortara, il primo treno merci diretto per la Cina: 17 vagoni, 34 container carichi di mobili, piastrelle, macchinari e automobili. Davanti, 10.800 chilometri, 18 giorni attraverso Europa e Asia, per arri-

vare a Chengdu, 14 milioni di abitanti, capitale della logistica cinese. «Una giornata storica per il territorio, la Lombardia e direi per l'Italia», ha detto Aldo Poli, anima del progetto. Entro il 2018 sulla tratta viaggeranno tre coppie di treni

alla settimana, nel 2020 ci saranno 20 convogli alla settimana. Con ricadute economiche e occupazionali su tutto il territorio provinciale.

■ SERVIZIO A PAGINA 3

COMMERCIO GLOBALE

Riparte da Mortara la Via della Seta

Ieri il primo treno per la Cina, esporta prodotti made in Italy

Il polo logistico vuole arrivare a convogli quotidiani a tariffe competitive

► MORTARA

La Via della Seta ora non si trova più solo nei libri di storia. La nuova Via della Seta non parte dalla Venezia di Marco Polo, ma dal polo tecnologico di Mortara. E si percorre in treno per quasi 11 mila chilometri fino a Chengdu.

Ieri a Mortara è partito il primo treno merci diretto in Cina con prodotti Made in Italy. I due protagonisti del viaggio sono, per l'Italia, la società Polo logistico integrato di Mortara, presieduta da Andrea Astolfi, e per la Cina il gruppo Changjiu, quotato alla Borsa di Shanghai dal 2016, che conta oltre 20 miliardi di fatturato e che è pre-

sieduto da Bo Shijiu. Il suo braccio operativo è Changjiu Logistics, unico fornitore di servizi logistici per il mercato automobilistico cinese: ieri era rappresentato dal vice presidente Gang Chen. Con loro ci saranno i nomi più importanti della logistica e del trasporto commerciale: Fercam, che da anni gestisce un piccolo polo logistico a Ottobiano, Shuttlewise, DBCargo, Cma-cgm Logistics e DB Schenker Italia. La parte relativa alla trazione sarà affidata alla compagnia ferroviaria Cdors.

Il primo treno partito ieri, dopo una festosa cerimonia, arriverà in Polonia e proseguirà per la Russia e il Kazakistan prima di entrare alla stazione di Chengdu, metropoli di 14 milioni di abitanti. Il treno era composto da 17 vagoni in grado di caricare 34 container: macchinari, mobili (Frigerio e Minotti), prodotti metallo, piastrelle e automobili (Alfa Romeo) le merci trasportate.

«In futuro – ha spiegato Feng Xuan, alto dirigente della zona di libero scambio dello Sichuan, in cui si trova Chengdu – importeremo anche vino e capi in pelle, mentre i treni diretti in Italia trasporteranno più che altro prodotti di elettronica e materiale per il settore fotovoltaico».

Il progetto non sarebbe mai stato possibile senza il finanziamento della Fondazione Banca del Monte di Lombardia, che con 87 milioni ha permesso la costruzione dell'interporto mortarese.

Secondo Astolfi «la nostra è una presenza determinante, ma l'interesse del governo italiano e della Regione, e del mondo imprenditoriale dimostrano come si debba lavorare con ancora maggior impegno per dare vita a una vera linea ferroviaria con la Cina, con periodicità garantite e prezzi competitivi».

Oggi il polo logistico integrato non dimostra interesse ver-

so il raddoppio della Milano-Mortara perché i treni merci sono diretti esclusivamente verso Novara. «La stazione di Novara – commenta Davide Muzio, amministratore delegato del Polo logistico – rappresenta uno snodo fondamentale lungo gli assi nord-sud fra Genova e la Svizzera ed est-ovest da Torino a Venezia: oggi, invece, lungo la Milano-Mortara corrono solo treni passeggeri».

Presente anche Alessandro Sorte, assessore regionale a Infrastrutture e Mobilità. «La Regione aveva investito quasi 10 milioni sul polo logistico di Mortara e altri arriveranno – ha detto –. Il governo farà la propria parte perché la rete è sua, ma la Lombardia è stata la locomotiva d'Italia». Presenti i parlamentari Gianmarco Centinaio e Chiara Scuvera, i consiglieri regionali Vittorio Pesato e Silvia Piani, il presidente della Provincia Vittorio Poma e numerosi sindaci, fra cui il mortarese Marco Facchinotti.

Umberto De Agostino

I NUMERI

10.800

I CHILOMETRI CHE SEPARANO MORTARA DALLA META DEL VIAGGIO DEL TRENO DELLA NUOVA "VIA DELLA SETA", LA CITTÀ CINESE DI CHENGDU

18

I GIORNI CHE IL TRENO IMPIEGHERÀ PER ARRIVARE A DESTINAZIONE DOPO AVER TOCCATO POLONIA, RUSSIA E KAZAKISTAN. IN NAVE I CONTAINER SAREBBERO ARRIVATI IN CINA DOPO 45 GIORNI

17

I VAGONI DEL TRENO, SU CUI SONO STATI CARICATI 34 CONTAINER

87

I MILIONI INVESTITI DALLA FONDAZIONE BANCA DEL MONTE DI LOMBARDIA PER PERMETTERE LA COSTRUZIONE DELL'INTERPORTO MORTARESE. LA REGIONE NE AVEVA STANZIATI QUASI DIECI E IERI L'ASSESSORE ALESSANDRO SORTE NE HA PROMESSI ALTRI



La partenza del treno dal polo logistico di Mortara è stata preceduta da una cerimonia con le autorità italiane e cinesi



Enzo Cardali, il macchinista del primo treno per la Cina



Feng Xuan, dirigente della zona di libero scambio dello Sichuan, in Cina



IL MESSAGGERO MARITTIMO

Media-Center

Comandante Capitaneria di porto
GIUSEPPE TARZIA

Assemblea Generale ALIS
GUIDO GRIMALDI

Assemblea Generale ALIS
MARIO MATTIOLI

Assemblea Generale ALIS
MANUEL GRIMALDI

L'azienda genovese utilizza carrelli di ultima generazione L'innovazione del Gruppo Spinelli passa anche per la scelta di «Cls»

MILANO - «Cls», azienda di servizi dedicata alla vendita, al noleggio, e all'assistenza di carrelli elevatori, macchine e attrezzature per la logistica, è stata scelta dal Gruppo Spinelli, che nella sede di Genova utilizza macchinari innovativi e si avvale dell'efficace servizio di assistenza di Cls.

