



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 27 maggio 2019**



Prime Pagine

27/05/2019	Affari & Finanza	5
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Corriere della Sera	6
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Il Fatto Quotidiano	7
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Il Giornale	8
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Il Giorno	9
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Il Mattino	10
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Il Messaggero	11
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Il Sole 24 Ore	12
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Il Tempo	13
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	Italia Oggi Sette	14
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	La Repubblica	15
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	La Stampa	16
Prima pagina del 27/05/2019		
27/05/2019	L'Economia del Corriere della Sera	17
Prima pagina del 27/05/2019		

Venezia

27/05/2019	Il Gazzettino Pagina 54	18
Trofeo Rizzotti, la Thailandia concede il bis		

Genova, Voltri

27/05/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	<i>Massimo Minella</i>	19
Signorini: "Per la crescita giusto aprire ai privati"			
27/05/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9	<i>Aldo Lampani</i>	20
Via della Seta, si aprono i giochi Genova non perda l' occasione			
26/05/2019	PrimoCanale.it		22
Via della Seta: "Il rischio di essere terra di conquista concreto, ecco come evitarlo"			

Napoli

27/05/2019 **Il Roma** Pagina 32 24

Pietro Spirito, un testardo costruttore

26/05/2019 **Stabia Channel** 27

Napoli - Rimossi e fatti brillare ordigni bellici ritrovati nel porto

Salerno

26/05/2019 **Salerno Today** 28

Turismo a Salerno, arriva al porto la grande Emerald Princess

Brindisi

27/05/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 14 29

Da Sant' Apollinare al seno di Levante: quattro progetti per ottimizzare il porto

27/05/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 15 30

Accolto il primo treno straordinario di Gts

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

27/05/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 16 31

Da Gioia Tauro ai porti del Nord Così arrivano fiumi di cocaina

Messina, Milazzo, Tremestieri

27/05/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 12 32

Approdi, una telenovela infinita Nuova Don Blasco, qui si vede la città del futuro

27/05/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 14 33

Un approdo per le feluche

27/05/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 17 34

Più infrastrutture per il crocierismo La nuova sfida dell' Autorità portuale

26/05/2019 **gazzettadelsud.it** 35

Progetto "Hub Milazzo", nuove speranze per lo sviluppo della città

Catania

26/05/2019 **Primo Magazine** 36

Celebrity Edge a Catania *GAM EDITORI*



LA STAMPA



LUNEDÌ 27 MAGGIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € | ANNO 153 | N. 143 | IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DGB - TO | www.lastampa.it

ELEZIONI EUROPEE: CAMBIANO I RAPPORTI DI FORZA FRA GLI ALLEATI DI GOVERNO. CONTE: LA CAMPAGNA ELETTORALE NON CI HA AIUTATO

Ribaltone: Lega boom, crollo 5Stelle

Salvini sfiora il 30%: grazie Italia. Per i sondaggi sorpresa Pd, che sale al secondo posto. Piemonte, Cirio batte Chiamparino



DOPO IL VOTO IL CAPITANO ALLA PROVA DEL SUCCESSO

MARCELLO SORGI
Salvini è il grande vincitore delle elezioni europee in Italia. Ha quintuplicato i voti della Lega rispetto alle stesse consultazioni del 2014, quasi raddoppiato rispetto all'anno scorso, ulteriormente ridimensionato l'ex-leader del centrodestra Berlusconi, e trovato un potenziale e più consistente alleato nella Meloni e i suoi Fratelli d'Italia, dati a rischio di finire segati dallo sbrattamento del 4 per cento e invece abbondantemente al di sopra. Il leader della Lega ha capovolto i rapporti di forza con l'alleato avversario Di Maio, che si lecca le ferite di un terzo dei consensi perduti dal Movimento 5 stelle, e lotta in un testa a testa con il Pd post-renziano del neo-segretario Zingaretti, che se dovesse confermare il sorpasso, renderebbe ancora più drammatico il risultato dei grillini.

Perché allora in molti dei primi commenti della notte elettorale s'è affacciata la versione di un risultato non così soddisfacente per Salvini, del «poteva fare di più», o «si aspettava di più», «puntava al 40 per cento, come Renzi», e così via, in aperta contraddizione con la soddisfazione espressa legittimamente dal vincitore? Un po' perché, si sa, l'invidia è dura a morire, e sebbene amato dai suoi elettori, Salvini è sempre stato invisso a gran parte dell'establishment, quello istituzionale con il quale, a differenza di Di Maio che lo ha fatto a intermittenza, non ha mai o quasi mai cercato un rapporto, e quello della sua stessa parte politica, per non dire di un pezzo importante del partito nordista, espressione delle radici della vecchia Lega e dubbioso sull'espansione a livello nazionale di quella nuova.

CONTINUA A PAGINA 31



Matteo Salvini (Lega) festeggia la vittoria ringraziando gli elettori



Luigi Di Maio (M5S) al seggio di Pomigliano D'Arco

IN UNGHERIA SUCCESSO DI ORBAN: 56%. I NAZIONALISTI SI IMPONGONO IN POLONIA

Le Pen supera Macron, volano i Verdi Strasburgo respinge l'onda sovranista

L'Europa resiste all'assalto del fronte nazional-sovrano. Alle elezioni Le Pen supera Macron in Francia, Orban trionfa in Ungheria e la Polonia premia Kaczynski, ma l'impatto complessivo dei populisti sull'Europa è meno travolgente del previsto. Balzano in avanti i partiti ecologisti, trascinati soprattutto dal successo in Germania, Olanda e Irlanda. L'unica che può cantare vittoria è comunque l'affluenza: il tasso è tornato a crescere, invertendo il trend. Ha votato un europeo su due (cinque anni fa il tasso era del 42,5%).

BRESOLIN, GUERRERA, MARTINELLI, OLIVO, OTTAVIANI, PACI, PEROSINO, RAUHE, SFORZA E TORTELLO — PP. 18-21

LO STATO DELL'UNIONE IL FOSSATO DELLE DUE EUROPE

MARCO ZATTERIN
Parigi brucia, ma la marcia sul continente di nazionalisti e scettici si ferma in Francia. La furia sovranista non ha spazzato via l'Europa come ci avevano detto: è stata arrestata dalla reazione delle democrazie aperte al rinnovamento nella continuità a dodici stelle.

CONTINUA A PAGINA 31

FRA NAZIONALISTI E PRO-UE E ORA INIZIA LO SCONTRO FRONTALE

BERNARD-HENRI LÉVY
Una lista Nathalie Loiseau che, in Francia, ha resistito agli attacchi, alle bassezze, alla volgarità del suo avversario principale e all'assenza, fino agli ultimi, di un vero dibattito sull'Europa. Un Rassemblement national che arriva primo ma che non supera i macronisti se non di poco e commette

CONTINUA A PAGINA 31

ALL'INTERNO

L'ASCESA DEL CARROCCIO
Da Roma ladrona ai nemici di Bruxelles
MATTIA FELTRI — P. 6

LA DISCESA DEI GRILLINI
Una catena di errori dalla Tav al flop reddito
FEDERICO GEREMICA — P. 9

IL RACCONTO
La domenica europeista del Paese più populista
MASSIMILIANO PANARARI — P. 14

I FILTRI MESSI IN CAMPO DAGLI ALLEATI
Quello scudo digitale anti troll e fake news
GIANNI RIOTTA — P. 15

LO SPORT

Hamilton, il capolavoro nel ricordo di Lauda

STEFANO MANCINI
INVIATO A MONTECARLO

Anche la Mercedes qualche volta sbaglia tattica, ma c'è Hamilton a rimediare. «Che gomme mi avete montato? Non riesco più a guidare» si lamenta il pilota inglese già a metà gara. Dai box gli dicono di resistere. Resisterà. E vincerà per la terza volta a Montecarlo e per la 77ª in carriera, con nervi saldi e tattica, cervello e talento. — P. 44 D'ORSI - P.44

Calcio, Inter Champions salvi Genoa e Fiorentina

ROBERTO CONDIO
MILANO

L'Inter entra in Champions salendo col fiatone sull'ultima carrozza. Come un anno fa nello spareggio in casa Lazio ribaltato all'81', anzi in modo persino più rocambolesco, nonostante ospitasse un Empoli che in trasferta aveva fatto solo 8 punti. È stato un 2-1 romanzesco, in perfetto stile Inter. — P. 38 MARUCCI - P.40

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?



