



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 15 luglio 2019**



Prime Pagine

15/07/2019	Affari & Finanza	4
<hr/>		
15/07/2019	Corriere della Sera	5
<hr/>		
15/07/2019	Il Fatto Quotidiano	6
<hr/>		
15/07/2019	Il Foglio	7
<hr/>		
15/07/2019	Il Giornale	8
<hr/>		
15/07/2019	Il Giorno	9
<hr/>		
15/07/2019	Il Mattino	10
<hr/>		
15/07/2019	Il Messaggero	11
<hr/>		
15/07/2019	Il Resto del Carlino	12
<hr/>		
15/07/2019	Il Secolo XIX	13
<hr/>		
15/07/2019	Il Sole 24 Ore	14
<hr/>		
15/07/2019	Il Tempo	15
<hr/>		
15/07/2019	Italia Oggi Sette	16
<hr/>		
15/07/2019	La Nazione	17
<hr/>		
15/07/2019	La Repubblica	18
<hr/>		
15/07/2019	La Stampa	19
<hr/>		
15/07/2019	L'Economia del Corriere della Sera	20
<hr/>		

Trieste

15/07/2019	Il Piccolo Pagina 6	21
<hr/>		
15/07/2019	Il Piccolo Pagina 24	22
<hr/>		

Venezia

15/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 13	24
<hr/>		

Savona, Vado

15/07/2019 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 22 25
Fondi occupazione ancora bloccati: portuali sul piede di guerra

Marina di Carrara

15/07/2019 **L'Economia del Corriere della Sera (ed. Fiorentino)** Pagina 7 26
Nautica, appello alla politica «Più credito e tempi certi»

Livorno

15/07/2019 **Il Tirreno** Pagina 23 27
Da Fattori a Modigliani un centro studi entro il 2021

15/07/2019 **Il Tirreno** Pagina 19 28
Domenica si approvano i bilanci della Porto Spa Riflettori sulla vendita

Piombino, Isola d' Elba

15/07/2019 **L'Economia del Corriere della Sera (ed. Fiorentino)** Pagina 2 29
PIOMBINO AL CENTRO

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/07/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 31 31
Gli spazi conquistati da sfruttare bene

15/07/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 31 32
La Confartigianato spinge per risolvere i guai della viabilità

15/07/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 31 33
«Presto l' appalto per l' asfalto di via Mattei»

Napoli

15/07/2019 **La Stampa** Pagina 13 ANTONIO E. PIEDIMONTE 34
L' ingorgo abusivo di barche che intasa il golfo di Napoli

Salerno

15/07/2019 **Cronache di Salerno** Pagina 2 Andrea Bignardi 36
Industria salernitana, preoccupa la stagnazione

Taranto

15/07/2019 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 4 Angelo Alfonso Centrone 37
Il sogno Zes

Nathan Englander "La mia idea di orrore racchiusa nella testa di cavallo di Guernica"

IL RACCONTO DEL MISE - P. 30



Nuovi peccati Tutti i vizi della modernità dal conformismo alla mania di successo

CARLO GRANDE - PP. 28-29



LA STAMPA

LUNEDÌ 15 LUGLIO 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • ANNO 153 • N. 192 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • IL SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it

GNN

DA DOMANI IL 2° VOLUME LA TREGUA

PRIMO LEVI Testimone, scrittore

CENTENARIO 1919-2019



PRESSING DEL PD SU FICO E CASELLATE: IL CASO IN AULA

Russia, Salvini attacca Conte "Mi ha colpito alle spalle"

Di Maio: se il Parlamento chiama, lui deve chiarire Il premier: fiducia nel vice, ma serve trasparenza

GLI ERRORI SUL CASO SAVOINI

E IL CAPITANO DIVENTA VULNERABILE

MARCELLO SORGI

È ra inevitabile che dal "caso Savoini" - dal nome del faccendiere, già portavoce del leader leghista soprattutto in materia di rapporti con la Russia, beccato in un'intercettazione rivelata da "BuzzFeed" a trattare una partita di petrolio scontato da un miliardo e mezzo di dollari, con una possibile provvigione, e forse tangente, da 65 milioni - si arrivasse rapidamente al "caso Salvini", visto che il primo, benché il secondo lo neghi, ha alle spalle una notevole attività su quel terreno e una consuetudine di rapporti che lo hanno visto al fianco del Capitano in tutte le iniziative mirate a stringere rapporti con la Russia, Putin e il suo entourage.

Ma a dare un'accelerata a tutto, portando il vicepremier del Carroccio al centro di una vicenda politicamente esplosiva che potrebbe mettere in pericolo il governo, sono stati due fatti: Salvini ha mentito sui suoi effettivi rapporti con Savoini, e Conte lo ha sbugiardato, rivelando che lo strano personaggio, impegnato a nome della

CONTINUA A PAGINA 19

«Conte è stato sleale e mi ha colpito alle spalle». Salvini non nasconde la sua irritazione nei confronti di Palazzo Chigi dopo la nota sulla vicenda Lega-Russia. Lo staff del premier puntualizza che il ministro dell'Interno era stato avvisato: «L'indagine riguarda Savoini, non è a rischio la tenuta del governo. E poi perché negare l'evidenza?». Comunque il presidente del Consiglio ribadisce la fiducia nel suo vice: «Ma serve trasparenza». Pressing del Pd su Fico e Casellate: il caso in Aula. Di Maio: se il Parlamento chiama, il leader leghista dovrà chiarire.

CAPURSO, LA MATTINA, LOMBARDO, PALLADINO E SCHIANCHI - PP. 2-5

INTERVISTA

Gentiloni: le azioni del leader leghista offendono il Paese

FRANCESCO GRIGNETTI - P. 5

DOSSIER

Il network moscovita di Matteo tra oligarchi e business italiano

GIANLUCA PAOLUCCI - PP. 4-5

STAMPA PLUS ST+

FRANCIA

PAOLO LEVI

Alla sfilata di Macron debutta in cielo il "soldato volante"

P. 8



L'INCHIESTA

DOMENICO AGASSO JR.

Vacanze sante boom: conventi e santuari fanno l'esaurito

PP. 14-15



LE STORIE

LUCA BILARDO

A Vagna il Natale arriva a luglio

P. 27

PAOLA SCOLA

In coda per un selfie con la lavanda di Sale San Giovanni

P. 27

Djokovic piega Federer dopo 5 ore nella finale più bella di Wimbledon



Djokovic bacia la Coppa dopo il suo 5° trionfo a Wimbledon SEMERARO - P. 33

TUTTO FATTO CON L'AJAX

Oggi arriva De Ligt Adesso la Juve ha una difesa super

GIANLUCA ODDENTINO - P. 36

I GRANATA NE FANNO 15 AL MERANO

Gol a raffica e sacrificio Così Zaza vuole riprendersi l'EuroToro

GUGLIELMO BUCCHIERI - P. 37

OTTO VITTIME, TUTTE GIOVANISSIME, IN DUE INCIDENTI A CESENA E JESOLO

La strage dei ragazzi del sabato sera

Il sabato sera di sangue sulle strade italiane - 12 morti in tutto, con otto vittime giovanissime solo nei due schianti di Cesena e Jesolo, dove hanno perso la vita rispettivamente due gruppi di quattro ragazzi - segna un brusco ritorno al passato, ai week-end delle stragi notturne. Ovviamente rispetto a ventitrent'anni fa, quando non c'era fine settimana senza un tragico cor-

redo di morti al volante, molte cose sono cambiate: oggi è stato introdotto il reato di omicidio stradale, ci sono limiti severi in fatto di alcol, non ci sono più le migrazioni di migliaia di ragazzi che ogni fine settimana si mettevano in macchina per raggiungere discoteche distanti, a volte, centinaia di chilometri. Eppure l'allarme è serio. BON, GUERRETTA E GIUBILEI - PP. 10-11