Il Gruppo Spinelli, tra i leader nazionali per servizi integrati per tutta la filiera logistica, è nato nel 1963 come azienda nel trasporto legnami, per poi specializzarsi nella logistica dei container. Attualmente il tra-

sporto su gomma e ferrovia, insieme all'attività di deposito rappresentano il core business del Gruppo che gestisce un terminal portuale, il trasporto intermodale e camionistico, oltre che warehousing, aree di stoccaggio, riparazione, compravendita container ed operazioni doganali. Con oltre un milione di teu movimentati il Gruppo Spinelli è oggi il più grande d'Italia per deposito, stoccaggio, ispezione e riparazione di container vuoti. Inoltre, dal 2001 gestisce il Genoa Port

(continua in ultima pagina)



Sbarco di merci al terminal Spinelli

E' partito da Mortara primo treno Italia-Cina

MORTARA - Il primo treno merci diretto Italia-Cina, è partito ieri, martedì 28 Novembre alle 11.50, dal terminal ferroviario del Polo logistico integrato di Mortara, in provincia di Pavia, per affrontare il suo viaggio lungo 10.800 chilometri che porterà a termine in 18 giorni. Arriverà (continua in ultima pagina)

Siderurgia essenziale per Regione Friuli V.G

MONFALCONE - «L'Italia e il Friuli Venezia Giulia non possono permettersi di fare a meno del manifatturiero, in particolare della siderurgia, altrimenti c'è il rischio di perdere il tessuto produttivo dei territori. Per questo l'atteggiamento che responsabilmente abbiamo assunto, cercando delle soluzioni condivise, è quello di far convivere il lavoro con la salute». Lo ha detto a Monfalcone la presidente della Regione, Debora Serracchiani, intervenendo durante la tavola rotonda organizzata dalla Cisl e dedicata alla cosiddetta "Quarta rivoluzione industriale", ovvero la relazione tra le nuove tecnologie e il lavoro, che porta al quesito: «L'Italia e il Friuli Venezia Giu-

(continua in ultima pagina)

La Toremar ha presentato «Customer satisfaction»

FIRENZE - Uomo, adulto e lavoratore, soddisfatto nel complesso del servizio ma ancora un po' critico sull'intermodalità dei collegamenti tra Arcipelago e terraferma: questo il ritratto dell'utente tipo dei traghetti Toremar secondo quanto emerge dall'indagine di customer satisfaction presentata a Piombino alla presenza dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Caccarelli.

L'indagine si è svolta nel Maggio 2017 ed è stata promossa per conoscere le opinioni e il grado di soddisfazione dei viaggiatori e allo stesso tempo acquisire informazioni sulle loro esigenze di mobilità, al fine di migliorare ulteriormente il servizio. Sono sta-

(continua in ultima pagina)

Plafond di 1,5 miliardi dell'Istituto partenopeo Banco Napoli e AdSp del Mar Ionio firmano accordo per sviluppo «Zes»

«Art» ha avviato una consultazione su servizi trasporto

TORINO - L'Autorità dei trasporti ha avviato con delibera n. 134/2017 una consultazione pubblica su un proprio schema di atto di regolazione che stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi di cabotaggio marittimo di trasporto passeggeri via mare, nazionali, regionali e locali, com-

(continua a pagina 2)

TARANTO - Il fenomeno delle Free Zone, ha registrato un trend in continua crescita, che non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione, né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi. In Italia sono state istituite con Legge 123/2017 e solamente le regioni del Mezzogiorno possono presentare proposta di Zes ubicate solo dove siano presenti aree portuali. La legge prevede una politica di sviluppo istituzionale fondata su aree ben individuate dove strategicamente si pone il "Porto al centro" dell'economia, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finaliz-

(continua a pagina 2)



Una veduta del Molo Polisetoriale nel porto di Taranto

Cina-Francia in meno di tre settimane Primo treno blocco Gefco sulla nuova Via della Seta

COURBEVOIE - Il Gruppo Gefco ha annunciato l'arrivo in Francia dalla Cina, del suo primo treno blocco, dopo aver percorso 11.000 km. Il treno ha trasportato per il cliente Psa, container da 40' da Wuhan, in Cina, verso Dourges, nel nord della Francia, in meno di tre settimane.

Il treno blocco è infatti partito da Wuhan, in Cina, il 3 Novembre e ha trasportato i container attraversando il Kazakistan, la Russia e la Bielorussia. La United transport and logistics company (Utlc), un consorzio di società ferroviarie, ha fornito i servizi lungo la tratta con lo scartamento di 1520 mm fra Dostyk (Kazakistan) e Brest (Bielorussia).

(continua a pagina 2)

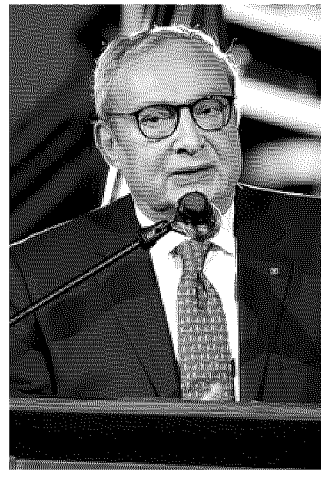


Il primo treno blocco di Gefco dalla Cina - Foto Sébastien Joly

Fincantieri ha rafforzato leadership mondiale

TRIESTE - «La scelta della ristrutturazione avviata nel 2011, preservando la capacità produttiva e ingegneristica del Gruppo, si è rivelata corretta e ha consentito all'azienda di rafforzare ulteriormente la sua leadership mondiale», ha affermato l'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, nella lectio

(continua a pagina 2)



Giuseppe Bono

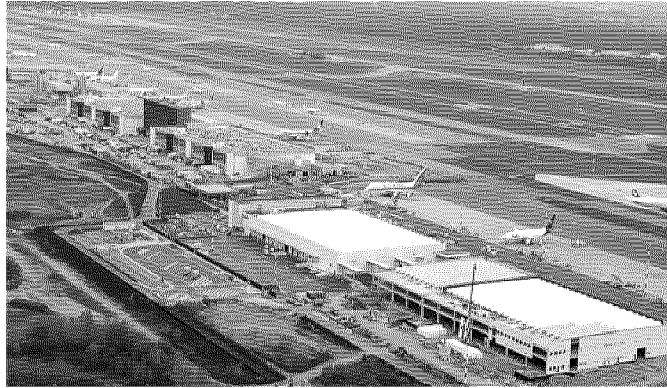
Dalle merci alle crociere lo shipping è più «social»

GENOVA - Per le compagnie crocieristiche, che hanno creato un dialogo diretto con i clienti, la comunicazione è sbarcata da tempo in forze sui social media. Ma tutto lo shipping, anche il mondo delle merci, per comunicare con i clienti e fidelizzarli, coinvolgere e motivare i dipendenti e lavorare sull'immagine usa sempre di più i social.

In un solo anno Hapag Lloyd è arrivata a 128 mila followers tra Facebook, LinkedIn, Instagram e Twitter. «Maersk, che ha iniziato nel 2011 la promozione sui social network è arrivata in un anno a 400 mila follower e oggi ne ha più di 1 milione su Facebook», ha spiegato Nicolò Braibanti, del Gruppo Giovani di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi che ha organizzato il seminario che ha fatto il punto su «Social media & shipping industry» con rappresentanti di Hapag Lloyd, Costa crociere e Rimorchiatori riuniti, tenutosi al Salone Blu dell'acquario

(continua in ultima pagina)

Documento presentato da Ennio Cascetta «Sei aeroporti italiani potenziali hub cargo»



L'hangar Sea del Terminal 1 all'aeroporto di Milano Malpensa

MILANO - «Centotto interventi prioritari sulle infrastrutture fino al 2030, per ridurre uno spread logistico che costa al nostro Paese 12 miliardi di euro ogni anno». Questi i contenuti del documento «Connettere l'Italia: strategie della logistica e del trasporto merci» presentato da Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram (Rete autostrade mediterranee), società in house del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, detenuta dal ministero dell'Economia, durante la presentazione del piano delle azioni di rilancio del cargo aereo italiano all'Hangar Sea di Malpensa. Ci sono quasi 100 miliardi di euro già disponibili per la realizzazione dei 108 progetti, con contratti pubblici, contratti di pro-

(continua in ultima pagina)