3 FASI

TECNOLOGIA

MULTIVITAMINICO

3 FASI

CS integratore alimentare con selenio (ESE) come nutrienti d'una dieta sana, equilibrata e d'una vita di alta qualità.



La regata internazionale Optimist

Trofeo Rizzotti, la Thailandia concede il bis

VELA La Thailandia ha conquistato per il secondo anno consecutivo la 33esima edizione del Trofeo Marco Rizzotti, la regata internazionale Optimist su invito, organizzata dal Diporto Velico Veneziano e Compagnia della Vela.

Tre giornate all' insegna del vento ballerino che però ha permesso di disputare un round robin completo, ovvero 136 incontri trattandosi di 17 squadre. Una oliata macchina organizzativa, ha permesso l' ottima riuscita dell' evento, sotto la direzione del general manager Elio Camozzi, grazie anche al patrocinio della Marina Militare, della Regione del Veneto, Città Metropolitana di Venezia, del Comune di Cavallino Treporti, del Coni Nazionale, l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale e Panathlon Club Venezia. Ci siamo trovati davanti ad un livello medio/alto ha commentato il presidente del comitato di regata Fiv, Roberta Righetti. Le squadre di Thailandia, Singapore e Italia, hanno dimostrato un ottimo livello. Nella squadra della nazionale italiana ha partecipato infatti Marco Gradoni, campione del mondo nel 2017 e 2018, mentre per quanto riguarda la Thailandia, c' è stato uno scontro diretto con il Singapore, poiché vi è stato il passaggio del tecnico da un team all' altro.

Altra squadra importante che ha partecipato ed è giunta al quinto posto è stata Fraglia Vela Riva del Garda, campione italiano a squadre lo scorso anno.

Fin dal primo briefing però continua Roberta Righetti ho detto ai ragazzi che si dovevano divertire. L' agonismo non doveva prendere il sopravvento. Per questo è stato creato il mini villaggio olimpico presso il Camping Marina di Venezia, dove tutti i ragazzi potevano stare assieme. La cerimonia di premiazione che si è svolta alle 19 come sempre presso il Camping Marina di Venezia, ha visto dunque la riconsegna del Trofeo Marco Rizzotti nelle mani del team Thailandia. La Memorial Cup Giorgio Lauro, consegnata al più giovane velista, è andata a Weka Bhunbunh del Team Thailandia. Per quanto riguarda le due targhe Fair Play del Panathlon Club Venezia, in memoria di Gianpaolo Righetti, sono andate alla squadra della Brasile Santo Amaro per il miglior comportamento in mare, mentre alla squadra del Great Britain National team per il miglior comportamento a terra. Classifica: 1) Thailandia; 2) Italia; 3) Turchia; 4) Lauderdale YC; 5) Fraglia Vela Riva del Garda; 6) Singapore 1; 7) Slovenia 1; 8) Coral Reef Miami; 9) Francia; 10) XII Zona; 11) Santo Amaro YC Brasile; 12) Gran Bretagna; 13) Croazia; 14) Svizzera; 15) Singapore 2; 16) Slovenia 2; 17) Serbia Palilula. (s.fra.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:
- Top left: 'Sport' logo.
- Main headline: 'LA CINQUECENTO E' GIA' SULL'ONDA VERSO LE TREMITI'.
- Sub-headline: 'Trofeo Rizzotti, la Thailandia concede il bis'.
- Another headline: 'L'Union Mestre fa il pieno sul ring di casa'.
- A smaller headline: 'Un Cus Venezia femminile determinato centra lo scudetto universitario a L'Aquila'.
- Photos: A group of sailboats on the water and a person in a red shirt.
- Text: Multiple columns of text providing details about the regatta and other sports events.

L' intervista

Signorini: "Per la crescita giusto aprire ai privati"

Massimo Minella

Da primo azionista ha sempre respinto gli slogan che individuano nel pubblico il male e nel privato il bene. Per forza, vien da dire: **Paolo Signorini** ha vissuto da dirigente della Pubblica Amministrazione gran parte della sua carriera professionale, fra Palazzo Chigi e il ministero dei Trasporti, prima di passare in Regione e di approdare alla presidenza dell' authority che controlla i porti di Genova e Savona. Così, quando lo si invita a riflettere sull' aeroporto di Genova, che l' authority controlla al 60%, sembrerebbe scontata una difesa del ruolo del pubblico. Ma così proprio non è. Più della difesa d' ufficio, infatti, l' inquilino di Palazzo San Giorgio sceglie di entrare nel merito della questione.

Presidente **Signorini**, il "Colombo" ha appena annunciato un aprile di crescita doppia rispetto alla media nazionale...

«Sono molto contento del fatto che il piano industriale dell' aeroporto stia conseguendo gli obiettivi prefissi come destinazioni e passeggeri. In particolare crescono i collegamenti low cost, anche per il miglioramento dei servizi aeroportuali, l' ultimo dei quali è stato l' inaugurazione della passerella che scavalca la ferrovia».

E adesso?

«La prospettiva del piano è di continuare su questo sentiero di crescita. Non ci deve però sfuggire che questo, per la normativa del settore, impone l' innalzamento della soglia degli adempimenti, come un aumento del capitale e la liberalizzazione degli handling».

Temi che ci fanno riflettere su quale sia l' assetto di governance più appropriato».

E qual è la sua opinione in merito a questo? Il soggetto pubblico non è adeguato?

«Non credo che un ente pubblico come il nostro sia la figura migliore per gestire questo, ma questo non vuole automaticamente dire che solo un privato può farlo. Io faccio una riflessione diversa. Genova, come tutti auspichiamo, vuole competere su un prodotto primario, aumentando le sue destinazioni di pregio, e vuole magari aggredire anche il segmento business, molto impegnativo perché richiede la soddisfazione di frequenze e orari precisi. Ecco, un assetto isolato dal punto di vista del capitale potrebbe essere meno soddisfacente rispetto a un assetto di rete».

Non le sfuggirà che già in passato alcuni suoi predecessori sulla poltrona di presidente dell' authority avevano ragionato sulla necessità di aprire maggiormente il capitale del Colombo ai privati. E poi non se n' era fatto nulla...

«Sì, conosco bene tutta la vicenda, anche il fatto delle difficoltà di raggiungere un' intesa con le parti sociali».

I sindacati hanno sempre chiesto il rispetto della clausola sociale affinché una privatizzazione non si traduca in una riduzione dei posti di lavoro.

Non le sembra una rivendicazione corretta?

«Capisco la preoccupazione, ma il voler avviare per tempo un piano di crescita e di maggiore efficienza che possa comportare interventi sulla proprietà è fatto proprio per salvaguardare l' occupazione e in prospettiva per farla crescere, non certo per ridurla».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

L'osservatorio L' avvio contestuale dei lavori su Gronda, Terzo Valico e Ponte Morandi avrebbe permesso al Governo il rilancio di una città politicamente poco interessante per il Contratto che guida il Paese

Via della Seta, si aprono i giochi Genova non perda l'occasione

Aldo Lampani

Con un più alto senso dello Stato, dell' economia del Paese, della volontà (che poi sarebbe costituzionalmente un obbligo) di dare lavoro sano e duraturo a tantissimi, l' avvio contestuale dei lavori su Gronda, Terzo Valico e Ponte Morandi avrebbe permesso al Governo il rilancio non solo di Genova - città politicamente poco interessante per il Contratto che guida il Paese - ma dell' intero nord ovest. L' esiguità degli spazi rispetto ai grandi porti del Nord, allo stato attuale, sembra penalizzare più l' accesso e le manovre ferroviarie che l' efficienza della movimentazione dei container in ambito portuale. Il dato che emerge sembrerebbe indirizzare le esigenze di programmazione volte ad incrementare la capacità degli scali verso la implementazione di nuove superfici a servizio dei traffici piuttosto che verso nuove opere di accosto. Allora che fare delle banchine sotto la Lanterna?