IL DELITTO DI SAVONA

Caccia all'uomo che ha ucciso l'ex moglie al karaoke Braccato in tutta Italia "Armato e pericoloso"

G. BARBERA E C. VIMERCATI - P. 12



amazon prime day 15 & 16 LUGLIO Offerte già disponibili Solo per i clienti Amazon Prime

ESPERTI IN MULTI-ASSET
M&G
INVESTMENTS

IL PARADOSSO CYBERATTACCHI: SPENDIAMO TROPPO POCO E RISCHIAMO MOLTO
di Antonella Baccaro 6



IL CEO DI NOVARTIS INVESTIAMO SU MILANO, MA IL GOVERNO AIUTI L'INNOVAZIONE
di Alessandra Puato 11

PATRIZIA MICUCCI LA SIGNORA DEL MADE IN ITALY: CON NOI LE IMPRESE DIVENTANO GRANDI
di Daniela Polizzi 21

ESPERTI IN MULTI-ASSET
M&G
INVESTMENTS

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ 15.07.2019
ANNO XXIII - N. 28
economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

IN EUROPA NON PESIAMO MA C'È CHI VUOLE SPRECARE LA LEZIONE DI DRAGHI

Sette anni dopo la frase che salvò l'euro, i mini tassi ci aiutano ancora

di Ferruccio de Bortoli, Alberto Brambilla e Giuditta Marvelli 2-4

Walter Ruffinoni
numero uno di Ntt Data Italia

WALTER RUFFINONI «ECCO PERCHÉ RIUSCIREMO A ESSERE LA NUOVA SILICON VALLEY»

di Daniele Manca 14

PERICOLI NASCOSTI L'ALTRA FACCIA DELLA CRISI: LA BOLLA DEL CREDITO

di Federico Fubini 5

COME GUADAGNARE CON LO SPREAD A 200
di Barri, Drusiani, Gadda 34

Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 DCI Milano

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Polo Tecnologico Energy Park ha scelto Mitsubishi Electric per la realizzazione di sistemi per il riscaldamento e raffreddamento d'aria.

Polo Tecnologico Energy Park VIMERCATE

Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita. Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il **rispetto ambientale**, ma anche il **risparmio energetico** che si traduce in una significativa riduzione dei consumi. Per un clima ideale, ogni giorno di più.

garretti associati architects planners engineers

MITSUBISHI ELECTRIC
CLIMATIZZAZIONE

Il Piccolo

Trieste

LUKA RIJEKA

Azienda portuale di Fiume passo indietro della polacca Otl

Dopo le critiche del ministro Butkovic per gli scarsi risultati raggiunti, la società non ha più la quota di maggioranza. Possibile il ritorno della proprietà a Zagabria

Andrea Marsanichfiume. Era stato di recente il ministro croato del Mare, Trasporti e Infrastrutture, Oleg Butkovic, a esprimere pubblicamente la propria insoddisfazione per gli scarsi risultati dell' Azienda portuale di Fiume (Luka Rijeka) e per il modo in cui la polacca Ot Logistics, detentrica della quota di maggioranza, gestisce l' impresa. Parole dopo le quali Ot Logistics (Otl) ha fatto sapere di avere rescisso in modo unilaterale il contratto che la legava al fondo pensionistico Az. In base a quel documento, i polacchi e i fondi pensionistici Az ed Erste Plavi detenevano il pacchetto di maggioranza di Luka Rijeka. L' avere stracciato il contratto sta a significare che ora nessuno possiede la titolarità di maggioranza dell' azienda portuale: quasi un vuoto di potere in cui ora potrebbe incunearsi lo Stato croato. Zagabria vanta infatti in questo momento il 25% più un titolo del pacchetto azionario di Luka Rijeka e l' ormai più che possibile unione assieme ai fondi pensionistici Az, Erste Plavi e Privredna banka Zagreb consentirebbe allo Stato croato di tornare a possedere la maggioranza dell' Azienda, scenario del resto che era stato prospettato dallo stesso Butkovic. Dal governo croato sono giunti infatti segnali chiari di malcontento all' indirizzo del partner polacco, sotto la cui amministrazione Luka Rijeka ha imboccato una strada lastricata di risultati in negativo. Il 2018 si è chiuso con un passivo di 30 milioni di kune, circa 4 milioni di euro, e con una movimentazione carichi anche' essa in negativo. A soddisfare è stato soltanto il settore container, che peraltro ha quale concessionario la Jadranska vrata (Porta dell' Adriatico), in mano a capitale filippino-statunitense. Che qualcosa non andasse per il verso giusto lo si era capito giorni fa, quando la Borsa polacca aveva pubblicato la rescissione del contratto mentre la notizia non era stata diffusa da Piazza Affari di Zagabria. Otl aveva accusato Az di condotta non corretta nelle trattative che avrebbero dovuto vedere i polacchi acquistare i titoli del fondo pensionistico, per un valore di 16 milioni di euro. Otl si era ritirata dall' affare, rescindendo il contratto e lasciando appunto Luka Rijeka in pratica senza padrone. Da ricordare che pochi mesi fa a disimpegnarsi era stato il direttore generale del porto, il polacco Jędrzej Mierzewski, il cui anno di mandato era stato contraddistinto da risultati scarsi e sicuramente non all' altezza delle ambizioni di Luka Rijeka, il cui obiettivo è di iniziare ad avvicinarsi alle cifre registrate da Trieste e Capodistria. A posto di Mierzewski era stato stato nominato il fiumano Dusko Grabovac, quale rappresentante dai fondi pensionistici nel Comitato di controllo dell' azienda. Grabovac è un nome molto noto negli ambienti quarnerini, specie in quelli sportivi, e anni fa si era parlato del suo nome per la carica di console generale di Croazia a Trieste. In attesa di sapere quali saranno i rapporti tra lo Stato croato e i fondi pensionistici, Grabovac sarà ancora il numero uno di Luka Rijeka, nella direzione assieme al croato Tomislav Kalafatic e all' esponente di Otl Bartolomiej Pastwa. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

ESTRA - QUARNERO - DALMAZIA

Azienda portuale di Fiume passo indietro della polacca Otl

Dopo le critiche del ministro Butkovic per gli scarsi risultati raggiunti, la società non ha più la quota di maggioranza. Possibile il ritorno della proprietà a Zagabria

Frase sessista in aula Obersnel nel mirino del suo stesso partito

Riemerge vicino alla stazione la banchina dell'antico scalo



Il Piccolo

Trieste

Porti turistici la bonaccia è finita ma la navigazione è ancora a vista

I ricavi rispetto ai minimi del 2015 sono aumentati del 10% ancora troppo poco per poter parlare di una vera risalita