DALY
DEUTSCHE AFRIKA-LINIEN
www.dal.biz

SERVIZIO SETTIMANALE FULL CONTAINERS PER SUD AFRICA

**Da Genova - Livorno - Napoli per
Cape Town, Port Elizabeth, East London, Durban
con prosecuzioni per tutte le destinazioni interne ed i Paesi limitrofi**

SERVIZIO SETTIMANALE FULL CONTAINERS PER OCEANO INDIANO

**Da La Spezia - Napoli per
Pointe des Galets, Port Louis
in trasbordo: Tamatave, Longoni, Diego Suarez, Majunga,
Port Victoria, Comores, Zanzibar, Tanga**

Cesare Fremura
SHIPPING AGENCY
— Since 1894 —

LIVORNO - P.zza Cavour, 12 - Tel. 0586 846809 - 0586 846812 - 0586 846815 - Fax 0586 846251
e-mail Sud Africa: southafrica.dal@fremuragroup.com
e-mail Oceano Indiano: indianocean.dal@fremuragroup.com
GENOVA - Via de Marini, 1 - Tel. 010 6591123 - Fax 010 6400335

La Lomellina

INFORMATORE DEL TERRITORIO

Redazione: Via XX Settembre 37 - Mortara (Telefono: 366.2457437 - 334.2961107)

POSTE ITALIANE SpA - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB PAVIA



71129

GARLASCO



IL GIOCO D'AZZARDO PREOCCUPA,
IL PD: «RIDUCIAMO LA TASSA SUI RIFIUTI
A CHI NON USA LE MACCHINETTE»

a pagina 31

VIGEVANO



TENTATIVO DI SPACCATA AL TIGOTÀ:
PROVANO A ENTRARE A MAZZATE
MA SCAPPANO DISTURBATI DAI PASSANTI

a pagina 3

MORTARA



ACCORDO PER LE LUMINARIE DI NATALE
TRA COMUNE E COMITATO SAGRA:
TUTTE LE STRADE SARANNO ADDOBBATE

a pagina 19

redazione@lalomellina.it
mortara@lalomellina.it
sport@lalomellina.it
direzione@lalomellina.it

**COMPRO
ORO
e ARGENTO**

Corso Porta Novara, 25 Mortara

Telefono 0384 090612
Cellulare 393 9264936

**SOLINI
SPEDIZIONI**

SPEDIZIONI NAZIONALI
ED INTERNAZIONALI

Via Trieste 10
27029 Vigevano (Pv)
Telefono 0381.90000
Fax 0381.84666
E-mail: info@solini.it

INAUGURAZIONE
VENERDÌ 1 DICEMBRE
DALLE ORE 20



PIZZA & POCO PIÙ
Wander

VIGEVANO
VIA ROCCA VECCHIA
MERCATO COPERTO

ATTENZIONI PARTICOLARI SAREBBERO STATE RISERVATE AD UN ALUNNO DELLE ELEMENTARI. LA DENUNCIA FATTA DAI GENITORI

MOLESTIE A SCUOLA scattano le indagini

MORTARA - Molti genitori sono in subbuglio, si scambiano paure e preoccupazioni. In questo campo, poi, di questi tempi, basta un piccolo accenno alle molestie e scatta l'allarme generale. E proprio di molestie si starebbe parlando per un alunno (o alunna) delle scuole Elementari di Mortara, in piazza Italia. La prudenza è d'obbligo, ma è certo che è scattata una denuncia, che gli inquirenti stanno indagando e la magistratura ne è stata informata. I sospetti cadrebbero su una persona, non insegnante, su cui le forze di polizia stanno effettuando tutte le verifiche del caso.

continua a pagina 2



a pagina 8

MORTARA

DAL POLO LOGISTICO È PARTITO IERI (MARTEDÌ)
IL PRIMO TRENO-CONTAINER DIRETTO IN CINA

MORTARA

ECCO COME SARANNO
I NUOVI COLLEGI
DI CAMERA E SENATO:
ANCHE FACCHINOTTI
PUNTA AD AVERE
UN POSTO A ROMA

a pagina 9

MORTARA

LA NOMINA DI MUSSIO
NEL CDA DI ASM:
MARIELLA CORSICO
(FORZA ITALIA) PROTESTA

a pagina 10

L'EDITORIALE

**Il degrado
porta assuefazione.
Le soluzioni
ci sarebbero**

DI BRUNO ROMANI

Sentendo gli operatori le soluzioni dei rifiuti abbandonati non sono dietro l'angolo. A Mortara uno dei primi problemi da affrontare dovrebbe essere la rapidità di intervento. Il caso emblematico è il "sallotto" lasciato davanti al vecchio ingresso della fabbrica ex Zarine.

continua a pagina 12

I TRASPORTI

VIAGGIO DI 11 MILA CHILOMETRI

Al Polo il primo treno è partito per la Cina

Ieri, martedì, la cerimonia di inaugurazione: per il 2020 sono stimati venti convogli alla settimana fino a Chengdu



Fra le autorità intervenute anche il sindaco di Mortara Facchinotti e l'assessore regionale Alessandro Sorte

di Umberto De Agostino

Il primo treno merci verso la Cina partito ieri mattina dal polo logistico integrato di Mortara ha inaugurato la nuova Via della Seta sulle orme di Marco Polo. «A noi piace incontrare amici che vengono da lontano», ha sentenziato Bo Shijiu, presidente del gruppo cinese Changjiu, benedendo la storica operazione che vede al centro l'interporto mortarese. Ieri una cerimonia in pompa magna per il matrimonio fra l'Italia e la Cina, fra Mortara e Chengdu, città di 14 milioni di abitanti nel cuore della Cina. Entro il 2018 da Mortara a Chengdu viaggeranno almeno tre coppie di treni a settimana: per il 2020 sono previsti venti maxi convogli a settimana. Il viaggio di 11 mila chilometri sarà coperto in 18 giorni bruciando la concorrenza delle navi cargo, che per la stessa tratta impiegano circa 45 giorni.

L'iniziativa è stata presentata da Aldo Poli, presidente della Fondazione Banca del Monte di Lombardia che aveva finanziato la costruzione dell'interporto mortarese con 87 milioni di euro, e da Andrea Astolfi, presidente della società Polo logistico integrato di Mortara: per i cinesi c'erano Bo Shijiu, Gang Chen, vice presidente della società Changjiu International Logistics, e Feng Xuan, vice direttore dell'area portuale dell'area di Sichuan. Il treno merci attraverserà l'Europa toccando Polonia, Bielorussia e la Russia per entrare in Asia nel Kazakistan e terminare la sua corsa in Cina, nella provincia del Sichuan. Quello partito ieri, in particolare, conteneva macchinari, mobili (Frigerio e Minotti), prodotti in metallo, piastrelle e automobili. Per il futuro si prevede un incremento di trasporto di macchinari, mobili, elettronica, automobili, moda, cibo e vino. La recente riduzione dei dazi doganali all'importazione in Cina, inoltre, consentirà di arricchire ulteriormente la tipologia delle

merci destinate al mercato cinese. Protagonisti saranno i nomi più importanti della logistica e del trasporto commerciale, presenti anche a oggi a Mortara: Fercam, che da anni gestisce un piccolo polo logistico a Ottobiano, Shuttlewise, DBCargo, Cmacgm Logistics, DB Schenker Italia. Il gruppo cinese Changjiu, quotato alla Borsa di Shanghai dal 2016, conta oltre 20 miliardi di fatturato: sarà coinvolto attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico, leader nel trasporto di auto tra Europa e Cina con marchi come Audi, Jaguar e Land Rover. Il Polo logistico integrato di Mortara è in Lombardia l'unica infrastruttura che combini la presenza di un terminal ferroviario alla logistica. «Questa partenza - ha detto Astolfi - è solo l'avvio di una linea ferroviaria che porterà a sviluppare le relazioni commerciali fra i nostri due paesi lungo la Via della seta». Presente anche l'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro



