



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 03 giugno 2019**



Prime Pagine

03/06/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 03/06/2019	7
03/06/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 03/06/2019	8
03/06/2019	Il Foglio Prima pagina del 03/06/2019	9
03/06/2019	Il Giornale Prima pagina del 03/06/2019	10
03/06/2019	Il Giorno Prima pagina del 03/06/2019	11
03/06/2019	Il Mattino Prima pagina del 03/06/2019	12
03/06/2019	Il Messaggero Prima pagina del 03/06/2019	13
03/06/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 03/06/2019	14
03/06/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 03/06/2019	15
03/06/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 03/06/2019	16
03/06/2019	Il Tempo Prima pagina del 03/06/2019	17
03/06/2019	Italia Oggi Sette Prima pagina del 03/06/2019	18
03/06/2019	La Nazione Prima pagina del 03/06/2019	19
03/06/2019	La Repubblica Prima pagina del 03/06/2019	20
03/06/2019	La Stampa Prima pagina del 03/06/2019	21
03/06/2019	L'Economia del Corriere della Sera Prima pagina del 03/06/2019	22

Venezia

03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2 Grande nave impazzita, strage sfiorata Prua contro la riva a San Basilio, 5 feriti	23
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3 «Accelerare la scelta del Vittorio Emanuele»	25
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 4 Salvare Venezia è una battaglia di civiltà	26
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 6 Polemica fra Brugnaro e il ministro «Venga qui a vedere cosa succede»	28

03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 6		29
	Musulino: «Oggi gestiamo l' emergenza Noi pronti per le proposte alternative»		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 6		30
	È il momento di scegliere, tutto il mondo ci guarda		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 7		31
	Toninelli: «Progetto entro giugno serve una soluzione provvisoria»		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 7		33
	Italia Nostra «Crocieristica in laguna senza futuro»		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 8		34
	Traffico in aumento 502 navi nel 2018 «5 mila lavoratori 150 milioni in città»		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 8		35
	Meglio essere chiari: fuori le navi dalla laguna		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 11		36
	Lega e M5S, dopo la paura ecco lo scontro politico		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 11		37
	Confindustria: sì alla soluzione Marghera		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 11		38
	La furia del Pd: interrogazione alla Camera		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 11		39
	Sgarbi scettico: non esistono vere alternative		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 11		40
	Zanella e i verdi: fermate subito quei mostri		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 11		41
	Scarpa e Serena: utilizzare il porto Ro.Ro.		
03/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 11		42
	Guide turistiche per navette e scali ad hoc		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 2	ALDA VANZAN	43
	Venezia, l' ora del terrore si schianta la grande nave		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 4		45
	«Scalo a Marghera per le crociere» Ma i No Navi invadono il canale		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 5	GIANPAOLO BONZIO	46
	Brugnaro: la soluzione c' è Ma è scontro istituzionale		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 6	ALVISE FONTANELLA	48
	Toninelli: «Si cambia» Ma Salvini attacca: «Colpa dei vostri no»		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 7	ALDA VANZAN	50
	«Lo scaricabarile finisca: il ministro deve decidere»		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 7	DAVIDE SCALZOTTO	52
	Sette anni tra rimpalli e algoritmi per individuare un nuovo approdo		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 30	GIANPAOLO BONZIO	54
	Brugnaro infiamma lo scontro: «Toninelli ha bloccato tutto»		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 30		56
	No navi, riparte la protesta una giornata di presidio Sabato un nuovo corteo		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 31		58
	«Soluzioni nell' interesse della città»		
03/06/2019	Il Gazzettino Pagina 31		59
	Il Pd: «Subito il Comitato» Lega: «Piano pronto da mesi»		
03/06/2019	Corriere della Sera Pagina 10	GIAN ANTONIO STELLA	61
	Nave fuori controllo, Venezia trema Pesano anni di decisioni mancate		
03/06/2019	Corriere della Sera Pagina 10	Camilla Gargioni	63
	«Ci urlavano di scendere e correre»		
03/06/2019	Corriere della Sera Pagina 11	GLORIA BERTASI	64
	«È Toninelli che non sceglie»		
03/06/2019	Corriere della Sera Pagina 11	G. B.	65
	Progetti pronti Lo stop di Roma		

03/06/2019	Il Giornale	Pagina 12		66
Mega nave contro il battello Sfiolata la strage a Venezia				
03/06/2019	Il Giornale	Pagina 12	<i>SBett</i>	67
«Un fischio e le urla, non si fermava mai»				
03/06/2019	Il Giornale	Pagina 13		68
Inchini, turisti e occupazione È un business da 600 milioni				
03/06/2019	Il Messaggero	Pagina 6		69
Venezia, nave sulla banchina scontro tra Lega e Toninelli				
03/06/2019	Il Messaggero	Pagina 7		70
Il piano: attracco a Marghera Ma il ministero vuole Chioggia				
03/06/2019	Il Messaggero	Pagina 7		72
«Le vie alternative ci sono basta con lo scaricabarile»				
03/06/2019	Il Resto del Carlino	Pagina 3	<i>Alessandro Farruggia</i>	74
Processo a Toninelli: promesse tradite				
03/06/2019	La Repubblica	Pagina 2	<i>DI FRANCESCO FURLAN E VERA MANTENGOLI</i>	75
L'ultimo sfregio a Venezia				
03/06/2019	La Stampa	Pagina 3	<i>ALBERTO MATTIOLI</i>	77
La rabbia dei veneziani traditi "Ora fermate questo scempio"				
03/06/2019	La Stampa	Pagina 3		79
"Il piano alternativo pronto da novembre fermato dal ministro"				
02/06/2019	(Sito) Adnkronos			80
Venezia, scontro tra nave crociera e barcone turistico				
02/06/2019	Affari Italiani			81
Venezia, polemica grandi navi. M5S: dai nostri ministri presto una soluzione				
02/06/2019	Affari Italiani			83
Venezia, collisione in laguna: si accelera sullo stop alle grandi navi				
02/06/2019	AgenPress			85
Venezia. Incidente tra una nave da crociera della "Msc" e un battello gran turismo. 5 feriti				
02/06/2019	Agi			86
Una nave da crociera ha speronato un battello a Venezia. Il video				
02/06/2019	Agi			87
Quanti soldi perderebbe Venezia se non dovessero più entrare le navi da crociera				
02/06/2019	Ansa			88
Incidente tra nave crociera Msc e battello a Venezia				
02/06/2019	Ansa			89
Incidente a Venezia: Costa, no alle Grandi navi alla Giudecca				
02/06/2019	Il Nautilus			90
Il Porto di Venezia a Transport & Logistic Monaco				
02/06/2019	Il Nautilus			91
Nota stampa di MSC Crociere in relazione all' incidente di questa mattina a Venezia				
02/06/2019	The Medi Telegraph		<i>PAOLO COSTA</i>	92
Navi da crociera a Venezia, Costa: "Chiesi lo stop quindici anni fa"				

Genova, Voltri

03/06/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	<i>marco lignana</i>	93
Fabiano: "Sono il comandante soccorso sempre chi è in difficoltà"				
03/06/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	<i>di Marco Lignana e Erica Manna</i>	95
Migranti accolti a Genova già in viaggio per il Lazio				
03/06/2019	La Verità	Pagina 5		96
Pressione sui porti: sbarco a Genova				
02/06/2019	Ansa			97
Migranti: nave Fulgosi arrivata a Genova				

02/06/2019	Dire	Genova, i camalli salutano i migranti con maxi striscione: "Benvenuti"	98
03/06/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 40 Via alla demolizione dei palazzi di via Fillak con le pale meccaniche	99

La Spezia

03/06/2019	Il Secolo XIX	Pagina 11 «Più merci e passeggeri, così La Spezia diventa un vero porto europeo»	100
03/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 29 L' Autorità portuale progetta una maxi fontana in mare	102
02/06/2019	Citta della Spezia	Pontremolese, Toninelli convoca un incontro a Roma	103

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 31 «Venezia docet: grandi navi, rischi enormi»	105
03/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 31 Nuovo approdo dietro le mura storiche Il Consiglio comunale ha già detto sì	106

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/06/2019	Il Messaggero (ed. Latina)	Pagina 33 Mercato ittico, ultimatum agli operatori: trasferimento entro il 10 giugno	107
------------	-----------------------------------	---	-----

Salerno

02/06/2019	Otto Pagine	Al porto di Salerno la visita della vice ambasciatrice indiana	108
------------	--------------------	--	-----

Olbia Golfo Aranci

03/06/2019	La Nuova Sardegna	Pagina 19 Nuove regole sul mare per maggiore sicurezza Firmata l' ordinanza	109
------------	--------------------------	--	-----

Messina, Milazzo, Tremestieri

03/06/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 11 Autorità portuale, un Mega problema	110
03/06/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 11 «Si trovi presto un nome alternativo»	111
03/06/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 11 Il curriculum ritenuto non idoneo	112
03/06/2019	Giornale di Sicilia (ed. Siracusa-Ragusa)	Pagina 16 Messina, Fast: «Tutelare il territorio»	113
02/06/2019	Corriere Marittimo	Autorità dello Stretto/Regione Sicilia, non c' è intesa sulla presidenza di Mega	114

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/1)



del lunedì

LA NAZIONE

OGGI le migliori storie di imprese su **QNL economia e lavoro**

IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1859

LUNEDÌ 3 GIUGNO 2019 | € 1,50 | Anno 161 - Numero 151 | **QNL** Anno 20 - Numero 151 | www.lanazione.it

EMPOLI-NAZIONALE



ISOLA D'ELBA, IMMERSIONE FATALE. L'UOMO ERA CON AMICI Il mare fa la prima vittima Muore sub di 56 anni



MEDICI ■ A pagina 20

CAPSULE GOURMET
ristora

QUANTO CI MANCA CI VORREBBE MONTANELLI

di MICHELE BRAMBILLA

CI VORREBBE Montanelli, per raccontare le tragicomiche dei giorni nostri. Sabato sera è andato in onda un Dossier del Tg2 per ricordarlo, a 110 anni dalla nascita. Era notte quasi fonda, ma in molti abbiamo rinunciato a rivedere i gol della finale di Champions (o ad andare a letto) perché in molti abbiamo nostalgia di lui. Quanto ci manca.

■ A pagina 9

M5S ALL'ANGOLO LA STRATEGIA DELLA LEGA

di P. F. DE ROBERTIS

LA POLVERE del 26 maggio non si è posata e siamo ancora nella fase del tutti contro tutti, quel gioco che si faceva da ragazzi quando non si sapeva che cosa inventarsi. Andava avanti per un po' e poi in genere finiva male. Ognuno dei contendenti conduce una partita in proprio mentre osserva quella altrui, anche all'interno degli stessi partiti.

■ A pagina 4

Anche la parata spacca il Governo

Fico: due giugno festa di migranti e rom. Di Maio gelido, Salvini furioso | Servizi ■ Alle p. 4 e 5



SCONTRO IN LAGUNA A VENEZIA
POLEMICA SULLE NAVI DA CROCIERA
LA LEGA ATTACCA TONINELLI

BATTAGLIA NAVALE

FARRUGGIA, COCCHI, RUFINI e commento di CANÈ ■ Alle p. 2 e 3

Violentate a scuola, arrestato il bidello

Napoli, due quindicenni abusate nel ripostiglio. L'uomo aveva un precedente | BELARDETTI ■ A p. 17

OGGI L'ULTIMATUM



Conte è stufo: «Basta liti o me ne vado»

COPPARI ■ A pagina 6

MA ELOGIA IL PREMIER

Il Papa ai politici «Dovete smettere di seminare odio»

FABRIZIO ■ A pagina 6

L'INCHIESTA

Preti sposati, il vescovo apre «Superare i tabù»

PANETTIERE ■ Alle pagine 10 e 11


menghi



Loreto (AN)
www.menghishoes.com



SOVRAPPESO



Andy Ruiz, l'extra large re della boxe

TURRINI ■ A pagina 12

VOLEVANO MASCHI



La bagnina troppo bella trova lavoro

DAMIANI ■ A pagina 13

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA



EDIZIONE ESTATE

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI



Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie **ENERGY LOADING**

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



Oggi a € 1,50
con
A&F
Lunedì
3 giugno 2019
Anno 26 - N°21

la Repubblica

caffè
motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

PAURA IN LAGUNA

La grande nave ultima ferita al cuore di Venezia

La Msc Opera non riesce a fermarsi e investe un traghetto: 5 in ospedale. Si riapre la polemica sull'attraversamento dei canali. Lega contro Toninelli



▲ La collisione. La nave da crociera Msc Opera investe un battello turistico nel canale della Giudecca a Venezia

L'analisi

Sette anni di finzione

di Sergio Rizzo

Vada a bordo, cazzob». C'era chi aveva pensato che per la svolta sarebbero bastate quelle 4 parole, oltre al dramma dei 32 morti del naufragio della Costa Concordia. Quell'ordine ruvido impartito la notte del 13 gennaio 2012 da Gregorio De Falco a Francesco Schettino doveva essere il segnale definitivo. Mai più rischi inutili, mai più morti.

Basta con gli "inchini" a sfiorare minuscoli porticcioli. Basta con i passaggi radenti alle banchine. Basta al più pericoloso dei giochi: il transito arrogante nel canale della Giudecca, a offendere la meraviglia di Venezia.

● a pagina 3
servizi di Andruetto, Furlan Mantengoli e Smargiassi
● alle pagine 2 e 4

CRISI SEMPRE PIÙ PROFONDA

Il bivio di Conte Pace con l'Ue o addio

"Non sarò io a firmare la procedura d'infrazione"
Fico difende migranti e rom, lite con Salvini

Il Papa: la politica non semini odio



▲ Il premier Giuseppe Conte alla cerimonia del 2 giugno a Roma

L'editoriale

Il senso smarrito della Repubblica

di Ezio Mauro

Esiste un sentimento comune della Repubblica? E su che cosa si fonda oggi, dopo più di settant'anni di vita repubblicana? Le nuove parole del presunto cambiamento - sovranismo, populismo - hanno dominato per un anno intero il discorso pubblico, promettendo una svolta non solo politica ma culturale, una sorta di teoria generale dell'antipolitica: rovesciando Machiavelli nel suo Paese, per far giustificare i fini dai mezzi, con il peso dei voti, la forza del consenso e l'istinto di destra utilizzati per far piazza

pulita di ogni eredità del passato, impiantando un nuovo ordine rivoluzionario in Italia e in Europa. Soltanto che la teoria non ha retto alla prova dei fatti, non si è mai tradotta in una cultura di governo capace di dare un'anima condivisa e un orizzonte comune all'esecutivo che arranca con un'economia boccheggianti, mentre l'Europa si è difesa con il voto dei cittadini (potremmo dire dei popoli) dal tentativo della nuova destra di deformarla, naturalmente in nome del popolo.

● continua a pagina 23

Mappe

Viviamo nel Paese del capo

di Ilvo Diamanti ● a pagina 9

Fondazione Edison, in occasione del suo ventennale, ha elaborato una serie di fascicoli sull'economia italiana liberamente scaricabili da www.fondazioneedison.it



L'inchiesta sul Csm

Toghe sporche ecco la rete dei depistaggi

di Bonini e Foschini

Nel verminaio delle nomine ai vertici delle Procure italiane, c'è una storia che spiega qual è la posta in gioco del Grande Domino. E documenta come alcune scelte cruciali di una delle più influenti correnti della magistratura associata, Unicost, siano state condizionate dall'uomo che sussurrava ai magistrati.

● alle pagine 16 e 17

Il campione dei massimi

La gloria del pugile con la pancia

di Roberto Saviano



Andy Ruiz junior, 29 anni
● a pagina 19

Il libro di Veltroni

Se il sindaco ruba il mestiere all'architetto

di Renzo Piano

Questo libro è un diario. E così consiglio di leggerlo, proprio come un diario. Capitolo per capitolo, uno al giorno. Questo ho fatto io, e ho scoperto che un architetto e un sindaco hanno più cose in comune. Innanzitutto la città: il primo la costruisce, il secondo la amministra.

● a pagina 24 con un'anticipazione del libro di Walter Veltroni

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49822, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@manzoni.it

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

NZ



Barbie Parla la stilista della bambola
"Icona glamour e paladina della parità"

ADRIANA MARMIROLI — P. 26



Giro d'Italia Carapaz è il nuovo re
Nibali chiude al secondo posto

GIORGIO VIBERTI — P. 36



LA STAMPA



LUNEDÌ 3 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 150 IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DCB - TO www.lastampa.it

UN COLOSSO DA CROCIERA FINISCE CONTRO IL MOLO DI SAN BASILIO. CATASTROFE SFIORATA. CINQUE FERITI. TONINELLI: ENTRO GIUGNO ALTRE ROTTE

LA CIVILTÀ CHE AFFONDA IN LAGUNA

ANTONIO SCURATI

Proprio nel giorno della sua festa, la bandiera della Repubblica italiana che sventola sulla Basilica di San Marco è abbrunata a lutto. Non la vedete? Allora non avete più occhi per vedere. Siete ciechi alla storia, al passato, al presente e, soprattutto, al futuro. Siete ciechi alla civiltà e alla bellezza.

Solo per un caso fortunato nessuno è morto nell'incidente in cui una gigantesca nave da crociera fuori controllo ha speronato, nel canale della Giudecca, un battello turistico. Eppure oggi è un giorno di lutto. Qualunque persona ancora capace di vedere, amare e rispettare la più bella città del vecchio mondo dovrebbe vedere in questa scampata tragedia il simbolo di una tragedia in atto, di una catastrofe al rallentatore, di una penosa, interminabile agonia. Dovrebbe vedere, dolersi e pentirsi. Cospargersi il capo di cenere e tacere. Ora basta.

CONTINUA A PAGINA 25



Il momento della collisione tra la nave Msc «Opera», gigante di 275 metri per oltre 60mila tonnellate, e un vaporetto a Venezia

Paura a Venezia Nave gigante contro vaporetto

Nave da crociera Msc travolge banchina e vaporetto a Venezia: cinque feriti. La Prefettura: deviare subito i percorsi. AMABILE, MANTENGOLI E MATTIOLI — PP. 2-3

OGGI IL DISCORSO DI CONTE DOPO UN ANNO DA PREMIER: "PER TRATTARE CON L'UE VOGLIO UN MANDATO PIENO"

Il 2 giugno di Fico spacca i 5S e mette in pericolo il governo

Il presidente della Camera: lo dedico a rom e migranti. Ira di Di Maio. Salvini: mi fa girare le scatole

LITI SULLA FESTA DELLA REPUBBLICA

SE SI PERDE IL SENSO DELLO STATO

LUGLI LA SPINA — P. 25

Lite tra Fico e Salvini alla parata del 2 giugno. Il presidente della Camera: «Festa anche per rom e migranti». La replica del vicepremier leghista: «Prima gli italiani». Conte lancia un ultimatum al governo: «Voglio un mandato pieno per trattare con l'Unione europea». BARONI, DI MATTEO E LOMBARDO — PP. 4, 6 E 7

FRANCESCO CHIEDE SCUSA AI ROM

Il leader leghista: "Voglio vedere il Papa" E mostra il crocifisso

DOMENICO AGASSO JR. — P. 5

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ANM

Pasquale Grasso: "Magistrati, necessario un esame di coscienza"

FRANCESCO GRIGNETTI — P. 9

ECONOMIA, DIECI GIORNI DECISIVI

LO SPREAD È IN AGGUATO SUI MERCATI

ALAN FRIEDMAN

«La storia non si ripete, però spesso fa rima con se stessa», diceva Mark Twain. Un anno fa lo spread italiano schizzava verso i 300 punti base, fino a toccare i 320: ai tempi Salvini minacciava che non avrebbe formato un nuovo governo se il suo amico Paolo Savona non fosse stato nominato alla guida del Tesoro, il giovane Di Maio intanto invocava l'impeachment per Mattarella, mentre l'economista della discordia rispolverava il suo famigerato «piano B» per l'euro. CONTINUA A PAGINA 25

STAMPA PLUS

ST+

LE STORIE

COMMERCI

CARLO PIZZATI

Tokyo risponde alla Cina con la sua Via della Seta

P. 11



L'INCHIESTA

LESSI, SASSO E TORTELLO

Boom di armi per difendersi in casa

PP. 12-13



LE STORIE

MARIA TERESA MARCHESE

Torna a Volpedo il capolavoro di Pellizza

P. 30

MANUELA ARAMI

Cortemilia scrive ai suoi 265 emigrati

P. 30

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grande nave impazzita, strage sfiorata Prua contro la riva a San Basilio, 5 feriti

Avaria ai motori: la Msc Opera, 65 mila tonnellate, finisce contro il River Countess, battello fluviale con 110 persone

Carlo MionVENEZIA. La sirena urlava annunciando il mostro d' acciaio privo di controllo. Il pilota al comando della grande nave gridava alla radio al comandante del rimorchiatore di prua di raddrizzare il bestione. Minuti infiniti mentre la grande nave puntava dritta verso la banchina di San Basilio creando il panico tra i passeggeri di un piccolo battello fluviale. Gente costretta ad un' improvvisa fuga per non essere travolta dal mostro. E poi l' impatto che fa tremare la riva e che in molti scambiano per terremoto.

Sono le 8.30 di ieri mattina quando avviene l' incidente con protagonista la Msc Opera, una grande nave da 65mila tonnellate. Un incidente che in molti, troppi, dicevano impossibile. Il bilancio è di cinque feriti non gravi. Ma si è sfiorata la strage. Se la nave avesse colpito direttamente il battello fluviale lo avrebbe aperto in due. All' interno c' erano 110 persone. Sarebbe stato un disastro anche se fosse finita contro la riva delle Zattere, dove non c' è il cemento armato a proteggerla.

Si sarebbe infilata dentro alle case come un coltello nel burro. comandi bloccati Sono da poco passate le 8 quando la Msc Opera entra in bacino San Marco, accompagnata dai due rimorchiatori. Viaggia a una velocità di 6 nodi, come prevedono le norme di sicurezza. Fino a questo momento non ci sono problemi. A bordo ci sono i due piloti del porto. Sono loro che dirigono le manovre. Pochi minuti e quando la nave arriva all' altezza della chiesa del Redentore inizia a diventare ingovernabile. Il sistema di propulsione azipod, due eliche che hanno la funzione del timone per indirizzare la nave, non risponde. Il comandante che segue le indicazioni dei piloti prova a riprendere il controllo della propulsione. Ma non c' è nulla da fare, un blackout rende tutto inutile. Il sistema azipod è bloccato a dritta e la nave vira a destra. I rimorchiatori A quel punto il pilota del porto chiede al rimorchiatore di prua di portare la nave a sinistra. Sono dialoghi concitati che durano pochi minuti, mentre la nave punta dritta verso San Basilio. Il rimorchiatore dà forza ai motori cercando di portare in assetto il mostro che con la sirena sta avvisando del pericolo le imbarcazioni in transito sul canale. L' urlare della sirena si sente in gran parte della città e crea non poca inquietudine, soprattutto tra chi vive a Dorsoduro o in riva alle Zattere. Mentre il rimorchiatore tira a tutta verso sinistra ed emette nuvole di fumo nero intenso il comandante cerca di mettere le macchine indietro tutta. Ma la nave non risponde. A quel punto fa gettare le ancore per rallentare la corsa del mostro che non si piega e continua la sua corsa incontrollata verso San Basilio. I dialoghi con i piloti dei rimorchiatori sono concitati.

In quel momento il cavo d' acciaio che collega la nave con il rimorchiatore salta, si spezza. Non c' è più nulla da fare. Il miracolo Il mostro di acciaio con gli ospiti che si stanno godendo lo spettacolo della città dall' alto inesorabile punta sulla banchina di San Basilio. All' ormeggio 29 c' è un battello fluviale, il River Countess. Sta imbarcando i passeggeri con destinazione Polesella. Sono 110 persone, per lo più stranieri. C' è chi sta facendo colazione, altri stanno sistemando i bagagli. Il battello è ormeggiato con la prua rivolta verso le Zattere. A bordo c' è il comandante e anche la sua attenzione, come quella dei turisti, viene attratta dalla sirena della grande nave. Capisce che la Msc Opera gli sta venendo addosso. E sa che quella massa di acciaio apre in due il suo battello in caso di collisione. Ha la prontezza di far mollare l' ormeggio a prua e di far scendere di corsa i passeggeri, pochi attimi e la prua della nave sfiora la sua cabina. L' impattoll battello grazie al fatto che non è più ormeggiato quando arriva la prua della nave che sposta l' acqua, si stacca dalla riva. Quasi tutti i passeggeri sono scesi e corrono, in preda al panico, ovunque. Questo perché non c' è nessuna indicazione per trovare l' uscita. Alcuni passeggeri rimasti a bordo si gettano in acqua. La nave alla fine termina la corsa contro la banchina di cemento armato e la penetra per una cinquantina di centimetri. La terra trema e molti a San Basilio e alle Zattere, hanno pensato al terremoto. I feriti Scattano i soccorsi. Tra i passeggeri del battello ci sono cinque feriti. Uno viene medicato dal Suem sul posto, mentre quattro donne, tra i 66 e i 72 anni, sono trasportate all' ospedale Civile. Due vengono ricoverate.



Grande nave impazzita, strage sfiorata Prua contro la riva a San Basilio, 5 feriti

Avaria ai motori: la Msc Opera, 65 mila tonnellate, finisce contro il River Countess, battello fluviale con 110 persone

PRIMO PIANO
Schianto in laguna
A sinistra: la nave impazzita che, dopo un'ora di disastro, si è arenata contro la banchina di San Basilio. A destra: il battello fluviale con i feriti trasportati all'ospedale Civile. In basso: il comandante della nave impazzita, il capitano Antonio...

COMANDANTE
Il capitano della nave impazzita, il capitano Antonio... ha raccontato che l'incidente è avvenuto alle 8.30 di ieri mattina. La nave era in navigazione verso il bacino di San Marco quando ha iniziato a perdere il controllo. Il comandante ha tentato di riportare la nave in assetto, ma senza successo. Ha ordinato di gettare le ancore e di scendere i passeggeri. L'incidente è stato considerato un miracolo, dato che la nave ha sfiorato la riva invece di colpirla direttamente.

IL BATTELLO
Il battello fluviale River Countess, con a bordo 110 persone, era ormeggiato alla banchina di San Basilio. Quando la nave impazzita ha sfiorato la riva, il battello è stato travolto. Cinque persone sono rimaste ferite. I soccorsi sono stati avviati immediatamente. Le ferite sono state trasportate all'ospedale Civile per le cure.

IL DISASTRO
L'incidente è stato considerato un disastro, dato che la nave ha sfiorato la riva invece di colpirla direttamente. Il comandante ha tentato di riportare la nave in assetto, ma senza successo. Ha ordinato di gettare le ancore e di scendere i passeggeri. L'incidente è stato considerato un miracolo, dato che la nave ha sfiorato la riva invece di colpirla direttamente.



Una di loro, una neozelandese, ha riportato la frattura di una spalla.
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Salvare Venezia è una battaglia di civiltà

Proprio nel giorno della sua festa, la bandiera della Repubblica italiana che sventola sulla Basilica di San Marco è abbrunata a lutto. Non la vedete? Allora non avete più occhi per vedere. Siete ciechi alla storia, al passato, al presente e, soprattutto, al futuro. Siete ciechi alla civiltà e alla bellezza.

Solo per un caso fortunato nessuno è morto nell'incidente in cui una gigantesca nave da crociera fuori controllo ha speronato un battello turistico. Eppure oggi è un giorno di lutto. Qualunque persona ancora capace di vedere, amare e rispettare la più bella città del vecchio mondo dovrebbe vedere in questa scampata tragedia il simbolo di una tragedia in atto, di una catastrofe al rallentatore, di una penosa, interminabile agonia. Dovrebbe vedere, dolersi e pentirsi. Cospargersi il capo di cenere e tacere.

Ora basta.

Basta chiacchiere, basta rimpalli di responsabilità, basta rimandi, complicità, conflitti d'interessi, inerzie, inettitudini, cecità pelose, basta illeciti profitti, illegittimi interessi economici mascherati da progetti megalomani e deliranti.

Basta, soprattutto, discussioni vane e tendenziose. Da trent'anni si discute della morte civile di Venezia e da tre secoli della sua decadenza. Ora basta.

Il 2 giugno del 2019 deve segnare la data della piena presa di coscienza della morte lenta di Venezia. La scampata tragedia chiama sul banco degli imputati della responsabilità storica e morale - a quella penale penseranno i magistrati - politici, amministratori, burocrati, imprenditori, comuni cittadini, che si sono, in questi decenni, resi complici, attivi o passivi, di questo crimine contro la bellezza. Primo tra tutti l'attuale sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, manifestamente indegno di amministrare questa città che fu splendida e potente e oggi è ancora splendida ma totalmente inerme. Brugnaro - invece di tacere, dolersi e pentirsi - ha immediatamente inscenato l'indecoroso spettacolo dell'«io l'avevo detto!». Al contrario, non solo Brugnaro non ha impedito il transito della grandi navi nel Bacino di San Marco ma ha sempre ostacolato le iniziative di chi ne denunciava la pericolosa absurdità, sin da quando boicottò la mostra fotografica con cui Berengo Gardin rendeva artisticamente evidente l'obbrobriosa dismisura tra la stazza di questi pachidermi del mare e la grazia anfibia, superba ma delicatissima, della forma urbis di Venezia. Il progetto del sindaco di scavare un altro canale, ad alto rischio ecologico-ambientale, per evitare il transito delle grandi navi nel canale della Giudecca, non fa che perseverare nella linea mortifera delle pericolose absurdità. Ora basta.

Le grandi navi devono rimanere fuori dalla laguna di Venezia.

Soprattutto, da oggi in avanti Venezia dovrà essere salvata da quella marea di turisti con cui quotidianamente le grandi navi la sommergono negandole ogni presente che non sia l'agonia del sempre uguale gesto di consumo e ogni possibile futuro che non sia quello del fossile, dell'esoscheletro di un granchio spolpato portato dalla risacca, dell'osso di seppia.

Nei vent'anni in cui io crebbi a Venezia - anni '70 e '80 - la sua popolazione residente si dimezzò. Un crollo demografico pari a quello provocato dalla peste bubbonica del 1630.

Nei successivi vent'anni l'economia della città si è immiserita alla lucrosa vendita di merci scadenti prodotte altrove e le sue antiche, preziose pietre a scenario di cartapesta su cui quotidianamente va in scena la penosa recita di se stessa.

Fin da bambino sono cresciuto con nelle orecchie la nenia di chi ripeteva, fino allo sfinimento, «salviamo Venezia».

È stata la colonna sonora inaudita della mia infanzia e della mia giovinezza. Ora basta.

Ora è giunta l'ora di combatterla quella battaglia, una volta e per tutte. Ministri, amministratori, burocrati, imprenditori, semplici cittadini sono chiamati a decidere da che parte stare. I problemi da affrontare sono di altissima complessità ma i fronti che dividono i custodi della bellezza dai saccheggiatori sono chiari.

--



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Polemica fra Brugnaro e il ministro «Venga qui a vedere cosa succede»

Ma il titolare delle Infrastrutture rifiuta. Annunciato un vertice con il collega dell' Ambiente sul "protocollo fanghi"

Alberto Vitucci VENEZIA. Pochi minuti dopo l' impatto, il sindaco Luigi Brugnaro chiama al telefono il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. «Ministro, venga qui, domani. Le faccio vedere la situazione e poi si prende una decisione. Le navi non possono più passare in canale della Giudecca». Sull' ultimo punto i due sono d' accordo.

Ma il ministro rifiuta l' invito. E «annuncia», ancora una volta che la decisione «è vicina». «Siamo vicini a una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo», twitta in mattinata. Dal ministero filtra la notizia che nei prossimi giorni i tre ministri interessati «si incontreranno a breve sui progetti e a breve arriverà la soluzione». Ministri che appartengono tutti al Movimento Cinquestelle.

Toninelli (Infrastrutture), Sergio Costa (Ambiente), Alberto Bonisoli (Beni culturali). «Ovviamente al tavolo interistituzionale», continua Toninelli, «ognuno dovrà prendersi le sue responsabilità». Si attende nei prossimi giorni anche una decisione sul «Protocollo fanghi». Per scavare (il Vittorio Emanuele) occorre sapere dove mettere milioni di tonnellate di fanghi scavati.

Con le regole attuali il blocco è assicurato. E Provveditorato, Consorzio con i loro consulenti hanno elaborato una tabella nuova che dovrebbe rendere meno rigidi i controlli. Per svolgere al meglio il lavoro», commenta il ministero, «il Provveditore ha anche chiesto un parere all' Avvocatura dello Stato, vista la delicatezza del dossier. Parere che dovrebbe giungere a brevissimo termine».

«Va bene va bene, siamo pronti», sbuffa il sindaco, «mentre sbarca dalla Serenissima insieme al patriarca per celebrare la festa della Sensa, «ma quelle sono soluzioni a lungo termine. Intanto che facciamo?».

Si riaccende la polemica.

Solo pochi giorni fa Brugnaro aveva sollecitato una decisione «a breve». «L' unica», dice, «è scavare il Vittorio Emanuele, farle arrivare in Marittima». Il cerino acceso, in questi giorni di polemica per l' incidente non lo vuole tenere nessuno. Non il sindaco, che in questi giorni ricordava lo Sposalizio con il Mare e la necessità di mantenere a Venezia il traffico marittimo. Non il ministro Cinquestelle, che lancia la palla indietro. «Siamo qui da un anno», ma negli altri sei dopo il naufragio della Costa Concordia e il decreto Clini -Passera la politica non ha deciso nulla», ripete. Il suo Movimento è per le «navi fuori dalla laguna». In questo opposto, ancora una volta, agli alleati di governo della Lega e alla Regione di Luca Zaia. Che le navi le vogliono mantenere all' attuale Stazione Marittima, «dentro la laguna». Attacca la Lega a il Comune il ministro Bonisoli.

«Oggi tutti stanno dicendo che non vogliono che le Grandi Navi passino per il canale della Giudecca. Anche quelli che hanno fatto ricorso al Tar contro il vincolo del Mibac a tutela di Venezia. Per coerenza, gli stessi ora ritirino il ricorso. Basta ipocrisia, si ad azioni concrete». Il Pd, come Brugnaro, chiede «la convocazione immediata del Comitato». «L' ultima volta», dicono, «si era presa una decisione». Non era proprio un Comitato, perché i ministri alla fine non avevano votato, a parte Graziano Delrio.