RICCARDO DE TOMA All'orizzonte si intravede qualche squarcio di sereno, ma per riprendere in mano la barra degli investimenti i porti turistici dell'Alto Adriatico aspettano segnali più decisi. E guardano con preoccupazione alle nuove nubi che incombono sull'economia e sui mercati finanziari. Crollato del 35% per la crisi e le stangate abbattutesi sul settore, dai canoni alle supertasse del Governo Monti sulle imbarcazioni, negli ultimi tre anni il volume d'affari dei marina ha ripreso a salire, recuperando il 10% rispetto ai minimi del 2015. Troppo poco per poter parlare di ripresa, in un contesto dove il ricambio generazionale degli utenti è lento, frenato dalla crisi della classe media e dalla compressione delle risorse più preziosa, quel tempo libero che per i giovani - compresi quelli che una barca se la potrebbero permettere - è merce sempre più rara. **POSTI BARCA** Tra Veneto e Friuli Venezia Giulia, le due regioni italiane con la maggior densità di ormeggi in rapporto ai chilometri di costa, il comparto ha un fatturato diretto di 100 milioni, che salgono a 300 milioni considerando l'indotto turistico e ricettivo, ma non la parte cantieristica. Tra gli 800 e i 1.000 gli occupati diretti, da moltiplicare per 6 se il calcolo comprende l'indotto turistico (e con un effetto moltiplicatore ancora più alto se si conteggiano le ripercussioni sulla cantieristica). Dopo la gelata che aveva fatto paralizzato il settore e la fuga delle barche verso la Croazia, si torna prudentemente a investire: i principali interventi già progettati dovrebbero portare in dote altri 1.700 ormeggi, rispetto ai 30 mila già disponibili nel centinaio di marina attivi oggi, la metà dei quali fa capo a società commerciali e la restante metà a circoli nautici. **NUOVE INIZIATIVE** I progetti più importanti, in termini di volumi d'investimento e di posti barca, sono il nuovo polo nautico di Sant'Andrea a Venezia, dove è prevista la realizzazione di un porticciolo da 400 posti con annesso resort, oltre alla riqualificazione dell'area, oggi appartenente al demanio militare, e il nuovo marina da 600 ormeggi nel **Porto Vecchio** di Trieste. Altri 400 posti, sempre in Friuli Venezia Giulia, arriveranno dagli ampliamenti di **Porto San Vito** e Marina di Primero, entrambi a Grado. Tra gli investimenti di rilievo anche la ristrutturazione di darsena Mosella, a Chioggia, già in fase avanzata, i piani di ampliamento del vicino Sporting club e l'ambizioso progetto di **Porto Caleri**, a Rosolina, «che però richiederanno, per decollare, una ripresa più decisa del mercato», spiega Roberto Perocchio, proprietario di Marina del Cavallino e presidente di Assomarinas, l'associazione di categoria dei porti turistici, che fa capo a Ucina-Confindustria. **RIQUALIFICARE** Se la dotazione di ormeggi è destinata a crescere, la sfida vera è quella di riqualificare e ampliare i servizi offerti dai marina. «La priorità - conferma Perocchio - non è aumentare la capacità, ma investire sul miglioramento delle strutture, sui pontili, sugli impianti di alaggio, sui servizi annessi. Una spinta arriva dalla nuova normativa sul regime fiscale dei marina resort, che ha riconosciuto ai porticcioli turistici la natura di struttura ricettiva, introducendo l'Iva agevolata per i servizi di alloggio e incentivando così gli investimenti in questa direzione». Investimenti come il Marina Uno Floating Resort, a Lignano, promosso da Giorgio Ardito, proprietario del sito e referente d'area della rete Fvg Marinas, prossima a trasformarsi da rete-contratto a rete-soggetto. **PIÙ NOLEGGI** Ma una vera ripresa, secondo Perocchio, dipende da variabili non dipendenti dalle strategie del settore. «La leva dello sviluppo - dichiara il presidente di Assomarinas - non è nelle mani del

LE CIFRE

INDICATORE	VALORE
FATTURATO DIRETTO	100 milioni
FATTURATO CON INDOTTO TURISTICO	300 milioni
POSTI BARCA	30 mila
INDOTTO TURISTICO	100 milioni

UNA CAPACITÀ DI SOPRAVIVENZA DA TRASFORMARE IN RISCOSSA

Una capacità di sopravvivenza da trasformare in riscossa. Il settore dei porti turistici, dopo un periodo di crisi, sta iniziando a riprendere. I ricavi rispetto ai minimi del 2015 sono aumentati del 10%, ancora troppo poco per poter parlare di una vera risalita. Il settore è in attesa di segnali più decisi per riprendere in mano la barra degli investimenti.



Il Piccolo

Trieste

settore. Il fatturato dei porti turistici, ne sono convinto, potrà continuare a crescere stabilmente e a riavvicinare i livelli del passato solo se in questo Paese tornerà un clima di stabilità finanziaria e di fiducia per investitori e consumatori, attraverso scelte di politica economica tese alla riduzione del debito pubblico. Soltanto così, infatti, potremo invertire una dinamica caratterizzata da una riduzione strutturale del nostro bacino di utenti, a causa del mancato ricambio generazionale e dal progressivo impoverimento del ceto medio». E se gli ormeggi di barche straniere sono una risorsa, specialmente in alcuni porti del Friuli Venezia Giulia, dove la presenza di austriaci e tedeschi può portare la componente estera oltre il 50%, anche il versante occidentale dell'Adriatico vede una crescita di utenti "mordi e fuggi", con l'incremento dei noleggi - tradizionalmente fortissimi sulla sponda croata - e delle multiproprietà, «che se da un lato rappresentano l'entry level per una clientela che puntiamo a fidelizzare - osserva Perocchio - dall'altro comportano inevitabilmente una riduzione della domanda complessiva di ormeggi». MENO ORMEGGI In crescita, spinta dalle agevolazioni fiscali e dalla nascita di piattaforme web e applicazioni specializzate come Clickandboat e l'italiana Remy, il noleggio tra privati. Fenomeni che incrementano il bacino di utenza in termini di persone, ma non gli ormeggi stabili per i porti turistici, che attualmente, nei mari dell'Alto Adriatico, presentano tassi di copertura compresi tra il 70 e l'80%. Ecco perché l'incremento dei fatturati passa per l'offerta di nuovi servizi, complementari rispetto a quelli tradizionali. Perché saremo anche un popolo di navigatori, ma non vigare è sempre meno popolare. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il comandante della Deliziosa ascoltato dalla Capitaneria

Record di passaggi (ventitrè) nello scorso fine settimana La Costa e la Msc Opera ormeggiate a pochi metri

Manuela Pivato Ventitrè transiti di grandi navi nel fine settimana, ai quali va aggiunto il passaggio di dodici aliscafi. Sette giorni dopo l'incidente sfiorato di domenica scorsa, quando la Costa Deliziosa, in balia del temporale, si è avvicinata pericolosamente a pochi metri da Riva Sette Martiri, il traffico in Bacino San Marco non si ferma. Ieri è arrivata e ripartite anche la Msc Opera, protagonista dell'incidente del 2 giugno. I limiti di velocità "alta stagione delle crociere continua a portare in laguna i giganti del mare, ora ancora più "visibili" per via della riduzione dei limiti di velocità - da sei a cinque chilometri all'ora - che ha allungato a un'ora e mezza il tempo di percorrenza dei dieci chilometri che separano la bocca di porto del Lido dalla Marittima. Tra le navi in transito ieri, c'era anche la Costa Deliziosa, arrivata ieri mattina e ripartita alle 17 con lo stesso comandante della settimana scorsa, Nicolantonio Palombella. E proprio nelle scorse ore è stata raccolta la sua testimonianza su quei drammatici minuti in cui la nave è diventata ingovernabile, frustata dalla pioggia e dalla grandine, sospinta dalla furia del vento verso lo yacht Elysian ormeggiato in Riva Sette Martiri, mentre a pochi metri passavano i vaporetto e un ferry boat. condizioni meteoRestano, infatti, ancora alcuni punti importanti da chiarire, come il rispetto delle norme di sicurezza, la catena degli ordini, le ragioni che hanno spinto il comandante a rifiutare l'ausilio di un quarto rimorchiatore, com'è emerso dalle registrazioni della conversazioni via radio e, soprattutto, la scelta di partire nonostante il temporale in arrivo. E proprio le condizioni meteo lungo il tragitto lagunare rappresentano uno dei punti della nuova ordinanza della Capitaneria di Porto, firmata venerdì, sulla sicurezza della navigazione. L'ordinanzaLa verifica delle previsioni, si legge infatti all'articolo 2, dovrà essere cura dei comandanti di tutte le unità navali, «inclusi i battelli del servizio pubblico di linea, al fine di evitare di costituire pericolo per le persone imbarcate e pericolo-intralcio per le altre unità». Tutti, insomma, inclusi i vaporetto di Actv, dovranno adeguarsi alle previsioni del tempo. L'ordinanza della Capitaneria di Porto tiene conto, inoltre, della «velocità estrema con cui i fenomeni si sono sviluppati» e il rischio di sempre più frequenti eventi di questo tipo. Domenica scorsa, infatti, la Costa Deliziosa era partita con il sole e, pochi minuti dopo, è stata travolta dalla bufera di pioggia, vento e grandine, definita "improvvisa". i sindacatiLa seconda ordinanza della Capitaneria nell'arco dell'ultimo mese prevede anche che il transito delle navi possa avvenire solo quando «altre unità abbiano lasciato libero il tratto tra la bocca di porto del Lido e il bacino di evoluzione della Marittima». Un articolo, il numero 6, che ha suscitato critiche tra gli addetti ai lavori. Naturalmente liberare da vaporetto, barche da trasporti, ferry boat il Canale della Giudecca, Bacino San Marco, lo specchio d'acqua davanti a Sant' Elena, San Nicolò, e via via fino alla bocca di porto, sarebbe impossibile. E i sindacati Actv annunciano: se così fosse, tutti i mezzi avrebbero 20-30 minuti di ritardo. --