(a sinistra) Il taglio del nastro alla presenza di Alessandro Sorte, Bo Shijiu e Aldo Poli (a destra) Il treno in partenza per la Cina (sotto) Il tavolo dei relatori



In nave ci vogliono 40 giorni I tempi sono più che dimezzati

Il treno merci partito ieri da Mortara impiegherà circa 18 giorni a coprire i circa 11 mila chilometri che lo separano da Chengdu. Il treno era composto da 17 vagoni in grado di caricare 34 container. Con l'apertura dell'instradamento del treno, il tempo di transito dall'Italia verso la Cina si ridurrà a circa 18 giorni, rispetto ai 40-45 che impiegano le navi. Entro il 2018 su questa tratta viaggeranno almeno tre coppie di treni la settimana, mentre per il 2020 sono previsti venti convogli la settimana. I costi per la spedizione di un container su rotaia si posizionano a metà fra la nave e l'aereo: circa 1.500 dollari per un container su nave, circa 3.500 sul treno merci e ben 30 mila via aerea. Va comunque chiarito che questi costi devono fare i conti con diverse variabili, fra cui il costo del gasolio e le condizioni climatiche.

(u.d.a.)

Sorte. «Oggi è un grande giorno, una data che rimarrà nella storia - ha detto Sorte - Questo collegamento ha per noi una rilevanza importantissima. Regione Lombardia già in tempi non sospetti aveva investito quasi 10 milioni di euro sul polo di Mortara e ne stanzierà altri ancora. Siamo convinti che anche il Governo italiano farà la propria parte perché la rete è di sua proprietà, ma anche questa volta posso dire che la Lombardia è stata la locomotiva d'Italia». Poi una battuta, molto di attualità: «Adesso mi fermo perché almeno questo treno non deve partire in ritardo!». Presenti a Mortara i parlamentari Gianmarco Centinaio e Chiara Scuvera, i consiglieri regionali Vittorio Pesato e Silvia Piani, il presidente della Provincia Vittorio Poma, il presidente del Cipal Giuseppe Colli e molti sindaci della Lomellina, guidati dal padrone di casa Marco Facchinotti. Al termine degli interventi il trasferimento sul binario da cui è partito il treno per la Cina, addobbato con le bandiere dei due Paesi.

Da Mortara il primo treno Italia-Cina



Andrea Astolfi

MORTARA - È partito martedì alle 11.50 dai binari del terminal intermodale del Polo Logistico di Mortara il primo treno merci diretto Italia-Cina che aprirà la linea ferroviaria Mortara/Milano - Chengdu destinata a consolidarsi nel corso del 2018 ed a concorrere ad alimentare la "Via della seta". Alla presentazione e alla successiva cerimonia di inaugurazione sono state presenti tutte le più importanti aziende italiane ed europee del trasporto intermodale e della logistica. Il treno è lungo

(segue a pagina 5)

Da Mortara il primo treno

479 metri e composto da diciassette vagoni doppi in grado di caricare trentaquattro container da 40 piedi. Le merci contenute in questo primo treno sono macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e automobili. Il treno merci attraverserà l'Europa passando attraverso la Polonia fino a Malaszewicze poi a Dostyk in Russia dove punterà in direzione della Cina.

I partner del progetto sono: Changjiu Group, gruppo cinese quotato in borsa a Shanghai dal 2016 che conta oltre 20 miliardi di fatturato, attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico tra i primi 6 in Cina e prima società

di logistica quotata in borsa.

Della parte relativa alla trazione si occupa la compagnia ferroviaria CDIRS (Chengdu International Railway Services Co. Ltd) anche attraverso altri operatori in ambito europeo.

Con l'apertura dell'instradamento del treno, il tempo di transito dall'Italia verso la provincia cinese del Sichuan è ridotto a circa 18 giorni, rispetto ai 40/45 giorni via mare e ciò favorirà notevolmente gli scambi tra i due Paesi. Per il futuro è previsto soprattutto il trasporto di macchinari, mobili, elettronica, piastrelle, automobili o componenti, moda, cibo e vino e la recentissima riduzione dei dazi doganali all'importazione in Cina consentirà di arricchire ulteriormente la tipologia delle merci destinate al mercato cinese.

"Questa partenza è solo l'avvio di una linea ferroviaria Italia Cina

che porterà a sviluppare le relazioni commerciali tra i nostri Paesi lungo la "Via della Seta" - dichiara il presidente di Polo Logistico di Mortara, Andrea Astolfi - il Beijing Changjiu Logistics

Group, con sede a Pechino, rappresenta una delle realtà più importanti nel comparto logistico cinese e il fatto che abbia stretto una partnership con la Polo Logistico di Mortara è certamente un dato importante e positivo per le prospettive per il futuro, siamo però del tutto consapevoli che sarà indispensabile in futuro ampliare lo spettro delle collaborazioni e, per così dire, "fare sistema" affinché l'interscambio con la Cina sia sempre più efficiente. La nostra è una presenza determinante ma l'interesse del Governo e della Regione Lombardia, da una parte, e del mondo imprenditoriale dall'altra, dimostrano come da oggi si debba lavorare con ancor maggiore

impegno per dar vita ad una vera linea ferroviaria con la Cina con periodicità garantite e prezzi competitivi".

Il Polo Logistico Integrato di Mortara, di cui è azionista al 99,85% la Fondazione Banca del Monte di Lombardia presieduta da Aldo Poli, è l'unica infrastruttura in Lombardia che combina la presenza di un terminal ferroviario con la logistica (fino a 180.000 mq di magazzini ecocompatibili). All'incrocio del Corridoio Mediterraneo e del Corridoio Reno - Alpi della rete TEN-T, si connette agli attraversamenti alpini internazionali Modane, Sempione-Lötschberg, Luino - Gottardo, al sistema Portuale Ligure e all'Area Metropolitana di Milano. Il centro di Mortara offre servizi di logistica in sinergia con un terminale intermodale di 7 binari (4 completamente elettrificati per arrivi e partenze dirette con locomotori a trazione elettrica) con treni giornalieri da e per Rotterdam, Krefeld e Gent.



L'ARALDO lomellino



Una copia Euro 1,00 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in abbonamento postale - D. L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1 LO/MI - Pubblicità - 45%

OSSERVATORIO LEGGI ... A SALDO

Sembra che solitamente nella Legge Finanziaria di ogni fine legislatura ci sia una specie di "mercato delle pulci", dove vengono inseriti numerosi stanziamenti a pioggia per "accontentare" i territori di riferimento dei vari parlamentari, così che abbiano in mano qualche beneficio da portare in campagna elettorale tra i loro elettori.

Una "prassi" consolidata, alla quale nessun schieramento si oppone e che viene anche poco pubblicizzata per non attirare le ire di coloro che alla fine non ricevono niente.

A giudicare dal calendario parlamentare che viene messo sul tavolo da qui a fine legislatura sembra che questa "prassi" non venga riservata solo per quei "pochi spiccioli" da destinare ad opere pubbliche territoriali, ma ormai la stessa logica viene usata anche per scelte più importanti.