Ma l' accordo politico era stato raggiunto. Con il «sì» di Comune e Regione, l' Autorità portuale aveva presentato la sua soluzione. Grandi navi a Marghera e scavo del canale Vittorio Emanuele.

Non se ne è fatto nulla.

E adesso il nuovo incidente rimette tutto in discussione.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



È il momento di scegliere, tutto il mondo ci guarda

Non si sa se l'incidente... (The text continues with a detailed analysis of the political and environmental implications of the incident, mentioning the role of the port authority and the international attention on the Venetian lagoon.)

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il presidente dell' autorità portuale

Musolino: «Oggi gestiamo l' emergenza Noi pronti per le proposte alternative»

VENEZIA. «Oggi è il giorno della gestione dell' emergenza, e faccio i complimenti a tutti coloro che si sono prodigati per questo. Da domani cominceranno le valutazioni per capire cosa è successo e quali scenari si aprono». Di rientro dal Nord Europa, il presidente dell' Autorità portuale Pino Musolino (nella foto) annuncia novità.

Il ministero lo dice, ma le navi restano là.

«La decisione spetta alla politica. Fin dal primo giorno del mio andato ho messo a disposizione dati e progetti».

Ma serve una soluzione a breve termine.

«Siamo in grado di farlo, se avremo finanziamenti deliberati per questa opera straordinaria e decisioni in quel senso».

Marghera?

«Noi siamo pronti. Ma, ripeto, deve decidere la politica».

Il Vittorio Emanuele?

«È un' ipotesi che abbiamo presentato. Attendiamo decisioni».

Intanto è successo l' incidente grave.

«I porti sono sempre esposti a situazioni del genere».

Se guardate cosa è successo oggi al porto di Londra vedrete che ci sono stati incidenti».

Ma a Venezia non possiamo permettercelo.

«Infatti, noi abbiamo elaborato da tempo una proposta che prevede di togliere le navi da San Marco e dal canale della Giudecca».

Il ministero del governo gialloverde però ha fatto una scelta diversa».

«Abbiamo consegnato i nostri approfondimenti tecnici sui tre progetti che ci ha richiesto il ministero».

Ma tutti hanno bisogno di tempi molto lunghi. Intanto le navi passano davanti a San Marco» «Ripeto, in presenza di decisioni politiche siamo in grado di trovare una soluzione alternativa anche in tempi molto brevi».

Ieri si sono viste navi in convoglio. Non si può almeno non farle arrivare tutte nei weekend?

«Sì. Di questo parleremo con gli armatori».

--A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

È il momento di scegliere, tutto il mondo ci guarda

Non è un incidente come gli altri. Forse un segno del Cielo, arrivato nel giorno della Sensa. Quando Venezia celebra il suo «Sposalizio con il mare».

Agli sposi adesso la casa sta un po' stretta. La convivenza si è fatta impossibile.

Le antiche galee cariche di spezie sono state sostituite da grattacieli alti quasi come il campanile di San Giorgio. Carichi di turisti che ci guardano dall'alto e scattano le foto. Venezia è solo uno sfondo, il palcoscenico.

Un meccanismo che si è rotto. Ieri sotto gli occhi del mondo si sono riacciati i riflettori sulla laguna maltrattata. La collisione e i feriti.

Ma soprattutto un rischio che Venezia Patrimonio dell'Umanità non può più sostenere. Le domande si moltiplicano. Se fosse successo mille metri più indietro? Dove sarebbe finita la grande nave con le sue 65 mila tonnellate e un abbrivo che nessun rimorchiatore potrà mai fermare?

Fino a qualche anno fa chi denunciava l'incompatibilità di quelle navi con la delicatezza della laguna veniva attaccato, denunciato, preso in giro nei phamplet di regime che denunciavano come «fotomontaggi» gli splendidi scatti di Berengo Gardin.

O gli articoli dei giornalisti.

«Si istilla la paura, incidenti non sono possibili», la rassicurazione. Poi nel gennaio 2012 arriva il naufragio della Costa Concordia. Come sempre la tragedia riaccende l'attenzione. Il governo fa un decreto (il Clini-Passera) che vieta alle navi il transito vicino alle «zone sensibili».

Cosa c'è di più sensibile di Venezia e della sua laguna? Ma arriva la «deroga»: tutto resta com'è in attesa delle alternative. Da sette anni e mezzo la politica non è riuscita a prendere una decisione. Si è passati dalla linea «dura» (le navi restano dove sono) ai progetti di grandi canali scavati in laguna, alle banchine in mare. Adesso si parla di Marghera, del canale Vittorio Emanuele e, a lungo termine, del porto passeggeri a Chioggia. Dibattito infinito.

Quasi sempre ideologico.

Che raramente si basa su un laico confronto tra costi e benefici. E manca sempre la parola chiave, che dovrebbe ispirare il nostro futuro: sostenibilità. Fino a che punto la laguna potrà ancora sopportare? Il business - legittimo - degli armatori non può essere anteposto alla salvezza di una laguna per cui lo Stato ha speso finora decine di miliardi di euro. Inutile «rifare le barene» quando le eliche le distruggono. O parlare di sviluppo compatibile se il passaggio di queste navi, chiaramente fuori scala, contribuisce a portare in mare i sedimenti. E dunque a distruggere la laguna.

Che fare? Tutte le soluzioni sul tavolo hanno bisogno di anni per essere realizzate.

Intanto si spinge per il «breve termine». Ma una cosa è chiara: le navi «troppo grandi» in laguna non potranno più entrare. Il mondo adesso ci guarda da vicino.

PRIMO PIANO
Schianto in laguna

Polemica fra Brugnaro e il ministro «Venga qui a vedere cosa succede»

Ma il titolare delle Infrastrutture rifiuta. Annunciato un vertice con il collega dell'Ambiente sul "protocollo laguna"



Alberto Brugnaro
Il sindaco di Venezia ha detto: «Venga qui a vedere cosa succede».

Il presidente dell'ANITRA PORTALE
Musolino: «Oggi gestiamo l'emergenza. Noi pronti per le proposte alternative»



Alberto Brugnaro
«Venga qui a vedere cosa succede».

Musolino
«Oggi gestiamo l'emergenza».

Il ministro dell'Ambiente
«Noi pronti per le proposte alternative».

È il momento di scegliere, tutto il mondo ci guarda

Non è un incidente come gli altri. Forse un segno del Cielo, arrivato nel giorno della Sensa. Quando Venezia celebra il suo «Sposalizio con il mare».

Agli sposi adesso la casa sta un po' stretta. La convivenza si è fatta impossibile.

Le antiche galee cariche di spezie sono state sostituite da grattacieli alti quasi come il campanile di San Giorgio. Carichi di turisti che ci guardano dall'alto e scattano le foto. Venezia è solo uno sfondo, il palcoscenico.

Un meccanismo che si è rotto. Ieri sotto gli occhi del mondo si sono riacciati i riflettori sulla laguna maltrattata. La collisione e i feriti.

Ma soprattutto un rischio che Venezia Patrimonio dell'Umanità non può più sostenere. Le domande si moltiplicano. Se fosse successo mille metri più indietro? Dove sarebbe finita la grande nave con le sue 65 mila tonnellate e un abbrivo che nessun rimorchiatore potrà mai fermare?

Fino a qualche anno fa chi denunciava l'incompatibilità di quelle navi con la delicatezza della laguna veniva attaccato, denunciato, preso in giro nei phamplet di regime che denunciavano come «fotomontaggi» gli splendidi scatti di Berengo Gardin.

O gli articoli dei giornalisti.

«Si istilla la paura, incidenti non sono possibili», la rassicurazione. Poi nel gennaio 2012 arriva il naufragio della Costa Concordia. Come sempre la tragedia riaccende l'attenzione. Il governo fa un decreto (il Clini-Passera) che vieta alle navi il transito vicino alle «zone sensibili».

Cosa c'è di più sensibile di Venezia e della sua laguna? Ma arriva la «deroga»: tutto resta com'è in attesa delle alternative. Da sette anni e mezzo la politica non è riuscita a prendere una decisione. Si è passati dalla linea «dura» (le navi restano dove sono) ai progetti di grandi canali scavati in laguna, alle banchine in mare. Adesso si parla di Marghera, del canale Vittorio Emanuele e, a lungo termine, del porto passeggeri a Chioggia. Dibattito infinito.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il titolare delle Infrastrutture risponde agli attacchi del vicepremier Salvini: «Le sue sono dichiarazioni su Facebook»

Toninelli: «Progetto entro giugno serve una soluzione provvisoria»

L'intervista Flavia AmabileSi trascina da anni lo scandalo delle mastodontiche navi da crociera libere di arrivare a Venezia per garantire ai turisti la visione di uno degli spettacoli più indimenticabili che esistano, ma mettendo in serio pericolo persone e luoghi troppo delicati per essere avvicinati da simili mezzi.

Da un anno spetta al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, la competenza su questa materia ed è a lui che si rivolge il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, accusandolo di aver detto ancora una volta un "no" e di aver bloccato il piano già pronto.

Il ministro Toninelli respinge l'accusa e fornisce i suoi tempi: il progetto sarà scelto entro giugno ma ci vorranno dei mesi per «metterlo in campo».

Il ministro Salvini la accusa: racconta che il piano era pronto già l'anno scorso ma lei ha bloccato tutto. E ha aggiunto che da giugno è ora di iniziare con i si.

«Mi lasci dire che quella di Salvini e della Lega è poco più di una dichiarazione su Facebook. A meno che non mi si dica che i turisti devono sbarcare tra a container e petroliere».

Ovviamente no, ma a Venezia sono stufi. Ieri in tanti si sono detti persino felici dell'incidente in Laguna: altrimenti anche questo governo avrebbe finito per non affrontare la questione delle grandi navi. È la solita storia: il governo si occupa dei problemi quando si trova di fronte a un'emergenza.

«Io invece sono molto dispiaciuto, perché ci sono stati feriti e danni. E prestissimo sarò a Venezia. In più sono mesi che stiamo lavorando con la massima risolutezza per risolvere un problema lasciato marcire per troppi anni. C'è un tavolo istituzionale che sta andando avanti ed è già in programma un incontro con gli altri ministri interessati per arrivare alla soluzione definitiva che contemperi, senza scorciatoie, economia turistica e tutela ambientale».

Si discute da otto anni della questione grandi navi e ancora non si è arrivati a una soluzione. Com'è possibile? È così difficile scrivere un divieto?

«Siamo per la chiusura, ma prima, per non perdere le crociere a Venezia, serve trovare l'alternativa, anzi le alternative, quella definitiva e quella provvisoria. Come ho detto, dopo anni di stasi, siamo prossimi a una soluzione finalmente capace di tenere assieme tutti gli interessi in campo».

Nei cassetti del ministero giacciono provvedimenti firmati dai ministri Clini e Passera, quindi parliamo di un lavoro che è iniziato durante i governi precedenti. Che fine ha fatto questo lavoro? E partirete da lì oppure pensate di scrivere qualcosa di totalmente nuovo?

«Quello era un divieto che necessitava di una soluzione alternativa per essere applicato. Ne è scaturita una scelta secondo noi non sostenibile. Ora ne stiamo per mettere a punto un'altra».

Su Twitter ha assicurato che state lavorando e che ci sarà una soluzione in tempi brevi, ma lei guida il ministero dei Trasporti già da un anno. Che tempi prevede a questo punto?

«Entro fine giugno verrà scelto il progetto. Nel frattempo stiamo già lavorando per la soluzione provvisoria e ci vorrà qualche mese per metterla in campo. Il protocollo per i fanghi da estrarre dai canali è in via di definizione. Il provveditore ha deciso di chiedere un parere dell'Avvocatura dello Stato, vista la delicatezza del dossier. Questo è un passaggio fondamentale per la caratterizzazione dei fanghi stessi e per i successivi dragaggi. Si tratta di procedure costose e complesse, che richiedono un po' di tempo».



Come intendete formulare il divieto per le grandi navi? Fin dove potranno arrivare?

«Lo vedrete al momento della scelta del progetto».

Come riuscirete a tenere conto anche delle conseguenze sul turismo e sull' ambiente?

«La soluzione terrà conto di tutte le esigenze logistiche.

Senza tutela del paesaggio e dell' ambiente anche l' industria turistica veneziana perderebbe gran parte della sua competitività».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

no a Marghera

Italia Nostra «Crocieristica in laguna senza futuro»

Distruggere l'ambiente (e la storia) in nome di un malinteso concetto di sviluppo di stampo novecentesco porta alla rovina: lo abbiamo imparato dalla storia del polo industriale di Marghera. Non si sacrifica la Laguna per un malinteso progetto di salvezza di Venezia!». Italia Nostra commenta così l'incidente avvenuto ieri a San Basilio. «Questo ennesimo incidente (che non ci sorprende, essendo ben noti altri incidenti e collisioni avvenuti a Venezia e in Laguna di navi passeggeri e commerciali», scrive in una nota la sezione veneziana dell'associazione, «rafforzerà la posizione di coloro che per mantenere il business della crocieristica non esitano a sacrificare la Laguna».

Italia Nostra boccia dunque senza appello la soluzione Marghera. «Qualcuno approfitterà dell'incidente è per proporci la soluzione salvifica. Tale percorso è insostenibile, perché segnerebbe la perdita irreversibile della Laguna. Comporterebbe infatti il raddoppio del Canale dei Petroli, troppo stretto e congestionato per accogliere anche il transito delle navi crocieristiche. E il Canale dei Petroli, come provano molti studi scientifici, ha demolito la morfologia della laguna, preservatasi per 6000 anni.

Tutte le soluzioni finora prospettate per mantenere la crocieristica in Laguna sono irrealizzabili e senza futuro».

—A.V.



Ministero delle Infrastrutture risponde agli attacchi dei vicepremier Salvini «Le sue sono dichiarazioni su Facebook»
Toninelli: «Progetto entro giugno serve una soluzione provvisoria»

CRUCIERISTICA
Foto: Ansa/Contrasto

Schianto da parte di una nave crocieristica nella laguna di Venezia. Il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ha risposto ai vicepremier Salvini e Di Maio, che hanno criticato il progetto di raddoppio del Canale dei Petroli. «Le sue sono dichiarazioni su Facebook», ha detto Toninelli. «Il progetto è in fase di avanzata preparazione e sarà pronto entro giugno. Servirà a risolvere il problema di congestione e sicurezza della Laguna». Il ministro ha anche sottolineato che il progetto è in linea con le norme europee e che non comporta alcun sacrificio ambientale.

Salvini ha criticato il progetto, sostenendo che «sacrificherebbe la Laguna per un malinteso concetto di sviluppo». Di Maio ha detto che il progetto è «una soluzione di facciata» e che «non tiene conto delle esigenze della città e della laguna».

Il ministro ha risposto che il progetto è «una soluzione provvisoria» e che «servirà a risolvere il problema di congestione e sicurezza della Laguna». Ha anche sottolineato che il progetto è in linea con le norme europee e che non comporta alcun sacrificio ambientale.

Le soluzioni
I 4 progetti «3+prescritti»
La soluzione
La città ideale
La proposta del Corridore del 2017
La città ideale
La proposta del Corridore del 2017

NOI
Italia Nostra
«Crocieristica in laguna senza futuro»

Il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ha risposto ai vicepremier Salvini e Di Maio, che hanno criticato il progetto di raddoppio del Canale dei Petroli. «Le sue sono dichiarazioni su Facebook», ha detto Toninelli. «Il progetto è in fase di avanzata preparazione e sarà pronto entro giugno. Servirà a risolvere il problema di congestione e sicurezza della Laguna». Il ministro ha anche sottolineato che il progetto è in linea con le norme europee e che non comporta alcun sacrificio ambientale.

Salvini ha criticato il progetto, sostenendo che «sacrificherebbe la Laguna per un malinteso concetto di sviluppo». Di Maio ha detto che il progetto è «una soluzione di facciata» e che «non tiene conto delle esigenze della città e della laguna».

Il ministro ha risposto che il progetto è «una soluzione provvisoria» e che «servirà a risolvere il problema di congestione e sicurezza della Laguna». Ha anche sottolineato che il progetto è in linea con le norme europee e che non comporta alcun sacrificio ambientale.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Traffico in aumento 502 navi nel 2018 «5 mila lavoratori 150 milioni in città»

Agenti marittimi e sindacato: «Crociere, risorsa da difendere Il difficile equilibrio da trovare tra economia e città storica»

Roberta De Rossivenezia. Nove grandi navi in Marittima tra sabato e domenica, più due battelli fluviali e un aliscafo. Oltre 40 mila persone tra passeggeri in arrivo e partenza in un solo fine settimana. Navi da rifornire, persone da spostare, turisti in città.

«Siamo ovviamente preoccupati da quanto accaduto, ma anche sollevati dal fatto di aver lanciato tre giorni fa il nostro appello al governo perché assuma le decisioni necessarie e attese da tempo per permettere al porto di Venezia di operare: una realtà produttiva e occupazionale fondamentale». A parlare è il presidente degli agenti marittimi Alessandro Santi, tra i firmatari della missiva ai ministri dei Trasporti e dell' Ambiente per chiedere interventi urgenti per il ripristino dei fondali del Canale dei Petroli (che sta limitando il pescaggio delle navi, penalizzando il porto commerciale) e di autorizzare lo scavo del canale Vittorio Emanuele, per togliere le grandi navi dal Bacino di San Marco, secondo il progetto di Porto e Comune.

Quanto al traffico passeggeri, i dati di Vtp per il 2018 raccontano di numeri in crescita rispetto al 2017, dopo anni di calo: l' anno scorso si sono contati 502 approdi di navi per 1,560 milioni di passeggeri (erano stati 466 e poco più di 1,4 milioni nel 2017), 100 battelli fluviali (per 20 mila passeggeri), 391 aliscafi (con quasi 100 mila viaggiatore). In totale 1.680.599 passeggeri. Su quanto valga, nello specifico, il settore crocieristico, c' è da sempre un braccio di ferro tra operatori e ambientalisti: i primi parlano di 5 mila occupati nel settore, i secondi più che li dimezzano.

«Ci sono le imprese di servizio a terra, chi si occupa di rifornire le navi, i dipendenti delle diverse agenzie che seguono le pratiche, quanti si occupano del rifornimento di vivande, il mondo dei trasporti: 5 mila persone ci sono tutte», commenta il sindacalista della Fip Cgil, Antonio Capiello, «per questo siamo molto preoccupati dalla mancanza di decisioni sul futuro del comparto.

Come Cgil, da sempre diciamo che il passaggio per la Giudecca non è più tollerabile: cosa sarebbe successo se l' avaria fosse avvenuta davanti a San Marco? Quello che ci preme è salvaguardare i posti di lavoro.

Dove trasferire le navi? Non a Chioggia: quel porto non può ospitarle; ipotesi off shore sono archiviate da tempo; il Duferco in bocca di Porto? Non sta a noi dirlo, ma certamente la soluzione immediata è Marghera, lungo il Canale dei Petroli dove le navi passano da sempre. Certo, c' è un problema di convivenza con il traffico commerciale: ci vogliono 3 ore per il transito e sono previsti 3 convogli in entrata e 3 in uscita, ma la soluzione si possa trovare sull' h24, salvaguardando tutta la portualità, commerciale e crocieristica: posti di lavoro di qualità, non parliamo di mille euro al mese».

Tutte le categorie chiedono ormai che quanto prima le grandi navi lascino il bacino di San Marco (per Marghera-Vittorio Emanuele), ma altro punto controverso è quale sia la ricaduta sulla città di Venezia del traffico crocieristico, in termini di economia generale, in una città già soffocata da troppi turisti. È ancora Santi ad intervenire: «Una ricerca del Clia, l' associazione delle compagnie armatoriali di crociera, ha stimato in 155 milioni di euro l' impatto generato dalle crociere sull' economia della città: 109 milioni di spese dei viaggiatori (alberghi, ristoranti, negozi), oltre 9 degli equipaggi, quasi 37 di spese dirette delle navi da crociera, tra rifornimenti e ancoraggio. Una media di 400 mila euro al giorno: 10 mila stanze d' hotel solo per gli equipaggi. C' è il modo per salvaguardare Venezia e la sua economia». Questo il punto di vista degli operatori: resta da trovare il difficile equilibrio con Venezia.

PRIMO PIANO
Schianto in laguna

Traffico in aumento 502 navi nel 2018 «5 mila lavoratori 150 milioni in città»

Agenti marittimi e sindacato: «Crociere, risorsa da difendere Il difficile equilibrio da trovare tra economia e città storica»

40 mila navi
1,6 mln passeggeri
100 battelli fluviali
391 aliscafi
502 approdi
5 mila lavoratori
150 milioni in città

IL COMMENTO
Meglio essere chiari: fuori le navi dalla laguna

Miglior essere chiari: fuori le navi dalla laguna. È il messaggio che gli agenti marittimi e il sindacato lanciano con un comunicato stampa. Il documento, che è stato diffuso mercoledì 27 maggio, è un appello al governo perché assuma le decisioni necessarie e attese da tempo per permettere al porto di Venezia di operare: una realtà produttiva e occupazionale fondamentale. A parlare è il presidente degli agenti marittimi Alessandro Santi, tra i firmatari della missiva ai ministri dei Trasporti e dell' Ambiente per chiedere interventi urgenti per il ripristino dei fondali del Canale dei Petroli (che sta limitando il pescaggio delle navi, penalizzando il porto commerciale) e di autorizzare lo scavo del canale Vittorio Emanuele, per togliere le grandi navi dal Bacino di San Marco, secondo il progetto di Porto e Comune.

Quanto al traffico passeggeri, i dati di Vtp per il 2018 raccontano di numeri in crescita rispetto al 2017, dopo anni di calo: l' anno scorso si sono contati 502 approdi di navi per 1,560 milioni di passeggeri (erano stati 466 e poco più di 1,4 milioni nel 2017), 100 battelli fluviali (per 20 mila passeggeri), 391 aliscafi (con quasi 100 mila viaggiatore). In totale 1.680.599 passeggeri. Su quanto valga, nello specifico, il settore crocieristico, c' è da sempre un braccio di ferro tra operatori e ambientalisti: i primi parlano di 5 mila occupati nel settore, i secondi più che li dimezzano.

«Ci sono le imprese di servizio a terra, chi si occupa di rifornire le navi, i dipendenti delle diverse agenzie che seguono le pratiche, quanti si occupano del rifornimento di vivande, il mondo dei trasporti: 5 mila persone ci sono tutte», commenta il sindacalista della Fip Cgil, Antonio Capiello, «per questo siamo molto preoccupati dalla mancanza di decisioni sul futuro del comparto.

Come Cgil, da sempre diciamo che il passaggio per la Giudecca non è più tollerabile: cosa sarebbe successo se l' avaria fosse avvenuta davanti a San Marco? Quello che ci preme è salvaguardare i posti di lavoro.

Dove trasferire le navi? Non a Chioggia: quel porto non può ospitarle; ipotesi off shore sono archiviate da tempo; il Duferco in bocca di Porto? Non sta a noi dirlo, ma certamente la soluzione immediata è Marghera, lungo il Canale dei Petroli dove le navi passano da sempre. Certo, c' è un problema di convivenza con il traffico commerciale: ci vogliono 3 ore per il transito e sono previsti 3 convogli in entrata e 3 in uscita, ma la soluzione si possa trovare sull' h24, salvaguardando tutta la portualità, commerciale e crocieristica: posti di lavoro di qualità, non parliamo di mille euro al mese».

Tutte le categorie chiedono ormai che quanto prima le grandi navi lascino il bacino di San Marco (per Marghera-Vittorio Emanuele), ma altro punto controverso è quale sia la ricaduta sulla città di Venezia del traffico crocieristico, in termini di economia generale, in una città già soffocata da troppi turisti. È ancora Santi ad intervenire: «Una ricerca del Clia, l' associazione delle compagnie armatoriali di crociera, ha stimato in 155 milioni di euro l' impatto generato dalle crociere sull' economia della città: 109 milioni di spese dei viaggiatori (alberghi, ristoranti, negozi), oltre 9 degli equipaggi, quasi 37 di spese dirette delle navi da crociera, tra rifornimenti e ancoraggio. Una media di 400 mila euro al giorno: 10 mila stanze d' hotel solo per gli equipaggi. C' è il modo per salvaguardare Venezia e la sua economia». Questo il punto di vista degli operatori: resta da trovare il difficile equilibrio con Venezia.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Meglio essere chiari: fuori le navi dalla laguna

Meglio essere subito chiari, senza tanti eufemismi, arabeschi o giri di parole: via, fuori le navi da crociera dalla laguna. Da tutta la laguna e per sempre. Nessun distinguo, nessun canale alternativo, basta con progetti che hanno sempre e solo come unico scopo di lasciare - gattopardescamente - tutto com'è. Perché Venezia è laguna, non ha nulla a che vedere col mare. E ditemi voi cosa ha a che fare con la laguna il mastodonte che ieri ha quasi provocato una strage a San Basilio. È chiaro o no? Pare di no. Gli eufemismi li hanno usati quelli che hanno definito "contusi" i feriti, con il chiaro intento di attutire l'accaduto. Gli arabeschi li hanno utilizzati coloro che hanno colto la palla al balzo per ribadire che diventa ancora più urgente l'apertura del canale Vittorio Emanuele, che sarebbe invece una ulteriore violenza all'ambiente, alla città, al delicatissimo equilibrio della fragilissima laguna. E non sono parole scritte dai soliti leoni della tastiera, bensì da persone che hanno ruoli cruciali in città. Ma che importa a costoro, e a chi governa il Paese e la città, dell'ambiente, della sicurezza e, infine, pare, di Venezia stessa?

Eppure devono averli visti anche loro i video della Msc Opera sfondare la poppa del battello fluviale e devastare la banchina di San Basilio. Devono averle sentite anche loro le urla di terrore della gente che fuggiva. Di certo, almeno, va a farsi definitivamente benedire la tanto decantata sicurezza dell'entrata delle grandi navi in laguna, dell'abilità infallibile dei piloti, perché poi abbiamo visto che basta una banale avaria, un cavo che si spezza e buonanotte. Perciò fatela finita una buona volta. Le grandi navi in laguna non hanno alcun senso, non arricchiscono la città (altro che "e porta schei"), provocano danni irreversibili (soprattutto invisibili: alle fondamenta della città, ai fondali della laguna, all'aria che respiriamo, eccetera). Da ieri non ci sono più alibi, niente più scuse. Lo sappiamo: il comune di Venezia non ha nessuna voce in capitolo su questo tema. Ma quanto sarebbe bello avere una giunta, un sindaco, che stessero dalla parte dei cittadini anziché da quella di quei pochi che spremono la città come una slot machine dove si vince sempre? Oppure: quanto sarebbe bello avere un'opposizione che stesse dalla parte dei cittadini? Sì perché anche i partiti che stanno all'opposizione hanno sempre mantenuto una profonda ambiguità su questo tema: navi a Marghera, navi di qua, navi di là. Che pena. Tocca allora a noi cittadini stare all'erta, alzare la voce.

Perché ieri la città ha subito una ferita profonda. Davanti a quel mastodonte ci siamo sentiti tutti impotenti, fragili, violentati. E anche se noi italiani abbiamo la memoria di un lombrico, anche se dimentichiamo tutto con la velocità della luce, dobbiamo chiedere a gran voce che venga presa una decisione definitiva e subito. Un anno fa, insieme a Gianfranco Bettin, ho subito un processo per aver denunciato, nel 2013, con una testimonianza dettagliata da foto e video, il pericolo portato dalle grandi navi. Siamo stati assolti, anche perché da ieri una cosa è ancora più chiara, evidente al mondo intero: chi è che sta dalla parte del torto.

PRIMO PIANO
Schianto in laguna

Traffico in aumento 502 navi nel 2018 «5 mila lavoratori 150 milioni in città»

Agenti marittimi e sindacato: «Crociera, risorsa da difendere il difficile equilibrio da trovare tra economia e città storica»



10 mila
40 mila
1,6 mln
100
502
5 mila

IL COMUNITO
Meglio essere chiari: fuori le navi dalla laguna

ROBERTO FERRELLI

Una volta di più, il comune di Venezia non ha voce in capitolo su questo tema. Ma quanto sarebbe bello avere una giunta, un sindaco, che stessero dalla parte dei cittadini anziché da quella di quei pochi che spremono la città come una slot machine dove si vince sempre? Oppure: quanto sarebbe bello avere un'opposizione che stesse dalla parte dei cittadini? Sì perché anche i partiti che stanno all'opposizione hanno sempre mantenuto una profonda ambiguità su questo tema: navi a Marghera, navi di qua, navi di là. Che pena. Tocca allora a noi cittadini stare all'erta, alzare la voce.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Lega e M5S, dopo la paura ecco lo scontro politico

Molinari e Ketty Fogliani: «La soluzione c'era ma Toninelli ha perso solo tempo» Vanin (5 Stelle) contro Brugnaro e Musolino: «Colpa dei ricorsi ai Ministeri»

VENEZIA. «Il piano alternativo per le grandi navi era già pronto da novembre», e condiviso con autorità locali e armatori, «peccato che sia stata bloccata subito dal Mit e che in tutti questi mesi il ministro Toninelli non abbia più preso una decisione definitiva limitandosi all' ipotesi, assurda per molti, di far attraccare le navi a Chioggia. Ci auguriamo che il ministro risolva la questione una volta per tutte». Questo il commento, polemico, contro il M5S del capogruppo della Lega alla Camera, Riccardo Molinari, e della deputata veneziana, Ketty Fogliani.

«Il piano alternativo per tutelare la laguna, il turismo e soprattutto le persone dai rischi di incidenti nel porto di Venezia», spiega la Lega, «era già pronto da tempo: una soluzione già condivisa da Autorità portuale, Regione, Comune di Venezia e armatori, rispettosa dell' equilibrio ambientale e del patrimonio architettonico e culturale. Ma il Mit l' ha "bloccata" e ora ciò che a tutti è fin troppo chiaro è che ancora una volta i "no" causano danni gravissimi».

Dal canto suo, invece, Orietta Vanin del M5S è contro il passaggio delle grandi navi in laguna, e contro Brugnaro e Musolino: «Il primo ha fatto ricorso contro il vincolo voluto da Bonisoli sul canale della Giudecca e l' altro ha ricorso contro i provvedimenti ambientali di Mit, Mibac e ministero dell' Ambiente. La responsabilità è di chi non vuole applicare i vincoli».



PRIMO PIANO
Schianto in laguna
Lega e M5S, dopo la paura ecco lo scontro politico
Molinari e Ketty Fogliani: «La soluzione c'era ma Toninelli ha perso solo tempo» Vanin (5 Stelle) contro Brugnaro e Musolino: «Colpa dei ricorsi ai Ministeri»
Dopo lo schianto, i soccorsi in corso nel porto di Venezia

TUTTE LE REAZIONI



Confindustria: si alla soluzione Marghera
MOLINARI. Nella sala di assemblea della Camera...
La furia del Pd: Interrogazione alla Camera
MOLINARI. In una lettera...
Ngarbi scettico: non esistono vere alternative
MOLINARI. Il ministro Toninelli...
Zanella e i verdi: fermate subito quei mostri
MOLINARI. Nel febbraio scorso...
Scarpa e Serena: utilizzare il porto Ro.ito.
MOLINARI. In seguito a un...
Onile turistico: per navette e scali ad hoc
MOLINARI. «Per i turisti...»

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Confindustria: sì alla soluzione Marghera

Venezia. Sullo schianto della Msc Opera interviene Filippo Olivetti, consigliere delegato alle Infrastrutture di Confindustria Venezia, area metropolitana di Venezia e Rovigo. «L' emergenza è stata gestita perfettamente dal comando delle due navi, dalla Capitaneria di Porto, dai rimorchiatori, dagli ormeggiatori e dai servizi tecnico-nautici del Porto», dice Olivetti, «ma quanto è accaduto ci obbliga a tornare a riflettere sul tema del transito delle grandi navi. Le soluzioni proposte dal Comune di Venezia e dalla Regione del Veneto attendono ancora una risposta da parte del ministero delle Infrastrutture. La crocieristica è un' attività imprescindibile per il turismo veneziano e per il tessuto economico del territorio.

Per questo, confidiamo che quanto prima venga dato il via libera al progetto di trasferimento delle grandi navi a Marghera e all' approfondimento del canale Vittorio Emanuele.

In questo modo, le imbarcazioni oltre una certa stazza entreranno dalla bocca di Malamocco, evitando di transitare per il percorso attuale».



PRIMO PIANO



Schiavento in laguna
Lega e M5S, dopo la paura ecco lo scontro politico
Molteni e Kerty Fogliani «La soluzione Cirinna-Torinelli ha perso solo tempo»
Vanin (S. Steko) contro Bugnario e Musilini «Cappa dei ricorsi al Ministero»

TUTTE LE REAZIONI

Confindustria
sì alla soluzione Marghera

La furia del Pd
Interrogazione alla Camera

Sgarbi scettico
non esistono vere alternative

Zanella e i verri
fermate subito quel mostro

Scarpa e Serena
utilizzare il porto Ro.Bo.

Gaiole turistiche
per navette e scali ad hoc



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La furia del Pd: interrogazione alla Camera

VENEZIA. Su tutte le furie il Pd.

«Il grave incidente», commenta l'onorevole Sara Moretto, «conferma che il Governo riesce solo a fare danni con la propria incapacità di decidere su alcunché. Servono una decisione, una presa di posizione, il coraggio di assumersi le responsabilità». «Non è più possibile perdere tempo», aggiunge il senatore Andrea Ferrazzi, «il Governo di centrosinistra aveva trovato una soluzione definitiva allineando tutti i livelli istituzionali. Il Governo carioca delle tante chiacchiere e delle quotidiane baruffe in pochi mesi ha distrutto tutto.

In particolare, Toninelli ha colpito con dati e progetti lanciati a casaccio». «Già domani (oggi, ndr) presenterò un'interrogazione urgente alla Camera», dice il deputato Nicola Pellicani. «Cosa sta facendo il Governo per allontanare le grandi navi da San Marco e dal Canale della Giudecca? Niente.

Mentre Toninelli e Costa fanno improbabili valutazioni costi-benefici le navi continuano a transitare. Basta rinvii! Riunire subito il Comitato per assumere una decisione».