Puntare su un retroporto che venga rabboccato dalla gronda oppure restare un porto "piccolo", ma di nicchia? La geografia dei porti del Mediterraneo sta cambiando velocemente e non a favore dell' Italia. E' ancora nitida l' istantanea di qualche anno fa dello studio di **Assoport** e Srm sul trasbordo container relativa all' incremento del 30% dei porti del Nord Africa. E la concorrenza si andrà intensificando, visto che (fonte Trasporti Italia.com) l' Algeria ha stanziato 3,3 miliardi di dollari per costruire un terminal container da oltre sei milioni di teu a El Hamdania, a un' ottantina di chilometri a Ovest di Algeri. Il nuovo porto con 23 banchine e una movimentazione annuale di oltre 25 milioni di tonnellate.

Una recente ricerca di SealIntel, società d' analisi sul trasporto marittimo, ripresa da "Trasporto Europa" afferma che la volatilità registrata dal settore del container "iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni". L' instabilità riguarda soprattutto l' offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle condizioni mutevoli dell' economia globale. Ma che ha anche una causa definita come endemica. Genova, oggi hub "forte" dell' Alto Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l' assunzione del ruolo deve avvenire in fretta. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Perché altrove ci si muove già. Il programma Trans European Transport Networks dell' Unione Europea, infatti, ha già finanziato per oltre 500mila euro uno studio sull' introduzione dei sistemi di trasporto Intelligenti nell' area portuale di Amburgo, in Germania. Lo studio verrà usato dall' Autorità Portuale di Amburgo per decidere la futura implementazione di nuovi sistemi al termine del progetto. Questo significa aver capito che i soldi vanno dove si congiungono i desideri europei: la coniugazione di crescita e ambiente, nel rispetto del rapporto tra fondi europei concessi e nuova occupazione. Dire no alla Tav, dire no alla Gronda dire boh al terzo valico e poi firmare un memorandum con i cinesi per proporre Genova come porto privilegiato del Mediterraneo.

Certo Passando da Suez le navi del Celeste Impero impiegano circa tre giorni e passa in meno rispetto all' arrivare ai porti belgi ed olandesi. Ma siamo sicuri che parte di quel tempo risparmiato non si debba poi sprecare per caricare su camion i container che poi arriveranno chissà quando alle strutture logistiche attraversando una città già superstressata da un traffico (e non solo merci) che non riesce a reggere? E senza Tav che convenienza avrebbero i cinesi a scaricare (perché di caricare merci italiane chissà se si è parlato) sotto la Lanterna? Genova, forse e a voler pensar male, è una "donna dello specchio" per il businessman cinese? Forse il vero interesse è su Trieste, vicina ad Austria e Germania, e soprattutto a Ungheria e Polonia, Paesi che con Pechino hanno a loro volta ed a suo tempo firmato un memorandum di intese con connotati simili al nostro?

Conviene riflettere.



Via della Seta: "Il rischio di essere terra di conquista concreto, ecco come evitarlo"

Via della Seta, rischio o opportunità: preferire gli investimenti cinesi a quelli americani, con tutto quello che ne consegue in termini di leggi e rapporti umani e politici, è una scelta di campo che migliorerà la nostra economia? Oppure no? L' editoriale dell' editore di PrimoCanale Maurizio Rossi (LEGGI QUI), membro della Commissione Infrastrutture Senato XVII Legislatura, ha aperto il dibattito al quale sono invitati a partecipare esperti, imprenditori, politici. Di seguito l' opinione del Prof. Avv. Davide Maresca, managing partner dello studio legale Maresca&Partners a Bruxelles e **Genova**, dove ha maturato specifica esperienza in materia di aiuti di stato, concorrenza e regolazione delle infrastrutture di trasporto. Il **porto** di **Genova** è un paradigma della tensione tra la prospettiva di alleanza con le imprese di Stato cinesi e la storica alleanza commerciale con il mondo anglosassone (USA, attraverso i fondi d' investimento inglesi). Se da un lato l' Autorità di sistema portuale ha sottoscritto un protocollo d' intesa con l' impresa di Stato cinese nel ramo delle costruzioni (CCC), dando un chiaro segnale di preferenza verso l' Oriente, i singoli operatori si dividono tra coloro che hanno favorito l' ingresso di fondi europei (soprattutto inglesi) e hanno fatto alleanze con imprese americane (tipo Amazon) e quelli che invece hanno preferito allearsi con la compagnia marittima di Stato cinese Cosco (in termini più o meno strutturali). La tensione tra i due "mondi" finanziari e le prospettive di sviluppo della via della seta sembrano portare inevitabilmente ad una scelta di campo al fine di evitare di diventare (o rimanere) un **porto** marginale nell' ambito dei traffici cargo mondiali. È allora conveniente per il **porto** di **Genova** e Savona allearsi con le imprese di Stato cinesi per attuare la via della seta o è meglio puntare sul l' ingresso dei fondi d' investimento europei, di stampo anglosassone, ed una conseguente alleanza con le imprese statunitensi? Uno dei criteri di scelta (ovviamente non l' unico) è la protezione che imprese e utenti italiani avrebbero dall' eventuale nuovo rapporto finanziariamente squilibrato a favore dei fondi (che siano europei/USA o cinesi).

Gli investimenti stranieri in materia di infrastrutture sono disciplinati da due principali apparati di regole, spesso in tensione tra loro: 1) la tutela del mercato e della concorrenza nel quadro del 2) rispetto dei diritti fondamentali. A) Sotto il primo profilo, con una semplificazione estrema di carattere divulgativo, emergono due vincoli essenziali dagli artt. 101 - 107 TFUE, WTO oltre alle regole nazionali artt. 41 - 43 Cost. e legge n. 287/1990: 1. per evitare che gli investimenti abbiano mire imperialistiche (diverse dall' esercitare un' attività economica sana) a danno di chi vuole "fare impresa" in modo corretto, il rendimento dell' investimento non può essere inferiore a quello di mercato e l' impresa che investe su un' infrastruttura pubblica deve essere scelta con una gara che garantisca non discriminazione e parità di trattamento. Da questo punto di vista la Cina, pur nel quadro del WTO, con riferimento al controllo del rendimento, non ha l' obbligo di rispettare regole direttamente attivabili davanti ai giudici e i nostri imprenditori (e utenti dei servizi) sarebbero, quindi, sprovvisti di tutela. Per contro l' obbligo di applicare le norme sulla gara incombe sulle amministrazioni italiane e, di conseguenza, vi è sicuramente possibilità di tutela sotto questo profilo. 2. Sono, inoltre, vietate le intese e gli abusi anticoncorrenziali che abbiano ad oggetto ad esempio l' allineamento dei prezzi o l' utilizzo fraudolento di dati sensibili. Da questo punto di vista preoccupano sia gli USA (per la presenza di colossi come Facebook o Google o Amazon) che la Cina ma va detto che, sin dalla nota sentenza Lotus, il principio di extraterritorialità delle norme in materia di concorrenza ha consentito alle nostre autorità (commissione UE e AGCM in primis) di sanzionare direttamente anche le imprese USA: per cui esiste uno strumento a tutela di imprese e utenti italiani verso le imprese UE, forse estendibile anche ad imprese cinesi (con non poche difficoltà). B) Sotto il secondo profilo, in Italia i diritti fondamentali (vita, religione, espressione, giustizia, ecc...) sono garantiti dalla Costituzione e dalla Convenzione europea dei diritti dell' uomo (CEDU). Si può dire che gli Stati Uniti siano dotati un quadro normativo (Dichiarazione d' Indipendenza, Costituzione e Carta dei diritti) ed una scala di valori che, per quanto riguarda i rapporti con i paesi occidentali, non hanno posto grandi problemi; va poi segnalato che, in ogni caso, attraverso l' applicazione

Genova **PrimoCanale.it** Notizie Sport Video DirettaTV Contatti

Home Cronaca Società LA SPIGA INFRASTRUTTURE SANITÀ SALUTE/DIRITTO ALBERGO PORDI MILICIA NOTTE

Scopri il mutuo al passo con la tua vita

IL COMMENTO
Il dibattito sul rapporto tra porto e investimenti stranieri: l'opinione di Davide Maresca

Via della Seta: "Il rischio di essere terra di conquista è concreto, ecco come evitarlo"
di Davide Maresca
domenica 26 maggio 2019

Via della Seta, rischio o opportunità: preferire gli investimenti cinesi a quelli americani, con tutto quello che ne consegue in termini di leggi e rapporti umani e politici, è una scelta di campo che migliorerà la nostra economia? Oppure no?