Ci sono sul tavolo due grosse leggi, che vanno ben oltre l'aspetto giuridico e finanziario, ma toccano quello culturale ed etico. Parliamo, ad esempio, della legge sullo "Ius Soli" e quella sul "Fine Vita", che sembrano ormai essere trattate come "monete di scambio" per prossimi accordi e appannamenti tra i partiti, che si renderanno necessari quasi inevitabilmente per poter governare.

Ti do o ti nego il "fine vita" a mo' di cambiale, da "incassare" quando ci sarà da formare il nuovo governo.

Francamente ci sembra irrispettoso proprio per la valenza e il peso culturale e valoriale di queste leggi, che vengano trattate in questo modo.

C'era tutto il tempo, durante la legislatura, per metterle sul tavolo e sviscerarle in tutti i loro aspetti, confrontando le diverse opinioni, gli schieramenti, i valori e il dibattito culturale che temi di questo genere portano con sé.

Invece no, bisogna fare tutto di fretta e soprattutto con la solita logica del "voto di scambio". Perché i magistrati non intervengono su questi tipi di "voto di scambio"? E' vero non ci sono articoli di codice che prendono in considerazione questi tipi di "scambio", ma forse è ben più grave di altri "scambi" e accordi sottobanco ai quali il mondo politico ci ha abituati.

"Fine vita". Perché, ad esempio, non si dedica, in parlamento, un serio dibattito sui recenti dati Istat, che dicono che negli ultimi otto anni ci sono state in Italia centomila nascite in meno?

Un dato da lasciar passare inosservato? Oppure un dato che dovrebbe essere ogni giorno all'attenzione delle culture, delle religioni, delle scuole, del mondo educativo; di color che fanno opinione... ecc...?

Una proposta, visto che non andiamo ai mondiali, perché non mettiamo sulle piazze principali, un "contatore" non che ci dica quanti giorni, ore e minuti che mancano al calcio d'inizio, ma quanti bambini nascono o non nascono ogni minuto in Italia?

Lì ci fermeremmo a pensare e allora anche una legge come il "fine vita" verrebbe vista con occhi diversi. Dep

Da Mortara il treno per la Cina

LA PRIMA LOCOMOTIVA PARTITA DAL POLO LOGISTICO LOMELLINO



A PAGINA 17

IL CASO

Il doppio binario
si allontana ma
Vigevano si oppone

Il raddoppio del tratto ferroviario Albairate-Mortara diventa problematico, nonostante il finanziamento a disposizione per la realizzazione dell'importante manufatto.

A PAGINA 5



NEL GIORNALE

in sintesi

ATTESA PER S-AMBROGIO

Tutto pronto per la tradizionale ricorrenza di Sant' Ambrogio, con l'incontro del Vescovo con i sindaci della Lomellina.

PAGINA 3

DISABILITÀ, LA SETTIMANA

Tanti eventi in programma per la settimana della disabilità, che si svolgerà sia a Vigevano che in Lomellina.

PAGINA 6

FOCUS SUL LAVORO

Tavola rotonda sabato a Palazzo Roncalli, organizzata dalla Pastorale sociale della Diocesi.

PAGINA 7

ASPETTANDO IL NATALE

Tanti appuntamenti, tra folclore e musica, nei primi giorni di dicembre, in attesa delle festività natalizie.

PAGINA 15

BASKET SUGLI SCUDI

Contro Erba i gialloblù, ancora imbattuti, conquistano l'undicesima vittoria consecutiva in campionato.

PAGINA 22

SIMEONI MATERASSI



SEMPRE PROMOZIONI

Via Madonna 7 Dolori, 5 - Vigevano

Tel. e fax 0381.73889 - www.simeonimaterassi.it



A erre Arredamenti

Corso Novara 135 - Vigevano (PV)

Tel: 0381/24390 Mail: aerrearredamenti@gmail.com



A erre, il vostro riferimento da 30 anni

Facebook: A erre Arredamenti

Instagram: aerre.arredamenti.vigevano

Primo treno Mortara-Cina

MARTEDÌ MATTINA AL POLO LOGISTICO FIOCCO ROSSO SULLA LOCOMOTIVA E LA BANDA



È partito alle 11.55 di martedì 28 novembre dal polo logistico integrato di Mortara, con tanto d'accompagnamento della banda, il primo treno merci Italia-Cina. Diciassette vagoni in grado di caricare 34 container da 40 piedi, con macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastre e automobili. Il convoglio attraverserà l'Europa passando attraverso la Polonia fino a Malaszewice poi a Dostyk in Russia,

dove punterà in direzione della Cina in un viaggio complessivo di 18 giorni. Partner del progetto è Changjiu Group (quotato in borsa a Shanghai dal 2016 con oltre 20 miliardi di fatturato) attraverso Changjiu Logistics, fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico tra i primi sei in Cina e prima società di logistica quotata in borsa, mentre della parte relativa al trasporto si occupa la compagnia ferroviaria Cdiris (Chengdu international railway services), anche attraverso operatori in ambito europeo. Il polo logistico di Mortara, di cui è azionista al 99,85% la Fondazione Banca del Monte di Lombardia, è l'unica infrastruttura in regione che combina la presenza di un terminal ferroviario con

la logistica (fino a 180mila mq di magazzini eco-compattibili). «Abbiamo creato l'interporto con una finalità sociale – commenta Aldo Poli, presidente della fondazione Banca del Monte di Lombardia – per dare posti di lavoro. L'inaugurazione di oggi è eccezionale. Il fatto che questa compagnia abbia scelto Mortara è davvero eclatante». Per l'occasione è arrivata una lettera del ministro Delrio: «Un primo momento di grande attenzione per integrare il collegamento tra Asia ed Europa attraverso i corridoi intermodali in cui scorreranno cultura e sapere». Shijiu Bo, presidente del Changjiu Group: «Fin dall'antichità Marco Polo ha favorito l'interscambio con cavalli e cammelli. Ora lo facciamo con mezzi più moderni e velo-

ci, ed è un collegamento non solo di prodotti ma culturale. Il bello della vita è poter incontrare amici che vengono da lontano», ha concluso, citando un proverbio cinese. Andrea Astolfi, presidente del polo logistico integrato di Mortara: «La nuova "via della seta" ripropone il disegno dei mercanti cinesi: un sogno e una prospettiva di sviluppo economico per tutti i Paesi toccati dal percorso. La recente riduzione dei dazi d'importazione voluta dal governo cinese favorirà l'export dall'Italia. È l'avvio di una continuità di rapporti su cui dobbiamo ancora lavorare». Chen Gang, vicepresidente del Changjiu Group, incaricato dello sviluppo internazionale: «Stiamo riusciti a realizzare questo so-

gno, abbiamo passato tanti giorni a pensare a questo giorno. A questo passo importante seguirà anche l'aspetto culturale. Avevamo 12 linee dirette attraverso l'Europa e ci mancava l'Italia. Speriamo che questa tredicesima linea sia un ottimo successo». Feng Xuan, vicedirettore dell'interporto di Chengdu: «In realtà l'Italia è davanti alla Germania come uno dei maggiori produttori apprezzati nel mondo.