La verifica delle previsioni, si legge infatti all'articolo 2, dovrà essere cura dei comandanti di tutte le unità navali, «inclusi i battelli del servizio pubblico di linea, al fine di evitare di costituire pericolo per le persone imbarcate e pericolo-intralcio per le altre unità». Tutti, insomma, inclusi i vaporetto di Actv, dovranno adeguarsi alle previsioni del tempo. L'ordinanza della Capitaneria di Porto tiene conto, inoltre, della «velocità estrema con cui i fenomeni si sono sviluppati» e il rischio di sempre più frequenti eventi di questo tipo. Domenica scorsa, infatti, la Costa Deliziosa era partita con il sole e, pochi minuti dopo, è stata travolta dalla bufera di pioggia, vento e grandine, definita "improvvisa". i sindacatiLa seconda ordinanza della Capitaneria nell'arco dell'ultimo mese prevede anche che il transito delle navi possa avvenire solo quando «altre unità abbiano lasciato libero il tratto tra la bocca di porto del Lido e il bacino di evoluzione della Marittima». Un articolo, il numero 6, che ha suscitato critiche tra gli addetti ai lavori. Naturalmente liberare da vaporetto, barche da trasporti, ferry boat il Canale della Giudecca, Bacino San Marco, lo specchio d'acqua davanti a Sant' Elena, San Nicolò, e via via fino alla bocca di porto, sarebbe impossibile. E i sindacati Actv annunciano: se così fosse, tutti i mezzi avrebbero 20-30 minuti di ritardo. --



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Un presidio all' ingresso degli scali

Fondi occupazione ancora bloccati: portuali sul piede di guerra

Giovanni Vaccaro / SAVONA Sono ancora inutilizzati, parcheggiati in attesa di un parere legale, i sei milioni e mezzo di euro di fondi statali destinati all' **Autorità di sistema portuale** per il ricambio generazionale dei lavoratori **portuali** e la formazione professionale. A denunciarlo, con un presidio messo in atto davanti all' ingresso degli scali di Savona e Vado, sono state le segreterie provinciali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. I sindacati da tempo hanno lanciato l' allarme sulla fase di stallo che impedisce l' applicazione concreta e completa del decreto legge 232 del dicembre 2017 ("Correttivo porti"). In particolare l' articolo 17, comma 15 bis, che permette alle **autorità portuali** di utilizzare il 15% delle tasse di imbarco e sbarco anche per sostenere l' occupazione, il rinnovamento e l' aggiornamento degli organici. «L' **Autorità portuale** non ha erogato i fondi già stanziati della legge - spiega Franco Papparuso, segretario Uiltrasporti, all' unisono con i colleghi di Cgil e Cisl -, ci sono due milioni e mezzo e quattro milioni, suddivisi in due anni, che però non vengono spesi. Sono soldi che servirebbero per rilanciare il porto salvaguardandone l' occupazione, agevolare la formazione e il ricambio generazionale. Quindi tutelare il futuro dei lavoratori più giovani e permettere a quelli di più anziani di essere destinati a mansioni meno gravose. Invece assistiamo a continui rimbalzi di responsabilità tra istituzioni». Tra l' altro, con l' ormai imminente avvio della piattaforma container di Apm Terminals a Vado, la riorganizzazione del lavoro in porto sarebbe un tema da affrontare al più presto. Apm gestisce in proprio i corsi di formazione per il personale alle sue dipendenze, ma il probabile aumento dei traffici in generale nei porti di Savona e Vado potrebbe richiedere una forza lavoro maggiore e ancora più preparata.



Nautica, appello alla politica «Più credito e tempi certi»

Costantino (Italian Sea Group): «Nel 2018 il settore è cresciuto del 18 per cento, ma adagiarsi sarebbe un errore: servono reti tra imprese e attenzione ai medio-piccoli»

Nautica e cantieristica in Toscana valgono un miliardo di euro di fatturato, il 25% dell'intero settore italiano, con 270 aziende e 3.000 addetti, che diventano un migliaio di imprese e 10.000 addetti considerando l'indotto. Un settore che tira, con una forte propensione all'export, ma che chiede a governo e Regione un sostegno, per un cambio di marcia che permetta di crescere anche alle aziende medie e piccole, spesso piccolissime. «Nel 2018 la nostra crescita è stata in media con quella italiana, del 18%, e quest'anno ci aspettiamo un'ulteriore crescita con la continuazione della fase positiva, ma i rischi globali sono tanti e non ci si può adagiare - spiega Giovanni Costantino, coordinatore della ricostituita commissione regionale nautica di Confindustria e patron di The Italian Sea Group, che comprende Admiral, Tecnomar, Celi e Nuovi Cantieri Apuania e conta 350 dipendenti - Le sfide che dobbiamo affrontare sono molte e occorre cautela, pur nella consapevolezza della forza e dell'unicità del nostro distretto». Due i fronti su cui agire. «All'interno del distretto e della filiera bisognerebbe esistesse, cosa che purtroppo non è, una rete tra le imprese per una costante condivisione di idee ed esperienze, di innovazione - spiega il manager - È assolutamente necessario un salto di qualità per competere e un network tra grandi e piccole e medie imprese sarebbe strategico, con i grandi gruppi volano per i piccoli e per la crescita di tutti. Poi c'è il capitolo delle politiche industriali perché né i privati, né noi come Confindustria possiamo fare da soli...». E qui gli industriali chiamano in causa esecutivo nazionale e la giunta regionale. «È necessaria più attenzione del governo verso le imprese medio e piccole, per le quali non serve il taglio della tasse, i loro margini sono comunque esigui, ma finanziamenti agevolati e sostegno verso le banche - sottolinea Costantino - I piccoli hanno più difficoltà ad investire e se si guardano solo i numeri di bilancio, i rating, come fanno le banche per le rigidità loro imposte dalle regole europee, si finisce per dare i soldi a chi non ne ha bisogno. Sul fronte del credito Fidi Toscana in pratica non opera più verso i medio-piccoli e la Regione deve supportare l'accesso al credito. Come dovrebbe dare risposte in tempi brevi e certi sulle procedure, una riforma a costo zero che avrebbe risultati immediati e toglierebbe uno dei maggiori freni per le imprese, l'incertezza. Basterebbero questi due fattori per dare investimenti e nuovi i posti di lavoro». Anche il distretto nautico è alle prese con la difficoltà di trovare addetti specializzati, nonostante la presenza di molti giovani preparati e competenti - «non troviamo figure tecniche, come macchinisti, gruisti, addetti alla logistica, ingegneri specializzati; e per formarli un'azienda deve investire su un ragazzo per almeno un anno, cosa non semplice per chi non è strutturato o abbastanza grande» - e con i problemi comuni a tutta la Costa, causati dal ritardo infrastrutturale. «Per far correre la Costa servirebbero infrastrutture, viabilità, facility, ma fatti concreti non se ne vedono. Faccio un solo esempio, il porto di Carrara - spiega Costantino - C'è il progetto di ampliamento, ci sono i soldi, ma tra autorità portuale, Regione, Comuni, vari enti e permessi, serviranno sei-sette anni per vedere il progetto diventare realtà. Un tempo infinito in un mondo dove la velocità è essenziale per essere competitivi». «L'Italia e la Toscana anche nella nautica e cantieristica hanno genialità e capacità di lavoro, non sono secondi a nessuno: basterebbe poco per farci sviluppare come potremmo, per far crescere il Paese e il lavoro», conclude l'imprenditore.