L'editoriale dell'editore di PrimoCanale Maurizio Rossi (LEGGI QUI), membro della Commissione Infrastrutture Senato XVII Legislatura, ha aperto il dibattito al quale sono invitati a partecipare esperti, imprenditori, politici.

Di seguito l'opinione del Prof. Avv. Davide Maresca, managing partner dello studio legale Maresca&Partners a Bruxelles e Genova, dove ha maturato specifica esperienza in materia di aiuti di stato, concorrenza e regolazione delle infrastrutture di trasporto.

Il porto di Genova è un paradigma della tensione tra la prospettiva di alleanza con le imprese di Stato cinesi e la storica alleanza commerciale con il mondo anglosassone (USA, attraverso i fondi d'investimento inglesi).

Se da un lato l'Autorità di sistema portuale ha sottoscritto un protocollo d'intesa con l'impresa di Stato cinese nel ramo delle costruzioni (CCC), dando un chiaro segnale di preferenza verso l'Oriente, i singoli operatori si dividono tra coloro che hanno favorito l'ingresso di fondi europei (soprattutto inglesi) e hanno fatto alleanze con imprese americane (tipo Amazon) e quelli che invece hanno preferito allearsi con la compagnia marittima di Stato cinese Cosco (in termini più o meno strutturali).

La tensione tra i due "mondi" finanziari e le prospettive di sviluppo della via della seta sembrano portare inevitabilmente ad una scelta di campo al fine di evitare di diventare (o rimanere) un porto marginale nell'ambito dei traffici cargo mondiali.

È allora conveniente per il porto di Genova e Savona allearsi con le imprese di Stato cinesi per attuare la via della seta o è meglio puntare sul l'ingresso dei fondi d'investimento europei, di stampo anglosassone, ed una conseguente alleanza con le imprese statunitensi?

Uno dei criteri di scelta (ovviamente non l'unico) è la protezione che imprese e utenti italiani avrebbero dall'eventuale nuovo rapporto finanziariamente squilibrato a favore dei fondi (che siano europei/USA o cinesi).

Gli investimenti stranieri in materia di infrastrutture sono disciplinati da due principali apparati di regole, spesso in tensione tra loro: 1) la tutela del mercato e della concorrenza nel quadro del 2) rispetto dei diritti fondamentali.

A) Sotto il primo profilo, con una semplificazione estrema di carattere divulgativo, emergono due vincoli essenziali dagli artt. 101 - 107 TFUE, WTO oltre alle regole nazionali artt. 41 - 43 Cost. e legge n. 287/1990:

1. per evitare che gli investimenti abbiano mire imperialistiche (diverse dall'esercitare un'attività economica sana) a danno di chi vuole "fare impresa" in modo corretto, il rendimento dell'investimento non può essere inferiore a quello di mercato e l'impresa che investe su un'infrastruttura pubblica deve essere scelta con una gara che garantisca non discriminazione e parità di trattamento.

Da questo punto di vista la Cina, pur nel quadro del WTO, con riferimento al controllo del rendimento, non ha l'obbligo di rispettare regole direttamente attivabili davanti ai giudici e i nostri imprenditori (e utenti dei servizi) sarebbero, quindi, sprovvisti di tutela. Per contro l'obbligo di applicare le norme sulla gara incombe sulle amministrazioni italiane e, di conseguenza, vi è sicuramente possibilità di tutela sotto questo profilo.

extraterritoriale delle norme in materia di concorrenza e accesso al mercato si possono far valere in via giudiziale i diritti fondamentali in quanto incluso nei concetti di ordine pubblico o esigenze imperative di carattere generale che consentono la cui garanzia di uniformità consente di competere lealmente nel mercato europeo. Tutto ciò è, come anticipato, molto più complesso nei confronti delle imprese cinesi : in Cina, aldilà dell' adesione formale alla Convenzione ONU e delle dichiarazioni di principio in Costituzione, la tutela dei diritti fondamentali è assai lieve anche se il rischio di una eventuale "esportazione" del basso livelli di tutela è minimo in quanto le opere fisiche sarebbero eseguite in Italia: tuttavia occorrerebbe avere garanzie sul rispetto degli standard minimi con riferimento anche alla produzione e al trasporto delle merci provenienti dalla Cina per evitare una concorrenza al ribasso (oggi molto presente) tra sistema cinese e In conclusione, si auspica che, prima di autorizzare eventuali investimenti cinesi da parte di società di Stato (tipo CCC), sia necessario estendere subito l' ambito dei protocolli d' intesa alle regole sui rendimenti degli investimenti pubblici , sulla tutela della concorrenza e sui diritti fondamentali includendo specifiche norme attribuendo la competenza ad un giudice ordinario. In assenza di regole chiare il rischio di diventare mera terra (povera) di transito e conquista è sicuramente fondato. Commenti.

Lo rivide in seguito?

«Dopo un po' di tempo mi convocò e mi fece questo ragionamento: "Spirito, ho apprezzato le analisi che svolge, ma in azienda non abbiamo molto tempo. Dobbiamo capire se lei ha può esprimere un valore. La mando a Bruxelles a rappresentarmi in una riunione alla presenza di diversi amministratori delegati. Se se la cava, vuol dire che potremmo fare un percorso insieme. Ora passi dal capo del personale". Ci andai ancora "tramortito" per quell' incarico, e conobbi Cesare Vaciago, un personaggio dalla struttura fisica imponente e dal piglio burbero. Mi guardò e disse: "Lei veste male. Domani vada a comprarsi tre abiti" e mi diede il nome del negozio milanese. Me la cavai discretamente, a Bruxelles.

Cominciò così la mia avventura in Montedison».

Come era il presidente "pirata"?

«È uno dei grandi personaggi della storia recente già dimenticati dal nostro paese. Negli anni '80 è stato uno dei protagonisti indiscussi della industria e della finanza italiana. Aveva il progetto di affrancarsi dai grandi gruppi che detenevano la proprietà e affidò al centro studi il compito di istruire il progetto della Public Company e del primo fondo pensioni privato italiano. Sono state esperienze professionali di grande interesse, molto formative anche per comprendere la complessità nella gestione dei cambiamenti».

Era il tempo in cui Gianni Agnelli coniò la famosa espressione "Bi -invest humanum, Fondiaria diabolicum".

Perché?

«Schimberni si era prefisso un duplice obiettivo: l' allargamento dell' azionariato e la diversificazione industriale. La prima comportava il coinvolgimento di altri azionisti; la seconda significava investire in altri settori, in particolare nel terziario. Montedison acquisì Bi -Invest nel settore immobiliare e Fondiaria nel settore assicurativo. Proprio in occasione dell' assemblea di Fondiaria, Raul Gardini, per ordine di Cuccia, fece la scalata a Montedison e il progetto della costruzione della prima public company italiana venne sconfitto. Avevamo scritto il discorso della vittoria, e dovemmo scrivere quello della sconfitta».

Lei che cosa fece dopo?

«Non mi sentivo di condividere un percorso nuovo in Montedison, perché non era più un progetto che condividevo. Ritornai a Unioncamere e con un mio compagno di Master, Nino Esposito, fondai l' Istituto di ricerche economiche Guglielmo Tagliacarne, uno degli statistici più importanti d' Italia sull' economia territoriale. Il presidente di Unioncamere era Piero Bassetti, persona di grande valore con la quale è stata rifondata la tradizione degli studi su scala industriale e territoriale. In seguito accettai di essere distaccato all' allora Ministero dell' Industria.

Il responsabile del dicastero era Franco Piga. Quando smise l' attività ministeriale, e tornò a fare il presidente della Consob mi chiese di andare con lui e io accettai».

Nel novembre del 1988 scoppiò lo "scandalo delle lenzuola d' oro" che investì i vertici di FS.

Schimberni la volle nuovamente con sé. Ci racconti.

«Nel dicembre '88 venne nominato Commissario straordinario delle Ferrovie dello Stato. Chiese a Franco Piga di poter utilizzare la mia collaborazione per costruire il piano di impresa per il risanamento dell' azienda. Mi misi in aspettativa per tre mesi e feci questa esperienza, a stretto contatto con Schimberni. Nei corridoi circolava il vecchio adagio andreottiano: "Ci sono due matti in Ita lia: quelli che si credono Napoleone e quelli che pensano di risanare il bilancio delle ferrovie".