Il 26 aprile 2013 abbiamo aperto la prima linea, con 800 treni fino ad oggi. Raggiungeremo altre città affinché il raggio d'azione si ampli. Il centro e il sud Europa sono collegate col grande mercato di produzione cinese, che consente di investire molto». Alessandro Sorte, assessore a infrastrutture e mobilità della Regione: «È un giorno che rimarrà nella storia, il primo collegamento tra Italia e Cina è importantissimo per la Lombardia. Abbiamo investito 10 milioni di euro nel polo logistico in termini non sospetti, e ne stanzieremo altri. Sono convinto che anche il governo italiano farà la sua parte, dato che la rete ferroviaria è sua. Anche stavolta la Lombardia è la locomotiva dell'Italia».

Davide Zardo

Parte il primo treno dal Polo, sarà più facile andare in Cina che a Porta Genova

Davide
Maniaci



La via della Seta in chiave contemporanea è diventata realtà. In soli 18 giorni, anziché i quaranta via mare, il treno merci diretto dal Polo logistico di Mortara arriverà a Chengdu. La città, 14 milioni di abitanti, è uno dei massimi poli industriali della Cina. L'inaugurazione del primo convoglio di ieri mattina, martedì, dai binari del terminal intermodale aveva il sapore della cerimonia da grandi occasioni.

Oltre ai tanti sindaci e ai rappresentanti di aziende, ad Aldo Poli, il presidente della Fondazione Banca del Monte di Lombardia, azionista del polo logistico per il 99,85 per cento e all'assessore regionale ai trasporti Alessandro Sorte c'erano Shijiu Bo, presidente del Changjiu Group (un

ce dei servizi logistici per il mercato automobilistico e Feng Xuan, in rappresentanza della compagnia ferroviaria che si occupa della trazione. "In un'unica tratta è stato collegato - ha dichiarato quest'ultimo - il mercato più importante del mondo, quello cinese, all'Italia. Una piazza per noi ancora più rilevante della Germania. Il nostro Paese beneficerà molto di prodotti come abbigliamento, pelletteria, vini, mobili. Noi siamo pronti ad esportare prodotti elettronici e fotovoltaici. Questa rete è una doppia vittoria, perché oltre allo sviluppo economico porterà anche un arricchimento culturale". Il convoglio, composto da diciassette vagoni in grado di caricare trentaquattro container da 40 piedi

www.araldolomellino.it

Primo treno Mortara-Cina

MARTEDI' MATTINA AL POLO LOGISTICO FIOCCO ROSSO SULLA LOCOMOTIVA E LA BANDA

E partito alle 11.55 di martedì 28 novembre dal polo logistico integrato di Mortara, con tanto d'accompagnamento della banda, il primo treno merci Italia-Cina. Diciassette vagoni in grado di caricare 34 container da 40 piedi, con macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e automobili. Il convoglio attraverserà l'Europa passando attraverso la Polonia fino a Malaszewicze

poi a Dostyk in Russia, dove punterà in direzione della Cina in un viaggio complessivo di 18 giorni. Partner del progetto è Changjiu Group (quotato in borsa a Shanghai dal 2016 con oltre 20 miliardi di fatturato) attraverso Changjiu Logistics, fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico tra i primi sei in Cina e prima società di logistica quotata in borsa, mentre della parte relativa al trasporto si occupa la compagnia ferroviaria Cdirs (Chengdu international railway services) anche attraverso operatori in ambito europeo. Il polo logistico di Mortara, di cui è azionista al 99,85% la Fondazione Banca del Monte di Lombardia, è l'unica infrastruttura in regione che combina la presenza di un terminal ferroviario con

la logistica (fino a 180mila mq di magazzini eco-compatibili). «Abbiamo creato l'interporto con una finalità sociale – commenta Aldo Poli, presidente della fondazione Banca del Monte di Lombardia – per dare posti di lavoro. L'inaugurazione di oggi è eccezionale. Il fatto che questa compagine abbia scelto Mortara è davvero eclatante». Per l'occasione è arrivata una lettera del ministro Delrio: «Un primo momento di grande attenzione per integrare il collegamento tra Asia ed Europa attraverso i corridoi intermodali in cui scorreranno cultura e sapere». Shijiu Bo, presidente del Changjiu Group: «Fin dall'antichità Marco Polo ha favorito l'interscambio con cavalli e cammelli. Ora lo facciamo con mezzi più moderni e velo-

ci, ed è un collegamento non solo di prodotti ma culturale. Il bello della vita è poter incontrare amici che vengono da lontano», ha concluso, citando un proverbio cinese. Andrea Astolfi, presidente del polo logistico integrato di Mortara: «La nuova "via della seta" ripropone il disegno dei mercanti cinesi: un sogno e una prospettiva di sviluppo economico per tutti i Paesi toccati dal percorso. La recente riduzione dei dazi d'importazione voluta dal governo cinese favorirà l'export dall'Italia.

È l'avvio di una continuità di rapporti su cui dobbiamo ancora lavorare». Chen Gang, vicepresidente del Changjiu Group, incaricato dello sviluppo internazionale: «Siamo riusciti a realizzare questo so-

gno, abbiamo passato tanti giorni a pensare a questo giorno. A questo passo importante seguirà anche l'aspetto culturale. Avevamo 12 linee dirette attraverso l'Europa e ci mancava l'Italia. Speriamo che questa tredicesima linea sia un ottimo successo». Feng Xuan, vicedirettore dell'interporto di Chengdu: «In realtà l'Italia è davanti alla Germania come uno dei maggiori produttori

apprezzati nel mondo.

Il 26 aprile 2013 abbiamo aperto la prima linea, con 800 treni fino ad oggi. Raggiungeremo altre città affinché il raggio d'azione si ampli. Il centro e il sud Europa sono collegate col grande mercato di produzione cinese, che consente di investire molto». Alessandro Sorte, assessore a infrastrutture e mobilità della Regione: «E' un giorno che rimarrà nella storia, il primo collegamento tra Italia e Cina è importantissimo per la Lombardia. Abbiamo investito 10 milioni di euro nel polo logistico in tempi non sospetti, e ne stanzieremo altri. Sono convinto che anche il governo italiano farà la sua parte, dato che la rete ferroviaria è sua. Anche stavolta la Lombardia è la locomotiva dell'Italia».

Davide Zardo



E' partito da Mortara primo treno Italia-Cina

MORTARA - Il primo treno merci diretto Italia-Cina, è partito ieri, martedì 28 Novembre alle 11,50, dal terminal ferroviario del Polo logistico integrato di Mortara, in provincia di Pavia, per affrontare il suo viaggio lungo 10.800 chilometri che porterà a termine in 18 giorni. Arriverà

(continua in ultima pagina)

una prospettiva di sviluppo».

Per l'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Sorte «questa è una giornata che rimarrà nella storia. La Regione ha investito quasi dieci milioni su questo Polo logistico e ne stanzieremo molti altri. Ancora una volta la Lombardia è stata la locomotiva d'Italia».

E' partito da Mortara

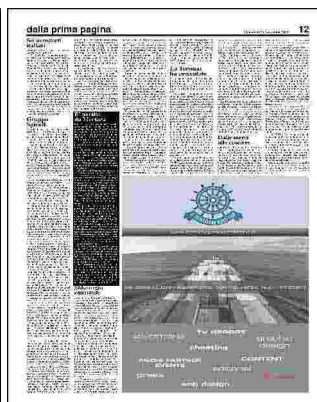
infatti a metà Dicembre a Chengdu, capoluogo del Sichuan, con una ventina di container di prodotti made in Italy: in particolare per questo primo viaggio (non a pieno carico, alcuni dei 17 carri erano vuoti) il trasporto comprende macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e componenti per automobili.