Legge e M5S, dopo la paura ecco lo scontro politico
Molteni e Kerty Fogliani «La soluzione Ciriana-Toninelli ha perso solo tempo»
Vanin (S. Steko) contro Bugnaro e Musolino «Cappa dei ricorsi al Ministero»

VENZIA «Il grave incidente del 2 giugno ha messo in luce la mancanza di una soluzione definitiva e di una presa di posizione chiara», commenta Sara Moretto, senatore Pd, «il Governo riesce solo a fare danni con la propria incapacità di decidere su alcunché. Servono una decisione, una presa di posizione, il coraggio di assumersi le responsabilità». «Non è più possibile perdere tempo», aggiunge il senatore Andrea Ferrazzi, «il Governo di centrosinistra aveva trovato una soluzione definitiva allineando tutti i livelli istituzionali. Il Governo carioca delle tante chiacchiere e delle quotidiane baruffe in pochi mesi ha distrutto tutto.

TUTTE LE REAZIONI



Confindustria si alla soluzione Margherita
La furia del Pd Interrogazione alla Camera
Sgarbi scettico non esistono vere alternative
Zanella e i verri fermate subito quei mostri
Scarpa e Sereno utilizzare il porto Roato.
Gaite turistiche per navette e scali ad hoc

Confindustria si alla soluzione Margherita
Margherita, nella relazione alla Camera, ha sottolineato l'importanza di una soluzione definitiva e di una presa di posizione chiara. «Il grave incidente del 2 giugno ha messo in luce la mancanza di una soluzione definitiva e di una presa di posizione chiara», commenta Sara Moretto, senatore Pd, «il Governo riesce solo a fare danni con la propria incapacità di decidere su alcunché. Servono una decisione, una presa di posizione, il coraggio di assumersi le responsabilità». «Non è più possibile perdere tempo», aggiunge il senatore Andrea Ferrazzi, «il Governo di centrosinistra aveva trovato una soluzione definitiva allineando tutti i livelli istituzionali. Il Governo carioca delle tante chiacchiere e delle quotidiane baruffe in pochi mesi ha distrutto tutto.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Sgarbi scettico: non esistono vere alternative

VENEZIA. Il ministro Toninelli dice che la soluzione per allontanare le grandi navi dal Canale della Giudecca è vicina?

«Purtroppo non è così, il ministro fa dichiarazioni di principio perché la strada alternativa al momento esiste, ma così com'è non è percorribile dalle navi». Vittorio Sgarbi, come sempre battagliero, si dice fortemente scettico sulla reale concretezza di una soluzione a breve: «Proprio qualche settimana fa ho chiesto conto di questa cosa al comandante della Capitaneria di porto di Venezia. Il quale mi ha confermato il progetto di una soluzione alternativa, ma mi ha anche spiegato e fatto vedere che il giro più lungo per allontanare le navi dalla Giudecca presuppone degli interventi di scasso e di allargamento del canale». «Come tutte le persone di buon senso io sono contrarissimo alle grandi navi nel Canale della Giudecca e capisco che anche i ministri Toninelli e Bonisoli siano d'accordo con me. Ma il problema al momento è che un' immediata alternativa di accesso per le grandi navi non c'è».



PRIMO PIANO

TUTTE LE REAZIONI



Confindustria si alla soluzione Margherita
La fiera del Pd Interrogazione alla Camera
Sgarbi scettico non esistono vere alternative
Zanella e i verri fermate subito quei mostri
Scarpa e Sereno utilizzare il porto Ro.Bo.
Gauche turriche per navette e scali ad hoc

CONFINDUSTRIA - In un'assemblea della Lega, il ministro Toninelli ha detto che la soluzione per allontanare le grandi navi dal Canale della Giudecca è vicina. «Purtroppo non è così, il ministro fa dichiarazioni di principio perché la strada alternativa al momento esiste, ma così com'è non è percorribile dalle navi». Vittorio Sgarbi, come sempre battagliero, si dice fortemente scettico sulla reale concretezza di una soluzione a breve: «Proprio qualche settimana fa ho chiesto conto di questa cosa al comandante della Capitaneria di porto di Venezia. Il quale mi ha confermato il progetto di una soluzione alternativa, ma mi ha anche spiegato e fatto vedere che il giro più lungo per allontanare le navi dalla Giudecca presuppone degli interventi di scasso e di allargamento del canale». «Come tutte le persone di buon senso io sono contrarissimo alle grandi navi nel Canale della Giudecca e capisco che anche i ministri Toninelli e Bonisoli siano d'accordo con me. Ma il problema al momento è che un' immediata alternativa di accesso per le grandi navi non c'è».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Zanella e i verdi: fermate subito quei mostri

VENEZIA. Per la federazione dei Verdi «bisogna fermare immediatamente il transito delle grandi navi in laguna». «Alla luce dell' incidente avvenuto nel Canale della Giudecca», affermano Elena Grandi, Matteo Badiali e Luana Zanella, «ribadiamo la nostra posizione che da sempre ci vede contrari al passaggio delle grandi navi all' interno della laguna di Venezia. I dati calcolati da un' indagine dell' Arpa evidenziano che, per ogni giorno di sosta in porto, una nave da crociera produca una quantità di inquinamento e polveri sottili pari al traffico di Mestre o a 40 mila auto». «Inoltre», aggiungono, «è noto che l' Unesco sta vagliando la possibilità di inserire il capoluogo Veneto nella black list dei siti potenzialmente a rischio. Il tutto per business totalmente non sostenibili». «Questo drammatico evento», concludono, «ha dimostrato che il passaggio delle grandi navi costituiscono un pericolo per la pubblica sicurezza e l' incolumità di cittadini e turisti. Va quindi fermato immediatamente il transito delle grandi navi nella laguna veneta».

PRIMO PIANO

Schianto in laguna

Lega e M5S, dopo la paura ecco lo scontro politico

Molteni e Kerty Fogliani «La soluzione Ciriana-Torinelli ha perso solo tempo»
Vanin (S. Stele) contro Bugnaro e Musilini «Cappa dei ricorsi al Ministero»

VENIZIA. «Il piano d'attuazione del progetto Ciriana-Torinelli è un documento di natura politica, non tecnica, e non può essere approvato dal Consiglio di Amministrazione della Venezia Venezia».



TUTTE LE REAZIONI



Confindustria si alla soluzione Margherita
La furia del Pd Interrogazione alla Camera
Sgarbi scettico non esistono vere alternative
Zanella e i verdi fermate subito quei mostri
Scarpa e Serena utilizzare il porto Roato.
Gaite turistiche per navette e scali ai noc

Confindustria si alla soluzione Margherita. Il presidente della Confindustria, Giancarlo Piretti, ha espresso il suo sostegno al piano Ciriana-Torinelli, definendolo una soluzione tecnica e necessaria per lo sviluppo della città.

La furia del Pd Interrogazione alla Camera. Il presidente della Camera, Giancarlo Piretti, ha chiesto al governo di spiegare le ragioni del piano Ciriana-Torinelli.

Sgarbi scettico non esistono vere alternative. Il deputato Sgarbi ha espresso il suo scetticismo sul piano Ciriana-Torinelli, ritenendolo una soluzione di facciata.

Zanella e i verdi fermate subito quei mostri. La federazione dei Verdi ha chiesto di fermare immediatamente il transito delle grandi navi in laguna.

Scarpa e Serena utilizzare il porto Roato. Il deputato Scarpa ha chiesto di utilizzare il porto di Roato per il transito delle grandi navi.

Gaite turistiche per navette e scali ai noc. Il deputato Gaite ha chiesto di creare gaiti turistiche per navette e scali ai noc.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Scarpa e Serena: utilizzare il porto Ro.Ro.

VENEZIA. «Incapacità e menefreghismo a copertura di interessi economici», scrivono Renzo Scarpa, Ottavio Serena, Andrea Gersich e Renato Darsiè. «Queste le cifre dell' incidente di San Basilio. Si è sfiorato il disastro e basta immaginare se al posto del battello vi fosse stato un vaporetto Actv colmo di gente per rendersi conto dei rischi che la città sta correndo con gli oltre mille passaggi di grandi navi». «Sono decenni», continuano, «che si parla di spostare le navi dal Bacino di San Marco, ma più che parole o demenziali progetti di giganteschi canali non sono stati capaci di produrre.

Eppure, fare in modo che le navi non passino più nel cuore di uno dei più grandi tesori dell' umanità è possibile e, sostanzialmente a costo zero. L' abbiamo ricordato al sindaco Brugnaro e al ministro Toninelli inviando nuovamente l' ipotesi tecnica di utilizzo provvisorio del Porto Ro-Ro di Fusina con allegata la proiezione dei risultati ottenibili. Con il nostro progetto tutto ciò non sarebbe successo perché quella nave non sarebbe passata di là».

PRIMO PIANO

Schianto in laguna

Lega e M5S, dopo la paura ecco lo scontro politico

Molteni e Kerty Fogliani «La soluzione Cirinaus Toninelli ha perso solo tempo»
Vanin (5 Stelle) contro Brugnaro e Musolino «Cappa dei ricorsi al Ministero»

VENETIA. «Il piano elaborato dal governo per la soluzione del problema di Venezia è un disastro. Si è sfiorato il disastro e basta immaginare se al posto del battello vi fosse stato un vaporetto Actv colmo di gente per rendersi conto dei rischi che la città sta correndo con gli oltre mille passaggi di grandi navi».



TUTTE LE REAZIONI



Confindustria
si alla soluzione
Margherita

La furia del Pd
Interrogazione
alla Camera

Sgarbi scettico
non esistono
vere alternative

Zanella e i verri
fermate subito
gli mostri

Scarpa e Serena
utilizzare
il porto Ro.Ro.

Gaite turistiche
per navette
e scali ai hoc

Confindustria si alla soluzione Margherita. «Il piano elaborato dal governo per la soluzione del problema di Venezia è un disastro. Si è sfiorato il disastro e basta immaginare se al posto del battello vi fosse stato un vaporetto Actv colmo di gente per rendersi conto dei rischi che la città sta correndo con gli oltre mille passaggi di grandi navi».

La furia del Pd Interrogazione alla Camera. «Il piano elaborato dal governo per la soluzione del problema di Venezia è un disastro. Si è sfiorato il disastro e basta immaginare se al posto del battello vi fosse stato un vaporetto Actv colmo di gente per rendersi conto dei rischi che la città sta correndo con gli oltre mille passaggi di grandi navi».

Sgarbi scettico non esistono vere alternative. «Il piano elaborato dal governo per la soluzione del problema di Venezia è un disastro. Si è sfiorato il disastro e basta immaginare se al posto del battello vi fosse stato un vaporetto Actv colmo di gente per rendersi conto dei rischi che la città sta correndo con gli oltre mille passaggi di grandi navi».

Zanella e i verri fermate subito gli mostri. «Il piano elaborato dal governo per la soluzione del problema di Venezia è un disastro. Si è sfiorato il disastro e basta immaginare se al posto del battello vi fosse stato un vaporetto Actv colmo di gente per rendersi conto dei rischi che la città sta correndo con gli oltre mille passaggi di grandi navi».

Scarpa e Serena utilizzare il porto Ro.Ro. «Il piano elaborato dal governo per la soluzione del problema di Venezia è un disastro. Si è sfiorato il disastro e basta immaginare se al posto del battello vi fosse stato un vaporetto Actv colmo di gente per rendersi conto dei rischi che la città sta correndo con gli oltre mille passaggi di grandi navi».

Gaite turistiche per navette e scali ai hoc. «Il piano elaborato dal governo per la soluzione del problema di Venezia è un disastro. Si è sfiorato il disastro e basta immaginare se al posto del battello vi fosse stato un vaporetto Actv colmo di gente per rendersi conto dei rischi che la città sta correndo con gli oltre mille passaggi di grandi navi».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Guide turistiche per navette e scali ad hoc

VENEZIA. «Non in tutti i porti i grandi mezzi e le navi da crociera possono attraccare.

Vanno tenuti in considerazione i contesti. E quello di Venezia è fragile. Ovunque va ripensato il loro passaggio, a Venezia in particolare. Non si può portare qualcosa di "enorme" in uno spazio ridotto. È troppo rischioso e pericoloso». Non usano mezzi termini Simone Fiderigo Franci e Claudia Sonogo, rispettivamente presidente e vice presidente di Gti, l'Associazione guide turistiche italiane.

«Avrebbe potuto essere un disastro e si è limitato a essere un incidente che ha comportato comunque feriti e paura ed è pertanto inammissibile». Secondo Franci e Sonogo la domanda da porsi è: «Quale turismo, anche marittimo e fluviale, vogliamo? Che idea di sviluppo ne abbiamo?». Perché il turismo, come rileva "Gti", chiama in causa molti fattori. E la soluzione c'è. «Costruire scali ad hoc e trasportare i passeggeri con navette». Un modello che si sta adottando a Civitavecchia.

PRIMO PIANO

Schianto in laguna

Lega e M5S, dopo la paura ecco lo scontro politico

Molteni e Kerty Fogliani «La soluzione Ciriana-Torinelli ha perso solo tempo»
Vanin (5 Stelle) contro Bugnario e Musolino «Cappa dei ricorsi al Ministero»

TUTTE LE REAZIONI

- CONFINDUSTRIA**
sulla soluzione Margherita
- La furia del Pd**
Interrogazione alla Camera
- Sgarbi scettico**
non esistono vere alternative
- Zanella e i verri**
fermate subito quei mostri
- Scarpa e Sereno**
utilizzare il porto Roato.
- Guide turistiche**
per navette e scali ad hoc

Venezia, l' ora del terrore si schianta la grande nave

'La Msc "Opera" in avaria centra la piccola "River Countess" ormeggiata sulla banchina Panico tra i crocieristi che fanno colazione Tutta la città si sveglia al suono delle sirene

ALDA VANZAN

LA GIORNATA VENEZIA Domenica 2 giugno 2019. Ore 8.30. Padre Tom Borphy, prete cattolico australiano, è nella sua cabina della River Countess, un gioiellino di motonave impiegato per crociere fluviali e ormeggiato a San Basilio, intento a sistemare la valigia.

Non immagina che di lì a una manciata di minuti si scatenerà l' inferno. Non può sapere, mentre ripiega le camicie portate da casa per una indimenticabile vacanza tra le isole della laguna e il Delta del Po, che una nave della stazza di 65mila tonnellate appena entrata nel canale della Giudecca ha i comandi che non rispondono più.

Ore 8.31. Dal ponte superiore della Msc Opera alcuni turisti immortalano il rientro a Venezia. La crociera è finita, il 26 maggio erano usciti dal Bacino di San Marco diretti nel Montenegro, poi a Miykonos e Santorini, per invertire infine la rotta e rientrare in Italia. Manca poco per lo sbarco in Marittima e Palazzo Ducale, visto dal tredicesimo ponte, è un incanto. La basilica di San Marco, infuocata dal sole, commuove. I turisti scattano foto e registrano video. Non sanno che giù, in cabina di comando, sta scoppiando il caos.

Ore 8.32. Alessandro Padoan, veneziano appassionato di running, sta facendo la sua consueta corsetta domenicale a San Basilio quando vede l' Msc Opera sbandare nel canale della Giudecca: «Si capiva che non riuscivano a controllarla, se non fosse stato per i due rimorchiatori sarebbe finita addosso alle Zattere».

Andrea Ruaro è al comando di uno dei due rimorchiatori della Panfido che stanno accompagnando la nave alla Marittima. Quello di Ruaro sta a prua.

All' altezza della chiesa dei Gesuati, circa 500 metri prima di San Basilio, riceve una disposizione dal pilota del Porto: «Mi dice che devo a tirare a sinistra». Non domanda perché.

Esegue. Bisogna tirare a sinistra perché la nave è già fuori controllo. È come se avesse il motore bloccato in avanti. Dal ponte della motonave River Countess alcuni si accorgono che il bestione della Msc sta puntando dritto su di loro. Le sirene suonano all' impazzata. Il rumore è assordante. Bisogna scendere. Uno dietro l' altro i passeggeri abbandonano la motonave, mentre il bestione dell' Opera avanza. Sempre più grande. Enorme. Mostruoso.

Ore 8.35. L' impatto. È come un Tir che si abbatte su una utilitaria. Padre Tom è ancora in cabina: «Ho sentito due forti colpi, impressionanti». Due passeggeri della River Countess cadono in acqua. Il bestione prende in pieno la prua della motonave, si incunea tra la River Countess e la fondamenta, mentre il cavo del rimorchiatore che tentava di raddrizzare il tragitto viene letteralmente tagliato da quello che resta della plancia di comando. Quelli dell' Msc gettano l' ancora. La folle corsa, finalmente, finisce.

I SOCCORSI Il resto è la cronaca dei soccorsi, delle accuse, delle polemiche. Ed è emblematico il giorno in cui tutto questo avviene: la Sensa, lo spozalizio tra Venezia e il mare, un connubio che dura da secoli e, che come il cavo tagliato del rimorchiatore, in questo 2 giugno 2019 sembra spezzarsi. Il sindaco Luigi Brugnaro annuncia subito che vuole annullare il corteo storico programmato per la festa della Sensa, intanto quattro donne della River Countess vengono portate all' ospedale civile. Sono tutte straniere: due australiane, un' americana, una neozelandese, età compresa tra i 66 e i 72 anni. Tre di loro non saranno dimesse: non sono gravi, ma hanno bisogno di cure, le prognosi vanno dai 28 ai 10 giorni. Non proprio robetta.

Intanto la notizia fa il giro del mondo. Perché qualsiasi cosa accada a Venezia ottiene l' attenzione dei media e comunque non è normale che una nave da crociera vada a sbattere contro un' altra imbarcazione e poi contro la fondamenta perché il motore non risponde più. È un tema caldo, per Venezia, questo dei grattacieli galleggianti. L' ha



riproposto pochissimi giorni fa anche il re della Street Art, il mitico Banksy che ha portato in laguna un' opera divisa in nove distinti pannelli con l' immagine di una grande nave in Bacino di San Marco. E appena la notizia dell' impatto si diffonde, sono i No Navi a invadere con le loro bandiere e i megafoni San Basilio.

«È stato sfiorato il disastro - grida Tommaso Cacciari - Potevano esserci dei morti. Diciamo basta a chi vuole tutelare gli interessi speculativi di compagnie che stanno facendo i miliardi sulla nostra pelle. Basta con questi mostri inquinanti». Sabato prossimo ci sarà una manifestazione. L' ennesima.

IL MISTERO Cos' è successo, a ieri sera ancora non si sapeva. La compagnia armatoriale Msc ha parlato di un generico «problema tecnico», anche se adesso pare che tutto funzioni, tanto che la nave Opera, con il suo nuovo carico di passeggeri, è pronta a partire per una nuova crociera già stamattina, con appena poche ore di ritardo sulla tabella di marcia. Indagherà la magistratura, il pm Lucia D' Alessandro già ieri ha iniziato a sentire tutte le parti coinvolte, nel pomeriggio c' è stata anche una riunione del Comitato per la sicurezza e l' ordine pubblico in Prefettura. Ma, forse, scoprire la causa del blocco dell' Msc Opera è quasi inutile. Quel che conta è l' incidente in sé. Perché quello che è successo ieri è la dimostrazione che le Grandi Navi possono essere un pericolo per Venezia. Che un semplice problema tecnico o un errore umano possono costare caro. E che i rimorchiatori che devono accompagnare questi colossi galleggianti dentro e fuori la Marittima, servono, ma fino a un certo punto. Il tema, tanto vecchio quanto dirompente, è se Venezia deve continuare a rischiare lasciando passare le grandi navi per il bacino di San Marco e per il canale della Giudecca. E qui la polemica è tutta politica. LE POLEMICHE Chi è deve decidere dove far passare le Grandi Navi? Venezia dice che tocca a Roma. E l' indice viene puntato contro il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Perché da quando è al Governo, e ieri e

rano un anno e un giorno esatti, Toninelli non ha mai convocato il Comitato. Perché c' era già una soluzione individuata sia dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro che dal governatore del Veneto Luca Zaia, ma il ministero pentastellato l' ha messa a bagnomaria. «Senza il no del M5s l' incidente di Venezia era evitabile», scandisce il vicepremier leghista Matteo Salvini. Non è da meno Zaia: «Stiamo ancora discutendo dell' applicazione di un decreto che porta i nomi dei ministri Clini e Passera, che furono titolari di dicastero nell' ormai lontano governo Monti. Stiamo parlando del 2011 mentre le proposte della Regione del Veneto e del Comune di Venezia per una viabilità delle grandi navi giacciono presso i ministeri interessati da anni. Il ministro delle Infrastrutture decida qualcosa. Non si può più attendere». E il sindaco Brugnaro: «È l' ennesima dimostrazione che non è più pensabile che nel canale della Giudecca debbano passare le grandi navi. L' abbiamo detto da 8 anni, e chiediamo immediatamente l' apertura del Vittorio Emanuele», cioè del canale alternativo per l' arrivo in Marittima. Di più: «Le responsabilità di quello che sta succedendo, mi dispiace dirlo, sono del ministro Toninelli, ha bloccato tutto». Intervengono anche gli industriali: «Le soluzioni proposte dal Comune di Venezia e dalla Regione del Veneto attendono ancora una risposta da parte del ministero delle Infrastrutture», rimarca Filippo Olivetti, consigliere delegato alle Infrastrutture di Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo. E il ministro Toninelli cosa dice? Dice che la soluzione è vicina: «L' incidente al porto di Venezia dimostra che le grandi navi non devono più passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo». Ma quale soluzione? Il canale Vittorio Emanuele o, come era stato ipotizzato, anche Chioggia, il che significherebbe non solo togliere le crociere dal bacino di San M

arco, ma da tutta Venezia, un' ipotesi economicamente devastante per la città? © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Scalo a Marghera per le crociere» Ma i No Navi invadono il canale

I COMMENTI VENEZIA «Oggi la giornata deve essere riservata alla gestione dell' incidente ma è evidente che da domani bisognerà muoversi a tutti i livelli con la massima celerità per dare finalmente una soluzione al traffico delle grandi navi a Venezia, liberando dal traffico crocieristico il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca». Pino Musolino, presidente dell' Autorità di Sistema portuale dell' Alto Adriatico, a caldo preferisce rinviare considerazioni di natura politica preferendo concentrarsi sull' emergenza subito dopo l' incidente. «Diciamo che non è il momento di fare considerazioni affrettate - puntualizza - ma prima di tutto voglio sottolineare come le nostre squadre si siano mosse bene di fronte all' emergenza, garantendo soccorsi e intervenendo subito. Ogni altra valutazione andrà fatta nelle prossime ore...».

Intanto una decisione non è ancora stata presa. «Il Comitato ha detto chiaramente quale dovrebbe essere la strada (crociere a Marghera e transito sul Vittorio Emanuele, ndr). È chiaro fin dal marzo 2017». Ora il Governo annuncia un tavolo interministeriale anche per affrontare il protocollo fanghi.

«Mi limito a dire che occorrono tempi brevi».

Interviene anche Filippo Olivetti, consigliere per le Infrastrutture di Confindustria Venezia. «Quando accaduto ci obbliga a riflettere sul tema delle grandi navi. Le proposte di Comune e Regione attendono ancora una risposta dal Governo.

La crocieristica è un' attività imprescindibile per il turismo veneziano e per il territorio. Ci attendiamo quanto prima il via libera al progetto di trasferimento delle grandi navi a Marghera attraverso il canale Vittorio Emanuele». Dal canto suo il segretario del Fronte del Porto favorevole alle grandi navi, Guerrino Manente aggiunge: «Diamo subito il via libera al canale Vittorio Emanuele. Tutte le navi dovranno transitare per il porto di Malamocco». Anche il Wwf chiede l' uso del canale Vittorio Emanuele.

Italia Nostra, invece, punta il dito. «Diciamo no allo scavo del canale Vittorio Emanuele - sottolinea Lidia Fersuoch del direttivo veneziano - Questo percorso è insostenibile perché segnerebbe la perdita irreversibile della laguna. Tutto ciò comporterebbe il raddoppio del Canale dei Petroli e tutto ciò demolirebbe la morfologia e la funzionalità della laguna centrale, già fortemente provate.

Tutte le soluzioni prospettate sono irrealizzabili e senza futuro». Vanno all' attacco i No Navi che subito si sono ritrovati davanti alla banchina di San Basilio. «Siamo stati fortunati - sottolinea il portavoce Tommaso Cacciari - è il caso ha voluto che la River Countless abbia parzialmente mollato gli ormeggi. Qui sono tutti responsabili a partire dal sindaco Luigi Brugnaro e dal presidente della Regione, Luca Zaia. Le responsabilità maggiori sono del ministro Toninelli e del Movimento 5Stelle che ha illuso molti di noi, ma ad oggi non sta facendo assolutamente nulla. Noi veneziani dobbiamo riprenderci la città contro ogni interesse di sorta». I No Navi hanno annunciato per mercoledì pomeriggio e una manifestazione anti-grandi navi per sabato prossimo, alle 16 in città. Sulla polemica anche il commento lapidario di Arrigo Cipriani. «È un incidente assurdo - dice l' oste di Venezia -. Se c' è una imprevedibilità è bene che le grandi navi facciano un' altra strada, quella lungo il Vittorio Emanuele. Un incidente di questo genere è inammissibile. Si faccia presto un' altra strada

e nel frattempo è meglio fermarle». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brugnaro: la soluzione c'è Ma è scontro istituzionale

'Il sindaco attacca: «La colpa di questo stallo è tutta del ministro Toninelli» ' Riunione conferma il progetto che risale a novembre 2017: «La Marittima è centrale»

GIANPAOLO BONZIO

LA RIUNIONE VENEZIA Si va avanti sulla strada tracciata, nel 2017, dal Comitato. Così vuole Venezia. Ma il ministro Toninelli la pensa diversamente e si va verso uno scontro istituzionale.

La soluzione del Comitato è il risultato finale della riunione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza che è stato velocemente convocato ieri pomeriggio dal prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, alla luce del grave incidente a San Basilio.

LA DECISIONE Il Comitato afferma che è più che mai necessario adottare misure urgenti alla luce della riunione decisiva del Comitato, che risale al 7 novembre del 2017. In quella occasione nel verbale che era stato votato veniva in pratica condivisa la necessità di superare, una volta per tutte, il passaggio delle Grandi navi nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca. Il tutto mantenendo, però, la centralità della stazione Marittima e prevedendo, questa era la vera svolta indica a suo tempo, in un periodo non certo lungo l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele II, utilizzando così la bocca di porto di Malamocco.

Poi la svolta necessaria per sbloccare la situazione. «Per questo motivo - prosegue il Comitato per l'ordine e la sicurezza - chiediamo al Provveditorato alle opere pubbliche, ex Magistrato alle acque, di procedere rapidamente alla definizione del nuovo Protocollo fanghi in modo da sbloccare, il prima possibile, i lavori di carotaggio e dragaggio del canale Vittorio Emanuele secondo le direttive che sono state formulate dalla Comunità europea. In ogni caso è necessario che il Provveditorato è l'autorità Portuale diano seguito urgentemente all'esecuzione dei carotaggi».

LO STUDIO Allo stesso tempo il Comitato ha incaricato la Capitaneria di porto di Venezia di realizzare uno studio dettagliato sul numero di navi che, in base al loro pescaggio e alla profondità del canale, potrebbero da subito passare senza affanni lungo il Vittorio Emanuele. Questo per cercare di deviare, da subito, almeno una parte del consistente traffico programmato per questa stagione estiva che è solo agli inizi.

«L'obiettivo che è stato praticamente condiviso da tutti i soggetti - conclude la nota del Comitato - è quello di superare il transito della Grandi navi a San Marco avviando tutte le capacità tecniche ingegneristiche in modo tale da valorizzare la Marittima». Va poi sottolineato che ieri sera sia il prefetto Zappalorto che il sindaco Luigi Brugnaro hanno ringraziato tutti i soggetti che in mattinata erano intervenuti a San Basilio (dalla Polizia municipale al Porto, dal Suem alla Polizia di frontiera, marittima ed aerea, le forze dell'ordine e i Vigili del fuoco) che, grazie alla prontezza e alla professionalità dimostrata sul posto, hanno evitato ulteriori conseguenze negative». C'è da evidenziare che durante la riunione in Prefettura un gruppo di simpatizzante del movimento No Grandi navi ha protestato con striscioni, bandiere e megafoni proprio davanti a Ca' Corner chiedendo con molta determinazione l'allontanamento di tutte le Grandi navi dalla laguna.

IL MINISTERO Tuttavia, proprio nelle stesse ore in cui in Prefettura, con i No navi a presidiare Ca' Corner, si riuniva il Comitato per la sicurezza, dal ministero per le Infrastrutture si ribadiva che la decisione del ministro Toninelli sarebbe diversa. Non è un mistero infatti che Toninelli non voglia la soluzione delle crociere a Marghera, tanto che ieri sera ha postato su Facebook una foto dell'area industriale: «È questa - ha scritto - la soluzione a cui fanno riferimento i ministri Salvini e Centinaio? Far sfiorare una nave da crociera e una petroliera, con i rischi del caso? O presentare come biglietto da visita di Venezia lo sbarco di milioni di turisti di fronte a un petrolchimico?». E allora, la scelta cadrà su uno dei tre progetti presentati dal Porto su richiesta dello stesso ministero: Chioggia, Lido-San Nicolò o Malamocco. Tutte e tre le soluzioni prevedono le navi lontano da Venezia e dalla sua laguna. Il ministero attende



ancora il terzo report, quello su Malamocco, per decidere. E dovrebbe accadere entro la fine di giugno.

LO SCENARIO Tuttavia, se così fosse, si profila uno scontro istituzionale, visto che anche la Prefettura ha avallato la decisione degli enti locali di puntare su Marghera. Come reagirà Venezia di fronte alla decisione del ministro? Ieri il sindaco Luigi Brugnaro ha attaccato duramente Toninelli, dopo la riunione in Prefettura, scaldando di fatto i motori. «La colpa di questa situazione di stallo è tutta di Toninelli - è sbottato il sindaco - Perché in tutti questi mesi è sempre stato lui a bloccare tutto.

Gli avevo anche chiesto un incontro per trovare una soluzione che sboccasse la vicenda, ma non mi ha risposto e mi ha detto che forse tra tre settimane decide qualcosa. Ma come? Come ci fa a governare così? In Italia bisogna saper affrontare le situazioni, su certi temi il nostro Paese deve saper dire di sì, altro che fermare tutto. Penso che alla fine i simpatizzanti del comitato No grandi navi quasi quasi festeggeranno per quello che è successo. No, non si può andare avanti così».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il dibattito politico

Toninelli: «Si cambia» Ma Salvini attacca: «Colpa dei vostri no»

«Bufera nel governo, il ministro dei Trasporti: «Vicini a una soluzione dopo anni di inerzia» La Lega insorge: «Il progetto per una rotta alternativa c'è già, a bloccarlo sono i 5Stelle»

ALVISE FONTANELLA

LA POLEMICA VENEZIA Una barchetta da 65mila tonnellate sperona la riva di San Basilio e il bateau-mouche che vi era attraccato. Ma se la riva travolta dal gigante d'acciaio fosse stata quella su cui sorge Palazzo Ducale? Non sono certo i danni al lancione turistico, e nemmeno le quattro turiste ferite, che hanno fatto fare alla notizia il giro del mondo. A spaventare e indignare il mondo è il rischio che ha patito Venezia nei suoi monumenti simbolo. Ma chi l'ha esposta a questo rischio? Perché dopo tanti anni di bla-bla-bla, un gigante da 65mila tonnellate stava ancora per sfiorare San Marco? Nel governo si consuma l'ennesimo scontro tra Cinquestelle e Lega, che trascina sul banco degli imputati proprio i grillini e i loro ostinati no a ogni proposta di rotta alternativa per togliere le grandi navi dal Bacino San Marco.

5STELLE «L'incidente di oggi al porto di Venezia dimostra che le grandi navi non devono più passare dalla Giudecca» tuona Danilo Toninelli, il ministro 5s delle Infrastrutture e dei Trasporti: «Dopo tanti anni di inerzia - assicura - finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva». «Le grandi navi non devono più passare per la Giudecca - gli fa subito eco un altro ministro M5s, Alberto Bonisoli, ai Beni Culturali: «Stiamo lavorando alacremente per il blocco delle grandi navi in laguna». Ultimo della triade Cinquestelle, ecco la nota del ministro dell'Ambiente. «Lo diciamo da tempo - ribadisce Sergio Costa - le grandi navi non devono passare dalla Giudecca. Per questo da mesi insieme ai ministri Danilo Toninelli e Alberto Bonisoli stiamo lavorando per spostarle e siamo vicini alla soluzione». A breve, fa sapere il ministero, i ministri Costa, Bonisoli, Toninelli si vedranno per discutere e confrontarsi sui progetti.

LEGA Ma discutere di che? «Una soluzione per evitare incidenti come questo era stata elaborata già dall'anno scorso - polemizza Matteo Salvini - con l'allargamento di un canale, ma è tutto bloccato da mesi perché è arrivato il No di un ministero romano, e non è un ministero della Lega». «Il ministro Toninelli decida subito, non si può più attendere. Stiamo ancora discutendo dell'applicazione di un decreto dei ministri Clini e Passera, dell'ormai lontano governo Monti - incalza il governatore del Veneto Luca Zaia - mentre le proposte della Regione del Veneto e del Comune di Venezia per una viabilità alternativa delle grandi navi giacciono da anni presso i ministeri interessati». «Il piano alternativo per le grandi navi a Venezia era già pronto dallo scorso novembre e condiviso con autorità locali e armatori - denunciano il capogruppo lega alla Camera, Riccardo Molinari, e la deputata veneziana Ketty Fogliani - peccato che sia stato bloccato dal Ministero di Toninelli, e che in tutti questi mesi Toninelli non abbia più preso una decisione, limitandosi all'ipotesi assurda di far attraccare le navi a Chioggia, in mare aperto. Ancora una volta i No causano danni gravissimi alla credibilità del nostro paese».

La replica di Toninelli: «Far sfiorare navi da crociera e petroliere lungo il canale dei petroli? Il Petrolchimico come biglietto da visita di Venezia per milioni di crocieristi? Sarebbe questa la soluzione? Le chiacchiere le lasciamo agli altri: noi siamo davvero vicini a una soluzione, che tenga insieme turismo, ambiente e paesaggio». Salvini taglia corto: «Se ci sono delle proposte, approviamole, non teniamole nei cassetti. Mi aspetto che domani una di queste proposte diventi legge».

VERDI E PD «Bisogna fermare immediatamente il transito delle grandi navi in Laguna» tuonano i parlamentari dei Verdi Elena Grandi, Matteo Badiali e Luana Zanella.

«Basta chiacchiere, si decida. Il governo Renzi aveva trovato una soluzione - afferma Andrea Ferrazzi, capogruppo Pd in Commissione Ambiente al Senato - questo governo ha distrutto tutto».