La sfida delle ferrovie è stata una sfida molto importante: ne andrebbe raccontata meglio la storia. Inizialmente la politica non era ancora matura per capire che le ferrovie dovevano diventare società per azioni. Schimberni quindi decise di dimettersi. Mi incaricò di scrivere la lettera delle sue dimissioni. Me la fece rifare per ben 27 volte, tanto era la sua pignoleria e precisione».

Lo segui?

«Schimberni aveva intanto comperato la Curcio Editore e andai con lui. Dopo qualche tempo di esperienza gli dissi: "Dottore, lei nella grande dimensione aziendale è un gigante, nella piccola impresa non riesce ad esprimere le sue qualità perché si occupa anche dei dettagli". Cesare Vaciago mi richiamò alle Derrovie dello stato e accettai».

Di che cosa si occupava?

«Ho attraversato tutto il percorso di trasformazione e di risanamento aziendale. Ci sono voluti venti anni, ma abbiamo dimostrato che Andreotti aveva sbagliato nella sua apodittica affermazione. Sono stato a lungo responsabile delle strategie, e poi passai all' attività operativa nelle settore merci».

Poi la chiamò Susanna Agnelli a fare parte di Telethon Italia «Altra esperienza molto importante, prima come consigliere nel cda e poi come direttore generale».

Quindi direttore di Atac e dell' Interporto di Bologna. Poi il ritorno a **Napoli** come Program Manager Invitalia spa per l' area di Bagnoli Coroglio. È il preludio del suo prestigioso incarico di Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale «Ho superato la selezione indetta dal ministero delle infrastrutture per l' incarico di presidente dell' Autorità di Sistema Portuale e avevo indicato come preferenza Civitavecchia. Si tratta di un **porto** ben posizionato nel traffico passeggeri, un po' più debole nella logistica, settore in cui avevo maturato esperienza

significativa. Mi chiamò il ministro Graziano Del Rio e mi disse: "Spirito lei ha due caratteristiche che la contraddistinguono. Ha una cultura ed una origine partenopea, ma soprattutto è un napoletano che manca da 36 anni dalla sua città. Ci ritorna perciò senza avere nessuna contaminazione con il territorio. Questo per me è molto importante e garantisce massima oggettività".

Mi tese un'ottima trappola, ma le sue argomentazioni erano convincenti».

Quali sono le sue competenze?

«L'Autorità di Sistema Portuale ha competenza sui porti di **Napoli**, Castellammare e Salerno. Svolgiamo attività di promozione, controllo e rilascio concessioni ai soggetti economici che operano nell'ambito portuale per la parte terrestre, mentre per la sicurezza marittima è responsabile la Capitaneria di **Porto**. Nel caso di **Napoli** l'Autorità ha competenza anche per il demanio turistico, che abbraccia tutta l'area dalla costa di Posillipo sino a La Pietra».

Come era la situazione quando si è insediato nel dicembre del 2016?

«Molto diversificata tra i porti.

Napoli, in particolare, usciva da un lungo commissariamento, e quindi da una mancanza di governo. Le difficoltà sono state enormi. C'era un ritardo considerevole sul rilascio di concessioni e nella realizzazione di lavori importanti come il dragaggio. L'ultimo era stato fatto un quarto di secolo fa. Ci siamo messi tutti di impegno ed ora mancano poche settimane al completamento. La vocazione dei porti della Campania non è quella di essere porti hub ma gateway: riceviamo e spediamo merci al servizio del nostro territorio, composto non solo dalla Campania, ma anche dalla Basilicata, dal Molise, dalla Puglia, il basso Lazio e l'altra Calabria cioè circa il 14% dell'intero territorio nazionale. Salerno, come **Napoli**, è un **porto** multifunzionale, in grado di gestire diversi segmenti di mercato. Abbiamo un ruolo rilevante anche per il traffico passeggeri e dobbiamo garantire un elevato livello di servizi».

A questo proposito, può dirci qualche cosa sul Molo Beverello?

«Le vecchie strutture in container attualmente esistenti vanno sostituite con una stazione marittima di livello. Abbiamo prima completato il progetto esecutivo e la gara è stata aggiudicata. Inizieremo i lavori dopo le Universiadi».

Altri progetti in cantiere?

«Abbiamo iniziato la ristrutturazione dell'Immacolatella Vecchia, l'edificio costruito dall'architetto Vaccaro durante il regno di Carlo di Borbone nel 1734, e dobbiamo potenziare il sistema viario nella parte commerciale perché il traffico del **porto** di **Napoli** sta crescendo. Salerno ha bisogno di opere fondamentali per la capacità di ricezione delle navi. A novembre iniziamo i dragaggi, e contestualmente dobbiamo allargare l'imboccatura. Castellammare è un **porto** più piccolo. C'è la presenza industriale di Fincantieri: dobbiamo rilanciare la cantieristica anche nel Mezzogiorno. Dobbiamo anche destinare la parte restante del **porto** al turismo perché esistono opportunità che vanno colte».

Al di fuori del lavoro che interessi ha?

«Amo le buone letture, il cinema e viaggiare, quando mi è possibile».

Stabia Channel

Napoli

Napoli - Rimossi e fatti brillare ordigni bellici ritrovati nel porto

La capitaneria di porto disciplina l'accesso e il transito nelle aree portuali e in mare.

Nella mattinata di ieri sono stati fatti esplodere, in una zona di sicurezza al largo di Napoli individuata dall' Autorità marittima, una bomba d' aereo inglese da 500 libbre e tre proiettili di artiglieria di grosso calibro, risalenti alla seconda guerra mondiale, ritrovati nel porto di Napoli. Nei giorni scorsi, infatti, a seguito della segnalazione da parte dei sommozzatori della polizia di stato, intenti a controllare le banchine del porto in previsione delle prossime Universiadi che si terranno in città nel prossimo mese di Luglio, sono stati ritrovati nei pressi del Molo Beverello quattro ordigni bellici, con ancora un elevato potere esplosivo, che si erano oramai confusi nel fondale marino con forme e colori simili ai detriti sparsi. L' operazione di brillamento è stata condotta dai palombari del Gruppo operativo subacquei (GOS) della Marina Militare, distaccati presso i nuclei Sdai di Napoli (Sminamento Difesa Antimezzi Insidiosi). L' intervento d' urgenza è stato richiesto dalla Prefettura che ha disposto l' evacuazione della Stazione Marittima e del molo Beverello, e l' interdizione del traffico pedonale e veicolare della limitrofa via Acton. Dalle prime luci dell' alba di ieri, sabato 25 maggio, la Capitaneria di porto di Napoli ha inoltre interdetto l' accesso al pubblico nell' area **portuale** interessata dalle operazioni di rimozione e disposto il divieto di transito e ormeggio alle navi nelle banchine antistanti il luogo del ritrovamento. Per alcuni minuti è stato disposto anche alle unità in ingresso e in uscita in porto di non avvicinarsi ai mezzi impiegati nel brillamento, prevedendo opportune rotte di atterraggio e di uscita dal porto per ragioni di sicurezza. Alle 5.15 sono iniziate le operazioni di rimozione dal fondo degli ordigni esplosivi, che, imbragati e rimorchiati a distanza fino a raggiungere una zona di sicurezza individuata dall' autorità marittima, sono stati distrutti. Del brillamento è stato avvertito l' Osservatorio Vesuviano, che ha puntualmente registrato l' onda d' urto provocata dalla deflagrazione.

Quando visiti il nostro sito, campagne pubblicitarie pre selezionate possono accedere e usare alcune informazioni presenti nel tuo dispositivo per servizi pubblicitari rilevanti e contestuali al contenuto.

Maggiori informazioni

OK, CONTINUA SUL SITO

Gestione magazzino conto terzi
 Forniamo disaccogliimenti per magazzini in subleasing sia per e-commerce che per logistic Life Società Cooperativa

AUTON.EC **LUNGOMARE** **La Depressaria**

Terzo Pagina
Napoli - Rimossi e fatti brillare ordigni bellici ritrovati nel porto
 La capitaneria di porto disciplina l'accesso e il transito nelle aree portuali e in mare.

domenica 26 maggio 2019 - 17:03

SOGNARE ITALIANO
 paradas

Sponsor
DG Informatica
ADRA PORTE
 IO SÌ CHE CONTO!
PESCHERIA POLDINO

Nella mattinata di ieri sono stati fatti esplodere, in una zona di sicurezza al largo di Napoli individuata dall'Autorità marittima, una bomba d'aereo inglese da 500 libbre e tre proiettili di artiglieria di grosso calibro, risalenti alla seconda guerra mondiale, ritrovati nel porto di Napoli.