Il Tirreno

Livorno

cultura in fortezza vecchia

Da Fattori a Modigliani un centro studi entro il 2021

Il progetto lanciato nel corso dell' evento organizzato per il compleanno di "Dedo" potrebbe inserirsi nell' ambito della candidatura di Livorno a capitale della cultura

Rosanna HarperLIVORNO. «Nessuna città al mondo ha grandi artisti come Livorno, la città nella quale sono nati e cresciuti Fattori e Modigliani. Un' arte, quella della pittura, che si è insita nel Dna dei livornesi». A dirlo, in una chiacchierata di 3 ore che ha attraversato passato, presente e futuro, che ha messo al centro l' arte in tutte le sue sfumature, che ha celebrato Livorno e i suoi illustri figli, è il collezionista e critico d' arte Carlo Pepi. Succede venerdì sera, nella suggestiva Fortezza Vecchia, in occasione del 135esimo compleanno di Amedeo Modigliani. A festeggiarlo, con il tutto esaurito in platea, è l' associazione Reset che in tandem con il Comune di Livorno e l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale ha organizzato l' iniziativa dal titolo "Proposte per una città della cultura". L' evento, moderato da Alessandro Guarducci, responsabile della cronaca de Il Tirreno, ha richiamato gli interventi del direttore della Fondazione Goldoni Marco Leone, dell' architetto Corrado La Fauci, del professore di storia dell' arte Vincenzo Farinella, di Umberto Falchini e dell' ingegnere Andrea Cecconi promotore del progetto Immersiva. La serata è stata introdotta dai saluti di Giuseppe Pera, presidente di Reset. «È il terzo anno - spiega Pera - che ci troviamo in Fortezza Vecchia a celebrare l' anniversario della nascita di Modigliani». Pera, parlando delle iniziative culturali organizzate da Reset, ha anche spiegato che, una volta passato il Ferragosto, dovrebbero partire i lavori di ristrutturazione alle Terme del Corallo. «Per due mesi - aggiunge Pera - il parco delle Terme resterà chiuso, ma i lavori consentiranno di sistemare una bella fetta della struttura». La parola è passata a Marco Leone: nel suo intervento il direttore ha parlato dell' importanza di fare cultura, di come il teatro rappresenti una importante forma di bellezza. «L' arte - spiega Leone - è come una quercia che si colloca in salotto: una cosa impattante. Il teatro mette al centro le parole desiderio in un momento in cui, sempre più spesso, la realtà scavalca il sogno». La serata è stata intervallata dalle musiche del maestro Giulio Boschi. Corrado La Fauci ha parlato di come Livorno rappresenti la "città ideale del Rinascimento". Durante la chiacchierata, inoltre, è stato toccato il tema della candidatura di Livorno a capitale italiana della cultura 2021. «Se Livorno vuole competere - spiega Vincenzo Farinella - sarà fondamentale celebrare le sue eccellenze, le sue grandi opere e suoi grandi artisti come Fattori e Modigliani». «È necessario - spiega a sua volta Umberto Falchini - realizzare un grande centro studi necessario per approfondire i grandi artisti livornesi, da Fattori a Modigliani, passando per Puccini e Bartolena. Dipingere non è un mestiere, è una filosofia: Livorno ha grandi personaggi e dovrebbe ritrovarli tutti». Anche Carlo Pepi, durante l' intervista di Guarducci, ha sottolineato l' importanza di realizzare un centro studi. «Necessario un centro studi - dice Pepi - per far capire la grandezza di Fattori e di tutti i Macchiaioli che, spesso, vengono dimenticati dalla storia dell' arte. La città deve farsi promotrice dei suoi grandi artisti. Modigliani nasce grazie al formidabile insegnamento di Fattori. Io sono pronto a dare la mia collezione in comodato d' uso al Comune». --



Da Fattori a Modigliani un centro studi entro il 2021

Il progetto lanciato nel corso dell' evento organizzato per il compleanno di "Dedo" potrebbe inserirsi nell' ambito della candidatura di Livorno a capitale della cultura

Da Fattori a Modigliani un centro studi entro il 2021

Il progetto lanciato nel corso dell' evento organizzato per il compleanno di "Dedo" potrebbe inserirsi nell' ambito della candidatura di Livorno a capitale della cultura

Da Fattori a Modigliani un centro studi entro il 2021

Il progetto lanciato nel corso dell' evento organizzato per il compleanno di "Dedo" potrebbe inserirsi nell' ambito della candidatura di Livorno a capitale della cultura

Il Tirreno

Livorno

L'assemblea

Domenica si approvano i bilanci della Porto Spa Riflettori sulla vendita

CECINA. Un passaggio quasi "storico" quello annunciato per domenica prossima quando (ore 9,30 cinema Tirreno) si svolgerà l'assemblea dei soci della **Porto Spa**. Storico perché sta formalizzando l'uscita di scena della società dei cecinesi (che non sparisce ma non gestirà più tutti i servizi portuali) che cede il passo alla Acefold. Infatti con la firma del 27 giugno scorso del compromesso di vendita da parte di Acefold Service Company Limited, la società "veicolo" registrata a Gibilterra di un pool di investitori americani, russi e svizzeri, il **porto** di Cecina si appresta a passare di mano. Perché si perfezioni la cessione degli asset, quello sportivo (le opere a mare) e quello immobiliare, serve il contratto di vendita che le parti si sono impegnate a firmare entro 6 mesi. E' stato il presidente della **Porto Spa** Giuliano Matteoli, pochi giorni fa, ad annunciare che l'intento è quello di arrivare al rogito (la vendita vera e proprio) entro la fine dell'anno o, al massimo, nel mese di gennaio. Ma Matteoli ha anche sottolineato come la società di revisione abbia finalmente certificato la continuità aziendale. Atto che consente alla **Porto** di presentarsi in regola per la votazione dei bilanci, quello del 2017 e quello del 2018. Approvazione attesa proprio domenica prossima. --

CECINA
Sequestrate al mercato 50 borse contraffatte
I due venditori fuggono

vada pizza festival
Domenica si approvano i bilanci della Porto Spa Riflettori sulla vendita

Chiusa per lavori la sede dei vigili urbani

L'Economia del Corriere della Sera (ed. Fiorentina) Piombino, Isola d'Elba

PIOMBINO AL CENTRO

Con Pim e la Costa Concordia inizia la seconda vita del porto Garré: «Sarà il polo nazionale delle demolizioni navali»