Mentre il deputato veneziano del Pd, Nicola Pellicani, chiede una riunione immediata del Comitato «per assumere una decisione». «Cosa sta facendo il governo per allontanare le navi da crociera dal Bacino San Marco? - si chiede Pellicani - Niente di niente.

Mentre i ministri Toninelli e Costa fanno improbabili valutazioni costi-benefici, le grandi navi continuano a transitare».

SGARBI Nella polemica interviene anche Vittorio Sgarbi: «Il ministro Toninelli dice che la soluzione per allontanare le grandi navi dal Canale della Giudecca è vicina?

Purtroppo non è così - ricorda Sgarbi - la strada alternativa esiste, ma così com'è non è percorribile dalle navi. Il progetto prevede scasso e allargamento di un canale, che non sono cosa da poco.

Al momento, una immediata alternativa di accesso per le grandi navi non c'è - conclude Sgarbi - e quando quella via si aprirà, Toninelli rischia di essere già stato dimenticato come ministro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' intervista Luca Zaia

«Lo scaricabarile finisce: il ministro deve decidere»

Il governatore veneto: «La Regione e il Comune hanno proposto Marghera»` «Toninelli è al governo da un anno e non ha mai convocato il Comitato»

ALDA VANZAN

Il governatore del Veneto Luca Zaia dice che questo «scaricabarile» deve finire. E che il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli deve esprimersi: «Non a breve. Subito».

Presidente Zaia, Venezia ha celebrato la sua festa della Senza, cioè lo storico spozalizio col mare, con un incidente temuto da tempo: una nave da crociera fuori controllo.

«Un fatto gravissimo, poteva essere una tragedia. Io ho sentito subito il presidente del Porto Musolino, il direttore dell' Uiss Dal Ben, l' amministratore delegato di Msc Vago. Il bilancio è di quattro feriti, non gravi, ma bisognosi di cure. La mia prima preoccupazione è stata l' assistenza medica, vista anche l' età dei passeggeri coinvolti».

Lei è favorevole a togliere le grandi navi dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca, dove c' è stato lo scontro?

«All' ultimo Comitato, che è l' unica sede deputata a prendere una decisione, la Regione del Veneto e il Comune di Venezia hanno presentato e sottoscritto una proposta di viabilità alternativa che, sfruttando una viabilità già esistente, prevede il passaggio attraverso il canale dei Petroli per arrivare a Marghera. Il punto è: quando c' è stato quel Comitato?».

Un po' di tempo fa.

«Molto tempo fa. Il 6 novembre 2017. Il ministro delle Infrastrutture era Graziano Delrio, governo Pd».

E poi cos' è successo?

«Non è successo nulla. Voglio ricordare che il decreto Clini-Passera per lo spostamento delle navi da crociera è di otto anni fa. In questi otto anni non c' è stato ostruzionismo da parte degli enti locali. Io ero arrivato a dire: fate quello che volete, purché affrontiate il problema».

Chi ha bloccato la decisione?

«Per anni ci sono stati liti tra i tre ministeri competenti: Infrastrutture, Beni culturali, Ambiente. Ma voglio spiegare a tutti che è il ministro delle Infrastrutture che deve prendere una decisione. Danilo Toninelli è al Governo da un anno, oggi è il suo compleanno, e non ha mai convocato un Comitato».

Serve?

«Al di là della convocazione, la gravità è che manca la sostanza.

Non c' è una soluzione». Toninelli ha detto che la soluzione è vicina.

«E perché non dice qual è? O magari è un ulteriore calcolo costi-benefici? Questo non è il ponte Morandi, io sono stanco di assistere sempre al solito scaricabarile. È Toninelli che deve decidere».

Qualsiasi cosa?

«Attenzione. Dire che le grandi navi devono uscire dal bacino di San Marco e dire che devono uscire dalla laguna di Venezia, sono due concetti diversi. Fuori dalla laguna vorrebbe dire chiudere la crocieristica a Venezia. Già i tecnici hanno spiegato che le soluzioni off shore presentate non sono praticabili».

Con Toninelli qual era l' aggiornamento?



«Io sono fermo al comitato di Delrio e a una riunione tecnica del 19 febbraio 2019 alla quale ha partecipato il mio assessore e dove sono state tirate fuori due idee: l'analisi costi/benefici e l'ipotesi di Chioggia. Io non sono un tecnico, ma vorrei capire cosa pensa il ministro. Le polemiche non servono a nulla, ma l'interlocutore è lui. Parli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sette anni tra rimpalli e algoritmi per individuare un nuovo approdo

DAVIDE SCALZOTTO

IL FOCUS VENEZIA Sette anni: tanto è passato dal decreto Clini-Passera (all'epoca ministri) che avrebbe dovuto limitare l'accesso delle navi da crociera in Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca. Sette anni in cui tutti si sono detti e ripetuti che i colossi del mare non sarebbero più dovuti passare davanti a San Marco per arrivare alla stazione marittima. Il risultato è quanto successo ieri.

Ma come è stato possibile, se tutte le istituzioni ora dicono di aver sempre ribadito che le crociere devono star fuori dal Bacino e da quel canale che lambisce l'isola della Giudecca e il cuore di Venezia? Possibile che alla fine non sia cambiato niente?

Ecco allora la classica storia di (in)decisioni, ricorsi, soluzioni a metà, ritardi e rinvii che ha prodotto una tragedia mancata e la consueta mobilitazione a incidente avvenuto. Tutto (o almeno l'ultima parte di questa storia) inizia nel 2012, quando il decreto Clini-Passera stabilì il limite delle 40mila tonnellate per il transito delle navi da crociera in Basino di San Marco-Giudecca, lasciando alle autorità locali discrezionalità fino all'individuazione delle alternative. In un primo tempo il limite fu fissato dalla Capitaneria di porto in 96mila tonnellate di stazza. Giusto per capirci, la Msc Opera che ieri si è schiantata sulla Countess River e sulla sponda di san Basilio, è di 65mila tonnellate di stazza lorda.

LE CARTE BOLLATE Immancabile, nel 2013 era poi giunta una sentenza del Tar, su ricorso di Venezia Terminal Passeggeri (la società che gestisce lo scalo crociere veneziano) che aveva dichiarato l'illegittimità del limite che le compagnie di navigazione avevano però deciso ugualmente di autoimporsi.

Seguì - nel 2017 - un Comitato, vale a dire la riunione convocata dalla presidenza del Consiglio dei ministri a cui partecipano i Comuni della gronda lagunare (partendo quindi da Venezia), la Regione e i ministeri interessati (Infrastrutture e Trasporti, Ambiente, beni culturali, Università e ricerca) nel quale si decise di attenuare ulteriormente gli effetti del passaggio sul Canale della Giudecca attraverso una ordinanza della Capitaneria di Porto, in vigore dal luglio 2018, in base alla quale il transito delle grandi navi da crociera viene concesso grazie a un algoritmo che combina diversi parametri, quali ad esempio la larghezza dello scafo, il peso dell'acqua spostata, la tipologia di carburante. Tecnicamente, per chi avesse voglia di addentrarsi, la formula che individua il cosiddetto Modulo di armamento, tiene conto dei seguenti valori: dislocamento (cioè il peso dell'acqua spostata dallo scafo), larghezza dello scafo arrotondata per eccesso al metro superiore, l'altezza dal pelo dell'acqua al punto più alto della nave arrotondata al metro superiore e l'area laterale dello scafo. Questi ultimi due servono per calcolare l'effetto vela, cioè l'esposizione al vento e alle intemperie della nave, che deve navigare in acque anguste, quali sono quelle della laguna. Il risultato, per consentire il passaggio, deve dare un numero inferiore a 6.600. C'è poi un correttivo (moltiplicatore 0,97) dovuto all'uso di carburanti a basso tenore di zolfo, prassi adottata dalle Compagnie (tutte) che hanno sottoscritto l'accordo Blue Flag sull'uso di carburanti puliti. Lo scorso marzo c'è stata una leggera correzione dell'algoritmo, con un risultato fissato a

6.300 e non più a 6.600. **LE ALTERNATIVE** Questo sistema complicato sarebbe dovuto restare in vigore fino a che non si fosse trovata una alternativa al transito delle grandi navi in Bacino e nel Canale della Giudecca. Ed è qui che si apre quel tira e molla di non decisioni che hanno congelato di fatto la situazione. Da mesi il ministro della Infrastrutture, Danilo Toninelli, dice di avere pronta la soluzione, dopo aver vagliato tutte le alternative in campo. Sul suo tavolo ce ne sono 14. Comune, Regione e Porto (da pochi giorni con l'avvallo dell'Unesco e da ieri del Comitato per la sicurezza convocato in prefettura) hanno scelto, già nell'ultimo Comitato nel 2017, la soluzione di portare le crociere a Porto Marghera in un nuovo terminal, facendole passare fuori dal Bacino di San Marco e dalla Giudecca, attraverso il canale Malamocco-Marghera adeguando in larghezza e profondità il canale Vittorio Emanuele III. Al



ministro la soluzione non piace, anche perché bisogna decidere dove portare i fanghi scavati dal Vittorio Emanuele per portarne la profondità a misura di grandi navi. Non è un mistero che Toninelli vorrebbe le crociere a Chioggia, dove c'è un sindaco dei 5Stelle. Alcuni giorni fa il ministro ha chiesto al Porto di Venezia di mandargli un report su tre soluzioni (oltre a Chioggia, anche quella del porto al Lido-San Nicolò e a Malamocco). Il Porto lo ha fatto. Il ministro ancora una volta ha prospettato una soluzione a breve. Ieri, dopo l' incidente, ha annunciato che la decisione arriverà a brevissimo. Pare entro giugno, assicurano da Roma. La decisione finale? Sarà una delle tre presentate dal Porto: Chioggia, Lido-San Nicolò, Malamocco, quindi in tutti e tre i casi di fatto fuori dalla laguna (anche se in realtà Chioggia può essere considerata laguna). Esclusa quindi Marghera, la soluzione spinta anche ieri dal Comitato per la sicurezza. Resta da vedere ora come reagirà Venezia alla decisione del ministro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brugnaro infiamma lo scontro: «Toninelli ha bloccato tutto»

Il sindaco attacca duramente il 5Stelle: «Basta, le responsabilità sono tutte sue» Il Comitato per la sicurezza sostiene l'ipotesi Marghera: ministro contrario

GIANPAOLO BONZIO

LO SFOGO VENEZIA «Basta, le responsabilità di questa situazione sono tutte del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli».

Sono da poco trascorse le 18.30 quando il sindaco Luigi Brugnaro, dopo un'intera giornata spesa a fronteggiare un incidente non proprio da poco, si sfoga. La riunione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza si è da poco conclusa e nei saloni della Prefettura di Venezia Brugnaro dice la sua, senza tanti giri di parole, sulle difficoltà che si hanno quando si cerca di risolvere un problema di questo tipo.

LO SCONTRO Va detto che la soluzione non sembra proprio dietro l'angolo e lo scontro appare molto duro e destinato a durare nel tempo, visto che il ministro Toninelli non è affatto convinto della scelta di Marghera, proposta da Ca' Farsetti, e punta invece sulle alternative di Chioggia, San Nicolò e Malamocco. Si prevedono scenari di tensione (ne riferiamo a pagina 5 nel fascicolo nazionale).

«La colpa di questa situazione di stallo è tutta di Toninelli - sbotta il sindaco - perché in tutti questi mesi è sempre stato lui a bloccare tutto. Gli avevo anche chiesto un incontro per trovare una via d'uscita che sbloccasse la vicenda, ma non mi ha risposto e mi ha detto che forse tra tre settimane decide qualcosa. Ma come? Come ci fa a governare così? In Italia bisogna saper affrontare le situazioni, su certi temi il nostro Paese deve saper dire di sì, altro che fermare tutto. Penso che alla fine i simpatizzanti del comitato No grandi navi (che hanno manifestato sotto la Prefettura ndr) quasi quasi festeggeranno per quello che è successo. No, non si può andare avanti così».

LA VIA D' USCITA Brugnaro torna a sottolineare che la soluzione a suo tempo adottata dal Comitato è quella giusta che tutti i soggetti che sono interessati al problema, dal Comune alla Regione fino al Porto, sono perfettamente in sintonia nell'appoggiare la soluzione del canale Vittorio Emanuele.

«Certo, siamo tutti concordi su questa scelta - aggiunge il sindaco - ma il ministro Tonielli non ci ha ancora risposto. Ed invece, lo ripeto ancora, noi abbiamo assoluto bisogno che decida in tempi rapidi».

Brugnaro ha poi affrontato l'argomento in prospettiva.

«Sarà necessario adeguare il canale Vittorio Emanuele ma penso che sia anche indispensabile effettuare tutti gli interventi idonei per fare un investimento in sicurezza. A questo punto - conclude un po' sconsolato - non ci resta che rimanere in fiduciosa attesa».

EVITATO IL PEGGIO Per il prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, le cose ieri mattina potevano andare molto peggio.

«In effetti la situazione deve essere sbloccata e per questo il Comitato ha deciso di avviare dei carotaggi. In questa prima fase le navi verranno così fatte transitare dal canale di Malamocco. Voglio anche precisare - ha aggiunto Zappalorto - che in questo incidente non ci sono responsabilità dell'uomo, visto che tutto è stato provocato dal cattivo funzionamento delle macchine. Molte volte le conseguenze variano dal contesto.

Se lo stesso problema si fosse presentato a Marghera probabilmente non sarebbe accaduto niente. Se invece accadeva alle Zattere gli effetti sarebbero stati peggiori. Ecco perché penso che alla fine, tutto sommato, è andata anche bene».

C'è da infine da ricordare, come non ha mancato di sottolineare lo stesso Zappalorto, che Prefettura e Comune in questi giorni sono stati impegnati anche su un altro fronte particolarmente delicato. Quello dell'improvvisa mancanza di energia elettrica che ha duramente colpito i residenti e le attività commerciali delle isole di Burano, Torcello e Mazzorbo.



rovina. Siamo convinti che Venezia, con un diverso regime fiscale, con lo Statuto speciale che si potrà ottenere raggiunta l' autonomia amministrativa, potrebbe rinascere e incrementare i posti di lavoro nel settore focalizzato su una croceristica di piccola stazza:

yacht e navigli a vela». LEGAMBIENTE Il timore che l' impatto potesse avere risvolti ancor più tragici ha colpito Legambiente e Wwf. «Assistiamo, attoniti e impauriti, a quanto accaduto. Il risultato, per ora, conta alcuni feriti lievi, una banchina gravemente danneggiata e molte persone, tra cittadini, operatori portuali e crocieristi, terrorizzate», ha dichiarato la sezione di Legambiente Venezia attraverso il suo rappresentante Paolo Franceschetti. Assieme a Franceschetti, è intervenuto anche Luigi Lazzaro, presidente di Legambiente Veneto: «Sollecitiamo quanto da sempre ribadito, devono essere presi immediati provvedimenti affinché le grandi navi, di qualsiasi tipologia e dimensione, non transitino più per il bacino di San Marco e per il Canale della Giudecca né tanto meno ormeggino nell' area del centro storico veneziano». IL WWF Una presa di posizione che si sposa con quanto affermato dal Wwf, che in una nota da Roma ha tuonato contro il rischio che potesse accadere il peggio. Quindi il Wwf si è chiesto cosa sarebbe potuto accadere: «La nave protagonista della collisione era una nave da ben 65mila tonnellate di stazza lorda. Cosa sarebbe accaduto se l' incidente fosse avvenuto 500 metri prima, ovvero nei pressi di San Giorgio?». L' associazione ambientalista chiede che: «Le grandi navi da crociera vadano via da Venezia. Quelle di dimensioni più piccole dovranno fermarsi a Porto Marghera passando dalla bocca di porto di Malamocco e Vittorio Emanuele, mentre quelle medio grandi dovranno approdare direttamente a Porto Marghera. Per quelle grandissime, invece, l' unica soluzione possibile

è il porto di Trieste». Tullio Cardona Tomaso Borzomi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Soluzioni nell' interesse della città»

LE CATEGORIE VENEZIA (t.borz.) Le associazioni di categoria chiedono aiuto per il futuro della città. Una città che al risveglio dopo l' incidente dell' Msc Opera si è scoperta fragile e impaurita per quanto accaduto. Preoccupazione per la fragilità di Venezia è stata espressa anche da Marco Michielli, presidente di Confturismo Veneto e vicepresidente nazionale: «Non oso immaginare - ha detto - se tutto ciò fosse accaduto sulla riva di San Marco. Qui è in gioco la sicurezza di una città di cristallo».

Michielli ha quindi precisato la necessità di trovare una soluzione che però sostenga anche l' economia della città: «Questo non vuol dire che si debba arrivare alla drastica conseguenza di cancellare le navi da crociera dallo specchio lagunare, ma arrivare a una soluzione che stabilisca percorsi e modalità di passaggio che non compromettano in alcun modo il fragile equilibrio della città».

Sul tema del turismo si è soffermato anche il presidente dell' Ava (Associazione Veneziana Albergatori) Vittorio Bonacini, che ha prima difeso le maestranze del Porto: «Non è assolutamente in dubbio la professionalità né dei piloti del porto né di coloro che comandano i rimorchiatori. Un guasto tecnico purtroppo può capitare, ma quando si manovrano i giganti del mare in una città delicata come Venezia può trasformarsi in una tragedia».

ALBERGATORI Bonacini chiede quindi velocità nel giungere a una soluzione: «Questo episodio ci induce a chiedere al governo di accelerare nella scelta di una rotta alternativa a San Marco e al Canale della Giudecca. Per le grandi navi c' è una collocazione naturale che è quella di Marghera, con ingresso dalla Bocca di Malamocco e lungo i Canali dei Petroli e Vittorio Emanuele. Una soluzione individuata da tempo per preservare una realtà importante e i posti di lavoro che garantisce».

CONFARTIGIANATO «L' incidente avvenuto stamane a San Basilio è certamente frutto del caso e non di imperizia o avventatezza - commenta Gianni De Chccchi, segretario d Confartigianato Venezia - Per fortuna, alla fine, nulla di grave è accaduto. Oggi ci siamo resi tutti conto che non è così e solo la fortuna ha voluto che l' incidente avvenisse a San Basilio e non in pieno bacino, dovrei avrebbe potuto avere conseguenza ben più gravi, basti pensare agli stazi delle gondole a San Marco. Quello che sarebbe importante è che questo fatto fosse una occasione per tutti, governo in primis, di presa di coscienza reale e quindi la spinta a risolvere il problema in modo deciso e senza ulteriori rinvii. Non vorrei che questo grave campanello d' allarme fosse solo l' occasione di tre giorni di lamenti e peana sui giornali senza che poi nulla venga fatto».

CODACONS La Procura della Repubblica di Venezia dovrà aprire una indagine per il reato di attentato alla sicurezza dei trasporti. «Si tratta dell' ennesimo incidente tra grandi imbarcazioni che si registra a Venezia, e che poteva avere conseguenze ben peggiori spiega il presidente Carlo Rienzi Per tale motivo presentiamo un esposto alla Procura chiedendo di accertare fatti e responsabilità».

ADICO Infine Carlo Garofolini, presidente di Adico: «Lo diciamo da sempre - attacca - le grandi navi sono incompatibili con il bacino di Venezia. Come sempre, però, ci si rende conto delle criticità solo quando accadono cose gravi. Ora ci auguriamo che su questa materia si prenda subito una decisione definitiva».

Chiediamo all' amministrazione Brugnaro un incontro con tutte le categorie per una profonda riflessione su quanto accaduto. È ora di prendere decisioni radicali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano

Il Pd: «Subito il Comitato» Lega: «Piano pronto da mesi»

► Ferruzzi e Pellicani: «È ora di decidere, il Governo smetta di perdere tempo»
Molinari e Fogliani: «L'alternativa è "porcheggiata" al Mir da novembre»

IL PROBLEMA
L'incidente di stamane del petroliere Msc Opera, che ha costretto a una deviazione di rotta, ha messo in luce la fragilità del sistema di gestione del traffico nel canale di San Marco. Il presidente dell'Associazione Veneziana Albergatori, Vittorio Bonacini, ha chiesto al governo di accelerare nella scelta di una rotta alternativa a San Marco e al Canale della Giudecca. Per le grandi navi c'è una collocazione naturale che è quella di Marghera, con ingresso dalla Bocca di Malamocco e lungo i Canali dei Petroli e Vittorio Emanuele. Una soluzione individuata da tempo per preservare una realtà importante e i posti di lavoro che garantisce.

LA SOLUZIONE
L'incidente di stamane del petroliere Msc Opera, che ha costretto a una deviazione di rotta, ha messo in luce la fragilità del sistema di gestione del traffico nel canale di San Marco. Il presidente dell'Associazione Veneziana Albergatori, Vittorio Bonacini, ha chiesto al governo di accelerare nella scelta di una rotta alternativa a San Marco e al Canale della Giudecca. Per le grandi navi c'è una collocazione naturale che è quella di Marghera, con ingresso dalla Bocca di Malamocco e lungo i Canali dei Petroli e Vittorio Emanuele. Una soluzione individuata da tempo per preservare una realtà importante e i posti di lavoro che garantisce.

IL PROBLEMA
L'incidente di stamane del petroliere Msc Opera, che ha costretto a una deviazione di rotta, ha messo in luce la fragilità del sistema di gestione del traffico nel canale di San Marco. Il presidente dell'Associazione Veneziana Albergatori, Vittorio Bonacini, ha chiesto al governo di accelerare nella scelta di una rotta alternativa a San Marco e al Canale della Giudecca. Per le grandi navi c'è una collocazione naturale che è quella di Marghera, con ingresso dalla Bocca di Malamocco e lungo i Canali dei Petroli e Vittorio Emanuele. Una soluzione individuata da tempo per preservare una realtà importante e i posti di lavoro che garantisce.

LA SOLUZIONE
L'incidente di stamane del petroliere Msc Opera, che ha costretto a una deviazione di rotta, ha messo in luce la fragilità del sistema di gestione del traffico nel canale di San Marco. Il presidente dell'Associazione Veneziana Albergatori, Vittorio Bonacini, ha chiesto al governo di accelerare nella scelta di una rotta alternativa a San Marco e al Canale della Giudecca. Per le grandi navi c'è una collocazione naturale che è quella di Marghera, con ingresso dalla Bocca di Malamocco e lungo i Canali dei Petroli e Vittorio Emanuele. Una soluzione individuata da tempo per preservare una realtà importante e i posti di lavoro che garantisce.

Il Pd: «Subito il Comitato» Lega: «Piano pronto da mesi»

Ferrazzi e Pellicani: «È ora di decidere, il Governo smetta di perdere tempo» Molinari e Fogliani: «L'alternativa è "parcheggiata" al Mit da novembre»

I POLITICI VENEZIA Le reazioni del mondo della politica veneziana a quanto è accaduto ieri mattina non si sono fatte attendere. «Non è più possibile perdere tempo - tuona Andrea Ferrazzi, capogruppo dem nella Commissione Ambiente e Territorio - Il Governo carioca delle tante chiacchiere e delle quotidiane baruffe, e in particolare il ministro Toninelli, ha colpito anche da noi, con dati e progetti lanciati a casaccio, che oltre alla confusione consentono alle grandi navi di passare tra il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, come un' autobotte nel delicato centro di un antico borgo». Con lui anche Nicola Pellicani, deputato Pd che ha chiesto a Toninelli di riferire in aula: «Basta rinvii. Riunire subito il Comitato per assumere una decisione. Il Governo non sa come agire. È immobile. Caro ministro alla Confusione Toninelli, non si tratta di problemi locali, ma di temi per cui tutto il mondo ci guarda. Venezia è un patrimonio dell' umanità. Riferisca in aula». Il gruppo provinciale del Pd si è invece scagliato contro sindaco e Governo: «Mentre Brugnaro ha fatto campagna elettorale guidando un rimorchiatore di fronte alla manifestazione No Grandi Navi, l' attuale Governo Lega-5Stelle continua nel rinvio e nell' assenza di alcuna decisione». Infine Giorgio Dodi, segretario comunale ha aggiunto: «Va presa una decisione che salvaguardi la sicurezza della città, l' ambiente e l' occupazione.

Il ministro Toninelli si metta al lavoro. La Lega, che è al governo della città, della Regione e del Paese, dica finalmente qualcosa. Qualsiasi scelta venga fatta, dovrà essere necessariamente condivisa con la città».

PENTASTELLATI L' urlo dei Cinquestelle è invece Basta grandi navi a Venezia! Come ha spiegato la senatrice Orietta Vanin, che se l' è presa con il primo cittadino veneziano: «No grandi navi a Venezia è il mantra del sindaco Brugnaro che oggi accusa lo Stato e il Governo. Incredibile.

Brugnaro non dice che ha fatto ricorso contro il Ministero dei beni culturali e ha perciò bloccato il vincolo del Mibac al passaggio delle grandi navi a Venezia voluto dal ministro Bonisoli su tre canali della città, e soprattutto sul canale della Giudecca.

Brugnaro vuole scavare il Vittorio Emanuele e portare navi sempre più grandi in laguna, vuole che le navi arrivino a Marghera, e che si mantengano però anche gli approdi della città storica».

CARROCCIO La risposta alle accuse arriva dalla Lega, che attraverso il capogruppo alla Camera, Riccardo Molinari, e la deputata veneziana in Commissione Trasporti, Ketty Fogliani, hanno fatto sapere: «Il piano alternativo per tutelare la laguna, il turismo e le persone dai rischi di incidenti nel porto di Venezia causati dal passaggio delle Grandi navi era già pronto dallo scorso novembre. Peccato che sia stata bloccata subito dal Mit e che in tutti questi mesi il ministro Toninelli non abbia più preso una decisione definitiva limitandosi all' ipotesi, assurda per molti, di far attraccare le navi a Chioggia, ossia in mare aperto». Quindi il Carroccio ha precisato: «Ciò che invece a tutti è ormai fin troppo chiaro è che ancora una volta i No' causano danni gravissimi alla credibilità del nostro Paese. Con la bella stagione ormai alle porte, il traffico crocieristico è in aumento. Ci auguriamo che il Ministro competente risolva la questione una volta per tutte». I Verdi di Venezia, in accordo con i Verdi italiani ed europei, chiedono di rendere operativo il Decreto Clini-Passera: «Che attende da ben oltre 7 anni». In una nota i portavoce, Elena Grandi e Matteo Badiali, e Luana Zanella, dell' esecutivo dei Verdi, spiegano: «I dati calcolati dall' Arpav evidenziavano che, per ogni giorno di sosta in porto, una nave da crociera produce una quantità di inquinamento e polveri sottili pari al traffico di Mestre o a 40mila auto». Quindi i consiglieri comunali gruppo misto Renzo Scarpa e Ottavio Serena, con Andrea Gersich e Renato Darsiè hanno affermato la necessità di utilizzare le banchine di Fusina: «Fare in modo che le navi non passino più nel cuore di uno dei più grandi tesori dell' umanità è possibile e, sostanzialmente a costo zero. Non più di dieci giorni fa l' abbiamo ricordato al sindaco Brugnaro e al Ministro Toninelli inviando nuovamente l' ipotesi tecnica di utilizzo provvisorio del Porto Ro-Ro di Fusina con allegata la proiezione dei risultati ottenibili in pochi mesi».

Primo Piano

Il Pd: «Subito il Comitato» Lega: «Piano pronto da mesi»

Ferrazzi e Pellicani: «È ora di decidere, il Governo smetta di perdere tempo» Molinari e Fogliani: «L'alternativa è "parcheggiata" al Mit da novembre»

LEGGI La notizia del rinvio del comitato per il centro storico di Venezia ha scatenato un'ondata di reazioni. Andrea Ferrazzi, capogruppo dem in Commissione Ambiente e Territorio, ha criticato il governo per le chiacchiere e le baruffe quotidiane. Pellicani ha chiesto a Toninelli di riferire in aula. Il gruppo provinciale del Pd si è scagliato contro sindaco e governo. Dodi ha aggiunto che va presa una decisione che salvaguardi la sicurezza della città.

LEGGI La notizia del rinvio del comitato per il centro storico di Venezia ha scatenato un'ondata di reazioni. Andrea Ferrazzi, capogruppo dem in Commissione Ambiente e Territorio, ha criticato il governo per le chiacchiere e le baruffe quotidiane. Pellicani ha chiesto a Toninelli di riferire in aula. Il gruppo provinciale del Pd si è scagliato contro sindaco e governo. Dodi ha aggiunto che va presa una decisione che salvaguardi la sicurezza della città.

LEGGI La notizia del rinvio del comitato per il centro storico di Venezia ha scatenato un'ondata di reazioni. Andrea Ferrazzi, capogruppo dem in Commissione Ambiente e Territorio, ha criticato il governo per le chiacchiere e le baruffe quotidiane. Pellicani ha chiesto a Toninelli di riferire in aula. Il gruppo provinciale del Pd si è scagliato contro sindaco e governo. Dodi ha aggiunto che va presa una decisione che salvaguardi la sicurezza della città.



Nave fuori controllo, Venezia trema Pesano anni di decisioni mancate

Un gigante delle crociere da 65 mila tonnellate travolge una lancia fluviale ferma nel canale della Giudecca

GIAN ANTONIO STELLA

SEGUE DALLA PRIMA E rano le 8:34. Entrata dalla bocca di porto di San Nicolò e diretta verso la Marittima, la nave da crociera «Msc Opera» procedeva lungo il canale veneziano a 5,3 nodi. Tanti, come dimostrerà la cronaca. Una velocità solo un po' più bassa di quella prescritta negli anni Trenta del Novecento quando i bastimenti non erano palazzoni immensi alti quanto il campanile dei Frari, il secondo di Venezia dopo San Marco. Di colpo, su quel bestione bianco da 65.000 tonnellate lungo 275 metri, largo 32 e capace di trasportare circa 2.679 ospiti e 728 uomini e donne dell'equipaggio, c'è un blackout ai comandi. Un blackout inspiegabile. E la nave affidata alla guida di un rimorchiatore davanti e uno dietro della flottiglia di Rimorchiatori Riuniti Panfido, fondata tanti anni fa in Venezuela da due emigrati italiani che fecero fortuna, diventa ingovernabile. Peggio: a dispetto di ogni schema, la grande nave accelera. E dopo esser passata davanti alla Madonna della Salute ai cinque nodi che dicevamo, accelera e accelera in poche centinaia di metri fino a quasi sette nodi.

«Mi sono accorto che aumentava la velocità tirando a dritta verso San Basilio e il pontile dei vaporetto dove c'era molta gente e ho cominciato a tirare e tirare per raddrizzarla verso il centro del canale», racconta Andrea Ruaro, triestino, ventun anni di esperienza in laguna, il pilota del rimorchiatore Angelina che stava davanti, «Per quanto spingessimo i motori al massimo, però, non ce la facevamo. Era proprio impossibile».

È fermo lì, in banchina, un «lancione» turistico che in quel momento sta accogliendo i passeggeri a bordo, la «River Countess». Quello che succede è nei video ripresi da varie persone che stavano nei dintorni con il telefonino acceso. La grande nave da crociera ormai cieca ad ogni comando, mentre l'altro rimorchiatore alle spalle cerca di rallentarla, piomba a poppa del «lancione», lo copre in parte decapitando il ponte superiore, si infila fra questa e la banchina staccandola all'ormeggio e trascinandosela avanti con un'ancora gigantesca infilata nel fianco.

Ambulanze, Vigili del fuoco, carabinieri, poliziotti, vigili urbani. Un caos indescrivibile. Il cozzo è stato così forte che tutti si chiedono sgomenti quale possa essere il bilancio.

Minuti febbrili a controllare le due navi, la banchina, eventuali passeggeri scaraventati in acqua. Cinque feriti, pare. Nessun morto.

Grazie a Dio. E mentre i soccorsi si mettono febbrilmente in moto, cominciano a grandinare i commenti. Il sindaco Luigi Brugnaro tuona: «È l'ennesima dimostrazione che non è più pensabile che nel canale della Giudecca debbano passare le grandi navi. Lo diciamo da otto anni, e chiediamo immediatamente l'apertura del Vittorio Emanuele».

Il governatore Luca Zaia, che già aveva detto la sua («È un' immonda schifezza, il problema va risolto: c'è un decreto che è chiaro e che dobbiamo applicare») ai tempi delle prime polemiche seguite dal divieto d'ingresso - poi aggirato - alle imbarcazioni superiori alle 40mila tonnellate imposto dal governo di Mario Monti, insiste: le grandi navi da lì vanno tolte. Ecco anche Danilo Toninelli: «Il Comitato aveva partorito e analizzato tredici diversi progetti, noi li abbiamo ridotti facendo sintesi con tre: Chioggia, San Nicola e Malamocco...».

Riemergono le fratture. Istantanee. Fatta la tara alla consueta gaffe toninelliana («San Nicola» invece di San Nicolò...) e l' accenno a Chioggia, unica città grillina del circondario, le tre le soluzioni prospettate come una magica rosa dal ministro dei Trasporti sono infatti da anni e anni al centro di discussioni accese e di non facile uscita. Contestate più o meno tutte dai promotori del comitato «No grandi navi», da anni in guerra contro il viavai dei giganteschi alberghi semoventi da crociera e ieri riuniti subito a San Basilio per una manifestazione di protesta.

Ironizza Matteo Salvini: «Mi risulta che una soluzione per evitare problemi come quello dell' incidente tra le navi a Venezia era stata elaborata già dall' anno scorso, con l' allargamento di un canale e una parte delle navi a Porto



Marghera, ma tutto ciò è bloccato da mesi perché è arrivato un no da un ministero romano, e non è un ministero della Lega».

Al di là delle posizioni di principio di chi contesta come Italia Nostra e gli ambientalisti di mezzo mondo la stessa filosofia di piegare una città gentile e fragile come Venezia alla logica di un turismo di massa sempre più invasivo, ingordo e volgare, le obiezioni a questo o quel progetto per aprire alle Grandi Navi un percorso diverso da quello della Giudecca, non sono affatto capricci buttati lì a casaccio.