Nei giorni scorsi, infatti, a seguito della segnalazione da parte dei sommozzatori della polizia di stato, intenti a controllare le

Salerno Today

Salerno

Turismo a Salerno, arriva al porto la grande Emerald Princess

Emerald Princess è stata lanciata dal cantiere italiano di Fincantieri Monfalcone il 1° giugno 2006

Tanta curiosità, al **Porto** di **Salerno**, per l'approdo della grande Emerald Princess. La nave da crociera di classe Crown per Princess Cruises è entrata in servizio nell'aprile 2007: tra le sue sorelle figurano Ruby Princess e Crown Princess. La curiosità Emerald Princess è stata lanciata dal cantiere italiano di Fincantieri Monfalcone il 1° giugno 2006. In tanti, stanno scattando foto e selfie per immortalare la splendida nave da crociera. Foto di Antonio Capuano Gallery.

The screenshot shows a news article on the website 'SALERNO TODAY' under the 'Cronaca' section. The main headline is 'Turismo a Salerno, arriva al porto la grande Emerald Princess'. Below the headline, it states: 'Emerald Princess è stata lanciata dal cantiere italiano di Fincantieri Monfalcone il 1° giugno 2006'. The article includes a large photo of the cruise ship at the port and a smaller photo of two children. A sidebar on the right lists 'I più letti di oggi' with four items, and there is a 'unicef' logo at the bottom right of the article area.

IN CAPITANERIA IL DIRETTORE DEL MIT

Accolto il primo treno straordinario di Gts

Il direttore generale della Direzione per la vigilanza sulle Autorità **portuali** del ministero Infrastrutture e trasporti, Mauro Coletta, ha visitato la Capitaneria di porto, accolto dal Comandante Giovanni Canu. Nel corso della visita sono state illustrate le iniziative intraprese e quelle in programma per rendere il porto di Brindisi sempre più competitivo con la possibilità di accogliere nuove navi più grandi, mediante gli adeguamenti funzionali e la realizzazione di nuove banchine nel porto. Nel corso della visita il direttore del Mit ha partecipato all'inaugurazione della nuova operatività del raccordo ferroviario di Costa Morena, in occasione dell'arrivo sul 1° binario del Fascio di Presa e Consegna del primo treno straordinario di Gts.

15

BRINDISI CRONACA

Tra costa e Valle d'Itria il soggiorno è più caro

In estate si paga una media di 138 euro a notte

IL COMANDO
Il Comandante Giovanni Canu, in visita con il direttore generale della Direzione per la vigilanza sulle Autorità portuali, Mauro Coletta, a Brindisi. In alto: il porto di Brindisi, in basso: il nuovo binario di Costa Morena.

LA CAPITANERIA E IL RACCORDO DEL MIT
Accolto il primo treno straordinario di Gts.

L'INCHIESTA
Sulle prospettive di futuro il parere del presidente provinciale di Federabegit, Pierangelo Argentieri.

«Il brand Brindisi non esiste ancora: fondamentale il rapporto prezzi-offerta»

LA CLASSIFICA
Per Brindisi tra le mete più amate in Puglia.

Da Gioia Tauro ai porti del Nord Così arrivano fiumi di cocaina

Bande di narcos hanno "delocalizzato" la sede centrale dei loro affari Il pentito Tirintino: «Il 90% reinveste i capitali in Germania e Olanda»

Francesco Altomonte Palmi Prima era il **porto** di Gioia Tauro, poi l'Europa intera. Non esistono più confini geografici prestabiliti per i narcotrafficienti calabresi. Tre giorni fa l'ultimo carico di droga intercettato nello scalo gioiese: 53 chili, quasi bazzecole in confronto alle tonnellate sequestrate negli ultimi anni. I trafficanti di cocaina made in Calabria, infatti, costretti dai controlli sempre più stringenti della Guardia di Finanza e dello Svd della Dogana hanno cambiato strategia e rotte per l'arrivo della droga dall'America latina.

C'è un altro fattore che ha spinto a spostare i traffici: le diverse maxi operazioni della Procura antimafia che hanno aperto le porte del carcere ai grandi "operatori" che usavano il **porto** per fare entrare la droga, dai fratelli Giuseppe e Alfonso Brandimarte a Gaetano Tomaselli, definito dal collaboratore Francesco Trunfio come il Pablo Escobar gioiese.

Bande di narcotrafficienti calabresi, ormai, scorrazzano in Europa muovendo e importando imponenti quantità di cocaina Sud America.

Molti di loro sono latitanti, senza documenti e collegati alla 'ndrangheta.

Alla conquista di Germania e Olanda sono tutti invitati: Pelle, Vottari, Giorgi della Locride; Bellocco, Pesce, Di Marte e Cacciola della Piana. Tutti fanno affari con tutti: la torta è gigantesca e chi ha i contatti giusti e una rete efficiente riesce a fare un sacco di soldi.

Uno spaccato su questo mondo è dato dall'inchiesta "European 'Ndrangheta Connection" dello scorso dicembre, nella quale sono confluiti i verbali del collaboratore di giustizia di Rosarno Giuseppe Tirintino, che racconta il mondo del narcotraffico internazionale. Negli anni in cui ha operato in Germania e Olanda, fino al 2015, Tirintino sostiene che erano diversi i latitanti che trafficavano cocaina in giro per l'Europa. Tra questi il collaboratore cita per esempio il palmese Emanuele Cosentino legato al clan Gallico, arrestato proprio in Germania lo scorso anno; e poi i sanluocoti Sebastiano Pelle e Antonio Ietto (sequestrato in Colombia e liberato solo dopo avere pagato un riscatto); ancora i rosarnesi Giuseppe Bellocco, arrestato al **porto di Genova** mentre da latitante cercava di fare uscire un carico di 144 chili di cocaina, e Gioacchino Bonarrigo. E Luigi Martelli, Vincenzo Di Marte e tanti altri ancora.

Il collaboratore spiega che senza l'assenso della 'ndrangheta non si può trafficare droga: «Certo che ricevevano qualcosa di solito loro investono pure direttamente e poi quando arriva, loro prendono la parte dello scarico al **porto** dove viene scaricata la merce». Al tavolo dell'interrogatorio insieme al pm della Dda reggina Simona Ferraiuolo ci sono anche gli investigatori tedeschi e olandesi.

Sembrano non avere chiaro come queste organizzazioni di calabresi abbiano, nel giro di pochi anni, colonizzato i loro Paesi facendoli diventare centrali di smistamento e traffico di droga. Non solo. «Il 90% - spiega Tirintino - fanno traffici di droga e vanno in Germania o in Olanda per investire i capitali, per aprire ristoranti, attività, perché è molto più facile investire e muovere il capitale liquido».

«I colombiani trovavano la merce» Nel mondo criminale descritto dal collaboratore di giustizia Tirintino ci sono montagne di cocaina e soldi, telefoni criptati e case rifugio in Germania, Olanda, Belgio, Spagna; narcos calabresi che girano nel cuore dell'Europa e fatturano come manager dell'alta finanza.

«Per esempio io - spiega Tirintino - prendevo accordi E loro i colombiani trovavano la merce, la possibilità di fare la salita là in Argentina, poi stabilivamo i prezzi, Poi noi parlavamo con le diverse famiglie, chi voleva investire e stabilivamo il quantitativo del lavoro che si doveva fare». Così la 'ndrangheta è riuscita, e riesce ancora, a spostare fiumi di cocaina. Un traffico sempre florido nel quale i calabresi sono leader mondiali.



Approdi, una telenovela infinita Nuova Don Blasco, qui si vede la città del futuro

Intanto i maxi lavori per costruire il porto slittano ai primi di giugno

Alessandro Tumino Una telenovela, una vicenda sul filo dell' assurdo, quella del dragaggio degli approdi d' emergenza.