Il **porto** di **Piombino** riparte dalla Concordia. Con Pim, **Piombino** industrie marittime, società fondata nel 2016 dalla genovese San Giorgio del **Porto** e dalla livornese Fratelli Neri, che punta a conquistare il mercato europeo dello ship recycling proprio partendo dall'esperienza maturata con lo smantellamento del relitto più famoso del mondo. Per ottenere le autorizzazioni ci sono voluti tre anni, ma lunedì scorso sono finalmente partiti i cantieri per la realizzazione di quello che diventerà il primo e unico polo italiano per le demolizioni navali rispettoso delle normative europee per la tutela dell'ambiente e della sicurezza dei lavoratori. Sono passati tre anni da quando la Costa Concordia lasciò il Giglio e venne portata a Genova per la demolizione (della quale si è occupata proprio la San Giorgio insieme a Saipem), perché all'epoca **Piombino** non aveva le caratteristiche necessarie per poterla accogliere e nonostante il presidente della Regione Enrico Rossi che provò in tutti i modi a far smaltire il relitto in Toscana. La sconfitta di allora è però servita almeno a fiutare le potenzialità di un mercato promettente e ad avviare lavori di adeguamento del **porto** così da renderlo capace di ospitare le navi sia militari che civili per le operazioni di demolizione e recupero, quello che in gergo si chiama ship recycling. Pim ci ha investito 14 milioni di euro. Attualmente, per la fase di completamento del cantiere che durerà per tutta l'estate, ci lavora una cinquantina di persone. Un numero destinato almeno a raddoppiare da settembre, quando prenderanno il via le attività proprio con il trattamento degli ultimi 12 cassoni della Concordia che saranno in parte demoliti e in parte reimpiegati per la costruzione di una banchina galleggiante. E poi? «Abbiamo già nuove commesse - spiega l'Ad di San Giorgio del **Porto** Ferdinando Garré - Non solo per le demolizioni ma anche per le costruzioni navali, perché a **Piombino** saremo in grado di fare anche questo: realizzeremo per un cliente straniero un manufatto in acciaio per l'uso marittimo da 1.500 tonnellate». Di cosa si tratti esattamente e quale sia il nome del committente Garré non lo dice, ma spiega che **Piombino** sarà il polo specializzato nelle demolizioni diventando così l'unico **porto** italiano che risponde ai requisiti della normativa comunitaria. Sperando che serva a qualcosa, visto che proprio le norme comunitarie volute per imporre un sistema di demolizione navale rispettoso dell'ambiente e dei lavoratori, sono state annacquate per consentire una via di fuga a basso prezzo agli armatori. «Dal primo gennaio scorso è pienamente efficace il regolamento europeo 1257 del 2013, in base al quale tutte le navi battenti bandiera europea vanno demolite e recuperate nei 30 cantieri autorizzati dalla Commissione - spiega l'Ad di Pim, Valerio Mulas - L'autorizzazione viene data soltanto a chi rispetta requisiti molto stringenti in materia di sicurezza e tutela ambientale e in base a questi criteri verrà realizzato il nostro sito di **Piombino**. Purtroppo, però, la lista iniziale è stata allargata dalla Commissione europea anche a due cantieri turchi. Ufficialmente i siti turchi sono stati inseriti e autorizzati perché si è ritenuto che quelli europei non avessero capacità produttiva sufficiente. La verità è che le istituzioni hanno ceduto alle fortissime pressioni degli armatori che non vogliono spendere per demolire le loro navi». «È una questione economica, perché demolire le navi in altre parti del mondo, dove le regole sono più blande, costa meno. È per questo che nella lista dei cantieri autorizzati dalla Commissione europea sono stati inseriti i due cantieri turchi della baia di Aliaga - dice Garré - credo che ci dovremmo





fare un po' di domande... A Genova - prosegue l' Ad di San Giorgio del **Porto** - stiamo demolendo una nave per conto della Marina francese che ha capito che deve pagare per le demolizioni, ha indetto una gara e l' abbiamo vinta. Stiamo partecipando a gare per demolizioni di navi europee e italiane appartenenti a soggetti privati che hanno una particolare sensibilità e stringenti policy di rispetto ambientale. Ma ci affidiamo appunto a questo, alla sensibilità di soggetti privati virtuosi che vogliono le migliori prassi e scelgono noi, perché la norma che dovrebbe imporre l' obbligo è scavalcabile». Spiega Mulas: «Nel recepire il regolamento europeo con il decreto del 12 ottobre 2017, i ministeri dell' Ambiente e dei Trasporti hanno eliminato le sanzioni previste per gli armatori che vanno a demolire nei cantieri non autorizzati fuori dall' Europa. Adesso il Governo dovrebbe emettere un decreto integrativo che introduce le sanzioni: ci auguriamo che lo faccia e che siano sanzioni vere». Per avere una misura, gli armatori che smaltiscono i relitti nei cantieri del sud est asiatico incassano circa 450 dollari per ogni tonnellata di peso nave; in Turchia circa la metà di questa cifra; in Italia lo smaltimento può essere a costo zero se il relitto è «pulito», ma se contiene grosse quantità di contaminanti (come amianto o idrocarburi) viene a costare fino a 500 euro a tonnellata. Gli armatori pagano invece che guadagnarci. Oltre al decreto per punire chi sceglie di risparmiare sulla pelle dell' ambiente e dei lavoratori, Pim attende anche che si sbrogli la matassa del ministero della Difesa che con una modifica al codice militare sta cercando una soluzione per consentire ai privati di demolire le sue navi. Intanto a **Piombino** proseguono i lavori per la raccolta e il trattamento delle acque e per la costruzione di un capannone di 120 metri per 28 dove saranno chiusi i relitti da demolire, visto che qui le navi non devono venire in contatto né con la terra, né con l' aria, né con l' acqua del mare. Gli ostacoli non mancano, ma neppure le buone prospettive: «La demolizione della Concordia è stata il primo vero esempio di economia circolare in Italia - dice Mulas - Nonostante fosse in pessime condizioni, è stato riciclato l' 85% del materiale recuperato. Su imbarcazioni in buone condizioni si arriva a recuperare il 95%. A **Piombino** lavoreremo usando la straordinaria esperienza che abbiamo maturato con la Concordia e con la stessa spinta emotiva che quella vicenda ci ha dato». Pim ha già incontrato le imprese del territorio di **Piombino**, una volta impegnate nell' indotto delle acciaierie Lucchini il cui rilancio ancora stenta a decollare, per far presente che c' è una nuova opportunità di business e crescita: «Speriamo che le imprese sappiano reinventarsi per cogliere questa opportunità - conclude Mulas - Intanto a settembre partiranno nelle scuole superiori di **Piombino** i corsi di formazione specifica per gli studenti tra i quali vorremmo attingere per le nostre esigenze di sviluppo».