La riapertura del «Vittorio Emanuele», per dire, spaventa quanti temono che l'allargamento e lo scavo fino a undici metri del canale possa portare dentro altra acqua dal mare rendendo sempre più costose e forse inutili le paratie del Mose. Vale la pena? Mah... Su un punto sono tutti d'accordo: il tormentone sulle grandi navi da crociera e sul percorso per farle entrare in laguna è diventato ormai insopportabile. E non è possibile che venga rimesso i

n discussione ad ogni cambio di governo. C

hi deve decidere decida. Purché non tenga conto solo del business. Come se la c

onservazione della nostra città più bella e delicata venisse dopo. Vada come vada, l'incidente di ieri, così spettacolare e traumatico, nel cuore di Venezia, la fa finita una volta per tutte con una tesi spacciata per un dogma. L

' idea che la tecnologia possa metterci al riparo da ogni rischio. Non è così. Non in ambienti fragili come la laguna. È stato un «problema tecnico», dice un comunicato di Msc. Ci dobbiamo accontentare? E fidarci ancora di chi, come fece l' allora soprintendente di Venezia Renata Codello sosteneva che c' era da star tranquilli e che «nessuna nave

entra nel canale della Giudecca con i motori accesi perché viene trascinata dai rimorchiatori e quindi la sua mole non crea una serie di fenomeni meccanici in profondità»? Quando l' ammiraglio Felicio Angrisano lasciò al

successore il comando della capitaneria di porto di Genova, disse: «Lascio uno scalo sicuro, affidabile, funzionale». Il più possibile, precisò: «L' unica sicurezza a

prova di bomba, per un porto, è non fare entrare nessuna nave...». È una questione di buon senso, però. Ne abbiamo ancora?

«Ci urlavano di scendere e correre»

La paura e i racconti: «Un colpo fortissimo, sono stata sbalzata via»

Camilla Gargioni

VENEZIA «Ci stava venendo incontro.

Continuava a venire avanti, avanti.

Mi dicevo: adesso gira, adesso gira... Ma non è stato così. Sentivo le urla dello staff che ci diceva di scendere dalla barca e di correre». Poi il colpo.

Lynn Balzer, camicia blu e leggings Nike, è appena stata dimessa dall'Ospedale Civile di Venezia. Statunitense dell'Oregon, 69 anni, si trovava con il marito a bordo della River Countess. «Stavamo prendendo il caffè al piano superiore dell'imbarcazione, aspettando il taxi per andare all'aeroporto. Eravamo sulla River Countess e abbiamo visto questa immensa nave da crociera che veniva verso il porto - racconta Lynn -. Quando si sono spente le sirene, siamo scesi dalle scale e mi sono spostata sulla rampa di imbarco prima che la nave ci colpisse. Al secondo colpo, sono stata sbalzata, il fitness coach ha impedito che finissi in acqua. Sorte che invece è toccata alla mia borsa con passaporto, gioielli e tutti i miei averi». È una dei feriti, tutte donne straniere dai 67 ai 72 anni, portate subito in ambulanza all'ospedale. Lynn è stata la prima a essere dimessa, già ieri mattina, mentre altre due donne, una neozelandese e un'australiana, sono state ricoverate.

«Mia moglie è scesa dalle scale cercando di uscire dalla barca - spiega il marito di Ruth Halliwell, l'australiana ricoverata -. È caduta sul fondo della barca. I colpi sono stati molto forti, per fortuna si sono fermati». Insieme all'altra donna dimessa nel primo pomeriggio, invece, c'era Tom Brophy, prete cattolico australiano, sempre passeggero della nave ma rimasto illeso. «Lo shock è stato incredibile - spiega Brophy -. Ero nella mia stanza, avevo appena finito di sistemare la valigia. Al primo colpo sono caduto per terra. Rialzandomi, ho visto la nave da crociera dal finestrino e ho pensato che dovevo uscire, prima che il vetro venisse sfondato ed entrasse l'acqua. Per fortuna non è accaduto, ma ho temuto che la nave entrasse nella mia stanza».



«Ci urlavano di scendere e correre»
La paura e i racconti: «Un colpo fortissimo, sono stata sbalzata via»

L' intervista

«È Toninelli che non sceglie»

Il sindaco Brugnaro: la soluzione è il canale Vittorio Emanuele

GLORIA BERTASI

VENEZIA «La soluzione c'è, siamo tutti d'accordo: cittadini, Comune, Città metropolitana, Regione, Porto. Le navi devono passare dal canale Vittorio Emanuele. C'è anche un atto del Comitato e le carte sono in mano al ministro Danilo Toninelli». Il sindaco Luigi Brugnaro stava celebrando lo sposalizio di Venezia col mare quando è stato informato dell'incidente.

Le immagini della nave che si schianta sulla riva stanno facendo il giro del mondo.

«Abbiamo avuto la dimostrazione di quello che succede quando non si vuole agire, nessuno a Venezia vuole che le navi continuino a passare in bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, la soluzione c'è: il ministro decida».

Nell'attesa, che fare?

«Oggi (ieri, ndr) il prefetto Vittorio Zappalorto ha convocato un Comitato per l'ordine e la pubblica sicurezza e d'intesa abbiamo chiesto alla Capitaneria di Porto di fornire un elenco delle navi che per pescaggio possono già transitare per il Vittorio Emanuele.

Pensiamo che si possa mettere in campo una sperimentazione per le imbarcazioni più piccole. Non serve attendere.

Abbiamo anche chiesto a Autorità portuale e Capitaneria di procedere con i carotaggi al canale per adeguarlo alle navi più grandi».

E i rapporti con Roma? Persino dopo l'incidente, sui social, lei e Toninelli vi siete punzecchiati.

«Attendiamo di sapere qualcosa dal ministro, dice che sta studiando progetti che coinvolgono altri porti, non ci ha ancora detto nulla, ma siamo in fiduciosa attesa.

Intanto abbiamo una soluzione, forse l'unica fattibile».

C'è chi vi accusa di non fare abbastanza...

«Le responsabilità di quello che è accaduto, mi spiace dirlo, sono di Toninelli. Chiedete a lui, gli ho chiesto di venire a Venezia, mi ha detto che ci sono troppe polemiche, gli ho fatto notare che l'incidente accaduto non è da poco, ha ribattuto che fra due o tre settimane porta i progetti».

Secondo lei cosa dirà?

«Forse che farà un porto a Chioggia tra 10 anni. Ma noi vogliamo una soluzione ora, altrimenti ce la faremo da soli come città».

I No Navi manifesteranno sabato...

«I soliti con le bandiere.

Che però bloccano ogni soluzione. L'Italia deve smettere di dire no a tutto».



Progetti pronti Lo stop di Roma

Il nuovo governo e il riesame delle carte

G. B.

VENEZIA È un po' come per la decennale questione Tav in Val di Susa. Dopo idee, progetti e controprogetti tutto si è fermato. Proprio quando per le grandi navi a Venezia sembrava fosse stata individuata una soluzione condivisa. Poco prima delle ultime elezioni politiche infatti il Comitato interministeriale di indirizzo (il cosiddetto Comitatore) aveva dato il via libera allo scavo del canale Vittorio Emanuele, già usato per le navi commerciali dirette all' area industriale di Porto Marghera, ma appena si è insediato il governo giallo-verde è arrivata una nuova battuta d' arresto: il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli ha deciso di rivedere e valutare tutti i progetti; una settimana fa Pino Musolino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico settentrionale, ha inviato le carte a Roma. E le parole di ieri del ministro, «a breve la decisione», ora non fanno che gettare benzina sul fuoco.

Come del resto già successe all' indomani del suo insediamento, quando ordinò un nuovo stop all' uscita delle grandi navi dal centro storico. Perché è da anni che tutti in città sono d' accordo sulla necessità di non far più passare le imbarcazioni da crociera dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca, dove ieri è stata sfiorata la tragedia. Il confronto sul dove spostarle resta aspro ma le ipotesi da sette anni, dalla tragedia della Costa Concordia al Giglio, non mancano. È stato persino predisposto un decreto, il Clini-Passera, che dal 3 marzo 2012 impone che transitino solo navi con una stazza non superiore alle 40 mila tonnellate (la Msc Opera di ieri ne pesa 65 mila) ma l' entrata in vigore del divieto è stata subordinata alla definizione di una soluzione alternativa. All' indomani del naufragio della Costa Concordia, l' Autorità portuale, all' epoca guidata dall' ex sindaco ed ex ministro Paolo Costa, propose di scavare un nuovo canale, il Contorta Sant' Angelo. Il progetto fu consegnato a Roma. Di lì a poco, un privato, il Gruppo Duferco, con l' ex viceministro ai Trasporti Cesare De Piccoli, depositò un piano di intervento con richiesta di valutazione di impatto ambientale (tuttora l' unico progetto arrivato a questo punto) che prevede la realizzazione di un porto off shore, sul modello di quello di Barcellona, alla bocca di porto di San Nicolò al Lido, di fronte al Comune di Cavallino Treporti (contrarissimo). L' idea è stata rielaborata in almeno altre due declinazioni, una dei Cinque Stelle e una degli ambientalisti che hanno depositato un progetto a Roma. La soluzione d' altura, tuttavia, non ha mai avuto consenso politico in Comune, al Porto e tanto meno in Regione. E così è stata elaborata un' altra proposta: il trasloco delle grandi navi a Marghera, franata con la caduta della giunta di Giorgio Orsoni per lo scandalo del Mose e ripresa dall' attuale amministrazione del sindaco Luigi Brugnaro, d' intesa con il presidente dell' Autorità Musolino e con il governatore del Veneto Luca Zaia. Poco prima delle elezioni del 2018 la soluzione sembrava definita: il governo di Paolo Gentiloni con l' allora ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e il Comitatore il 7 novembre 2017 dissero sì all' adeguamento del Vittorio Emanuele e alla realizzazione, nel lungo termine, di approdi a Marghera. Ma poi è arrivato ancora uno stop e il cambio di rotta del nuovo governo.

PRIMO PIANO

Progetti pronti Lo stop di Roma

Il nuovo governo e il riesame delle carte

«È Toninelli che non sceglie»
Il sindaco Brugnaro ha la soluzione: è il canale Vittorio Emanuele

L'idea di Marghera
Una grande conciliazione tra il porto di Venezia e il porto di Marghera



Il Giornale

Venezia

Mega nave contro il battello Sfiolata la strage a Venezia

Schianto alla Giudecca, quattro feriti: imbarcazione fuori controllo. Toninelli: stop ai passaggi entro giugno

Un bisonte, una stazza di duecentocinquantuno metri di lunghezza, quasi sessanta metri di altezza, più alta della Basilica di San Marco, per sessantacinquemila tonnellate, che si schianta addosso a una lancia da turismo e trascina via tutto quello che incontra. Le immagini sono impressionanti.

Qualcuno filma, mette il video in rete e in pochi attimi fa il giro del web. Tutto il mondo, nel giro di pochi minuti, sa che a Venezia, ieri mattina alle 8.30, una nave da crociera, «MSC Opera», è andata a schiantarsi addosso a un battello e alla banchina lungo il canale della Giudecca.

La gente sul molo ha iniziato a correre, a scappare. La nave, con il boato delle sirene a tutto spiano, sperona il battello con 110 persone a bordo e va a sbattere contro la banchina. Sembra non volersi arrestare. I passeggeri dentro al lancione sono nel panico, qualcuno si tuffa in acqua. Dopo un po' il bisonte del mare si arresta finendo la sua corsa e seminando la paura. Quattro i feriti, donne, straniere, tra i 67 e i 72 anni finiti in ospedale. La nave era trainata da due rimorchiatori e ha perso il controllo.

Qualcosa è andato storto all' attracco al molo e i rimorchiatori non sono riusciti a governare lo scarrocciamento della nave. Forse la rottura del cavo di traino o un danno alla meccanica. Per segnalare l' emergenza, la sirena ha suonato per circa dieci minuti, allertando le altre barche.

Nel giro di breve sono arrivati i soccorsi. Sirene a tutto spiano. Il tweet dei vigili del fuoco è delle 8.36, poco dopo. Insieme alle forze dell' ordine, alla polizia locale, alla Capitaneria di Porto e ai mezzi di soccorso sul posto arriva il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro che annulla la Regata e il tradizionale Palio della Senso, lo spozializio della Città con il Mare. «Dobbiamo dare precedenza ai mezzi di soccorso - twitta Brugnaro -.

Una tragedia sfiorata. Ho sentito il ministro Danilo Toninelli. Non è più pensabile che il Canale della Giudecca venga attraversato dalle grandi navi: chiediamo immediatamente l' apertura del Vittorio Emanuele».

Un canale questo presentato al comitato del Patrimonio mondiale Unesco, come «l' unica soluzione ha detto Brugnaro fatalità la scorsa settimana - per raggiungere la stazione marittima senza passare più per il bacino di San Marco e il Canale della Giudecca».

«Da anni diciamo che le grandi navi non devono passare davanti a San Marco ha ribadito - il Vittorio Emanuele è stata la soluzione condivisa da Comune, Città Metropolitana, Regione Veneto e Governo precedente in sede di Comitato. Da un anno la decisione è in mano del ministro Toninelli».

A rincarare la dose il Governatore del Veneto Luca Zaia. «Per allontanare le grandi navi dal centro, giace da anni un progetto di Regione e Comune, il ministro decida subito! Stiamo ancora discutendo dell' applicazione di un decreto che porta i nomi dei ministri Clini e Passera che furono titolari di dicastero nell' ormai lontano governo Monti. Stiamo parlando del 2011 mentre le proposte di Regione Veneto e Comune di Venezia per una viabilità delle grandi navi giacciono presso i ministeri interessati da anni. Il ministro delle Infrastrutture decida qualcosa; non si può più attendere».

Dal Governo il messaggio sembra chiaro: via le navi da giugno. Il prefetto di Venezia ha stabilito misure urgenti per la salvaguardia della città durante il transito delle navi in laguna, al via quanto prima i carotaggi nel canale Vittorio Emanuele III per salvare la Marittima.

«L' incidente di oggi al porto di Venezia twitta Toninelli - dimostra che le grandi navi non devono più passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini a una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo».



Il Giornale

Venezia

LE TESTIMONIANZE

«Un fischio e le urla, non si fermava mai»

I racconti delle persone che hanno assistito all'incidente: «Correvano tutti»

Venezia «Tutti gridavano e correvano, non sapevo cosa fare». Sono gli attimi di paura raccontati da chi in diretta, ieri mattina, si è trovato ad assistere allo schianto tra la nave «Opera Msc Crociere» e il battello da turismo lungo il canale della Giudecca. La lamiera che si schianta sulla banchina, la sirena della nave che rimbomba per mettersi in salvo, le urla delle persone, i turisti in fuga, il pianto di chi crolla e quel bisonte del mare che avanza, non si arresta e travolge tutto.

«Quando abbiamo visto la nave che stava avanzando tutti hanno iniziato a gridare, tutti correvano ha raccontato un marinaio a bordo del battello eravamo nella zona reception, non sapevo cosa fare, mi sono allontanato facendo un salto per scendere sulla riva. Queste navi non dovrebbero avere il permesso di passare qui.

Ci sono piccole imbarcazioni, persone che navigano, le grandi navi possono perdere il controllo e questo non va bene». La conversazione tra la sala operativa della Capitaneria di Porto e il ponte di comando della Msc Crociere dura pochi minuti. Quanto basta per far capire la situazione. «È il pilota che parla. Al momento siamo sulla nave con la prua prevalentemente appoggiata al 29, abbiamo il rimorchiatore di prua che ha rotto il cavo e in assistenza al River Countess il battello ndr - che è sul nostro fianco sinistro. A poppa abbiamo sempre mantenuto il rimorchiatore con il cavo e siamo fermi. Presumibilmente c'è stata una perdita dei comandi, abbiamo attivato tutte le procedure possibili per evitare quello che alla fine poi è successo, cioè l'impatto». Una frazione di secondo.

E poi l'ordine di dar fondo alle due ancore, di agguantarle, il tempo di mettere i rimorchiatori di prua «in forza ad allargare lato opposto al 29, e quello di poppa in frenata a tutta forza per fermare l'abbrivio della nave, ma dal ponte non abbiamo compreso bene cosa sia successo».

Difficile capirlo in quegli attimi. «Due persone si sono buttate in acqua», dice un testimone. «Il traghetti stava facendo scendere i suoi passeggeri ha raccontato un giovane a Venezia Today - quando la nave ha dato il segnale di allarme, un fischio lungo. Grazie a Dio le funi del traghetti sono saltate e il natante non è rimasto schiacciato dalla nave. Due persone si sono buttate in acqua, il traghetti è stato travolto a prua, insieme a trenta metri di banchina». Una delle donne ferite ha raccontato così gli attimi di grande paura: «La nave stava venendo incontro a noi, non si girava. Continuava a venire avanti, avanti noi pensavamo che ad un certo punto si sarebbe girata. Ma non è stato così». Anche altri testimoni a terra raccontano choccati l'incidente. «La nave è passata molto vicina alla mia finestra. Ci sono stati due colpi, il secondo è stato il più forte. Ero in una delle camere basse, vicino all'acqua e ho pensato che la nave stesse per entrare nella mia stanza».

SBett.

SBett

12 | ATTUALITÀ | 3 giugno 2019 | il Giornale

L'INCIDENTE IN LAGUNA

EL CASO

Mega nave contro il battello Sfiiorata la strage a Venezia

Schianto alla Giudecca, quattro feriti: imbarcazione fuori controllo. Toninelli: stop ai passaggi entro giugno

Un'immagine aerea della nave Msc Crociere, in navigazione nel canale della Giudecca a Venezia, venerdì 2 giugno. La nave è stata colpita da un battello da turismo, che si è schiantato sulla sua poppa. La nave è stata fermata e si sono verificati quattro feriti. La nave è stata rimorchiata e si è arenata al largo di Venezia. La nave è stata rimorchiata e si è arenata al largo di Venezia. La nave è stata rimorchiata e si è arenata al largo di Venezia.

La prefettura chiede uno studio sull'uso del battello da turismo. Il sindaco di Venezia, Luca Zaia, ha chiesto alla Capitaneria di Porto di fare un'indagine sulla sicurezza delle barche da turismo che operano nel canale della Giudecca. Il sindaco di Venezia, Luca Zaia, ha chiesto alla Capitaneria di Porto di fare un'indagine sulla sicurezza delle barche da turismo che operano nel canale della Giudecca.

IMPATTO

Un'immagine aerea della nave Msc Crociere, in navigazione nel canale della Giudecca a Venezia, venerdì 2 giugno. La nave è stata colpita da un battello da turismo, che si è schiantato sulla sua poppa. La nave è stata fermata e si sono verificati quattro feriti. La nave è stata rimorchiata e si è arenata al largo di Venezia.

LE TESTIMONIANZE

«Un fischio e le urla, non si fermava mai»

I racconti delle persone che hanno assistito all'incidente: «Correvano tutti»

Il sindaco di Venezia, Luca Zaia, ha chiesto alla Capitaneria di Porto di fare un'indagine sulla sicurezza delle barche da turismo che operano nel canale della Giudecca. Il sindaco di Venezia, Luca Zaia, ha chiesto alla Capitaneria di Porto di fare un'indagine sulla sicurezza delle barche da turismo che operano nel canale della Giudecca.



Inchini, turisti e occupazione È un business da 600 milioni

Il traffico dà lavoro a 4mila persone e vale il 3,2% del Pil della città. Decreto anti transiti fermo al Tar dal 2012

Venezia galleggia e ondeggia tra decisioni da prendere e scelte da fare. La laguna da salvaguardare, il turismo da incoraggiare. Venezia e la tentazione di far pagare il biglietto ai visitatori, e i crocieristi che arrivano dal mare, navi enormi che transitano per il bacino di San Marco che sbarcano praticamente in salotto, a frotte. Solo qualche settimana prima dello schianto tra la Msc Opera e il battello Michelangelo, uno di questi grattacieli del mare era rimasto bloccato nel canale della Giudecca a causa di un' avaria. Nel 2018 un vaporetto aveva rischiato la collisione con una nave da crociera.

Nel 2013, infine, una nave si era avvicinata pericolosamente alla Riva dei Sette Martiri, scatenando il panico. In molti avevano visto in questa manovra quello stesso «inchino» al largo dell' isola del Giglio che nel 2008 costò caro ai passeggeri della Concordia. Incidenti pericolosi, che alzano il sipario su una questione «che dura almeno 20 anni», ha ricordato il filosofo veneziano Massimo Cacciari. Dopo l' incidente di ieri, la prefettura di Venezia ha chiesto alla Capitaneria di Porto «uno studio sul numero delle navi che potrebbero transitare da subito lungo il Vittorio Emanuele così da deviare in tempi ristretti il traffico programmato per la stagione in corso». L' estate non fa che rendere il problema un' emergenza.

Il tempo dell' indignazione e della rabbia, poi, si torna come prima, a far finta di niente. Eppure non doveva essere così.

Da almeno sette anni le cose sarebbero dovute cambiare. È datato 2012 infatti il decreto Clini- Passera che vieta il passaggio delle navi oltre le 40 mila tonnellate. Il decreto stabiliva la necessità di limitare il traffico crocieristico a Venezia, trovare percorsi alternativi, passare per il Canale Vittorio Emanuele ad esempio. Poteva essere la svolta e invece la prescrizione non è mai stata applicata. I limiti vennero poi annullati nel 2014 dal Tar del Veneto, cui si era rivolta Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce in concessione la Stazione Marittima della Serenissima, ma che le compagnie crocieristiche decisero comunque di continuare e rispettare, tramite un protocollo di auto-regolamentazione il cui effetto è stato quello di ridurre sensibilmente il traffico di passeggeri nel porto di Venezia. E allora, il tema è come sempre ben più complesso di un passaggio iper facilitato per i turisti da crociera. Certo, entrare in macchina nel salotto di casa fa comodo, e lo spiegano i numeri. È l' associazione Clia (Cruise Lines International Association) organizzazione internazionale delle principali compagnie crocieristiche attive nel mondo che proprio a Venezia aveva presentato una serie di dati sul valore del settore per il tessuto produttivo della città lagunare. L' associazione ha spiegato che ogni anno crocieristi, equipaggi e compagnie spendono 436,6 milioni di euro, cui si aggiungono altri 170 milioni a beneficio dell' indotto.

Un business che genera il 3,2 per cento del Pil locale, e occupa 4.300 persone e 200 società veneziane, impiegando quindi il 4,1 per cento dell' intera forza lavoro cittadina.

Se fosse vietato l' accesso in Laguna a tutte le navi da crociera con una stazza superiore alle 40.000 tonnellate il numero di crocieristi a Venezia secondo CLIA si ridurrebbe del 90% rispetto al 2012, la spesa per beni e servizi locali dell' 85% (40 milioni contro 283,6 milioni) e l' occupazione dell' 83% (600 lavoratori a fronte di 3.660). Ecco perché è ora di sciogliere la matassa.

I NUMERI DELLE NAVI DA CROCIERA

Indicatore	2018	2017	2016
Numero di navi	1.100	1.050	1.000
Passeggeri (milioni)	12,5	12,0	11,5
Giorni di permanenza	150.000	145.000	140.000
Spesa in milioni di euro	436,6	420,0	400,0



Venezia, nave sulla banchina scontro tra Lega e Toninelli

L'Opera della Msc piomba su una motonave nel canale della Giudecca: panico e quattro feriti Salvini: «La colpa è dei no del M5S». La replica: «Presto la soluzione, dagli altri solo chiacchiere»

L'INCIDENTE VENEZIA Alle 8.30 padre Tom Borphy, prete australiano, è nella sua cabina della River Countess, motonave ormeggiata a San Basilio, intento a sistemare la valigia.

Non può sapere, dopo la vacanza tra le isole della laguna e il Delta del Po, che una nave della stazza di 65mila tonnellate appena entrata nel canale della Giudecca ha i comandi che non rispondono più. Ore 8.31. Dal ponte superiore della Msc Opera alcuni turisti immortalano il rientro a Venezia. La crociera è finita, il 26 maggio erano usciti dal Bacino di San Marco diretti nel Montenegro, poi a Miykonos e Santorini. Ora manca poco per lo sbarco. Non sanno che giù, in cabina di comando, sta scoppiando il caos. Alessandro Padoan, appassionato di running, sta correndo a San Basilio quando vede l' Msc Opera sbandare: «Si capiva che non riuscivano a controllarla, se non fosse stato per i rimorchiatori sarebbe finita addosso alle Zattere». Andrea Ruaro è al comando di uno dei due rimorchiatori della Panfido. All' altezza della chiesa dei Gesuati, 500 metri prima di San Basilio, riceve una disposizione dal Porto: «Devo tirare a sinistra». Non domanda perché. Esegue. La nave è fuori controllo. È come se avesse il motore bloccato in avanti.

La Msc punta verso la motonave, le sirene suonano all' impazzata. Il rumore è assordante. I passeggeri scappano. L' impatto.

Il bestione prende in pieno la prua della motonave, si incunea tra la River Countess e la fondamenta, mentre il cavo del rimorchiatore che tentava di raddrizzarla viene letteralmente tagliato. Quelli dell' Msc gettano l' ancora. La folle corsa finisce.

Il resto è la cronaca dei soccorsi, delle accuse, delle polemiche. Quattro donne della River Countess, due australiane, un' americana e una neozelandese, età tra i 66 e i 72 anni, sono medicate.

Tre ricoverate E appena la notizia dell' impatto si diffonde, sono i No Navi a invadere San Basilio. «È stato sfiorato il disastro - grida Tommaso Cacciari - Potevano esserci dei morti. Diciamo basta con questi mostri inquinanti». Sabato prossimo ci sarà una manifestazione.

Cos' è successo non si sa: la compagnia Msc ha parlato di un generico «problema tecnico», anche se adesso pare che tutto funzioni, tanto che la nave Opera, con nuovi passeggeri, ripartirà stamattina. Il pm Lucia D' Alessandro già ieri ha iniziato a sentire tutte le parti coinvolte, nel pomeriggio c' è stata anche una riunione del Comitato per la sicurezza in Prefettura. Perché quello che è successo ieri è la dimostrazione che le Grandi Navi possono essere un pericolo per Venezia. E qui la polemica è tutta politica.

LE POLEMICHE Toninelli non ha mai convocato il Comitato. Perché c' era già una soluzione individuata dal sindaco di Venezia Brugnaro e dal governatore Zaia, ma il ministero pentastellato l' ha messa a bagnarla. «Senza il no del M5S l' incidente di Venezia era evitabile», scandisce il vicepremier Salvini. Non è da meno Zaia: «Stiamo ancora discutendo dell' applicazione di un decreto del 2011». E il sindaco Brugnaro: «Chiediamo immediatamente l' apertura del canale Vittorio Emanuele III». Anche Confindustria attacca Toninelli.

Ma il ministro Toninelli dice che la soluzione è vicina: «Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva. Salvini quale soluzione ha, far sfiorare una nave da crociera con una petroliera? O presentare come biglietto da visita di Venezia lo sbarco di milioni di turisti di fronte a un petrolchimico? Noi soluzioni vere entro giugno, lasciamo le chiacchiere agli altri». Quale sia davvero la soluzione però ancora non si sa.

Alda Vanzan © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero

Venezia

Il piano: attracco a Marghera Ma il ministero vuole Chioggia

Le diverse ipotesi di viabilità per le grandi navi dividono la città e le Infrastrutture Le soluzioni contrapposte: far fermare i colossi del mare dentro la Laguna o in uno scalo esterno

IL FOCUS VENEZIA Si va avanti sulla strada tracciata, nel 2017, dal Comitato. Così vuole Venezia. Ma il ministro Toninelli la pensa diversamente e si va verso uno scontro istituzionale. La soluzione del Comitato è il risultato finale della riunione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza che è stato velocemente convocato ieri pomeriggio dal prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, alla luce del grave incidente a San Basilio.

IL VERTICE Il Comitato afferma che è più che mai necessario adottare misure urgenti alla luce della riunione decisiva del Comitato, che risale al 7 novembre del 2017. In quella occasione nel verbale che era stato votato veniva in pratica condivisa la necessità di superare, una volta per tutte, il passaggio delle Grandi navi nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca. Il tutto mantenendo, però, la centralità della stazione Marittima e prevedendo, questa era la vera svolta indica a suo tempo, in un periodo non certo lungo l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele II, utilizzando così la bocca di porto di Malamocco.

Poi la svolta necessaria per sbloccare la situazione. «Per questo motivo - prosegue il Comitato per l'ordine e la sicurezza - chiediamo al Provveditorato alle opere pubbliche, ex Magistrato alle acque, di procedere rapidamente alla definizione del nuovo Protocollo fanghi in modo da sbloccare, il prima possibile, i lavori di carotaggio e dragaggio del canale Vittorio Emanuele secondo le direttive che sono state formulate dalla Comunità europea. In ogni caso è necessario che il Provveditorato è l'autorità Portuale diano seguito urgentemente all'esecuzione dei carotaggi».

LO STUDIO Allo stesso tempo il Comitato ha incaricato la Capitaneria di porto di Venezia di realizzare uno studio dettagliato sul numero di navi che, in base al loro pescaggio e alla profondità del canale, potrebbero da subito passare senza affanni lungo il Vittorio Emanuele. Questo per cercare di deviare, da subito, almeno una parte del consistente traffico programmato per questa stagione estiva che è solo agli inizi.

«L'obiettivo che è stato praticamente condiviso da tutti i soggetti - conclude la nota del Comitato - è quello di superare il transito della Grandi navi a San Marco avviando tutte le capacità tecniche ingegneristiche in modo tale da valorizzare la Marittima».

Ieri sera sia il prefetto Zappalorto che il sindaco Luigi Brugnaro hanno ringraziato tutti i soggetti che in mattinata erano intervenuti a San Basilio che, grazie alla prontezza e alla professionalità dimostrata sul posto, hanno evitato ulteriori conseguenze negative». Durante la riunione in Prefettura un gruppo di simpatizzante del movimento No Grandi navi ha protestato con striscioni, bandiere e megafoni proprio davanti a Ca' Corner chiedendo l'allontanamento di tutte le Grandi navi dalla laguna.

LO SCENARIO Tuttavia, nelle stesse ore in cui in Prefettura, con i No navi a presidiare Ca' Corner, si riuniva il Comitato per la sicurezza, dal ministero per le Infrastrutture si ribadiva che la decisione del ministro Toninelli sarebbe diversa. Non è un mistero infatti che Toninelli non voglia la soluzione delle crociere a Marghera. E allora, la scelta cadrà su uno dei tre progetti presentati dal Porto su richiesta dello stesso ministero: Chioggia, Lido-San Nicolò o Malamocco.

Tutte e tre le soluzioni prevedono le navi lontano da Venezia e dalla sua laguna. Il ministero attende ancora il terzo report, quello su Malamocco, per decidere. E dovrebbe accadere entro giugno.

Tuttavia, se così fosse, si profila uno scontro istituzionale, visto che anche la Prefettura ha avallato la decisione degli enti locali di puntare su Marghera. Come reagirà Venezia di fronte alla decisione del ministro? Ieri il sindaco Luigi Brugnaro ha attaccato duramente Toninelli, dopo la riunione in Prefettura, scaldando di fatto i motori.

«La colpa di questa situazione di stallo è tutta di Toninelli - è sbottato il sindaco - Perché in tutti questi mesi è sempre



stato lui a bloccare tutto. Gli avevo anche chiesto un incontro per trovare una soluzione che sboccasse la vicenda, ma non mi ha risposto e mi ha detto che forse tra tre settimane decide qualcosa. Ma come? Come ci fa a governare così?

In Italia bisogna saper affrontare le situazioni, su certi temi il nostro Paese deve saper dire di sì, altro che fermare tutto. Penso che alla fine i simpatizzanti del comitato No grandi navi (che hanno manifestato sotto la Prefettura ndr) festeggeranno per quello che è successo. No, non si può andare avanti così».

Gianpaolo Bonzio © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' intervista Luca Zaia

«Le vie alternative ci sono basta con lo scaricabarile»

Il governatore del Veneto Luca Zaia dice che questo «scaricabarile» deve finire. E che il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli deve esprimersi: «Non a breve.

Subito».

Presidente Zaia, Venezia ha celebrato la sua festa della Senza, cioè lo storico spozalizio col mare, con un incidente temuto da tempo: una nave da crociera fuori controllo.

«Un fatto gravissimo, poteva essere una tragedia. Io ho sentito subito il presidente del Porto Musolino, il direttore dell' Ulss Dal Ben, l' amministratore delegato di Msc Vago. Il bilancio è di quattro feriti, non gravi, ma bisognosi di cure. La mia prima preoccupazione è stata l' assistenza medica, vista anche l' età dei passeggeri coinvolti».

Lei è favorevole a togliere le grandi navi dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca, dove c' è stato lo scontro?

«All' ultimo Comitato, che è l' unica sede deputata a prendere una decisione, la Regione del Veneto e il Comune di Venezia hanno presentato e sottoscritto una proposta di viabilità alternativa che, sfruttando una viabilità già esistente, prevede il passaggio attraverso il canale dei Petroli per arrivare a Marghera. Il punto è: quando c' è stato quel Comitato?».

Un po' di tempo fa.

«Molto tempo fa. Il 6 novembre 2017. Il ministro delle Infrastrutture era Graziano Delrio, governo Pd».

E poi cos' è successo?

«Non è successo nulla. Voglio ricordare che il decreto Clini-Passera per lo spostamento delle navi da crociera è di otto anni fa. In questi otto anni non c' è stato ostruzionismo da parte degli enti locali. Io ero arrivato a dire: fate quello che volete, purché affrontiate il problema».

Chi ha bloccato la decisione?

«Per anni ci sono state liti tra i tre ministeri competenti: Infrastrutture, Beni culturali, Ambiente. Ma voglio spiegare a tutti che è il ministro delle Infrastrutture che deve prendere una decisione. Danilo Toninelli è al Governo da un anno, oggi è il suo compleanno, e non ha mai convocato un Comitato».

Serve?

«Al di là della convocazione, la gravità è che manca la sostanza. Non c' è una soluzione».

Toninelli ha detto che la soluzione è vicina.

«E perché non dice qual è? O magari è un ulteriore calcolo costi-benefici? Questo non è il ponte Morandi, io sono stanco di assistere sempre al solito scaricabarile. È Toninelli che deve decidere».

Qualsiasi cosa?

«Attenzione. Dire che le grandi navi devono uscire dal bacino di San Marco e dire che devono uscire dalla laguna di Venezia, sono due concetti diversi. Fuori dalla laguna vorrebbe dire chiudere la crocieristica a Venezia. Già i tecnici hanno spiegato che le soluzioni off shore presentate non sono praticabili».

Con Toninelli qual era l' aggiornamento?

«Io sono fermo al comitato di Delrio e a una riunione tecnica del 19 febbraio 2019 alla quale ha partecipato il mio assessore e dove sono state tirate fuori due idee: l' analisi costi/benefici e l' ipotesi di Chioggia. Io non sono un tecnico, ma vorrei capire cosa pensa il ministro. Le polemiche non servono a nulla, ma l' interlocutore è lui. Parli».