A Dicembre ci sarà l'inaugurazione del collegamento in senso inverso, dalla Cina all'Italia. Poi da Gennaio la "nuova Via della seta" entrerà a regime con due coppie di treni settimanali, destinati in prospettiva a diventare tre, se ci sarà domanda.

Quello con l'Italia, inaugurato al Polo logistico integrato di Mortara, è il tredicesimo collegamento ferroviario merci diretto tra l'Europa e la Cina. «E' un giorno atteso da tanto tempo - ha detto Gang Chen, vice presidente di Changjiu International Logistics, il partner cinese dell'operazione - perché avevamo rotte verso tanti Paesi ma mancava ancora l'Italia. Prima tutti i treni passavano per la Germania. Questa linea ci fa risparmiare tanto percorso».

Feng Xuan, direttore dell'interporto ferroviario di Chengdu, l'altro capolinea, ha aggiunto: «Anch'io pensavo: perché non c'è l'Italia? Facciamo collegamenti con Polonia, Germania, Repubblica Ceca, Olanda, Belgio. L'Italia è uno dei produttori maggiormente apprezzati nel mondo e non c'è. Ora collegheremo il sud Europa con il mercato cinese più importante. Auto, abbigliamento, pelletteria, vini, cibi, mobili italiani andranno molto in Cina. E viceversa i prodotti cinesi: elettronica, elettrodomestici, impianti fotovoltaici».

Mentre Andrea Astolfi, presidente del Polo logistico integrato di Mortara, ha parlato di «emozione per essere partecipi del primo tassello di un progetto affascinante, la nuova Via della seta. E' un sogno e



ATTUALITÀ La ferrovia delle merci

di **Manfredi Villani**

Dalla Lombardia alla Cina è partito il 28 novembre il treno delle merci italiane. È il primo collegamento ferroviario per i commerci stabili tra Italia e Cina. Dai binari dell'Interporto di Mortara, in provincia di Pavia, il treno Marco Polo porterà in Cina prodotti enogastronomici, della moda, auto, mobili, piastrelle.

segue a pagina 3

La ferrovia delle merci

segue dalla prima pagina

La percorrenza di 10.800 chilometri verrà coperta in 18 giorni, un tempo significativamente ridotto rispetto ai 40-45 necessari per il trasporto marittimo. Da gennaio 2018 la frequenza dei trasporti sarà di due coppie di treni settimanali che attraverseranno: Austria, Repubblica Ceca, Polonia, Bielorussia, Kazakistan e Cina fino a Chengdu, capitale della logistica cinese. A Mortara la Lombardia dispone dell'unica infrastruttura che associa la logistica alla presenza di un terminal ferroviario di 7 binari, 4 dei quali elettrificati per supportare locomotori a trazione elettrica. Dalla cittadina della Lomellina già vengono spediti tre convogli giornalieri destinati in Olanda (Rotter-

dam), in Germania (Krefeld) ed in Belgio (Gent). Per dirla con l'intervista rilasciata da Giovanni Morandi sul quotidiano "Il Giorno", da Mortara si è stabilito quel filo che unisce le nostre terre con il Paese del drago e il sapere che da ora i cittadini di Mortara potranno vendere il loro prodotto tipico locale, ovvero il salame d'oca anche a Pechino. E che in questo scambio di prodotti tipici ci arriveranno elettronica e impianti fotovoltaici e invieremo moda e magari il famoso riso di Mortara. I due protagonisti del viaggio sono per l'Italia la società Polo Logistico Integrato di Mortara e per la Cina è Changjiu Logistics. Tutti i treni merci in partenza da Mortara non transitano sulla

tratta ferroviaria Mortara-Milano, sono diretti verso Novara. La stazione di Novara rappresenta uno snodo fondamentale lungo gli assi Nord-Sud, fra Genova e la Svizzera; ed Est-Ovest da Torino a Venezia. Entro il 2018, sulla tratta inaugurata lo scorso 28 novembre viaggeranno tre coppie di treni alla settimana e per il 2020 si parla già di 20 convogli alla settimana. Indubbiamente siamo in presenza di una prima data che rimarrà nella storia - ha detto, tagliando il nastro augurale, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Sorte -. Il Centro Logistico di Mortara topologicamente risulta situato all'incrocio del Corridoio Mediterraneo e del Corridoio Reno-Alpi della rete TEN-T. Si connette agli attraversamenti alpini internazionali di Modane, Sempione-Lotschberg, Luino-Gottardo, al porto di Genova e all'Area Metropolitana di Milano. Alla presentazione e alla successiva cerimonia di inaugurazione erano presenti tutte le più importanti aziende italiane ed europee del sistema di trasporto intermodale e della logistica.



RICCARDO FUOCHI, VICEPRESIDENTE DI INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS ITALY

«Non solo trasporti: la Cina è un esempio di innovazione»

«Ottima notizia la partenza del primo treno merci dall'Italia»

Quali sono oggi i dati principali dell'interscambio dell'Italia con il Far East? «Nei primi dieci mesi del 2016 - spiega Riccardo Fuochi, vicepresidente di International Propeller clubs Italy - il dato complessivo dell'interscambio tra Italia e Cina, secondo i dati Eurostat, è stato pari a 38,3 miliardi di euro. Il deficit commerciale italiano si è ridotto del 9% rispetto al 2015, attestandosi a 16,2 miliardi di euro. Le nostre esportazioni per la prima volta hanno superato gli 11 miliardi di euro mentre le importazioni hanno raggiunto un valore pari a 27,2 miliardi. La Cina da anni sta sperimentando una crescita significativa. Nel decennio trascorso dall'ingresso nell'Omc (dicembre 2001) la Cina è balzata dall'ottavo al secondo posto tra le economie del mondo (in termini di potere d'acquisto è già prima) e potrebbe superare gli Stati Uniti entro 15 anni (nello stesso periodo il Pil combinato dei Bric avrà superato quello dei G7). I governi di Italia e Cina dispongono oggi di un'agenda focalizzata su forti priorità dei due sistemi economici. Le tecnologie verdi, l'agroalimentare, l'urbanizzazione sostenibile, i servizi sanitari, le infrastrutture e l'aerospaziale sono campi su cui Italia e Cina possono investire con la consapevolezza di una perfetta complementarità tra le capacità tecnologiche e industriali italiane in questi settori e le necessità dello straordinario sviluppo cinese. Un esempio di questo è il grande progetto Obor».

Oggi quest'area è importante

per il nostro paese come lo era dieci anni fa?

«Molto di più. Oggi la Cina non è solo la Fabbrica del Mondo ma il più grande mercato mondiale di consumatori. Mi piace citare ad esempio il caso dell'e-commerce. Oggi la Cina è diventata fonte di ispirazione primaria per il business in quanto è uno dei maggiori attori dell'innovazione tecnologica mondiale. Il gigante asiatico, passando dal ruolo di "Displacer" a quello "Disruptive", ha visto i propri abitanti acquistare on line oltre 4 volte i volumi che acquistano gli europei (il totale 2016 parla di 467 milioni di shoppers on line, mentre le previsioni 2020 addirittura di 750 milioni), grazie anche al massiccio utilizzo degli smart device».

I nuovi servizi ferroviari per la Cina rappresentano un'alternativa valida al trasporto marittimo?