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Gli spazi conquistati da sfruttare bene

L'area liberata dai silos e l'ex-Bunge decisive per lo sviluppo delle attività

di PIERFRANCESCO CURZI STRATEGIE, idee di sviluppo: il futuro del **porto** passa attraverso l'approvazione e la messa in pratica del Piano Regolatore. Il grande disegno di indirizzo che segue a distanza di alcuni decenni il piano Lacava per delineare le prospettive di slancio dello scalo dorico. Tutto ruota attorno alla maxi-area che presto potrebbe diventare un grande cantiere, liberata dai silos, con i lavori ormai in dirittura della banchina 22 e l'acquisizione dell'area ex Bunge, dopo dieci anni di attesa. Parliamo di una banchina lunga complessivamente 400 metri e di uno spazio retrostante enorme. La sfida che attende l'Autorità portuale e il Comune di **Ancona** - e con loro tutti gli attori portuali e le istituzioni coinvolti - è legata alla destinazione d'uso di quell'area. Non trattandosi di un **porto** artificiale, dunque facilmente allargabile a livello di spazi e strutture, lo scacco nella zona Mandracchio ed ex Silos rappresenta un'opportunità da cogliere al volo. Comune e Ap non si sono ancora ufficialmente sbilanciati, ma è molto probabile che una parte della banchina possa essere utilizzata per spostare almeno parte dei traghetti dall'area attuale del **porto**. UNA prospettiva allettante che vedrà la città riappropriarsi di una parte del **porto**, troppo a lungo sigillata dalle reti per motivi di sicurezza. E' chiaro, tuttavia, che il **porto** di **Ancona** non è soltanto traghetti per vacanzieri e spazi aperti per attività commerciali e intrattenimento. Una delle sue vocazioni primarie è quella mercantile e merceologica. Normale, dunque, che i responsabili delle scelte debbano tenere in debita considerazione la necessità di allargare gli orizzonti anche sotto questo profilo. Un equilibrio delicato, da rispettare e da non sbilanciare, da una parte e dall'altra. Un argomento collegato è quello del Waterfront, ossia la necessità di cambiare la natura di una parte dello scalo. L'idea di creare un nuovo terminal crociere (per accogliere navi ancora più grandi e allargare il bacino di turisti) nell'area conosciuta come la 'Rotonda' ha suscitato alcune polemiche, ma Comune e Authority andranno avanti. Ci sono problematiche più a breve termine, come le condizioni della rete stradale del **porto**, ridotta ai minimi termini, la conclusione del programma di abbattimento dei silos, i lavori alla Zipa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Stampa

Napoli

Migliaia di imbarcazioni in seconda e terza fila. E la Camorra prospera L' Associazione nautica accusa la Soprintendenza. Persi 9 milioni di euro

L' ingorgo abusivo di barche che intasa il golfo di Napoli

ANTONIO E. PIEDIMONTE

Venga dottò venga, che gliela sistemiamo noi»: la frase, ben nota a napoletani e visitatori motorizzati, solitamente riecheggia nelle strade ma nei mesi estivi la si può ascoltare, con qualche variante, pure sulle acque costiere. Il mare che «non bagna Napoli» di Anna Maria Ortese, infatti, oggi appare come una distesa di imbarcazioni a perdita d'occhio, tutte "parcheggiate" proprio come si usa fare con le auto nelle vie della città. È il fenomeno noto come "ormeggio-selvaggio", un altro scandalo al sole che ogni estate si ripropone, peggiorando sempre di più, in diverse zone del litorale, dal Borgo Marinari (Santa Lucia) a Mergellina, passando per il lungomare Caracciolo e sino ad arrivare a Nisida-Coroglio. Oltre ai disagi, i pericoli alla navigazione e alla balneazione, l'ulteriore inquinamento e molto altro, il caos barche ha pure una rilevante ricaduta economica: quasi 9 milioni gli euro sottratti ogni anno alle casse pubbliche, soldi che conducono alle tasche della camorra, come è emerso più volte grazie all'efficace lavoro di magistrati e forze dell'ordine. «Il caos ormeggi nel golfo di Napoli è una realtà e resterà tale», dice con una nota di giustificato pessimismo Gennaro Amato, presidente dell'Anrc, l'Associazione nautica regionale campana, che poi spiega: «Esistono oltre 5.000 imbarcazioni immatricolate e gli ormeggi a disposizione sono 3.800, è ovvio che oltre 1.200 trovano posto in qualche maniera non regolare». Di fatto è anche peggio, perché si aggiungono i natanti (sotto i 10 metri) e così si arriva a quasi 3.000 barche in seconda e terza fila. Responsabilità? L'associazione punta l'indice: «La Soprintendenza ha letteralmente ingessato lo sviluppo nautico e pensa che vietare la realizzazione, anche solo stagionale, di marine organizzate sia la soluzione migliore. D'altronde è stato persino negato il consenso a un salone nautico in programma a ottobre, ennesima dimostrazione che da noi il mare è un confine e non una risorsa». Querelle burocratiche, irregolarità ma più spesso illegalità. In prima linea, come ogni estate, la Capitaneria di Porto Guardia Costiera, l'ultimo blitz, pochi giorni fa, ha permesso la scoperta di un'occupazione «totalmente abusiva» di uno specchio d'acqua di oltre 400 metri quadri, insomma un ben organizzato ormeggio con tutto il necessario alla bisogna. Alla fine, come sempre in questi casi, sono state contestate diverse violazioni al Codice della navigazione e relative multe. Poca roba per chi si fa pagare anche 400 euro al giorno dai diportisti di passaggio e cinquemila al mese dai "capitani" autoctoni che nel weekend amano esibire le loro prue tra le isole del golfo, ovvero l'area che dopo quella di Hong Kong ha una delle più alte densità di traffico marino del mondo. Impressionante la distesa di imbarcazioni nella baia di Bagnoli, a ridosso della collina di Posillipo, tra «l'isola che non c'è» di Edoardo Bennato (Nisida) e il vasto arenile dove un tempo si affacciava l'Ilva-Italsider, lo stesso luogo dove qualche anno fa la Procura sequestrò 8.000 metri di litorale per occupazione abusiva. Un angolo di rara bellezza che attende ancora di essere bonificato dai veleni dell'acciaieria (chiusa da quasi trent'anni). Ma abusivi e "pirati" non sono solo sul versante flegreo, e non da ieri: nel 2012, ad esempio, un'inchiesta dei pm Giovanni Corona e Henry John Woodcock portò al sequestro di boe e pontili che avevano invaso persino l'area d'approdo degli aliscafi, servizi gentilmente offerti dal clan Piccirillo. In precedenza, spiegano pentiti e collaboratori di giustizia, gli ormeggi di Mergellina erano stati di competenza di diverse cosche, tra cui gli Alfano e i Frizziero (già negli anni Novanta), e in seguito



indice: «La Soprintendenza ha letteralmente ingessato lo sviluppo nautico e pensa che vietare la realizzazione, anche solo stagionale, di marine organizzate sia la soluzione migliore. D'altronde è stato persino negato il consenso a un salone nautico in programma a ottobre, ennesima dimostrazione che da noi il mare è un confine e non una risorsa». Querelle burocratiche, irregolarità ma più spesso illegalità. In prima linea, come ogni estate, la Capitaneria di Porto Guardia Costiera, l'ultimo blitz, pochi giorni fa, ha permesso la scoperta di un'occupazione «totalmente abusiva» di uno specchio d'acqua di oltre 400 metri quadri, insomma un ben organizzato ormeggio con tutto il necessario alla bisogna. Alla fine, come sempre in questi casi, sono state contestate diverse violazioni al Codice della navigazione e relative multe. Poca roba per chi si fa pagare anche 400 euro al giorno dai diportisti di passaggio e cinquemila al mese dai "capitani" autoctoni che nel weekend amano esibire le loro prue tra le isole del golfo, ovvero l'area che dopo quella di Hong Kong ha una delle più alte densità di traffico marino del mondo. Impressionante la distesa di imbarcazioni nella baia di Bagnoli, a ridosso della collina di Posillipo, tra «l'isola che non c'è» di Edoardo Bennato (Nisida) e il vasto arenile dove un tempo si affacciava l'Ilva-Italsider, lo stesso luogo dove qualche anno fa la Procura sequestrò 8.000 metri di litorale per occupazione abusiva. Un angolo di rara bellezza che attende ancora di essere bonificato dai veleni dell'acciaieria (chiusa da quasi trent'anni). Ma abusivi e "pirati" non sono solo sul versante flegreo, e non da ieri: nel 2012, ad esempio, un'inchiesta dei pm Giovanni Corona e Henry John Woodcock portò al sequestro di boe e pontili che avevano invaso persino l'area d'approdo degli aliscafi, servizi gentilmente offerti dal clan Piccirillo. In precedenza, spiegano pentiti e collaboratori di giustizia, gli ormeggi di Mergellina erano stati di competenza di diverse cosche, tra cui gli Alfano e i Frizziero (già negli anni Novanta), e in seguito