Non c' è un cospiratore anzi sabato arriverà il lieto fine, però anche stavolta la telenovela dell' assurdo - quello della burocrazia siciliana - è stata cucinata e servita. Sono trascorsi quasi due mesi dall' ultimo insabbiamento, circa 9.000 metri cubi di ghiaia - sempre la stessa, trasportata dalla corrente che va da sud verso nord - ed ancora si attende il dragaggio. Peraltro l' isola protesa verso il centro del bacino è stata rinfoltita dalla sciroccata di Pasqua. Altri 4.000 metri cubi, per un totale di 13.000 tonnellate. Con il conseguente divieto di manovra contemporanea di 2 navi. Ma perché, ci si interrogava, la società concessionaria degli approdi, la Comet (stavolta responsabile anche finanziariamente dell' esecuzione del primo dragaggio ex contratto con l' **Autorità portuale**) non ha ancora provveduto a liberare il mini porto? Perché ancora una volta devono passare due mesi o giù di lì per intervenire visto che si tratta di lavori (sempre uguali) di pochi giorni? Le ragioni per cui ciò sia ancora possibile, come chiarisce il dirigente tecnico dell' Authority, Massimiliano Maccarone, non dipendono dalla società che eroga i servizi ai tre armatori (Caronte&Tourist, Rfi e Meridiano), e che punta al massimo funzionamento dello scalo. Bensì dall' ennesima combinazione di normative rigide, burocrazie inflessibili e fattori casuali che caratterizza spesso il dragaggio degli approdi, e si spera finisca per sempre quando sorgerà e andrà gestito il grande porto.

Ecco i fatti: la prima volta, ad aprile, i prelievi-campionamenti-esami della sabbia previsti dalle normative, già ultimati, sono stati resi vani da una seconda sciroccata, quella di Pasqua.

Scherzandoci un attimo su, il mare di nuovo agitato, dando un' altra rimescolata ai fondali, ha imposto, norme alla mano, di rifare.. gli stessi prelievi-campionamenti-esami all' interno del bacino **portuale**: se può interessare gli appassionati di dragaggio, lo si deve fare ogni 50 metri per 50 di fondale. E qui... un diavolello ci ha messo lo zampino. È accaduto il fatto raro ma non impossibile (dal 2006 pare sia la seconda volta) di uno dei campioni di ghiaia presi dall' isolotto e che analizzato al microscopio, c' è risultato abbastanza inquinato, tipologia "B1", in luogo della consueta rassicurante "A" della sabbia jonica.

Inevitabile, dunque, un secondo riesame delle sabbie, per decidere tipo d' intervento e di smaltimento: se i prossimi campioni (in barattoli simili a quelli della salsa di pomodoro) risulteranno tutti "puliti", allora il via libera sarà pieno e senza costi aggiuntivi. Se invece in quel "quadrante", o anche in altri, risultasse di nuovo sabbia "sporca" allora, limitatamente ad essa, lo smaltimento in mare risulterebbe impossibile. E bisognerebbe ricorrere ad un sito di terra o a una tecnica di lavaggio. Ma qualunque sia il risultato delle analisi ter, e i relativi costi, l' impresa Comet ha già disposto l' intervento che scatterà sabato. A provvedere sarà una draga della società Coedmar, l' impresa veneta che a poche decine di metri guida il cantiere per la costruzione del maxi porto da 72 milioni.

E qui passiamo all' argomento chiave, ovvero all' opera decisiva (si spera) al fine di risolvere per sempre il problema dei Tir a Messina e anzi farne una grande risorsa per la città. Si è appreso che la soluzione del grande problema, le circa 30.000 tonnellate di sfabbricidi scoperti nel sottosuolo, è vicina al traguardo. Ancora una settimana per le ultime scelte tra i materiali da smaltire in discarica speciale e quelli (la gran parte) che potranno essere riabbandati e riutilizzati. Purtroppo il termine del 15 maggio per il vero decollo della costruzione del porto è saltato ma, a quanto pare, non per molto. Nella prima settimana di giugno, a quanto pare, la Coedmar comincerà a realizzare la mantellata di massi a partire da Mili e verso gli approdi, accompagnata dalla "trappola a sud" per l' accumulo delle sabbie.



Un approdo per le feluche

Dai fondi europei arriveranno oltre 9 milioni di euro

«Il progetto nasce per garantire un approdo e un riparo pesca per le nostre imbarcazioni. Ad oggi non ce ne sono nella città di **Messina** nonostante sia estesa in maniera anche notevole sul litorale; l'unico **porto** adibito ai pescatori è proprio il **porto** di **Messina** che per il dislivello del molo non consente però l'attracco delle imbarcazioni». L'assessora Carlotta Previti, come ha spiegato nel corso della conferenza stampa di venerdì scorso, punta molto sulle opportunità offerte dai finanziamenti europei. E il "Progetto Riparo Pesca", nelle intenzioni dell'Amministrazione, vuol essere uno dei "fiori all'occhiello".

«Nell'ambito del programma operativo "Feamp" - spiega Carlotta Previti -, che utilizza fondi destinati alla pesca, abbiamo presentato un progetto importante che localizza a Ganzirri, esattamente nella zona del torrente Papardo, un approdo per i pescatori in particolare per le feluche, imbarcazioni tipiche messinesi, per tutelare questo particolare patrimonio materiale. Sostanzialmente il progetto rappresenta una messa in sicurezza per le feluche che sino ad ora sono sbarcate sempre lì, dove lo specchio d'acqua antistante e protetto dalle scogliere si è notevolmente ridotto negli anni mettendo in serio pericolo le operazioni di sbarco.

Adesso con questo finanziamento di circa tre milioni e 300 mila euro realizzeremo un vero e proprio approdo naturale, con una piattaforma di servizi per i natanti che sbarcano in questo sito che sarà attrezzato con box in legno per garantire anche la pulizia del pescato, con celle frigorifere e con una tettoia, a garanzia della sicurezza di pescatori e feluche, affinché questo tipo di sbarco diventi un momento di intrattenimento e di commercio potenziando un comparto da noi non sufficientemente tutelato».

Come ha sottolineato pure il vicesindaco Salvatore Mondello, questo progetto rientra in una visione più ampia, che comprende il percorso denominato "Aspettando la Bandiera Blu". «La nostra attenzione su quella parte di territorio, anche con altri progetti come la scuola degli antichi mestieri marinari e il completamento della filiera, è rilevante come dimostrato dai 9 milioni di euro di fondi. Qualsiasi intervento è figlio di una valutazione e di una strategia complessiva. Tale attività tiene conto del massimo rispetto di ciò che esiste e della relazione del mare con le opere a terra».

l.d.

Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi
Qui comincia il testo della scheda e delle brevi
Qui comincia il testo della scheda e delle brevi

Più infrastrutture per il crocierismo La nuova sfida dell' Autorità portuale

Dopo gli incoraggianti riscontri giunti dalle fiere internazionali

Milazzo Crocierismo, le previsioni del prossimo anno sono incoraggianti. Infatti sta procedendo spedito il progetto portato avanti dall' ex commissario De Simone, dopo la partecipazione dell' **Autorità portuale** alla Fiera di Miami. In quella occasione è stato riscontrato l' interesse di due importanti compagnie di navigazione internazionali a considerare il porto di Milazzo quale possibile scalo di crociere organizzate nel Mediterraneo. Compagnie che operano con navi di notevoli dimensioni (oltre i 300 metri) e che dunque impongono il rispetto di una serie di condizioni prima di poter dare il via libera. In tale ottica dopo la riunione con gli operatori, il commissario ha messo in evidenza la disponibilità della città di Milazzo di poter accogliere in modo ottimale questo movimento crocieristico che porterebbe a Milazzo "numeri importanti" dal punto di vista delle presenze turistiche, ma anche un ritorno dal punto di vista economico visto che una delle due società gestisce praticamente il settore "lusso" del crocierismo.

Contestualmente alla definizione di questa importante azione promozionale avviata, l' **Autorità portuale** punta a potenziare gli approdi. In particolare la limitata larghezza del molo foraneo impedisce, infatti un comodo utilizzo del banchinamento e ciò in particolare ne condiziona l' uso sia per le operazioni commerciali (benché allo scopo sia destinata un' altra banchina del porto) che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare comodamente le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman.

Per tale ragione l' ente di sistema di Messina/Milazzo nel confermare la dotazione di 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2017-2020, ha reso noto di aver definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi finalizzati all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto "terzo lotto".