«Sono fondamentali. Tutt'Europa si sta muovendo in questo senso. E mi fa piacere citare con orgoglio italiano la partenza del primo treno merci diretto Italia-Cina dal terminal ferroviario del Polo logistico integrato di Mortara, in provincia di Pavia, avvenuta il 28 novembre e che affronterà un viaggio lungo 10.800 chilometri e 18 giorni. Il treno arriverà a metà dicembre a Chengdu, capoluogo del Sichuan, con una ventina di container di prodotti made in Italy: in particolare per questo primo viaggio il trasporto comprende macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e componenti per automobili. A dicembre ci

sarà l'inaugurazione del collegamento in senso inverso, dalla Cina all'Italia. Poi da gennaio la "nuova via della seta" entrerà a regime con due coppie di treni settimanali, destinati in pro-

spettiva a diventare tre, se ci sarà domanda».

Pensa che gli investimenti che la Cina sta compiendo per la Nuova via della seta rappresentino una svolta epocale dal punto di vista dei traffici o c'è il rischio che si tratti di un'operazione di marketing commerciale e politico?

«È una grande e reale opportunità. Con il Summit 2017 di settembre ad Hong Kong si è parlato di fatti e non solo progetti. Finalmente da un'informazione di carattere generale si è passati a presentare azioni concrete in tutti i settori, industria, logistica, commercio, turismo, professionale, information technolo-

gy, comunicazione, con la possibilità di entrare in contatto con potenziali finanziatori. La maggior parte dei progetti è dislocata nei Paesi dell'Asean, Pakistan, Bangladesh, ma anche in Paesi distanti dall'area geografica della Belt&Road. Alcuni esempi concreti frutto di Obor sono l'ampliamento del porto di Gwadar in Pakistan; la linea ferroviaria Giacarta-Bandung; le centrali elettriche in Pakistan (Karot) e Indonesia; il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Europa e Cina, che andranno a ampliare le tratte già operative: Lodz-Chengdu, Duisburg-Chongqing, Madrid-Yiwu e Londra-Yiwu».



Un lavoratore nel porto di Shanghai



Il distretto logistico di Qingbaijiang



Collegamento diretto con la Cina: dieci giorni di treno

Nell'ambito degli accordi della Via della seta, diventa operativa la linea ferroviaria Pavia-Chengdu. Rotto il monopolio di Berlino

di **MARIANNA BAROLI**

■ Collegare Italia e Cina attraverso una rete di binari che si snodano lungo una nuova Via della seta. È partito ieri alle 11.50 in punto, dal terminal ferroviario del polo logistico di Mortara (in provincia di Pavia) il primo treno merci espresso per la Cina. Il convoglio viaggerà ininterrottamente per diciotto giorni lungo 10.800 chilometri di binari e arriverà a metà dicembre a Chengdu, capoluogo del Sichuan. Per questo suo primo viaggio, il treno partito da Mortara non viaggia a pieno carico. I diciassette carri di cui si compone sono infatti stati occupati «solo» da una ventina di container contenenti prodotti made in Italy. Da macchinari a mobili passando per prodotti in metallo, piastrelle e

componenti per automobili: questo il carico scelto per il viaggio inaugurale della tratta. A dicembre, dopo l'arrivo in Cina del convoglio, vi sarà l'inaugurazione del collegamento in senso opposto, dalla Cina all'Italia. Poi, a gennaio, la nuova Via della seta inizierà a lavorare a pieno regime. I collegamenti Italia-Cina diventeranno due alla settimana con la possibilità di aumentare i viaggi a tre ogni sette giorni, in base alla richiesta. Proprio lo scorso maggio, il premier **Paolo Gentiloni** aveva preso parte, a Pechino, al forum «one belt one road» in cui veniva annunciato il progetto plurimiliardario di una nuova via della seta in grado di collegare via terra e via mare la Cina con l'Europa. E viceversa.

Quello inaugurato ieri a

Mortara è il tredicesimo collegamento ferroviario europeo diretto con la Cina. «È un giorno che aspettavano da tanto tempo» ha commentato **Gang Chen**, vice presidente di Changju international logistics. «Avevamo rotte verso tanti Paesi», ha aggiunto, «ma mancava ancora l'Italia». Fino a ieri, infatti, tutti i treni dalla Cina passavano dalla Germania. Il nuovo collegamento comporta dunque un miglioramento anche in termini di tempo. Il collegamento via rotaia con l'Italia comporterà anche vantaggi rispetto ai trasporti via mare o via aereo. Se da un lato la tratta Mortara-Chengdu impiegherà solo diciotto giorni rispetto ai 45 previsti negli spostamenti via nave, dall'altro permetterà, con soli otto giorni di viaggio in

più rispetto ai dieci previsti sui trasferimenti via aerea, scendono anche i costi di spedizione. «Abbiamo collegamenti con Polonia, Germania, Repubblica Ceca e ora possiamo aggiungere anche l'Italia al nostro elenco» ha commentato invece **Feng Xuan**, direttore dell'interporto ferroviario di Chengdu. «L'interscambio ferroviario tra Cina ed Europa è aumentato del 165% tra il 2014 e il 2015 giungendo a un valore di quasi sette miliardi di dollari», ha spiegato **Andrea Astolfi**, presidente del polo logistico integrato di Mortara. Una prospettiva di sviluppo in una Cina capitanata dal «presidente di tutto» **Xi Jinping**, ufficialmente proclamato «hexin», ovvero il nocciolo del partito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Due linee da Italia e Francia

Da Pavia il primo treno blocco diretto in Cina

Pavia. Per la Cina si parte e dalla Cina si arriva. È sempre più fitta la rete di collegamenti merci su ferro tra i paesi europei e il colosso asiatico. Se ne aggiungono due da Italia e Francia.

Italia-Cina. Dal polo logistico di Mortara a Chengdu, la nuova via della seta su rotaia è stata inaugurata martedì a mezzogiorno dalla cittadina in provincia di Pavia. Il convoglio di 17 carri viaggerà per 18 giorni e 10.800 chilometri attraverso Italia, Austria, Germania, Polonia, Bielorussia, Kazakistan, per arrivare a Chengdu, capoluogo del Sichuan, con il suo carico di macchinari, mobili e componenti per auto. A dicembre sono in programma solo i viaggi inaugurali, questo dall'Italia alla Cina e uno che percorrerà la «nuova via della seta» in senso inverso, carico di prodotti asiatici. Poi da gennaio il collegamento entrerà a regime con due coppie di treni settimanali.

Cina-Francia. È arrivato in Francia dalla Cina il primo treno blocco realizzato dal gruppo logistico GEFCO sul collegamento tra i due continenti. Il convoglio, che ha percorso 11.000 chilometri, ha trasportato per il cliente PSA container da 40 piedi da Wuhan, in Cina, verso Dourges, nel nord della Francia, in meno di tre settimane.

Il treno è partito da Wuhan il 3 novembre e ha attraversato il Kazakistan, la Russia e la Bielorussia. La United Transport and Logistics Company ha fornito i servizi lungo la tratta ferroviaria con lo scartamento di 1.520 millimetri fra Dostyk (Kazakistan) e Brest (Bielorussia). Il treno ha continuato il suo viaggio attraversando Polonia e Germania prima di giungere al terminal di Dourges il 22 novembre. Le sperimentazioni di viaggi ferroviari transcontinentali non si fermano. Prima di questi due, l'ultima è stata la danese Maersk, tramite Damco, con una spedizione verso la Francia qualche settimana fa.