Alda Vanzan © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino

Venezia

Processo a Toninelli: promesse tradite

Lo stop ai giganti non è stato mai messo in pratica. Salvini: colpa del ministro grillino

Alessandro Farruggia

ROMA ERA IL 2 MARZO 2012 quando i ministri Clini e Passera, governo Monti, firmarono un decreto che «vietava il transito delle navi oltre le 40 mila tonnellate» dal canale della Giudecca e nel bacino di San Marco «a partire dalla disponibilità di vie di navigazione alternative». E proprio qui sta il problema. Sette anni dopo, le «vie di navigazione alternative» non ci sono e solo per una autolimitazione delle compagnie si è bloccato il transito delle navi oltre le 96 mila tonnellate (che nel 2013 rappresentavano ben il 59% dei transiti crocieristici in laguna). Il resto è come prima. Stabilito l'obiettivo, infatti, le diverse cordate politiche hanno proposto roboanti progetti alternativi, che sono stati tutti impallinati. Nessuno ha deciso, in un tripudio di accuse e controaccuse, e a farne le spese è Venezia che vede la grandi navi ancora pericolosamente e saldamente in laguna. Dopo l'incidente il copione del rimpallo si ripete uguale.

«MI RISULTA - ha attaccato Matteo Salvini - che una soluzione per evitare problemi come quello dell'incidente tra le navi a Venezia era stata elaborata già dall'anno scorso, con l'allargamento di un canale e una parte delle navi a Porto Marghera, ma tutto ciò è bloccato da mesi perché è arrivato un no da un ministero romano, e non è un ministero della Lega».

Un «no» da Toninelli, che ha bocciato la proposta approvata dal «comitatone» e avanzata dall'allora ministro dei Trasporti Delrio (Pd), d'intesa con la regione Veneto di Luca Zaia (Lega), il comune e l'autorità portuale, di far entrare le navi da crociera dalla bocca di Malamocco, farle transitare nel «canale petroli» fino a Marghera, le più grandi attraccarle lì e le più piccole farle da qui arrivare alla stazione marittima di Venezia (via canale Vittorio Emanuele, opportunamente dragato). Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro (centrodestra) la sposa senza esitazioni: «La responsabilità è di Toninelli che non decide. Chiediamo immediatamente l'apertura del canale Vittorio Emanuele».

«LA LEGA non faccia annunci, presenti proposte alternative» ribattono i M5s. Che con Toninelli e Costa (Ambiente), d'intesa con Bonisoli (Beni Culturali) annunciano un progetto «entro breve tempo». M5s proporrà tre ipotesi alternative: terminal a Chioggia, terminal al Lido (San Nicolò), terminal alla bocca di Malamocco. Sono tutte ipotesi «extra laguna», care agli ambientalisti, invise alle compagnie di navigazione. Al momento, non c'è consenso dietro una sola soluzione: né a quella cara alla Lega e al Pd né alle tre di M5s, né alle altre sul piatto. Che comunque, qualora fossero approvate, richiederebbero anni di lavori. E così, nonostante le promesse e i «mai più» di tutti, le grandi navi continueranno ad entrare nel canale della Giudecca come se nulla fosse. Incrociamo le dita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'ultimo sfregio a Venezia

Nave da crociera con il motore in avaria urta una barca per turisti prima di schiantarsi sulla banchina. Cinque feriti, strage sfiorata e si riapre lo scontro sui giganti del mare a San Marco. Duello Lega-M5S

DI FRANCESCO FURLAN E VERA MANTENGOLI

VENEZIA - Il primo squarcio è alle orecchie. Veneziani e turisti lungo le Zattere e alla Giudecca voltano lo sguardo verso il centro del Canale della Giudecca. Domenica mattina, poco prima delle 8.30. La nave da crociera Opera della Msc, un grattacielo galleggiante di 66 mila tonnellate, 275 metri di lunghezza e 54 di altezza, con più di 3 mila persone a bordo compreso l'equipaggio, attiva la sirena. È così, con questo suono che silenzia la città e fa trattenere il fiato per lunghi interminabili minuti, che prende forma l'incubo.

La grande nave che si schianta sulla città. Prima contro il battello fluviale River Countess, con 130 persone a bordo, poi contro la banchina di San Basilio. È un miracolo che il bilancio sia di soli 5 feriti. Fosse accaduto qualche decina di metri prima, la prua della Msc avrebbe sventrato San Marco. O le Zattere.

Domenica mattina il bacino è pieno di barche. Si celebra la festa della Sensa, il rito dello spozalizio del mare, il giorno dopo la vittoria dell'equipaggio veneziano al Palio delle Repubbliche marinare. È in questo specchio d'acqua, dove solo poche ore prima si è celebrata la tradizione, che a rubare la scena è la Msc Opera. La nave, entrata dalla bocca di porto del Lido, è diretta alla Stazione marittima. Passa davanti a San Marco trainata da due rimorchiatori, Angelina C. a prua e Ivonne C. a poppa. Così prevedono le regole di sicurezza. I turisti sono affacciati per le foto di Venezia dall'alto. La Msc va a una velocità di 5 nodi ma, all'

altezza della chiesa del Redentore, il blackout: un' avaria su cui dovrà fare chiarezza la procura. Per dirla con le parole del prefetto, Vittorio Zappalorto, dopo la riunione d' emergenza, «è come se in una macchina si fosse rotto lo sterzo». Il comandante perde il controllo, i rimorchiatori provano a tenere la nave che, con l'abbrivio, prende velocità.

Supera i sei nodi, poi i rimorchiatori riescono a frenarla. Ma non basta. Fanno fumo le due ancore che sferragliano in acqua. Ormeggiato a San Basilio c'è un battello fluviale di quelli bassi. Il comandante vede la nave arrivare, ordina ai turisti di uscire: «Run, run». Poi riesce anche a mollare gli ormeggi, per attenuare il colpo del bestione che ha davanti.

La nave investe il battello, lo scardina e si schianta sulla riva. Si infila come un cuneo da 66 mila tonnellate. Nell' impatto, il cavo di uno dei rimorchiatori si spezza. Per la paura, qualcuno dal River si butta in acqua. «Quella nave puntava noi - raccontano i coniugi canadesi Ron e Audrey Scott, che erano a bordo della River - è stato il panico». Corsa disperata verso il molo cercando una via d' uscita. «Ma quando siamo arrivati alla fine c'era una rete: eravamo in trappola». Dopo l' impatto sono ancora le sirene a suonare, ma ora sono quelle della capitaneria, dei pompieri, delle forze dell'ordine e del Suem. Il bilancio è di 5 feriti: 4 donne tra i 66 e i 72 anni, due australiane, una neozelandese e una statunitense, medicate all'ospedale civile. Escoriazioni e traumi. E un marinaio della River che si era buttato in acqua in preda al panico. mentre iniziano i soccorsi, i telefonini dei veneziani si riempiono di video che moltiplicano le prospettive sull'incidente. E l'angoscia. Dalla banchina di San Basilio, con i turisti in lacrime che scappano. Dalla prua della Msc, da dove la River sembra una barchetta di carta. E dalla Giudecca, da cui sembra di vedere un film horror dal copione temuto. Ida Ossi vive a Santa Marta: «Tremava tutto, pensavo al terremoto, poi mi è bastato alzare lo sguardo e vedere la nave».

Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli fa sapere che «siamo vicini a una soluzione definitiva, entro giugno», e il collega ai Beni culturali Bonisoli ricorda che sono stati Comune e Porto a opporsi al vincolo paesaggistico sul canale della Giudecca. Ma nell'eterno scontro tra Lega e M5S, Salvini attacca: «Una soluzione era già stata elaborata l'anno scorso», ma «tutto è bloccato da mesi perché è arrivato un no da un ministro romano, e non è della Lega».

Il riferimento è al progetto del nuovo terminal individuato a Marghera dall'allora ministro Delrio, d'intesa con Comune



e Regione, facendo transitare le navi a Malamocco. Un tragitto che, con una deviazione verso l' attuale Stazione marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele III, potrebbe allontanare da San Marco, in pochi mesi, almeno parte delle navi. Così si è deciso in prefettura.

«Bisogna far presto», ripete il sindaco Brugnaro, ricordando come il pallino sia in mano a Toninelli. Tre le ipotesi al vaglio del Mit: due prevedono l' arrivo delle grandi navi fuori dalla laguna, a ridosso delle bocche di porto del Lido e di Malamocco, la terza a Chioggia. E mentre nel governo si litiga, Comitato No Navi e associazioni preparano una grande manifestazione, sabato prossimo. Il leader Tommaso Cacciari: «Fanno i miliardi sulla pelle di Venezia, ci prendono in giro da anni. Ora basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

La Stampa

Venezia

I cittadini: "Non si potrà più far finta di niente, è un business sulla nostra pelle"

La rabbia dei veneziani traditi "Ora fermate questo scempio"

ALBERTO MATTIOLI

«Adesso basta»: lo dicono tutti e non lo fa nessuno. Mai tragedia è stata più annunciata, mai pericolo più denunciato, mai disastro più prevedibile, anzi previsto.

Che ci siano solo quattro contusi è una fortuna, «cinquecento metri prima e ci giocavamo la punta della Dogana», dicono i manifestanti per nulla serenissimi al sit-in davanti alla Prefettura, aperta per il solito vertice «d'urgenza». E dire che ieri a Venezia non era solo la Festa della Repubblica ma anche e soprattutto quella della Sensa, l'antico spozalizio del mare, quando il Doge gettava un anello nuziale in laguna dicendo: «Ti sposiamo mare, in segno di vero e perpetuo dominio», e non erano tweet o vertici o chiacchiere, ma realtà.

Il nemico Povera Venezia. Il mare adesso è diventato un nemico, i mostri non sono più quelli delle antiche carte nautiche ma le navi da crociera che fanno l'inchino a San Marco.

L'incidente puntualmente atteso, che non è nemmeno il primo, si è puntualmente verificato. Ma anche stavolta non succederà nulla, «come non è successo niente in questi sei anni dal disastro della Concordia», accusa Lidia Fersuoch, presidente di Italia Nostra. Troppi gli interessi in gioco, il turismo crocieristico, l'indotto e così via. Eppure a Venezia c'è, da anni, chi lancia allarmi, Cassandra inascoltata. Giovedì scorso c'è stato un blitz alla sede veneziana dell'Unesco. I manifestanti con la maschera di Anonymus l'hanno coperta di volantini che denunciano il triplice assedio della città: da terra, con i nuovi maxialberghi a Mestre, dal cielo, con il raddoppio dell'aeroporto, e appunto dal mare. Sempre Fersuoch: «L'Unesco appoggia l'insensato progetto del canale Vittorio Emanuele per far approdare le grandi navi a Marghera, la tesi del sindaco Brugnarò. Una follia che servirà solo a distruggere definitivamente la laguna. Ma Venezia si salva solo se si salva la laguna, e viceversa».

«Il presidente dell'Autorità portuale ce l'ha detto: a Marghera ci stanno solo tre navi, che quindi si aggiungerebbero e non si sostituirebbero alle sei del Tronchetto - racconta Marco Gasparinetti del Comitato XXV Aprile, più possibilista invece sulla possibilità di far attraccare al Lido -. Ma intanto bisogna fermare questo scempio. La nave dell'incidente stazza 67 mila tonnellate, dunque è più grande di quella da 40 mila che nel '13 abbatté la torre del porto di Genova. E oggi per il canale della Giudecca passano anche colossi da 90 mila tonnellate. Brugnarò dice che bisogna chiuderlo? Peccato che nel '15 abbia fatto campagna elettorale a favore delle grandi navi, ci sono i video di lui che parla su un rimorchiatore».

Si torna in piazza sabato 8, promettono quelli del Comitato No Grandi Navi. Andreina Zitelli annuncia che Ambiente Venezia si costituirà parte civile al processo. Tommaso Cacciari (sì, nipote di Massimo) e Ruggero Tallon del Comitato accusano: «Da una costola dell'Autorità portuale è nata la Venice Terminal Passeggeri, una spa privata che gestisce l'attracco delle navi da crociera e ha il monopolio delle banchine fino al 2024. Da Brugnarò non ci aspettiamo nulla, al ministro Toninelli ricordiamo che qui i Cinque stelle hanno preso dei voti perché avevano promesso di bloccare questo business sulla pelle di Venezia».

Il buonsenso Estremisti? Pasdaran? In questa pazzia ormai l'estremismo è l'unica forma di buonsenso. Toto Bergamo Rossi, direttore della Fondazione «Venetian Heritage», non esattamente un no global, va giù pesante: «E' una vergogna, e basta. Cosa aspettano? Che una nave perda il controllo e arrivi in piazza San Marco? L'incidente di oggi è paradossalmente una fortuna: primo, perché alla fine nessuno si è fatto male; secondo, perché non potranno più far finta di niente».

Drastico Arrigo Cipriani, il veneziano più famoso al mondo. «Me la ricordo, nel '46, una nave Liberty del Piano Marshall che per evitare un bragozzo puntò dritto sul Palazzo Ducale ma si fermò a cento metri, perché i fondali li



L'incidente - Non si potrà più far finta di niente, è un business sulla nostra pelle
La rabbia dei veneziani traditi "Ora fermate questo scempio"

«Adesso basta»: lo dicono tutti e non lo fa nessuno. Mai tragedia è stata più annunciata, mai pericolo più denunciato, mai disastro più prevedibile, anzi previsto. Che ci siano solo quattro contusi è una fortuna, «cinquecento metri prima e ci giocavamo la punta della Dogana», dicono i manifestanti per nulla serenissimi al sit-in davanti alla Prefettura, aperta per il solito vertice «d'urgenza». E dire che ieri a Venezia non era solo la Festa della Repubblica ma anche e soprattutto quella della Sensa, l'antico spozalizio del mare, quando il Doge gettava un anello nuziale in laguna dicendo: «Ti sposiamo mare, in segno di vero e perpetuo dominio», e non erano tweet o vertici o chiacchiere, ma realtà. Il nemico Povera Venezia. Il mare adesso è diventato un nemico, i mostri non sono più quelli delle antiche carte nautiche ma le navi da crociera che fanno l'inchino a San Marco. L'incidente puntualmente atteso, che non è nemmeno il primo, si è puntualmente verificato. Ma anche stavolta non succederà nulla, «come non è successo niente in questi sei anni dal disastro della Concordia», accusa Lidia Fersuoch, presidente di Italia Nostra. Troppi gli interessi in gioco, il turismo crocieristico, l'indotto e così via. Eppure a Venezia c'è, da anni, chi lancia allarmi, Cassandra inascoltata. Giovedì scorso c'è stato un blitz alla sede veneziana dell'Unesco. I manifestanti con la maschera di Anonymus l'hanno coperta di volantini che denunciano il triplice assedio della città: da terra, con i nuovi maxialberghi a Mestre, dal cielo, con il raddoppio dell'aeroporto, e appunto dal mare. Sempre Fersuoch: «L'Unesco appoggia l'insensato progetto del canale Vittorio Emanuele per far approdare le grandi navi a Marghera, la tesi del sindaco Brugnarò. Una follia che servirà solo a distruggere definitivamente la laguna. Ma Venezia si salva solo se si salva la laguna, e viceversa».



sono bassi. Io non sono contrario per principio alle navi, però quel che è successo dimostra che il mondo è nelle mani degli idioti, quindi dobbiamo impedire loro di nuocere. Scavate il canale Vittorio Emanuele, anzi riscavatelo perché c'è già, fate quel che volete, ma togliete le navi da San Marco».

Intanto il sindaco Brugnaro dice che è colpa dell'inerzia del ministro Toninelli e quest'ultimo twitta l'ovvio, «l'incidente dimostra che le grandi navi non devono più passare alla Giudecca», grazie. La Repubblica comminava pene severissime a chiunque piantasse anche solo un palo in laguna, perché «palo fa palù», un palo causa una palude. Naturalmente era la Repubblica seria, la Serenissima, non la nostra.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Stampa

Venezia

ATTACCO DELLA LEGA

"Il piano alternativo pronto da novembre fermato dal ministro"

La Lega attacca i 5 Stelle dopo l' incidente di Venezia. «Il piano alternativo per tutelare la laguna, il turismo e soprattutto le persone dai rischi di incidenti nel porto di Venezia causati dal passaggio delle Grandi navi - affermano il capogruppo della Lega alla Camera, Riccardo Molinari e la deputata veneziana della Lega in Commissione Trasporti, Ketty Fogliani - era pronto dallo scorso novembre: una soluzione individuata e condivisa da Autorità portuale, Regione, Comune e armatori delle compagnie di crociera, rispettosa dell' equilibrio ambientale e del patrimonio architettonico e culturale del territorio».

«Peccato - aggiungono - che sia stata bloccata subito dal ministero dei Trasporti e che in tutti questi mesi il ministro Toninelli non abbia più preso una decisione definitiva limitandosi all' ipotesi, assurda per molti, di far attraccare le navi a Chioggia, ossia in mare aperto. Ci auguriamo che il ministro competente risolva la questione una volta per tutte».



L'incidente "Non si poteva più far finta di niente, è un business sulla nostra pelle".
La rabbia dei veneziani traditi
"Ora fermate questo scempio"

REPORTAGE
A Venezia, dove il turismo è la vita, l'incidente di una nave di crociera ha scatenato una furia senza precedenti. I veneziani si sentono traditi dal governo e dal ministro dei Trasporti, che ha bloccato il piano alternativo presentato dalla Lega alla Camera lo scorso novembre. Il piano prevedeva l'attracco delle grandi navi in mare aperto, a Chioggia, e la creazione di un porto turistico a Malamocco. La soluzione era stata concordata con le autorità portuali, la Regione, il Comune e gli armatori delle compagnie di crociera. Ma il ministro Toninelli ha deciso di fermare il piano, lasciando le navi attraccate in laguna. I veneziani sono indignati e chiedono che il piano venga ripreso.



Venezia, scontro tra nave crociera e barcone turistico

Momenti di panico a Venezia . Erano le 8:36 quando una nave Msc ha perso il controllo e ha urtato un' imbarcazione turistica ormeggiata, andando a sbattere sulla banchina del Molo San Basilio, nel canale della Giudecca (FOTO - VIDEO). Quattro i feriti , come riportato dal presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, per il quale "la priorità massima ora è l' assistenza medica ai 4 feriti lievi. Contemporaneamente stiamo lavorando per risolvere l' emergenza e liberare il Canale della Giudecca". In una nota, la compagnia ricostruisce i fatti: "Intorno alle 8:30, Msc Opera in manovra di avvicinamento al terminal Vtp per l' ormeggio ha avuto un problema tecnico . La nave era accompagnata da due rimorchiatori e ha urtato la banchina all' altezza di San Basilio". "Contestualmente si è verificata una collisione con il battello fluviale. Sono in corso tutti gli accertamenti - prosegue Msc - per capire l' esatta dinamica dei fatti, la compagnia sta assicurando la massima collaborazione ed è in contatto costante con le autorità locali. La nave al momento è in attesa della messa in sicurezza del battello fluviale e del completamento delle operazioni di sbarco dei passeggeri dello stesso. Non appena ricevuta l' autorizzazione, si sposterà per essere ormeggiata in banchina a Marittima, come previsto, per iniziare le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri". Intanto, poco dopo l' incidente, via social hanno iniziato a girare anche i primi filmati : uno in particolare, pubblicato da molti utenti, riprende il momento del contatto tra la nave da

crociera e il molo dove era ormeggiato il barcone fluviale 'River Countless'. Dio mio è una cosa spaventosa #veneziamsc (fonte web) pic.twitter.com/q9L5XX4Zpj - Il Freddo (@ilfreddo74) 2 giugno 2019 LE INDAGINI - Sono due le ipotesi al momento al vaglio degli inquirenti sulle possibili cause dell' incidente: secondo la versione formulata dai Vigili del Fuoco, la nave avrebbe urtato il barcone turistico e sarebbe andata a sbattere poi contro la banchina di San Basilio a causa della rottura del cavo di traino del rimorchiatore. Un' altra ipotesi al vaglio è che si sia verificato un danno alla meccanica della nave e il rimorchiatore, nel tentativo di correggere la rotta, abbia procurato la rottura del cavo di traino. #Venezia stamattina... Non aggiungo altro pic.twitter.com/X3OKG0f3Bo - Niki Zago (@nikizag7) 2 giugno 2019 TONINELLI - L' incidente "dimostra che le grandi navi non devono più passare dalla Giudecca" scrive su Twitter il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli. "Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo". ZAIA - "L' incidente avrebbe potuto risolversi in una tragedia. Apprendo con sollievo che le condizioni dei feriti non sono gravi" dice il presidente del Veneto, Luca Zaia. "Questo incidente ci fa riflettere nuovamente sul tema del transito delle grandi navi nel bacino di San Marco e lungo il canale della Giudecca e di conseguenza sul loro auspicato allontanamento". SINDACO - "Abbiamo avuto un incidente, è andata bene così, quattro contusi e un ferito, stiamo aspettando le notizie, prima le persone. Volevo ringraziare tutte le forze dell' ordine, capitaneria e tutti gli uomini che si stanno prodigando per mettere in sicurezza" la zona, dice il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. Che ha ribadito come le navi non debbano passare per la Giudecca: "E' l' ennesima dimostrazione che il Canale della Giudecca non è più consentito, non è più pensabile che sia attraversato dalle grandi navi. L' abbiamo detto da otto anni, chiediamo immediatamente l' apertura del Vittorio Emanuele". GOVERNO - Da ultimo, il sindaco passa la palla al Governo: "Ho sentito il ministro (Toninelli, ndr), è aggiornato sulla situazione, la sta seguendo e sta cercando le soluzioni che adesso aspetteremo. Ho già detto che aspettiamo di sentire lui, ma adesso dobbiamo urgentemente dare la possibilità alle navi di passare per il Vittorio Emanuele, non devono più passare da San Marco, l' amministrazione comunale su questo si è espressa chiaramente, adesso il ministro decida. Rapidamente". STOP REGATA - Sono intanto stati annullati due appuntamenti previsti in Laguna, sia la Regata che il corteo della Sensa, come comunicato dal sindaco via Facebook, spiegando che "dobbiamo dare precedenza ai mezzi di soccorso". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like Fatti, Soldi, Lavoro, Salute, Sport, Cultura, Intrattenimento, Magazine, Sostenibilità, Immediapress, and Multimedia. The main headline reads "Venezia, nave da crociera urta barcone turistico". Below the headline, there's a sub-headline "CRONACA" and a small image of a boat. The article text starts with "Momenti di panico a Venezia. Attorno alle 8 una nave Msc ha perso il controllo e ha urtato un barcone turistico ormeggiato, andando poi a sbattere sulla banchina di San Basilio, nel canale della Giudecca, poco distante dal Porto di Venezia." To the right of the article, there's a sidebar with "Notizie Più Cliccate" listing several news items, and a "Video" section with a play button icon.

Venezia, polemica grandi navi. M5S: dai nostri ministri presto una soluzione

Venezia, lo scontro riapre la polemica. "Stop alle grandi navi in laguna"

Collisione a Venezia tra una nave da crociera della Msc e un battello da turismo nel canale della Giudecca: quattro i feriti, nessuno di loro grave. Secondo le prime ricostruzioni la Msc Opera e' andata a sbattere contro la banchina a San Basilio-Zattere e ha speronato cosi' il battello fluviale "River countess" che vi era ormeggiato. Il vaporetto era adibito a un tour delle ville venete lungo il corso del Brenta. Tra le ipotesi delle cause dell'incidente la rottura del cavo d' acciaio utilizzato da uno dei rimorchiatori della Msc: la nave, a quel punto ingovernabile, sarebbe stata trascinata dall' abbrivio contro la banchina. I feriti sono uno a bordo della Opera, gli altri a bordo del natante piu' piccolo. La Msc Crociere assicura "massima collaborazione". "Sono in corso tutti gli accertamenti per capire l' esatta dinamica dei fatti e la compagnia sta assicurando la massima collaborazione ed e' in contatto costante con le autorità locali", si legge in una nota. L' incidente ha portato di nuovo in evidenza il tema dello stop al passaggio delle grandi navi nel canale e il governo, attraverso i ministri competenti, assicura che la soluzione e' vicina. "L' incidente di oggi al porto di #Venezia dimostra che le #grandinavi non devono piu' passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo": scrive su Twitter il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli . Sulla stessa linea Sergio Costa , ministro dell' Ambiente che sullo stesso social network afferma: "Quello che e' successo nel porto di Venezia e' la conferma di quello che diciamo da tempo: le Grandi Navi non devono passare dalla Giudecca. Per questo da mesi insieme ai ministri Toninelli e Bonisoli stiamo lavorando per spostarle e siamo vicini alla soluzione". "L' incidente che si e' verificato oggi, a Venezia, - dice in una nota il ministro per i Beni e le Attività culturali, Alberto Bonisoli - e' l' ennesima conferma che le grandi navi non devono piu' passare per la Giudecca. Ed e' per questo che il Mibac, alcuni mesi fa, ha posto il vincolo su tre canali di Venezia, e sta lavorando alacremente al tavolo interministeriale per il blocco delle grandi navi in laguna, insieme con il Mit e al ministero dell' Ambiente. Oltre alla tutela della città patrimonio Unesco, bisogna salvaguardare l' ambiente e l' incolumità di cittadini e turisti". Anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro , durante un sopralluogo sul luogo dell' incidente ribadisce che e' "l' ennesima dimostrazione che nel canale della Giudecca non e' piu' possibile il passaggio delle grandi navi e chiediamo immediatamente, come diciamo da otto anni l' apertura del canale Vittorio Emanuele". "Ho già parlato con il ministro che e' aggiornato sulla situazione e adesso aspettiamo una soluzione nel piu' breve tempo possibile", conclude.

COLLISIONE VENEZIA: M5S, PRESTO UNA SOLUZIONE DA NOSTRI MINISTRI Il Movimento 5 Stelle assicura che "presto" arrivera' una soluzione sul tema dell' attraversamento della laguna di Venezia da parte delle navi da crociera, una delle quali ha oggi investito un battello turistico. "Le grandi navi devono stare alla larga dal canale della Giudecca: lo abbiamo sempre sostenuto e ci stiamo lavorando con i ministri Costa, Bonisoli e Toninelli (titolari, rispettivamente, dei dicasteri Ambiente, Beni culturali e Trasporti, ndr). Presto sara' messa in campo una soluzione in grado di evitare questo enorme e continuo pericolo per i delicati equilibri di Venezia. Non possiamo mettere a rischio un patrimonio culturale e ambientale cosi' importante per assecondare una pratica che puo' tranquillamente essere modificata senza arrecare alcun danno al turismo". Lo affermano i deputati e i senatori del Movimento 5 Stelle in commissione Ambiente. **ITALIA NOSTRA, 'VIA GRANDI NAVI E SPAZIO A YACHT E VELA'** "Le grandi navi non sono fatte per la laguna, la marittima deve essere convertita in piccole navi, come yacht o a vela, perché con servizi di eccellenza potremmo concorrere a portar via gli yacht a Montecarlo. Si deve pensare al futuro e non a distruggere l' ambiente. Non porta da nessuna parte distruggere la laguna, è una visione miope". Lo ha detto all' Adnkronos Lidia Fersuoch, presidente di Italia Nostra Venezia. **LEGAMBIENTE, 'FUORI LE NAVI DAL CENTRO STORICO'** "Assistiamo, attoniti e impauriti, a quanto accaduto stamane presso la banchina di San Basilio a Venezia dove una grande nave da crociera ha colpito la nave River Countless, anch' essa imbarcazione di tipo crocieristico di più piccole dimensioni che era già attraccata nell' area". Con queste parole il presidente di Legambiente Venezia Paolo



attaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

M5S | Migranti | Salvini | Di Maio | ATTUALITÀ | NOTIZIE | FONDATORI E DIRETTORE: ANGELO NINNI PIRELLA

Home > Contact > Venezia, polemica grandi navi. M5S: dai nostri ministri presto una soluzione

CRONACHE
Domenica, 3 giugno 2019 - 13:46:00

Venezia, polemica grandi navi. M5S: dai nostri ministri presto una soluzione

Venezia, lo scontro riapre la polemica. "Stop alle grandi navi in laguna"

Guarda la gallery

Collisione a Venezia tra una nave da crociera della Msc e un battello da turismo nel canale della Giudecca: quattro i feriti, nessuno di loro grave. Secondo le prime ricostruzioni la Msc Opera e' andata a sbattere contro la banchina a San Basilio-Zattere e ha speronato cosi' il battello fluviale "River countess" che vi era ormeggiato. Il vaporetto era adibito a un tour delle ville venete lungo il corso del Brenta. Tra le ipotesi delle cause dell'incidente la rottura del cavo d' acciaio utilizzato da uno dei rimorchiatori della Msc: la nave, a quel punto ingovernabile, sarebbe stata trascinata dall' abbrivio contro la banchina. I feriti sono uno a bordo della Opera, gli altri a bordo del natante piu' piccolo. La Msc Crociere assicura "massima collaborazione". "Sono in corso tutti gli accertamenti per capire l' esatta dinamica dei fatti e la compagnia sta assicurando la massima collaborazione ed e' in contatto costante con le autorità locali", si legge in una nota.

L'incidente ha portato di nuovo in evidenza il tema dello stop al passaggio delle grandi navi nel canale e il governo, attraverso i ministri competenti, assicura che la soluzione e' vicina. "L' incidente di oggi al porto di Venezia dimostra che le #grandinavi non devono piu' passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo": scrive su Twitter il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli . Sulla stessa linea Sergio Costa , ministro dell' Ambiente che sullo stesso social network afferma: "Quello che e' successo nel porto di Venezia e' la conferma di quello che diciamo da tempo: le Grandi Navi non devono passare dalla Giudecca. Per questo da mesi insieme ai ministri Toninelli e Bonisoli stiamo lavorando per spostarle e siamo vicini alla soluzione". "L' incidente che si e' verificato oggi, a Venezia, - dice in una nota il ministro per i Beni e le Attività culturali, Alberto Bonisoli - e' l' ennesima conferma che le grandi navi non devono piu' passare per la Giudecca. Ed e' per questo che il Mibac, alcuni mesi fa, ha posto il vincolo su tre canali di Venezia, e sta lavorando alacremente al tavolo interministeriale per il blocco delle grandi navi in laguna, insieme con il Mit e al ministero dell' Ambiente. Oltre alla tutela della città patrimonio Unesco, bisogna salvaguardare l' ambiente e l' incolumità di cittadini e turisti". Anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro , durante un sopralluogo sul luogo dell' incidente ribadisce che e' "l' ennesima dimostrazione che nel canale della Giudecca non e' piu' possibile il passaggio delle grandi navi e chiediamo immediatamente, come diciamo da otto anni l' apertura del canale Vittorio Emanuele". "Ho già parlato con il ministro che e' aggiornato sulla situazione e adesso aspettiamo una soluzione nel piu' breve tempo possibile", conclude.

Franceschetti si è espresso sull' incidente di questa mattina occorso alla Msc Opera. "Il risultato, per ora, conta alcuni feriti lievi, una banchina gravemente danneggiata e molte persone, tra cittadini, operatori portuali e crocieristi, terrorizzate. Oggi - ha proseguito Franceschetti - abbiamo avuto la dimostrazione che le grandi navi non galleggiano in sicurezza e possono perdere il controllo creando conseguenze potenzialmente anche ben peggiori di quelle viste oggi. I residenti nella zona di San Basilio raccontano di aver visto la grande nave arrivare loro addosso ed hanno temuto il peggio". Quindi, Franceschetti, assieme a Luigi Lazzaro, presidente di Legambiente Veneto, ha chiesto subito provvedimenti: "Sollecitiamo quanto da sempre ribadito, devono essere presi immediati provvedimenti affinché le grandi navi, di qualsiasi tipologia e dimensione, non transitino più per il bacino di San Marco e per il Canale della Giudecca né tanto meno ormeggino nell' area del centro storico veneziano".

ZAIA: GRANDI NAVI? GIACE DA ANNI

PROGETTO REGIONE-COMUNE Appena appresa la notizia di mattina, il presidente della Regione del Veneto Luca Zaia si è messo in contatto con il direttore generale della Ulss Serenissima Giuseppe Dal Ben per accertarsi delle condizioni dei feriti che appaiono non gravi. Ha parlato subito, inoltre, con il presidente dell' Autorità Portuale di Venezia Pino Musolino, è stato contattato telefonicamente dall' amministratore delegato del gruppo MSC Pierfrancesco Vago, informandosi sulla dinamica dell' incidente e sentendo anche il questore Maurizio Mascio Pinto per una valutazione della situazione generale. "L' incidente avrebbe potuto risolversi una tragedia - sottolinea il Governatore -. Apprendo con sollievo che le condizioni dei feriti non sono gravi. Ho raccomandato al direttore generale la massima attenzione nel prestare assistenza e sostegno psicologico ai feriti. Questo incidente ci fa riflettere nuovamente sul tema del transito delle grandi navi nel bacino di San Marco e lungo il canale della Giudecca e di conseguenza sul loro auspicato allontanamento".

ZAIA, 'TONINELLI DECIDA SUBITO, BASTA ATTENDERE'

"Stiamo ancora discutendo dell' applicazione di un decreto che porta i nomi dei ministri Clini e Passera che non è né vano né superfluo ricordare che furono titolari di dicastero nell' ormai lontano governo Monti. Stiamo parlando del 2011 mentre le proposte della Regione del Veneto e del Comune di Venezia per una viabilità delle grandi navi giacciono presso i ministeri interessati da anni". Lo dice il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, dopo l' incidente di oggi che ha visto coinvolta la nave da crociera Msc Opera nel canale della Giudecca. Per questo, il presidente ha proseguito chiedendo a Toninelli di prendere una decisione: "Il ministro delle infrastrutture decida qualcosa; non si può più attendere. Gli incidenti sono assolutamente possibili nella marina mercantile ma devono avvenire fuori da contesti storici e abitati senza mettere a repentaglio vite umane e in condizioni generali di sicurezza. Le proposte di comune e regione sono sagge e fattibili, prevedono una viabilità alternativa e la possibilità per le navi di manovrare in condizioni di assoluta sicurezza. Il ministro a questo punto decida subito. Ha anche l' opportunità e la fortuna di avere proposte realizzabili immediatamente che vengono dal territorio e dagli enti maggiormente coinvolti".