L' intervento - così come spiegato nella relazione tecnica - è volto all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino.

Si andrà a modificare l' attuale conformazione oggi costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. In atto opera come banchina di ricovero per i rimorchiatori del porto e accoglie sia le navi ro-ro che le navi da crociera.

È invece ancora in fase di affidamento lo studio di fattibilità dell' intervento che riguarda la realizzazione di una infrastruttura **portuale** atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all' esterno del molo foraneo i cui lavori erano già previsti nel Pot 2014-2016 per un importo presunto pari a un milione di euro.

Lo scalo mamertino - evidenziano all' Authority - non dispone di banchine idonee ad ospitare comodamente navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri e poiché il mercato del crocierismo richiede navi di dimensione sempre maggiore e lo standard minimo per le principali compagnie è pari a circa 250 metri, il porto di Milazzo è sino ad ora ha potuto ospitare solo navi di piccole dimensioni.

Secondo quanto emerge nello studio l' **Autorità** immagina di creare una zona d' ormeggio delle navi da crociera mediante la realizzazione di strutture a mare costituenti basi di ormeggio dotate di bitte e strutture respingenti per l' attracco in sicurezza dei mezzi navali. Ipotesi interessante, anzi a quanto pare lo studio di fattibilità finalizzato alla creazione di un insieme di opere atte a permettere l' ormeggio di navi da crociera sul lato esterno (nord) del molo foraneo è stato completato.

r.m.



Progetto "Hub Milazzo", nuove speranze per lo sviluppo della città

Nei mesi scorsi abbiamo evidenziato che l'ipotesi "Hub Milazzo" sembrava congelata dopo il "no" dell'Amministrazione. **Autorità portuale**, società Centro Mercantile Sicilia ed investitori privati, però, non sembrano aver perso la speranza alla luce anche di alcune "considerazioni" favorevoli provenienti soprattutto dalle forze di centrodestra, ma anche alla luce di qualche possibile apertura offerta da chi governa a palazzo dell'Aquila. Nulla di ufficiale, ma i bene informati assicurano che qualche passo avanti sarebbe stato fatto. Trattandosi di possibile sviluppo della portualità - alla luce anche dei nuovi scenari venuti fuori nell'ambito dell'**Autorità** dello Stretto - non è escluso che l'idea lanciata dall'amministratore della società Centro mercantile, Elio La Tassa, e condivisa dal Gruppo Franza e dalla stessa **Autorità portuale** venga ripresa e vada avanti. È chiaro che parlare di tempistica è un azzardo, ma non c'è dubbio, comunque, che il consiglio comunale avrà un ruolo decisivo visto che l'intervento prevede anche una modifica urbanistica delle aree interessate. Il progetto "Hub Milazzo", ufficialmente presentato dalla società Centro mercantile Sicilia, prevede la realizzazione di servizi connessi alle attività portuali facendo riferimento non solo all'area che attualmente ha in diretta gestione, ma anche a quella contigua dell'ex Montecatini di proprietà della società Caronte & Tourist dove potrebbe sorgere un centro direzionale in cui siano previste una serie di funzioni miranti, da un lato, ad accogliere e ospitare i passeggeri del porto e, dall'altro, a fornire una serie di servizi aggiuntivi agli stessi passeggeri ed ai residenti. L'articolo completo sulla Gazzetta del Sud - edizione di Messina in edicola. © Riproduzione riservata.



Celebrity Edge a Catania

GAM EDITORI

Come previsto, il 2019 sarà un anno ricco di novità e di innovazioni per il porto di Catania con un'importante crescita del traffico crocieristico e progetti per la costruzione del nuovo terminal sullo Sporgente Centrale. Oggi 26 maggio sarà un'altra data importante di questa stagione: è infatti previsto l'arrivo in Italia della Celebrity Edge, nuova ammiraglia della flotta della compagnia americana Celebrity Cruise Line, che giungerà a Catania dopo aver toccato Civitavecchia. La nave è stata battezzata il 4 dicembre 2018 a Port Everglades, in Florida, dal premio Nobel per la Pace 2014 Malala Yousafzai. Per la cerimonia di battesimo la Compagnia ha scelto un modo originale rispetto alla consueta bottiglia di champagne, utilizzando una bottiglia di acqua minerale Badoit da 18 litri. La nave è lunga 306 metri, ha un pescaggio di 8,4 metri e può trasportare un massimo di 2.900 passeggeri assistiti da 1.400 membri d'equipaggio, il che corrisponde ad un elevato servizio all'ospite, quasi personalizzato. La Celebrity Edge, che è stata completamente progettata in 3D, con gli interni disegnati da Kelly Hoppen, Patrick Jouin, Sanjit Manku and Tom Wright, architetti di fama mondiale al loro primo incarico nello shipping, effettuerà nel 2019 a Catania ben 5 scali fra maggio e ottobre, portando nel porto etneo quasi 15.000 turisti - perlopiù americani - alla scoperta della città, del territorio circostante e delle prelibatezze enogastronomiche locali. Catania Cruise Port è entrata a far parte alla fine del 2016 del network Global Ports Holding (GPH), il più grande operatore indipendente di terminal crocieristici al mondo. Con una presenza consolidata nel Mediterraneo, in Atlantico e nelle regioni dell'Asia-Pacifico, ivi compreso alcune importanti realtà di porti commerciali in Turchia e Montenegro, e con la recente aggiunta dei terminal crociere di La Habana (Cuba), Zadar (Croazia) e Antigua (Antigua e Barbuda), GPH gestisce un portafoglio di 16 porti crocieristici in 10 diversi Paesi, nei quali si svolgono ogni anno più di 3.000 accosti di navi di tutte le Compagnie.

Questo sito utilizza cookie di Google per eseguire i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono condivisi con Google, incrementando alla nostra base dati la profilazione e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAVORA CON NOI - LISTINO

Celebrity Edge a Catania

26 maggio 2019 - Come previsto, il 2019 sarà un anno ricco di novità e di innovazioni per il porto di Catania con un'importante crescita del traffico crocieristico e progetti per la costruzione del nuovo terminal sullo Sporgente Centrale. Oggi 26 maggio sarà un'altra data importante di questa stagione: è infatti previsto l'arrivo in Italia della Celebrity Edge, nuova ammiraglia della flotta della compagnia americana Celebrity Cruise Line, che giungerà a Catania dopo aver toccato Civitavecchia.

La nave è stata battezzata il 4 dicembre 2018 a Port Everglades, in Florida, dal premio Nobel per la Pace 2014 Malala Yousafzai. Per la cerimonia di battesimo la Compagnia ha scelto un modo originale rispetto alla consueta bottiglia di champagne, utilizzando una bottiglia di acqua minerale Badoit da 18 litri. La nave è lunga 306 metri, ha un pescaggio di 8,4 metri e può trasportare un massimo di 2.900 passeggeri assistiti da 1.400 membri d'equipaggio, il che corrisponde ad un elevato servizio all'ospite, quasi personalizzato.

La Celebrity Edge, che è stata completamente progettata in 3D, con gli interni disegnati da Kelly Hoppen, Patrick Jouin, Sanjit Manku and Tom Wright, architetti di fama mondiale al loro primo incarico nello shipping, effettuerà nel 2019 a Catania ben 5 scali fra maggio e ottobre, portando nel porto etneo quasi 15.000 turisti - perlopiù americani - alla scoperta della città, del territorio circostante e delle prelibatezze enogastronomiche locali. Catania Cruise Port è entrata a far parte alla fine del 2016 del network Global Ports Holding (GPH), il più grande operatore indipendente di terminal crocieristici al mondo.

Con una presenza consolidata nel Mediterraneo, in Atlantico e nelle regioni dell'Asia-Pacifico, ivi compreso alcune importanti realtà di porti commerciali in Turchia e Montenegro, e con la recente aggiunta dei terminal crociere di La Habana (Cuba), Zadar (Croazia) e Antigua (Antigua e Barbuda), GPH gestisce un portafoglio di 16 porti crocieristici in 10 diversi Paesi, nei quali si svolgono ogni anno più di 3.000 accosti di navi di tutte le Compagnie.

[BORTO Ginterporto](#)
[GRIMALDI GROUP](#)
[THIS IS US](#)
[Federazione Italiana Piloti dei Porti](#)
[CARGO MAR](#)