La Stampa

Napoli

i Lepre (del Cavone), i Pesce (Quartieri Spagnoli) e gli Elia (Pallonetto di Santa Lucia). «In effetti il mare continua a non bagnare Napoli e, come ai tempi della Ortese, gli unici che possono davvero goderne sono i ricchi», dice alla Stampa Maria Teresa Imparato, presidente di Legambiente Campania. «Oltre gli ormeggi abusivi, fenomeno diffuso anche nel resto della regione, ci sono - aggiunge - le tante emergenze che ogni anno sono evidenziate dai nostri dossier, come il "Mare Monstrum" appena reso noto (il 3 agosto arriverà la Goletta Verde, ndr). Un paradosso tra i tanti? L'aria più irrespirabile è quella vicina al mare, nel porto, per via dei traghetti e delle grandi navi, come quelle dove ora alloggiano gli atleti delle Universiadi». La presidente confessa poi il suo imbarazzo: «Quando ci chiamano le scuole per fare pulizia degli arenili dobbiamo dire di no perché le spiagge, come quelle di Bagnoli, sono interdette. Troppo grave l'inquinamento della sabbia, compresa quella dei fondali».

Cronache di Salerno

Salerno

I fondali troppo bassi per l'aumento delle dimensioni delle navi non garantiscono l'attracco

Industria salernitana, preoccupa la stagnazione

Andrea Bignardi

Un passo in avanti potrebbe essere rappresentato dall'attivazione concreta della Zes. Il calo del 4% in un anno del flusso di container nel porto di Salerno preoccupa ma non allarma il presidente di Confindustria Salerno Andrea Prete, nella convinzione che opere di riqualificazione quali il dragaggio e di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali possa dare, insieme alla realizzazione della Zes (zona economica speciale), nuova linfa all'economia salernitana, che versa in una fase di stagnazione. **Presidente, al Costa d'Amalfi è previsto l'atterraggio di 4500 voli privati ma nessun volo commerciale, cosa ne pensa a riguardo?** «Innanzitutto bisogna puntualizzare che i voli non partono perché la pista è troppo corta, aspettiamo fiduciosi lo svolgimento dei lavori». La scorsa settimana ha portato all'attenzione la flessione del flusso di container nel porto commerciale. **Come legge questo dato?** «I fondali troppo bassi per via dell'aumento delle dimensioni delle navi (il cosiddetto gigantismo navale) non riescono a garantirne l'attracco. Proprio per questo il dragaggio dei fondali è fondamentale: ciò ha comportato che alcune linee sono state dirottate su altri scali e quindi una riduzione dei traffici nel porto di Salerno. Purtroppo le lungaggini burocratiche non ci aiutano, la cosa allucinante è che stiamo impiegando anni per risolvere un problema a cui potremmo ovviare in pochi mesi». **Qual è lo stato di salute dell'industria salernitana alla luce del primo anno di governo gialloverde?** «I dati ci indicano una stagnazione anche sul nostro territorio, ricalcando quindi il dato nazionale. Questo ci preoccupa perché da un 2019 che doveva essere bellissimo secondo quanto affermato dal presidente del consiglio abbiamo la testimonianza di molte aziende che sono in sofferenza sul nostro territorio. Speriamo piuttosto che quest'anno non sia bruttissimo». **Alla luce dei risultati critici del settore industriale, secondo lei di cosa avrebbero bisogno le imprese operanti sul nostro territorio, specie quelle che operano nel settore portuale ed interportuale?** «Un passo in avanti potrebbe essere rappresentato dall'attivazione concreta della Zes, investendo risorse concrete si potrà dare una spinta all'economia del territorio. Più in generale avremmo bisogno di un quadro di certezze che il governo non ci dà. Giochiamo solo a fare i bulli con l'Europa mentre siamo emarginati, mai come adesso siamo stati isolati: ormai l'Italia non ha più alcuna voce in capitolo e questo si ripercuote sull'intero sistema».



Nell'area a nord di Bari si attende la nascita di una zona franca in grado di far decollare l'intero sistema economico locale E in questo contesto il porto di Barletta avrà un ruolo strategico

Il sogno Zes

Con il decreto Sud pure la Puglia definirà progetti per l'istituzione

Angelo Alfonso Centrone

Una zona franca per far ripartire l'economia del Nord barese. La Zes è una zona economica speciale che ha una legislazione economica differente da quella nazionale per attrarre investimenti stranieri con incentivi doganali, fiscali e con finanziamenti alle attività produttive. Il Decreto «Sud» ha assegnato alle Regioni il compito di definire le proposte di istituzione delle Zes, con un percorso partecipato che si concluderà con un decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri. La Regione Puglia, con i suoi due porti principali di Bari e Taranto e il suo inserimento, insieme alla Basilicata, nella Ali (Sistema Pugliese-Lucano), è parte integrante di questo processo e ha deciso di cogliere l'opportunità delle Zes promuovendo la creazione di due differenti Zone economiche speciali a carattere interregionale: una, che ha il suo baricentro nel **Porto** di Taranto e, un'altra, oggetto del presente Piano Strategico, incentrata sul sistema dei porti del mar Adriatico. La Regione ha così incluso la zona portuale e retroportuale della Città della Disfida nella Zes Adriatica. La zona individuata ha una estensione complessiva di 247,13 ettari ed è composta da due aree a diversa destinazione urbanistica, una la zona che va dal mare alla ferrovia e un'altra che va dalla ferrovia verso l'interno. La prima è a vocazione industriale mentre seconda è a carattere artigianale e merceologico; entrambe le aree presentano una percentuale di occupazione dell'80%. Il **porto** di Barletta svolge un importante ruolo nel sistema portuale della Puglia centrale, attesa la sua funzione di **porto** gateway a servizio delle esigenze del tessuto industriale del territorio, in particolare della provincia di Barletta-Andria-Trani. I suoi traffici lentamente hanno ripreso a crescere dopo la crisi del 2009, mostrando una tendenza verso il ritorno ai valori del 2008 che registrarono circa 1 milione 100mila tonnellate di merci movimentate. La struttura dei traffici di Barletta è sostanzialmente imperniata su rinfuse solide nella misura del 70% e prodotti petroliferi per circa il 30% con una piccola presenza di merce varia. Il calo del traffico del cemento, dei prodotti lapidei e dei prodotti chimici ha segnato la fase di crisi del **porto** di Barletta, mentre sostanzialmente stabile è rimasto il traffico dei prodotti petroliferi. Il traffico di cereali, invece, ha risentito da un lato dei limiti strutturali del **porto** con limitazioni dei pescaggi operativi, mentre il mercato dello shipping favoriva l'utilizzo di navi di maggiori dimensioni per effetto dell'allungamento dei viaggi da mercati di produzione sempre più lontani. Inoltre, lo scalo - con gli adeguamenti funzionali previsti nel nuovo Programma operativo triennale dell'AdSP MAM - si potrebbe porre sempre più al servizio di un vasto bacino produttivo che giunge sino ai confini della Basilicata nordorientale diventando elemento caratterizzante per espandere relazioni e collegamenti fra l'hinterland economico della Bat, le aree produttive cittadine inserite nella Zes e Paesi dell'altra sponda adriatica e dell'area balcanica.