CONFURTURISMO, FAR MUOVERE GRANDI NAVI IN SICUREZZA "Prima o poi doveva succedere, il tema non è espellere il turismo crocieristico, ma come far muovere le grandi navi in sicurezza nella fragile laguna veneziana": lo afferma il presidente di Confturismo Veneto, e vicepresidente nazionale, Marco Michielli. "Mi si dice con prudenza che all' origine della collisione sarebbe stato un black-out elettrico a bordo della Msc Opera - prosegue Michielli - Non mi si venga a raccontare la favoletta dei controlli ridondanti cui vengono sottoposti i mezzi, che non servono a evitare episodi come quello, gravissimo, di questa mattina. Non oso immaginare se tutto ciò fosse accaduto sulla riva di San Marco, non riesco a non pensare all' immagine da brivido di una nave appoggiata alla Basilica. Qui è in gioco la sicurezza di una città 'di cristallo'". "Questo non vuol dire che si debba arrivare alla drastica conseguenza di cancellare le navi da crociera dallo specchio lagunare, ma arrivare a una soluzione che, avendo ben presente l' imprescindibile rispetto per Venezia, stabilisca percorsi e modalità di passaggio che non compromettano in alcun modo il fragile equilibrio della città", conclude il presidente di Confturismo Veneto.

FRATOIANNI (LEU), CURIOSO BLOCCARE NAVI CHE SALVANO VITE E PERMETTERE TRANSATLANTICI IN LAGUNA Nicola Fratoianni (Leu-Sinistra Italiana), nota che è "davvero curioso quel Paese che tenta di impedire l' ingresso nei porti alle navi che salvano le persone e poi permette che giganteschi mostri d' acciaio rischino di fare una strage a Venezia. Da anni - prosegue Fratoianni - le mobilitazioni del comitato 'No Grandi Navi' lanciano l' allarme per questo continuo scempio nel capoluogo veneto, ora non è più tollerabile che le navi da crociera continuino a passare nel canale della Giudecca. Noi presenteremo un' interrogazione parlamentare su questa vicenda, e chiameremo il governo a riferire in Parlamento," conclude Fratoianni.

PRESIDENTE CONFURTURISMO VENETO, 'CON NAVI IN LAGUNA IN GIOCO SICUREZZA' "Prima o poi doveva succedere, il tema non è espellere il turismo crocieristico, ma come far muovere le grandi navi in sicurezza nella fragile laguna veneziana". È il commento del presidente di Confturismo Veneto, e vicepresidente nazionale, Marco Michielli, sull' incidente di oggi della Msc Opera. "Mi si dice con prudenza che all' origine della collisione - prosegue Michielli - ci sarebbe stato un black-out elettrico a bordo della Msc Opera. Non mi si venga a raccontare la favoletta dei controlli ridondanti cui vengono sottoposti i mezzi, che non servono a evitare episodi come quello, gravissimo, di questa mattina. Non oso immaginare se tutto ciò fosse accaduto sulla riva di San Marco, non riesco a non pensare all' immagine da brivido di una nave appoggiata alla Basilica. Qui è in gioco la sicurezza di una città 'di cristallo'". "Questo non vuol dire che si debba arrivare alla drastica conseguenza di cancellare le navi da crociera dallo specchio lagunare, ma arrivare a una soluzione che, avendo ben presente l' imprescindibile rispetto per Venezia, stabilisca percorsi e modalità di passaggio che non compromettano in alcun modo il fragile equilibrio della città", ha concluso Michielli. Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

Venezia, collisione in laguna: si accelera sullo stop alle grandi navi

Venezia, lo scontro riapre la polemica. "Stop alle grandi navi in laguna"

Collisione a Venezia tra una nave da crociera della Msc e un battello da turismo nel canale della Giudecca: quattro i feriti, nessuno di loro grave. Secondo le prime ricostruzioni la Msc Opera e' andata a sbattere contro la banchina a San Basilio-Zattere e ha speronato cosi' il battello fluviale "River countess" che vi era ormeggiato. Il vaporetto era adibito a un tour delle ville venete lungo il corso del Brenta. Tra le ipotesi delle cause dell'incidente la rottura del cavo d' acciaio utilizzato da uno dei rimorchiatori della Msc: la nave, a quel punto ingovernabile, sarebbe stata trascinata dall' abbrivio contro la banchina. I feriti sono uno a bordo della Opera, gli altri a bordo del natante piu' piccolo. La Msc Crociere assicura "massima collaborazione". "Sono in corso tutti gli accertamenti per capire l' esatta dinamica dei fatti e la compagnia sta assicurando la massima collaborazione ed e' in contatto costante con le autorità locali", si legge in una nota. L' incidente ha portato di nuovo in evidenza il tema dello stop al passaggio delle grandi navi nel canale e il governo, attraverso i ministri competenti, assicura che la soluzione e' vicina. "L' incidente di oggi al porto di #Venezia dimostra che le #grandinavi non devono piu' passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo": scrive su Twitter il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli . Sulla stessa linea Sergio Costa , ministro dell' Ambiente afferma: "Quello che e' successo nel porto di Venezia e' la conferma di quello che diciamo da tempo: le Grandi Navi non devono passare dalla Giudecca. Per questo da mesi insieme ai ministri Toninelli e Bonisoli stiamo lavorando per spostarle e siamo vicini alla soluzione". "L' incidente che si e' verificato oggi, a Venezia, - dice in una nota il ministro per i Beni e le Attività culturali, Alberto Bonisoli - e' l' ennesima conferma che le grandi navi non devono piu' passare per la Giudecca. Ed e' per questo che il Mibac, alcuni mesi fa, ha posto il vincolo su tre canali di Venezia, e sta lavorando alacremente al tavolo interministeriale per il blocco delle grandi navi in laguna, insieme con il Mit e al ministero dell' Ambiente. Oltre alla tutela della città patrimonio Unesco, bisogna salvaguardare l' ambiente e l' incolumità di cittadini e turisti". Anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro , durante un sopralluogo sul luogo dell' incidente ribadisce che e' "l' ennesima dimostrazione che nel canale della Giudecca non e' piu' possibile il passaggio delle grandi navi e chiediamo immediatamente, come diciamo da otto anni l' apertura del canale Vittorio Emanuele". "Ho già parlato con il ministro che e' aggiornato sulla situazione e adesso aspettiamo una soluzione nel piu' breve tempo possibile", conclude.

COLLISIONE VENEZIA: M5S, PRESTO UNA SOLUZIONE DA NOSTRI MINISTRI Il Movimento 5 Stelle assicura che "presto" arrivera' una soluzione sul tema dell' attraversamento della laguna di Venezia da parte delle navi da crociera, una delle quali ha oggi investito un battello turistico. "Le grandi navi devono stare alla larga dal canale della Giudecca: lo abbiamo sempre sostenuto e ci stiamo lavorando con i ministri Costa, Bonisoli e Toninelli (titolari, rispettivamente, dei dicasteri Ambiente, Beni culturali e Trasporti, ndr). Presto sara' messa in campo una soluzione in grado di evitare questo enorme e continuo pericolo per i delicati equilibri di Venezia. Non possiamo mettere a rischio un patrimonio culturale e ambientale cosi' importante per assecondare una pratica che puo' tranquillamente essere modificata senza arrecare alcun danno al turismo". Lo affermano i deputati e i senatori del Movimento 5 Stelle in commissione Ambiente. **ITALIA NOSTRA, 'VIA GRANDI NAVI E SPAZIO A YACHT E VELA'** "Le grandi navi non sono fatte per la laguna, la marittima deve essere convertita in piccole navi, come yacht o a vela, perché con servizi di eccellenza potremmo concorrere a portar via gli yacht a Montecarlo. Si deve pensare al futuro e non a distruggere l' ambiente. Non porta da nessuna parte distruggere la laguna, è una visione miope". Lo ha detto all' Adnkronos Lidia Fersuoch, presidente di Italia Nostra Venezia. **LEGAMBIENTE, 'FUORI LE NAVI DAL CENTRO STORICO'** "Assistiamo, attoniti e impauriti, a quanto accaduto stamane presso la banchina di San Basilio a Venezia dove una grande nave da crociera ha colpito la nave River Countless, anch' essa imbarcazione di tipo crocieristico di più piccole dimensioni che era già attraccata nell' area". Con queste parole il presidente di Legambiente Venezia Paolo

Franceschetti si è espresso sull' incidente di questa mattina occorso alla Msc Opera. "Il risultato, per ora, conta alcuni feriti lievi, una banchina gravemente danneggiata e molte persone, tra cittadini, operatori portuali e crocieristi, terrorizzate. Oggi - ha proseguito Franceschetti - abbiamo avuto la dimostrazione che le grandi navi non galleggiano in sicurezza e possono perdere il controllo creando conseguenze potenzialmente anche ben peggiori di quelle viste oggi. I residenti nella zona di San Basilio raccontano di aver visto la grande nave arrivare loro addosso ed hanno temuto il peggio". Quindi, Franceschetti, assieme a Luigi Lazzaro, presidente di Legambiente Veneto, ha chiesto subito provvedimenti: "Sollecitiamo quanto da sempre ribadito, devono essere presi immediati provvedimenti affinché le grandi navi, di qualsiasi tipologia e dimensione, non transitino più per il bacino di San Marco e per il Canale della Giudecca né tanto meno ormeggino nell' area del centro storico veneziano".

ZAIA: GRANDI NAVI? GIACE DA ANNI
PROGETTO REGIONE-COMUNE Appena appresa la notizia di mattina, il presidente della Regione del Veneto Luca Zaia si è messo in contatto con il direttore generale della Ulss Serenissima Giuseppe Dal Ben per accertarsi delle condizioni dei feriti che appaiono non gravi. Ha parlato subito, inoltre, con il presidente dell' Autorità Portuale di Venezia Pino Musolino, è stato contattato telefonicamente dall' amministratore delegato del gruppo MSC Pierfrancesco Vago, informandosi sulla dinamica dell' incidente e sentendo anche il questore Maurizio Mascio Pinto per una valutazione della situazione generale. "L' incidente avrebbe potuto risolversi una tragedia - sottolinea il Governatore -. Apprendo con sollievo che le condizioni dei feriti non sono gravi. Ho raccomandato al direttore generale la massima attenzione nel prestare assistenza e sostegno psicologico ai feriti. Questo incidente ci fa riflettere nuovamente sul tema del transito delle grandi navi nel bacino di San Marco e lungo il canale della Giudecca e di conseguenza sul loro auspicato allontanamento".

ZAIA, 'TONINELLI DECIDA SUBITO, BASTA ATTENDERE'
"Stiamo ancora discutendo dell' applicazione di un decreto che porta i nomi dei ministri Clini e Passera che non è né vano né superfluo ricordare che furono titolari di dicastero nell' ormai lontano governo Monti. Stiamo parlando del 2011 mentre le proposte della Regione del Veneto e del Comune di Venezia per una viabilità delle grandi navi giacciono presso i ministeri interessati da anni". Lo dice il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, dopo l' incidente di oggi che ha visto coinvolta la nave da crociera Msc Opera nel canale della Giudecca. Per questo, il presidente ha proseguito chiedendo a Toninelli di prendere una decisione: "Il ministro delle infrastrutture decida qualcosa; non si può più attendere. Gli incidenti sono assolutamente possibili nella marina mercantile ma devono avvenire fuori da contesti storici e abitati senza mettere a repentaglio vite umane e in condizioni generali di sicurezza. Le proposte di comune e regione sono sagge e fattibili, prevedono una viabilità alternativa e la possibilità per le navi di manovrare in condizioni di assoluta sicurezza. Il ministro a questo punto decida subito. Ha anche l' opportunità e la fortuna di avere proposte realizzabili immediatamente che vengono dal territorio e dagli enti maggiormente coinvolti".

CONFURTISMO, FAR MUOVERE GRANDI NAVI IN SICUREZZA "Prima o poi doveva succedere, il tema non è espellere il turismo crocieristico, ma come far muovere le grandi navi in sicurezza nella fragile laguna veneziana": lo afferma il presidente di Confturismo Veneto, e vicepresidente nazionale, Marco Michielli. "Mi si dice con prudenza che all' origine della collisione sarebbe stato un black-out elettrico a bordo della Msc Opera - prosegue Michielli - Non mi si venga a raccontare la favoletta dei controlli ridondanti cui vengono sottoposti i mezzi, che non servono a evitare episodi come quello, gravissimo, di questa mattina. Non oso immaginare se tutto ciò fosse accaduto sulla riva di San Marco, non riesco a non pensare all' immagine da brivido di una nave appoggiata alla Basilica. Qui è in gioco la sicurezza di una città 'di cristallo'". "Questo non vuol dire che si debba arrivare alla drastica conseguenza di cancellare le navi da crociera dallo specchio lagunare, ma arrivare a una soluzione che, avendo ben presente l' imprescindibile rispetto per Venezia, stabilisca percorsi e modalità di passaggio che non compromettano in alcun modo il fragile equilibrio della città", conclude il presidente di Confturismo Veneto.

FRATOIANNI (LEU), CURIOSO BLOCCARE NAVI CHE SALVANO VITE E PERMETTERE TRANSATLANTICI IN LAGUNA Nicola Fratoianni (Leu-Sinistra Italiana), nota che è "davvero curioso quel Paese che tenta di impedire l' ingresso nei porti alle navi che salvano le persone e poi permette che giganteschi mostri d' acciaio rischino di fare una strage a Venezia. Da anni - prosegue Fratoianni - le mobilitazioni del comitato 'No Grandi Navi' lanciano l' allarme per questo continuo scempio nel capoluogo veneto, ora non è più tollerabile che le navi da crociera continuino a passare nel canale della Giudecca. Noi presenteremo un' interrogazione parlamentare su questa vicenda, e chiameremo il governo a riferire in Parlamento," conclude Fratoianni.

PRESIDENTE CONFURTISMO VENETO, 'CON NAVI IN LAGUNA IN GIOCO SICUREZZA' "Prima o poi doveva succedere, il tema non è espellere il turismo crocieristico, ma come far muovere le grandi navi in sicurezza nella fragile laguna veneziana". È il commento del presidente di Confturismo Veneto, e vicepresidente nazionale, Marco Michielli, sull' incidente di oggi della Msc Opera. "Mi si dice con prudenza che all' origine della collisione - prosegue Michielli - ci sarebbe stato un black-out elettrico a bordo della Msc Opera. Non mi si venga a raccontare la favoletta dei controlli ridondanti cui vengono sottoposti i mezzi, che non servono a evitare episodi come quello, gravissimo, di questa mattina. Non oso immaginare se tutto ciò fosse accaduto sulla riva di San Marco, non riesco a non pensare all' immagine da brivido di una nave appoggiata alla Basilica. Qui è in gioco la sicurezza di una città 'di cristallo'". "Questo non vuol dire che si debba arrivare alla drastica conseguenza di cancellare le navi da crociera dallo specchio lagunare, ma arrivare a una soluzione che, avendo ben presente l' imprescindibile rispetto per Venezia, stabilisca percorsi e modalità di passaggio che non compromettano in alcun modo il fragile equilibrio della città", ha concluso Michielli. Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

Venezia. Incidente tra una nave da crociera della "Msc" e un battello gran turismo. 5 feriti

Agenpress - Un incidente tra una nave da crociera della "Msc" e un battello gran turismo è avvenuto stamane nel porto di Venezia. Secondo le prime informazioni, la "Opera" era in attracco al molo di San Basilio quando ha tamponato sul lato di poppa il battello, anch'esso in fase di ormeggio. Al momento risultano esserci cinque feriti, quattro sul battello e uno sulla nave. Quattro persone sono state portate in ospedale a scopo precauzionale. Non si conosce ancora la nazionalità dei contusi. L'incidente tra la nave da crociera e il "River Countess", un grande battello di tipo fluviale, è avvenuto nel canale della Giudecca, quando il "lancione" aveva già attraccato al molo. La nave ha colpito dapprima la banchina portuale, danneggiandola, ed ha proseguito con l'inerzia appoggiandosi alla poppa del battello. I vigili del fuoco sono impegnati nelle operazioni di messa in sicurezza. "La nave di Msc aveva un'avarìa al motore, segnalata subito dal comandante. Il motore era bloccato, ma in spinta, perché la velocità aumentava, come confermano i tracciati Ais". Lo ha spiegato Davide Calderan, presidente della "Rimorchiatori Uniti Panfido", la società che con due imbarcazioni stava guidando la Opera all'arrivo in marittima, prima dell'incidente. I due rimorchiatori hanno cercato di fermare il gigante, fino a quando un cavo di traino si è rotto, tranciato dall'impatto con il battello fluviale. "E' l'ennesima dimostrazione che non è più pensabile che nel canale della Giudecca debbano passare le grandi navi - ha spiegato il sindaco Luigi Brugnaro -. L'abbiamo detto da 8 anni, e chiediamo immediatamente l'apertura del Vittorio Emanuele (il canale alternativo per l'arrivo in marittima, ndr). Ho sentito il ministro Toninelli, è aggiornato sulla situazione e sta cercando soluzioni che adesso aspetteremo. Adesso urgentemente dobbiamo far in modo che le navi non passino più davanti a San Marco". "L'incidente di oggi al porto di Venezia dimostra che le grandi navi non devono più passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo". Così su Twitter il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli. Della stessa opinione anche il ministro per i Beni e le Attività culturali, Alberto Bonisoli. "L'incidente che si è verificato oggi, a Venezia - ha spiegato - è l'ennesima conferma che le grandi navi non devono più passare per la Giudecca. Ed è per questo che il Mibac, alcuni mesi fa, ha posto il vincolo su tre canali di Venezia, e sta lavorando alacremente al tavolo interministeriale per il blocco delle grandi navi in laguna, insieme con il Mit e al ministero dell'Ambiente. Oltre alla tutela della città patrimonio Unesco, bisogna salvaguardare l'ambiente e l'incolumità di cittadini e turisti".

The screenshot shows the AgenPress website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo 'AGENPRESS.it' and a search bar. Below the navigation bar, there are several menu items: HOME, POLITICA, ECONOMIA, CRONACA, CULTURA, SPORT, SANITA'. The main content area features the article title 'Venezia. Incidente tra una nave da crociera della "Msc" e un battello gran turismo. 5 feriti' with a sub-headline 'Agenpress - Un incidente tra una nave da crociera della "Msc" e un battello gran turismo è avvenuto stamane nel porto di Venezia. Secondo le prime informazioni, la "Opera" era in attracco al molo di San Basilio quando ha tamponato sul lato di poppa il battello, anch'esso in fase di ormeggio. Al momento risultano esserci cinque feriti, quattro sul battello e uno sulla nave.' To the right of the article, there is a sidebar with a search bar and a section titled 'Articoli recenti' containing several short news snippets. At the bottom of the article, there is a small text block: 'Quattro persone sono state portate in ospedale a scopo precauzionale. Non si conosce ancora la nazionalità dei contusi. L'incidente tra la nave da crociera e il "River Countess", un grande battello di tipo fluviale, è avvenuto nel canale della Giudecca, quando il "lancione" aveva già attraccato al molo. La nave ha colpito dapprima la banchina portuale, danneggiandola, ed ha proseguito con l'inerzia appoggiandosi alla poppa del battello. I vigili del fuoco sono impegnati nelle operazioni di messa in sicurezza.' Below this, there is another small text block: '"La nave di Msc aveva un'avarìa al motore, segnalata subito dal comandante. Il motore era bloccato, ma in spinta, perché la velocità aumentava, come confermano i tracciati Ais". Lo ha spiegato Davide Calderan, presidente della "Rimorchiatori Uniti Panfido", la società che con due imbarcazioni stava guidando la Opera all'arrivo in marittima, prima dell'incidente. I due rimorchiatori hanno cercato di fermare il

Una nave da crociera ha speronato un battello a Venezia. Il video

Collisione a Venezia tra una nave da crociera della Msc e un battello da turismo nel canale della Giudecca: quattro i feriti, nessuno di loro grave. Secondo le prime ricostruzioni la Msc Opera è andata a sbattere contro la banchina a San Basilio-Zattere e ha speronato così il battello fluviale "River countess" che vi era ormeggiato. Il vaporetto era adibito a un tour delle ville venete lungo il corso del Brenta. Tra le ipotesi delle cause dell'incidente la rottura del cavo d'acciaio utilizzato da uno dei rimorchiatori della Msc: la nave, a quel punto ingovernabile, sarebbe stata trascinata dall'abbrivio contro la banchina. I feriti sono uno a bordo della Opera, gli altri a bordo del natante più piccolo. La Msc Crociere assicura "massima collaborazione". "Sono in corso tutti gli accertamenti per capire l'esatta dinamica dei fatti e la compagnia sta assicurando la massima collaborazione ed è in contatto costante con le autorità locali", si legge in una nota. L'incidente ha portato di nuovo in evidenza il tema dello stop al passaggio delle grandi navi nel canale e il governo, attraverso i ministri competenti, assicura che la soluzione è vicina. "L'incidente di oggi al porto di #Venezia dimostra che le #grandinavi non devono più passare dalla Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, finalmente siamo vicini ad una soluzione definitiva per tutelare sia la laguna che il turismo": scrive su Twitter il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. Sulla stessa linea Sergio Costa, ministro dell'Ambiente che sullo stesso social network afferma: "Quello che è successo nel porto di Venezia e' la conferma di quello che diciamo da tempo: le Grandi Navi non devono passare dalla Giudecca. Per questo da mesi insieme ai ministri Toninelli e Bonisoli stiamo lavorando per spostarle e siamo vicini alla soluzione". "L'incidente che si è verificato oggi, a Venezia, - dice in una nota il ministro per i Beni e le Attività culturali, Alberto Bonisoli - è l'ennesima conferma che le grandi navi non devono più passare per la Giudecca. Ed è per questo che il Mibac, alcuni mesi fa, ha posto il vincolo su tre canali di Venezia, e sta lavorando alacremente al tavolo interministeriale per il blocco delle grandi navi in laguna, insieme con il Mit e al ministero dell'Ambiente. Oltre alla tutela della città patrimonio Unesco, bisogna salvaguardare l'ambiente e l'incolumità di cittadini e turisti". Anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, durante un sopralluogo sul luogo dell'incidente ribadisce che è "l'ennesima dimostrazione che nel canale della Giudecca non e' piu' possibile il passaggio delle grandi navi e chiediamo immediatamente, come diciamo da otto anni l'apertura del canale Vittorio Emanuele". "Ho già parlato con il ministro che è aggiornato sulla situazione e adesso aspettiamo una soluzione nel più breve tempo possibile", conclude. Se avete correzioni, suggerimenti o commenti scrivete a dir@agi.it. Se invece volete rivelare informazioni su questa o altre storie, potete scriverci su [Italialeaks](https://www.italialeaks.com), piattaforma progettata per contattare la nostra redazione in modo completamente anonimo.



Quanti soldi perderebbe Venezia se non dovessero più entrare le navi da crociera

Quanto vale il traffico delle navi da crociera a Venezia? A fare un po' di conti è stato, nel 2015, il Sole 24 Ore che ha stimato in 436,5 milioni di euro l'anno il mercato totale del turismo crocieristico in Italia. Di questo più di metà, ossia 283,6 milioni di euro, solo su Venezia. E sono dati vecchi di quattro anni, quando un duello tra la Capitaneria di Porto e il Tar aveva portato prima a uno stop e poi alla riammissione delle grandi navi nel bacino di San Marco e della Giudecca. Nell'agosto del 2014 il Comitato interministeriale per la salvaguardia della Laguna di Venezia aveva vietato (a partire dal 1 gennaio 2015) l'accesso al bacino di San Marco alle navi sopra le 40 mila tonnellate, rimettendo di fatto in vigore l'ordinanza per cui nel 2014 e nel 2015 nessuna grande nave al di sopra delle 96 mila tonnellate poteva passare da lì o nel canale della Giudecca. Ma nel gennaio del 2015 il Tar aveva annullato tutto. E questo aveva creato una confusione tale da spingere a cercare in tempi rapidi una soluzione alternativa che mettesse d'accordo compagnie di navigazione, ambientalisti e gestori dei servizi portuali, il progetto privilegiato era quello denominato "Contorta Sant'Angelo", elaborato dall'Autorità Portuale per la realizzazione di un canale lungo 4,5 chilometri, largo 100 metri e con una profondità di circa 10,5 metri che dall'attuale via dei Petroli, usata per le navi commerciali che entrano a porto Marghera, devii verso la Stazione Marittima evitando che le navi da crociera entrino nel bacino di San Marco. I tempi di realizzazione sono stimati in 19 mesi e si prevede che le navi entrino in laguna attraverso la bocca di porto di Malamocco e non del Lido. Il costo complessivo è stimato in 120 milioni di euro (42 milioni per lo scavo, 62 per lo smaltimento di sedimenti e realizzazione delle velme, 16 per lo spostamento dei sottoservizi). Ed è proprio il progetto su cui era arrivato il 'no' della componente grillina del governo Conte. Infogram Il picco del traffico in Laguna era stato registrato nel 2013, come evidenziano i dati del Venezia terminal passeggeri: 1,8 milioni di passeggeri. Ma dopo quell'anno è cominciato un calo che ha portato a un milione e 427 mila passeggeri nel 2017. Solo nel 2018 il trend si è invertito con un aumento di poco più di 100 mila passeggeri, ma il numero di crociere transitate nel bacino è comunque sceso dal record di 548 del 2013 a 466 del 2017 (502 nel 2018). Cosa è cambiato nel frattempo? Dal 1 gennaio 2015 le compagnie di crociera hanno deciso di posizionare a Venezia solo unità fino a 96.000 tonnellate di stazza lorda (le più grandi navi da crociera moderne superano facilmente le 200 mila tonnellate) in attesa dell'individuazione di una nuova soluzione di accesso alla Marittima, che potrebbe essere per l'appunto il Contorta Sant'Angelo. Una soluzione che comunque non piace ad ambientalisti e comitati locali secondo cui lo scavo danneggerebbe l'ecosistema lagunare. Nel 2017 l'Associazione delle compagnie di crociera ha lanciato un monito sul 'colpo di frusta' che Venezia potrebbe subito dall'interdizione del traffico alle imbarcazioni oltre le 40 mila tonnellate. Secondo i dati riportati da Business Insider, il numero di crocieristi a Venezia si ridurrebbe del 90% rispetto al 2012, la spesa per beni e servizi locali dell'85% (40 milioni contro 283,6 milioni) e l'occupazione dell'83% (600 lavoratori a fronte di 3.660). Il porto di Venezia è il primo nel Mediterraneo per il traffico passeggeri (l'Italia attrae il 50% del traffico turistico) e secondo il Sole 24 Ore già dal 2016 le compagnie privilegiano il Pireo e la Turchia (Costa Crociere ha spostato nello stesso anni da Bari alla Grecia numerose navi e nel 2015 ne aveva trasferite 33 da Venezia a Trieste). Venezia terminal passeggeri gestisce 10 terminal multifunzionali, 1 deposito per provviste di bordo, 6 parcheggi e 7 banchine nelle aree di Marittima, San Basilio e Riva dei Sette Martiri, e fornisce servizi a navi da crociera, aliscafi e catamarani. Tra il 1997 e il 2018 ha investito 70 milioni di euro e nello stesso periodo il Porto di Venezia ha accolto oltre 31 milioni di passeggeri. Se avete correzioni, suggerimenti o commenti scrivete a dir@agi.it. Se invece volete rivelare informazioni su questa o altre storie, potete scriverci su Italialeaks, piattaforma progettata per contattare la nostra redazione in modo completamente anonimo.

The screenshot shows a news article from Agi Economia. The main headline is "Quanti soldi perderebbe Venezia se non dovessero più entrare le navi da crociera". Below the headline, there is a sub-headline: "In vent'anni sono arrivate nella Laguna 31 milioni di persone a bordo delle grandi navi passeggeri. Già nel 2014 uno stop, poi annullato, aveva gettato nella confusione la gestione del traffico nella Laguna, fino alla soluzione che però non piace al grillini". The article text begins with "Quanto vale il traffico delle navi da crociera a Venezia? A fare un po' di conti è stato, nel 2015, il Sole 24 Ore che ha stimato in 436,5 milioni di euro l'anno il mercato totale del turismo crocieristico in Italia. Di questo più di metà, ossia 283,6 milioni di euro, solo su Venezia. E sono dati vecchi di quattro anni, quando un duello tra la Capitaneria di Porto e il Tar aveva portato prima a uno stop e poi alla riammissione delle grandi navi nel bacino di San Marco e della Giudecca. Ma nel gennaio del 2015 il Tar aveva annullato tutto. E questo aveva creato una confusione tale da spingere a cercare in tempi rapidi una soluzione alternativa che mettesse d'accordo compagnie di navigazione, ambientalisti e gestori dei servizi portuali, il progetto privilegiato era quello denominato "Contorta Sant'Angelo", elaborato dall'Autorità Portuale per la realizzazione di un canale lungo 4,5 chilometri, largo 100 metri e con una profondità di circa 10,5 metri che dall'attuale via dei Petroli, usata per le navi commerciali che entrano a porto Marghera, devii verso la Stazione Marittima evitando che le navi da crociera entrino nel bacino di San Marco. I tempi di realizzazione sono stimati in 19 mesi e si prevede che le navi entrino in laguna attraverso la bocca di porto di Malamocco e non del Lido. Il costo complessivo è stimato in 120 milioni di euro (42 milioni per lo scavo, 62 per lo smaltimento di sedimenti e realizzazione delle velme, 16 per lo spostamento dei sottoservizi). Ed è proprio il progetto su cui era arrivato il 'no' della componente grillina del governo Conte. Infogram Il picco del traffico in Laguna era stato registrato nel 2013, come evidenziano i dati del Venezia terminal passeggeri: 1,8 milioni di passeggeri. Ma dopo quell'anno è cominciato un calo che ha portato a un milione e 427 mila passeggeri nel 2017. Solo nel 2018 il trend si è invertito con un aumento di poco più di 100 mila passeggeri, ma il numero di crociere transitate nel bacino è comunque sceso dal record di 548 del 2013 a 466 del 2017 (502 nel 2018). Cosa è cambiato nel frattempo? Dal 1 gennaio 2015 le compagnie di crociera hanno deciso di posizionare a Venezia solo unità fino a 96.000 tonnellate di stazza lorda (le più grandi navi da crociera moderne superano facilmente le 200 mila tonnellate) in attesa dell'individuazione di una nuova soluzione di accesso alla Marittima, che potrebbe essere per l'appunto il Contorta Sant'Angelo. Una soluzione che comunque non piace ad ambientalisti e comitati locali secondo cui lo scavo danneggerebbe l'ecosistema lagunare. Nel 2017 l'Associazione delle compagnie di crociera ha lanciato un monito sul 'colpo di frusta' che Venezia potrebbe subito dall'interdizione del traffico alle imbarcazioni oltre le 40 mila tonnellate. Secondo i dati riportati da Business Insider, il numero di crocieristi a Venezia si ridurrebbe del 90% rispetto al 2012, la spesa per beni e servizi locali dell'85% (40 milioni contro 283,6 milioni) e l'occupazione dell'83% (600 lavoratori a fronte di 3.660). Il porto di Venezia è il primo nel Mediterraneo per il traffico passeggeri (l'Italia attrae il 50% del traffico turistico) e secondo il Sole 24 Ore già dal 2016 le compagnie privilegiano il Pireo e la Turchia (Costa Crociere ha spostato nello stesso anni da Bari alla Grecia numerose navi e nel 2015 ne aveva trasferite 33 da Venezia a Trieste). Venezia terminal passeggeri gestisce 10 terminal multifunzionali, 1 deposito per provviste di bordo, 6 parcheggi e 7 banchine nelle aree di Marittima, San Basilio e Riva dei Sette Martiri, e fornisce servizi a navi da crociera, aliscafi e catamarani. Tra il 1997 e il 2018 ha investito 70 milioni di euro e nello stesso periodo il Porto di Venezia ha accolto oltre 31 milioni di passeggeri. Se avete correzioni, suggerimenti o commenti scrivete a dir@agi.it. Se invece volete rivelare informazioni su questa o altre storie, potete scriverci su Italialeaks, piattaforma progettata per contattare la nostra redazione in modo completamente anonimo." The article includes a video player for "Palazzo Mattioli diventa un maxi schermo per raccontare la trasformazione energetica di Eni" and a section titled "L'architetto Carlo Ratti racconta come nasce 'The Circular Garden' protagonista del Fuorisalone".

Incidente tra nave crociera Msc e battello a Venezia

Coinvolte la 'Opera' di Msc e lancione turistico

Un incidente tra una nave da crociera della 'Msc' e un battello gran turismo è avvenuto stamane nel porto di Venezia. Due persone sono rimaste contuse, in modo lieve, tra i passeggeri del battello turistico. Altri due sono stati portati a loro volta in ospedale a scopo precauzionale. Secondo le prime informazioni, la 'Opera' era in attracco al molo di San Basilio quando ha 'tamponato' sul lato di poppa il "Michelangelo", un grande battello di tipo fluviale. L' incidente è avvenuto nel canale della Giudecca, quando il 'lancione' aveva già attraccato al molo. La nave ha colpito dapprima la banchina portuale, danneggiandola, ed ha proseguito con l' inerzia appoggiandosi alla poppa del battello. (ANSA)

The screenshot shows a news article on the ANSA website. The main headline reads "Incidente tra nave crociera Msc e battello a Venezia" with a sub-headline "Coinvolte la 'Opera' di Msc e lancione turistico". A large photograph shows the cruise ship "Opera" docked at a pier. The article text describes the collision in the Giudecca canal, mentioning that two people were injured and two others were hospitalized. The article is dated June 2, 2019, at 10:00 AM. On the right side of the page, there are several advertisements and utility links, including "ANSA viaggiArt", "Blue Resolution", "PREVISIONI METEO - MARINE", and a list of various Italian websites.

Incidente a Venezia: Costa, no alle Grandi navi alla Giudecca

Ministero Ambiente, a breve incontro con Bonisoli e Toninelli

"Quello che è successo nel porto di #Venezia è la conferma di quello che diciamo da tempo: le #GrandiNavi non devono passare dalla Giudecca. Per questo da mesi insieme ai ministri Danilo Toninelli e Alberto Bonisoli stiamo lavorando per spostarle e siamo vicini alla soluzione". Così il ministro dell' Ambiente Sergio Costa in un tweet sull' incidente tra una nave e un battello a Venezia. A breve, fa sapere il ministero, i ministri Costa, Bonisoli, Toninelli si vedranno per discutere e confrontarsi sui progetti.

The screenshot shows a news article from ANSA. The main headline is "Incidente a Venezia: Costa, no alle Grandi navi alla Giudecca". Below the headline, it says "Ministero Ambiente, a breve incontro con Bonisoli e Toninelli". The article text is partially visible, starting with "Quello che è successo nel porto di #Venezia è la conferma di quello che diciamo da tempo: le #GrandiNavi non devono passare dalla Giudecca...". There is a photo of a large cruise ship docked in Venice. The article is dated "02 giugno 2019 12:38". On the right side, there are several related news items under the heading "SULLA PIONE AMBIENTALENDIA", including "Giornata mondiale della bicicletta il 3 giugno, l'Italia è indietro" and "Incidente a Venezia: Costa, no alle Grandi navi alla Giudecca".

Il Nautilus

Venezia

Il Porto di Venezia a Transport & Logistic Monaco

Intermodalità e sostenibilità le parole chiave con cui il Porto di Venezia si presenta a Transport & Logistic a Monaco di Baviera, dal 4 al 7 giugno, l'evento fieristico continentale più atteso dai principali player dello shipping e della logistica mondiale. Forte dei record del traffico ferroviario del 2018 e del nuovo servizio Venezia-Duisburg, inaugurato pochi mesi fa, lo scalo veneto presenta lo stato dell'arte del trasporto sostenibile nell'ambito di un evento nell'evento, ossia il seminario How to improve multimodal environmentally friendly freight solutions in Central Europe che si terrà il 6 giugno alle 14:00 al Padiglione B, promosso nell'ambito del progetto TALKNET, finanziato da Programma Europeo Central Europe, di cui l'Autorità di Sistema Portuale è partner. Ben 15 gli operatori dello scalo che saranno presenti a Monaco presso lo stand B3. 329 incentrato sul brand Bridging the World. Since Forever, dedicato all'abilità millenaria di Venezia di connettere il mondo da sempre, e che rispecchia la vocazione naturale di Venezia e del suo Porto di creare ponti e connessioni non solo tra mercati, ma tra culture e continenti. Transport & Logistic nella scorsa edizione ha registrato oltre 2000 espositori e oltre 60.000 visitatori provenienti da 123 Paesi.



Il Nautilus

Venezia

Nota stampa di MSC Crociere in relazione all' incidente di questa mattina a Venezia

Questa mattina, intorno alle 8:30 CET, MSC Opera in manovra di avvicinamento al terminal crociere di Venezia per l'ormeggio ha avuto un problema tecnico. La nave era accompagnata da due rimorchiatori, come prevede la procedura di sicurezza del transito nel canale della Giudecca e nonostante il Comandante avesse immediatamente messo in essere tutte le procedure previste ha urtato la banchina all'altezza di San Basilio. Contestualmente si è verificata una collisione con il battello fluviale River Countess, che era lì ormeggiato. Mentre sono tutt'ora in corso gli accertamenti per capire l'esatta dinamica dei fatti e le cause dell'accaduto, da subito MSC Crociere ha operato in stretta collaborazione con le autorità marittime competenti. Nei momenti successivi all'incidente, la priorità è stata il mettere in sicurezza il battello, i suoi passeggeri e il suo equipaggio. Nella fase successiva la nave ha dovuto poi procedere alle opere di recupero delle ancore messe in acqua al momento dell'incidente, come da procedure in questi casi. Alle 13.15 CET la nave ha potuto iniziare a spostarsi in direzione del terminal Marittima. La compagnia desidera esprimere tutto il proprio supporto a tutte le persone coinvolte nell'incidente, a partire dall'equipaggio del River Countess, tutti i suoi passeggeri in particolare quelli feriti, felice che nel frattempo siano quasi tutti stati dimessi, sino naturalmente alla società armatrice Uniworld. Inoltre, sin dal primo momento la compagnia ha inoltre assicurato la massima collaborazione ed è stata in contatto costante con le autorità locali e nazionali. MSC Opera è ora ormeggiata in banchina a Marittima dove, come previsto, sono in corso le operazioni di sbarco passeggeri e imbarco per la prossima crociera.



The Medi Telegraph

Venezia

Navi da crociera a Venezia, Costa: "Chiesi lo stop quindici anni fa"

PAOLO COSTA

Roma - Paolo Costa, ex sindaco di Venezia ed ex presidente dell' Autorità portuale della città chiesto lo stop delle grandi navi dal 2004 come primo cittadino e dal 2012 come numero uno dell' autorità del porto. «Sette anni di non risposta da parte del governo - afferma all' Agi - sono la parabola dell' incapacità decisionale del nostro Paese ». «Che occorresse evitare il passaggio delle grandi navi per il canale della Giudecca - aggiunge - era cosa che da sindaco avevo chiesto dal 2004 e come presidente del Porto avevo presentato un progetto per deviare le navi dalla Giudecca e farle arrivare alla stazione Marittima». Dopodichè, conclude, «quel progetto non è stato capito ed è rimasto inascoltato».

The screenshot shows the website 'The Medi Telegraph' with the article 'Navi da crociera a Venezia, Costa: «Chiesi lo stop quindici anni fa»'. The article text is repeated in the screenshot. The website layout includes a navigation bar with categories like HOME, SHIPPING, TRANSPORT, MARKETS, INTERVIEW, NEW ROUTES, and GREENTECH. There are also sections for MAGAZINE, PUBLICATIONS, PILOTINA BLOG, and SHIPPING MOVEMENTS. The article features a photo of a cruise ship and social media sharing options.

L' intervista

Fabiano: "Sono il comandante soccorso sempre chi è in difficoltà"

marco lignana

Il capitano di fregata Michele Fabiano, comandante del pattugliatore della Marina "Cigala Fulgosi", quasi si batte il petto.

E dice con orgoglio, dieci ore dopo la manovra di ingresso a Calata Bettolo: «Il diritto internazionale stabilisce che, quando in mare si incontrano persone in pericolo di vita, bisogna soccorrerle». Una regola che troppo spesso si dimentica.

Ma non c'è solo la legge: «È anche un dovere morale, come marinai e soprattutto come uomini, comportarsi in questo modo. Se io davanti a me ho un uomo in difficoltà, intervengo».

Così è successo, quando al largo di Lampedusa quattro giorni fa il pattugliatore ha incontrato un gommone alla deriva con cento migranti a bordo.

La legge del mare, come doveroso in casi del genere, ha prevalso su qualsiasi altra considerazione politica, su qualsiasi speculazione sovranista tanto di moda oggi in Italia.

A raccontare le fasi concitate del soccorso, la vita di bordo insieme ai migranti e l'arrivo a Genova, è lo stesso capitano.

Quando ormai gli "ospiti" della nave, stremati ma assistiti con cura da medici e militari durante la navigazione, hanno lasciato la Cigala Fulgosi pronti a un nuovo viaggio, per chissà quale luogo e per chissà quanto tempo.

Un colloquio, quello con il comandante della nave, in cui per precise disposizioni della Marina il capitano è stato autorizzato a parlare soltanto dell' intervento di soccorso.

Niente politica insomma, niente discussioni su porti aperti oppure chiusi, o sul motivo per cui sia stato scelto proprio il porto di Genova, che fra gli scali italiani è uno dei più lontani dalle acque intorno a Lampedusa, per poi ritornare in pullman nel Lazio.

Capitano Fabiano, come è avvenuto il soccorso?

«Siamo intervenuti quando il mare era già mosso. Eravamo al limite con i nostri mezzi ma abbiamo imbarcato tutti e 100 i naufraghi. Quando abbiamo visto che il gommone era vuoto, ci siamo preoccupati di verificare le loro condizioni di salute».

Ha spiegato uno dei medici saliti a bordo qui a Genova che diversi migranti hanno raccontato di morti durante la traversata.

«Noi non abbiamo evidenza di questo, anzi ci dispiace se ci sia stato un decesso durante la traversata. Ma nemmeno abbiamo avuto indicazioni in tal senso da parte dei naufraghi, in tutti e due giorni di navigazione.

Noi tutte le persone a bordo le abbiamo salvate, e ripeto, abbiamo verificato che a bordo del gommone non ci fosse più nessuno».

In che condizioni avete trovato i migranti?

«C' erano sei donne in gravidanza, una al settimo mese.

In casi normali si fanno le valigie per l' ospedale, qui invece qualcuno ha fatto un viaggio».

E c' erano i bambini.

«Sì, alcuni di un anno, un anno e mezzo. Abbiamo cercato di familiarizzare con loro nonostante le difficoltà linguistiche, il personale di bordo è giovane, abbiamo tutti bambini e figli, e abbiamo provato a dare loro un po' di serenità, il "repertorio italiano" è ricco di giochi. Il preferito? Il girotondo».

Come sono passate le 48 ore a bordo?



«Direi rapidamente, abbiamo imbarcato rinforzi durante la navigazione, due infermieri, viveri e altro materiale necessario per affrontare in tranquillità il viaggio verso il porto di Genova.

Ai migranti, soprattutto alle donne in gravidanza, sono stati dati farmaci, pasti, e abiti puliti e soprattutto asciutti, erano tutti zuppi quando li abbiamo imbarcati, in particolare i bambini con temperatura corporea un po' bassa.

Dobbiamo ringraziare la dottoressa di bordo, che ha fatto un lavoro straordinario».

-

lo sbarco

Migranti accolti a Genova già in viaggio per il Lazio

Abbandonati dagli scafisti al largo delle coste della Libia, salvati dalla " Fulgosi" hanno finalmente raggiunto il porto. Ma quasi tutti sono subito ripartiti in pullman

di Marco Lignana e Erica Manna

Hanno toccato il porto di Genova poco prima delle 9, dopo 48 ore a bordo del pattugliatore della Marina " Cigala Fulgosi", che li ha soccorsi quando erano alla deriva al largo di Lampedusa. I cento migranti sbarcati ieri mattina a Calata Bettolo, adesso, sperano soltanto di ricominciare da zero. Di non vivere più incubi come quelli passati prima di imbarcarsi. «Siamo scappati dalla guerra in Libia, abbiamo pagato 1500 euro per imbarcarci su un gommone, siamo stati nella foresta con gli scafisti armati di kalashnikov che ci hanno picchiati » .

Il drammatico racconto di due giovani muratori appena scesi dalla nave, davanti a mediatori e forze dell' ordine, è solo uno dei tanti frammenti di disperazione raccolti in questo 2 giugno sotto la Lanterna.

Un giorno di festa nazionale, qui fatto di lunghe attese passate sotto il sole cocente, per molti senza neanche una tenda sopra la testa.

Ma anche di accoglienza da parte di una città che ha dimostrato di sapere fare la propria parte. Ci sono persone dalla Somalia, dal Mali, dalla Costa d' Avorio, dalla Nigeria. Prima l' identificazione da parte della polizia, con la Squadra Mobile a caccia di scafisti (che però non sono a bordo). Poi le visite mediche, con il primario del Pronto Soccorso del Galliera, Paolo Cremonesi, a coordinare medici e infermieri. Infine il pranzo, fino alla partenza del primo pullman, soltanto alle sei del pomeriggio, verso le strutture della Cei in Lazio.

Ennesima tappa intermedia prima di rimettersi ancora una volta in viaggio: chi nel vicino Vaticano, chi all' estero.

Solo i 60 uomini adulti, però.

Poi ci sono 23 minori, alcuni piccolissimi, e 17 donne. Sei in gravidanza. Una di queste ha sei figli con sé. «Le abbiamo fatte tutte ricoverare fra Galliera e Gaslini - spiega il dottor Cremonesi - così come i bambini. Ma solo a scopo precauzionale. Sono stati tutti curati molto bene dal medico di bordo » . Le condizioni fisiche, insomma, sono buone, come conferma anche il consigliere comunale e delegato alla Protezione civile Sergio Gambino, che resta tutto il giorno fra i tendoni allestiti nell' immenso piazzale. Sono le condizioni psicologiche, semmai, a preoccupare: « Alcuni migranti visitati hanno riferito di compagni di viaggio morti durante la traversata», dice Cremonesi.

Mischiato ai giornalisti, perché impossibilitato a raggiungere i tendoni, c' è anche don Giacomo Martino, per Genova ormai il prete dei migranti. Amareggiato per non essere stato coinvolto, ma pronto a regalare parole di speranza: « La prima cosa di cui hanno bisogno queste persone è un abbraccio.

Non certo di polemiche, che non devono esistere quando si tratta di accoglienza » . L' accoglienza, adesso, è per i minori rimasti a Genova: chi non è rimasto in ospedale è stato portato nella comunità Sprar di via Asilo Garbarino, nelle strutture di Agorà, La Salle, il CeSto.

« Mi piacerebbe che Genova diventasse la nuova Lampedusa, un modello di accoglienza che riparta dalle persone. Questa città non ha mai avuto paura dello straniero » , le parole di don Giacomo Martino.

Come una predica, come una preghiera sotto il sole.



Pressione sui porti: sbarco a Genova

Cento immigrati salvati dalla Marina approdano in Liguria. Il Viminale: «Nessuno resterà, pronti altri Paesi e il Vaticano». Barca abbandona 70 pakistani in Puglia

La Marina militare sbarca a Genova e il governo imbarca un'altra polemica. Infatti, mentre 70 pakistani sbarcavano in Puglia, i 100 immigrati salvati dalla Marina militare giovedì scorso scendevano a Calata Bettolo (nel capoluogo ligure) e il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, annunciava che nessuno di loro rimarrà a carico dell'Italia ma di cinque Paesi europei oltre che del Vaticano.

Nel frattempo il presidente della Camera, Roberto Fico, faceva la sua ultima esternazione pro migranti e anti governo gialloblù ai Fori imperiali, prima dell'inizio della parata del 2 giugno: «Oggi è la festa di tutti quelli che si trovano sul nostro territorio, è dedicata ai migranti, ai rom, ai sinti, che sono qui e hanno gli stessi diritti». Un calcio dunque alla politica sull'immigrazione portata avanti dall'alleato leghista che sta riducendo il numero di sbarchi e morti nel Mediterraneo, e che prevede anche la chiusura di tutti i campi rom.

Per una volta, a prendere le distanze da Fico, oltre a Matteo Salvini, è arrivato anche il leader pentastellato, Luigi Di Maio: «Le parole di Fico? Io e Roberto su queste questioni siamo molto diversi e non è una novità. Io non avrei mai alimentato questa polemica di distrazione di massa sui migranti il 2 giugno. È una sua opinione, lui è il presidente della Camera, io il capo politico del M5s. Ad ogni modo mettiamo tutti da parte le polemiche e godiamoci questa festa».

E praticamente una festa è stato anche lo sbarco dalla Cigala Fulgosi della Marina militare dei 100 migranti, tra cui 23 minori e 17 donne, recuperati al largo della Libia la scorsa settimana, non senza le polemiche delle Ong che oltre a denunciare il ritardo dei soccorsi avevano dato la notizia di una bambina morta a bordo.

Una bufala con cui le Ong hanno strumentalizzato l'intervento della nostra Marina, nel rispetto dei tempi e degli accordi con la Libia.

I migranti, accolti da un presidio di circa 300 manifestanti del gruppo «Genova porto aperto», appena scesi sono stati sottoposti alle visite mediche confermando la provenienza da diversi Paesi africani.

«Stanno tutti bene e non hanno patologie particolari», ha detto Sergio Gambino, consigliere della Protezione civile del Comune di Genova. Inoltre, come spiegato dal vicepremier leghista: «Nessuno di loro sarà a carico dei contribuenti italiani e ringrazio i vescovi italiani per la solidarietà concreta dimostrata», visto che saranno ridistribuiti «tra il Vaticano e altri cinque Paesi europei».

Nel frattempo, però, una barca abbandonava una settantina di migranti sulla spiaggia di Torre Colimena, a Marina di Manduria, nel Tarantino. Si tratta di un gruppo di uomini, tra cui una ventina di minorenni, forse di nazionalità pakistana, subito trasferiti nell'hotspot di Taranto, dopo che a tutti sono stati distribuiti acqua, latte e pane nello stadio comunale di Avetrana. Le forze dell'ordine stanno indagando per individuare l'imbarcazione che li ha portati sul litorale ionico. E sempre ieri, nel primo pomeriggio, l'Organizzazione internazionale per le migrazioni e la Guardia costiera libica hanno comunicato sui loro profili Twitter di aver recuperato 73 persone, tra cui anche donne e bambini, davanti alla città costiera di Gasr Garabulli. Pare che a bordo del barcone, che si è rovesciato, vi fossero 95 migranti.



Migranti: nave Fulgosi arrivata a Genova

Il pattugliatore della Marina Cigala Fulgosi ha attraccato a Calata Bettolo nel porto di Genova . Sono iniziate le operazioni di ispezione a bordo. Sul posto, oltre alla Croce Rossa, Capitaneria e Polizia, alcune ambulanze e personale Usmaf per la parte sanitaria. Sotto bordo anche il garante dei minori per la Liguria Francesco Lalla. Cento i migranti a bordo tra i quali 23 minori e 17 donne , alcune incinte, tra le quali una al settimo mese di gravidanza. Gli stranieri erano stati salvati giovedì scorso al largo delle acque libiche mentre si trovavano su un gommone in difficoltà. Il ministro dell' Interno, Matteo Salvini, ha fatto sapere che i migranti saranno accolti dal Vaticano e in cinque paesi dell' Unione europea.



Dire

Genova, Voltri

Genova, i camalli salutano i migranti con maxi striscione: "Benvenuti"

GENOVA - "I camalli, i portuali genovesi, hanno issato sulla Lanterna uno striscione di benvenuto per accogliere la nave che trasporta i migranti salvati nel Mediterraneo qualche giorno fa: un gesto bellissimo che dimostra che accoglienza e lavoro non devono mai essere messi l'uno contro l'altro. E che i valori scritti nella nostra Costituzione trovano ogni giorno vecchi e nuovi interpreti. Ma soprattutto, a me questa foto sembra il modo più bello per celebrare il 2 Giugno". Lo scrive su facebook Matteo Orfini (pd). SALVINI: ARRIVATI A GENOVA, NESSUNO A CARICO ITALIANI Sono ancora in corso le procedure di identificazione degli immigrati arrivati a Genova. Alcuni di loro saranno accompagnati in ospedale per gli accertamenti medici. Gli altri saliranno su due autobus diretti nelle strutture della Cei, in attesa di essere definitivamente trasferiti in altri Paesi europei. "Nessuno degli immigrati sarà a carico dei contribuenti italiani. Ringraziamo la Cei e gli altri Paesi Europei che ci hanno aiutato a risolvere il problema: grazie al nostro lavoro, l'Italia finalmente non è più sola", dice il ministro dell'Interno Matteo Salvini:

DIRE
Ultima Ora FOTO | Roma, bruciato scooter del presidente dell'UNI municipio Ciaccheri. Coro di solidarietà

Chi siamo Contatti Notizie

Canali - Edizi - Argomenti - Special - Multimedia - Newsletter

Genova, i camalli salutano i migranti con maxi striscione: "Benvenuti"

I nostri Tg

POLITICO LAZIO
TEMA
PEDIATRIA
AMBIENTE
SANTITÀ
SCIENTIFICAMENTE

UN NUOVO QUOTIDIANO
CON LE NOTIZIE DEL GIORNO
NELLO STILE DI D'IRE

DIRE OGGI

SCARICA L'APP

ApprofonDire

Redazione 02/06/2019 Genova, Politica

I portuali genovesi hanno attaccato alla Lanterna di Genova un grande striscione per dare il benvenuto alla nave carica di migranti salvati nel Mediterraneo che ha attraccato nel porto

f t g+ e

GENOVA - "I camalli, i portuali genovesi, hanno issato sulla Lanterna uno striscione di benvenuto per accogliere la nave che trasporta i migranti salvati nel Mediterraneo qualche giorno fa: un gesto bellissimo che dimostra che accoglienza e lavoro non devono mai essere messi l'uno contro l'altro. E che i valori scritti nella nostra Costituzione trovano

Via alla demolizione dei palazzi di via Fillak con le pale meccaniche

A fine mese le pile 10 e 11 del Ponte Morandi verranno fatte esplodere con la dinamite

ALESSANDRA PIERACCI

GENOVA Avevano tutti la maglietta con la scritta «Genova nel cuore» bimbi e ragazzi del Coro di voci bianche del Carlo Felice che ieri mattina hanno cantato l'Inno nazionale davanti alla Prefettura. Perché il crollo del Ponte Morandi è una ferita di lenta guarigione, di cui la città porterà per sempre la cicatrice, ricordo di una tragedia ma anche segno di resilienza e vitalità.

Demolizioni Le opere di demolizione e ricostruzione del viadotto proseguono. Oggi pomeriggio inizierà la demolizione meccanica degli otto palazzi sottostanti il viadotto. È quindi chiusa via Fillak, sia alle auto che ai pedoni, per consentire tutte le opere di preparazione alla demolizione delle pile 10 e 11. Tra le importanti opere propedeutiche ai lavori, anche di successiva ricostruzione, c'è la necessità di deviare tutte le condotte dell'acqua e del gas, spostate definitivamente per consentire la posa dei piloni (parzialmente modificati rispetto al disegno originale, ovvero stessa lunghezza ma spessore maggiore nel punto di massima larghezza).

Ora si attende la decisione finale per la demolizione con gli esplosivi delle pile 10 e 11 nel cantiere di Levante.

Esplosivi Dopo le prove di deflagrazione effettuate la settimana scorsa in due cave abbandonate, che hanno dato risultati positivi dal punto di vista del controllo di crollo e mitigazione delle polveri, stamani una nuova simulazione nella cava di Camaldolesi consentirà di sperimentare un ulteriore sistema di mitigazione con barriere colme d'acqua. Se non ci saranno ostacoli, quindi, la demolizione delle pile dovrebbe avvenire con un'unica esplosione che il sindaco e commissario per la ricostruzione Marco Bucci avrebbe ipotizzato per il fine settimana tra il 22 e il 24 giugno o al più tardi il weekend successivo.

Le operazioni si svolgeranno tra le 7 e le 21 e la struttura commissariale auspica che non ci sia la necessità di una notte fuori di casa per i cittadini residenti delle zone più vicine al cantiere. Il piano di demolizione è stato depositato in Procura, trasmesso al giudice per le indagini preliminari e a consulenti e periti per valutare quanto contenuto e dare il via libera alle operazioni.

Intanto la settimana scorsa sono iniziati i lavori di perforazione delle pile nei punti dove saranno collocate le microcariche di dinamite.

Tagli E sempre la scorsa settimana si sono concluse le operazioni di taglio e calo della trave tampone tra le pile 10 e 11. La trave impalcato pesava 750 tonnellate, era lunga 36 metri e larga 18. Le operazioni di taglio, svolte come di consueto tramite filo diamantato, erano iniziate alle 10 del mattino e il calo è durato dalle 16 alle 20.

Rimborsi Sul fronte dei rimborsi per i danni provocati dal crollo del 14 agosto, sono partite il 27 maggio le procedure operative per indennizzare gli autotrasportatori che hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. L'Autorità Portuale di Genova (soggetto attuatore) ha raccolto le richieste di risarcimento che potranno ancora essere presentate fino al 15 luglio 2019. Sul conto speciale della Struttura commissariale per l'emergenza (commissario il governatore Giovanni Toti) ci sono 20 milioni previsti per il 2018 dal governo e ad oggi sono 350 mila le richieste arrivate sia per le missioni di viaggio portuali sia per quelle urbane e di attraversamento del nodo genovese. E sono stati definiti i provvedimenti e le procedure per il ristoro delle annualità 2019-2020 in modo da tener conto, oltre alle tipologie delle missioni di viaggio prese in esame per le richieste pervenute per il 2018, anche dei tempi di sosta all'interno delle aree del porto.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Via alla demolizione dei palazzi di via Fillak con le pale meccaniche

A fine mese le pile 10 e 11 del Ponte Morandi verranno fatte esplodere con la dinamite

Demolizioni Le opere di demolizione e ricostruzione del viadotto proseguono. Oggi pomeriggio inizierà la demolizione meccanica degli otto palazzi sottostanti il viadotto. È quindi chiusa via Fillak, sia alle auto che ai pedoni, per consentire tutte le opere di preparazione alla demolizione delle pile 10 e 11. Tra le importanti opere propedeutiche ai lavori, anche di successiva ricostruzione, c'è la necessità di deviare tutte le condotte dell'acqua e del gas, spostate definitivamente per consentire la posa dei piloni (parzialmente modificati rispetto al disegno originale, ovvero stessa lunghezza ma spessore maggiore nel punto di massima larghezza).

Specchio dei tempi
«Verde con tornare alle costruzioni a cantieri» - «Tornelli che non funzionano»
«Tentativi di strisciare videranno dalle istituzioni dello Stato»

Il Secolo XIX

La Spezia

CARLA RONCALLO. La presidente dell' Authority illustra i piani di sviluppo «Dialoghiamo con tutti, ma senza dragaggi per noi è impossibile competere»

«Più merci e passeggeri, così La Spezia diventa un vero porto europeo»

Francesco Ferrari / LA SPEZIA Capacità aumentata a 2 milioni e mezzo di container, un nuovo approdo per le navi da crociera, più collegamenti ferroviari al servizio della merce. E, visto dalla parte di chi il porto lo osserva da sempre con diffidenza, un nuovo waterfront cittadino per rendere La Spezia più bella e attrattiva.

In calce all' accordo siglato nei giorni scorsi tra l' Autorità portuale e il gruppo Contship ci sono le firme di due donne: Carla Roncallo, che del porto è presidente, e Cecilia Battistello, numero uno di Contship Italia, una delle figure di maggior peso dello shipping internazionale. «Sì, per il nostro porto inizia una nuova era - commenta Roncallo - Siamo a un punto di svolta importantissimo, per la città e per la sua economia.

Ma adesso ognuno deve fare la propria parte: non possiamo permetterci intoppi di alcun tipo».

L' accordo con Conship, atteso da anni, avrà ripercussioni sia sul settore merci che su quello passeggeri.

«E' un accordo che dà il via a investimenti privati molto consistenti. Noi, come Authority, mettiamo a disposizione del concessionario lo specchio acqueo dove saranno realizzati i lavori di ampliamento del Molo Garibaldi. Una volta ultimati i lavori, e i relativi dragaggi, libereremo calata Paita e potremo realizzare il nuovo, attesissimo molo crociere. Per La Spezia significa davvero svoltare, avvicinarsi all' Europa, essere ancora più competitiva».

Parliamo di tempi?

«Per l' ampliamento del Molo Garibaldi i tempi sono chiari: tre mesi per il bando europeo e qualche mese per aggiudicarlo. Parliamo di un importo serio, circa 70 milioni di euro. Se iniziassimo i lavori a gennaio 2020, come ho motivo di credere, dopo ventiquattro mesi l' opera potrebbe essere consegnata. In quel periodo dovremmo riuscire ad aggiudicare il molo crociere, che non è un' opera che necessita di molto tempo: circa un anno e mezzo».

Domani, a Monaco di Baviera, aprirà i battenti Transport Logistic, la più importante fiera di settore in Europa. La Spezia si presenterà con un nuovo prodotto da "vendere"...

«In realtà le novità che presenteremo al mercato sono due.

Anche il terminal del Golfo ha un progetto di riempimento importante, grazie al quale la capacità arriverà a 600.000 teu. Con loro non abbiamo ancora firmato l' accordo, conto di farlo nei prossimi giorni».

Fra pochi mesi entreranno in servizio, in Liguria, altri due terminal: quello di Vado e quello di Calata Bettolo.

Siamo sicuri che ci sia spazio per tutti?

«Non voglio essere ottimista a sproposito, ma credo che le posizioni geografiche aiuteranno molto».

Nessun rischio di sovracapacità, dunque?

«Le dinamiche del mercato sono sempre difficili da valutare.

Ma io resto convinta che se ognuno di noi saprà fare i giusti investimenti nelle infrastrutture di supporto ai terminal - penso ad esempio alle ferrovie, e noi a Spezia siamo già al 33% di merce spostata su rotaia - allora il mercato premierà tutti. Credo che nessuno, al momento, abbia nulla da temere».

A proposito di mercato: quali segnali stanno arrivando?

«Segnali positivi. Siamo cresciuti tanto nel 2017 e nel 2018, e anche i primi sei mesi del 2019 si chiuderanno in aumento. Sono soddisfatta».



Vi aspettavate una crescita delle crociere così forte?

«In parte sì, anche se il trend è davvero impressionante: quest' anno abbiamo 730.000 prenotazioni, il 50% in più del 2018. E le previsioni per il prossimo biennio sono molto, molto alte».

Dragaggi e crociere sono argomenti che, qui come altrove, spesso aumentano le tensioni tra città e porto.

«Sul fronte crociere la città resta divisa. Ma, a fronte di chi pensa che le navi portino solo inquinamento, c' è un' economia territoriale che vive o punta sul traffico passeggeri. Non solo: i sostenitori delle crociere stanno aumentando anche grazie al progetto del waterfront, che avrà un forte impatto sulla città e sulla sua capacità di attrarre turisti».

Quello dei fumi rimane un tema molto divisivo.

«Vero, ma il settore sta cambiando. Già adesso ospitiamo una nave Aida a gas naturale liquefatto, e presto arriverà un' altra unità a Lng, la Costa Smeralda. Forse manca un po' di comunicazione positiva.

Sul fronte dragaggi, il tema è altrettanto delicato. Stiamo dialogando con i miticoltori per ridurre al minimo i disagi: faremo un progetto che sia il più cautelativo possibile nei loro confronti, utilizzando le tecniche più moderne, meno invasive e nei tempi più rapidi. Ma una cosa è certa: i dragaggi li faremo, perché lo chiede il mercato. Non è una scelta: è una necessità».

La Spezia sarà sempre più legata al suo porto?

«E' un fatto indiscutibile. Non a caso stiamo facendo molto per limitare gli effetti negativi del porto sulla città. Penso alla fascia di rispetto, o al graduale spostamento di molti servizi doganali a Santo Stefano. Un porto moderno, che funziona meglio, vive in maggiore sintonia con la città».

Il ministero dei Trasporti ha perso Edoardo Rixi, che aveva ampie deleghe in materia portuale. Siete preoccupati?

«Oggettivamente sì. Rixi si occupava in prima persona di portualità: il fatto che non venga sostituito è abbastanza preoccupante».

-

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

L' Autorità portuale progetta una maxi fontana in mare

Come quelle di Ginevra, Gedda e Saint Louis con spruzzi molto alti e colorati che si possono ammirare anche da molto lontano Sondra Coggio / LA SPEZIA Non c'è solo la piscina salata al Molo Italia, fra le idee al vaglio dell' Autorità Portuale della Spezia, per arricchire il fronte mare della città. C'è anche una fontana d'acqua, con un sistema di pompaggio in mare. Una di quelle "vele" fatte da spruzzi altissimi, che si vedono da lontano e che possono colorarsi di sfumature diverse, semplicemente attraverso un sistema di luci colorate.

Il presidente del porto Carla Roncallo non ha ancora anticipato i dettagli. La fontana con getto d'acqua più alto al mondo è quella di Gedda, cità portuale dell'Arabia Saudita. Utilizza acqua del Mar Rosso, lanciata a 312 metri, ad una velocità di 322 chilometri orari. Grazie a migliaia di faretti, è visibile di notte.

Inaugurata nel 1985, è nata dopo rispetto alla Jet d' Eau di Ginevra, 140 metri, una evoluzione artistica dello spruzzo della centrale idro elettrica di fine 800. Rispetto ai 90 metri del secolo prima, raggiunge oggi i 140, con una velocità di 200 chilometri l'ora.

Un'altra fontana d'acqua famosa è a Saint Louis, si tratta del Gateway Geyser, che raggiunge i 192 metri. È la caratteristica principale del Parco della cittadina, nel Missouri.

Ci sono altre varianti, in giro per il mondo. Come quello australiano del lago Burley Griffin, a Canberra, che risale al 1970 ed è stato al capitano James Cook nel bicentenario della scoperta della costa australiana, con un sistema di pompaggio da 250 litri al secondo, ed un picco che arriva a 183 metri, con una velocità di 260 chilometri l'ora. Un getto d'acqua coreografico, da 202 metri, è stato realizzato nel fiume Han a Seul, nel 2002.

Spezia celebra la festa della Repubblica con ventitré nuovi cavalieri al merito

Medaglie d'onore per tre deportati nei lager, sfilata con le bandiere delle istituzioni e delle associazioni di arma

di Sondra Coggio

Una grande manifestazione dal nome "Festa della Repubblica" per la città di Spezia. L'evento si è svolto nella piazza del Municipio, dove si sono radunati circa 1000 persone. Tra i protagonisti, i tre deportati nei lager, i quali hanno ricevuto le medaglie d'onore. La cerimonia è stata presieduta dal sindaco, con la partecipazione di numerosi esponenti politici e cittadini. L'evento è stato arricchito dalla sfilata con le bandiere delle istituzioni e delle associazioni di arma.



Il sindaco Carla Roncallo (a sinistra) consegna le medaglie d'onore ai tre deportati nei lager.



Il corteo sfilava con le bandiere delle istituzioni e delle associazioni di arma.

di Sondra Coggio

L'Autorità portuale progetta una maxi fontana in mare

Una grande fontana in mare, con un getto d'acqua che raggiunge i 140 metri di altezza. L'idea è stata concepita dall'Autorità portuale della Spezia, per arricchire il fronte mare della città. La fontana sarà alimentata da un sistema di pompaggio in mare, che utilizzerà l'energia idroelettrica della centrale di fine 800. La fontana sarà visibile di notte, grazie a un sistema di luci colorate.



La fontana sarà visibile di notte, grazie a un sistema di luci colorate.

Citta della Spezia

La Spezia

Pontremolese, Toninelli convoca un incontro a Roma

L'annuncio del pentastellato Giannarelli alla giornata di sostegno tripartisan promossa da Legambiente. Presente Orlando, animatore del gruppo interparlamentare per il raddoppio. Tanti sindaci, non Peracchini, che non sottoscrive il manifesto.

Lunigiana - "E' urgente sbloccare i lavori di ammodernamento della ferrovia La Spezia-Parma e della sua prosecuzione verso Verona ed il Brennero". Questa la richiesta uscita oggi dalla Giornata per la Ferrovia Pontremolese, lanciata da Legambiente. "Una richiesta - sottolinea l'associazione - che ha messo d' accordo tutti: parlamentari, assessori regionali e sindaci, in modo trasversale alle forze politiche, pendolari, mondo economico". Sono stati in tanti, infatti, i rappresentanti delle tre regioni coinvolte a salire sul treno e a darsi appuntamento a Pontremoli. Oltre a quasi tutti i sindaci della linea - tra era tuttavia assente il primo cittadino della Spezia Peracchini -, sono intervenuti l' Interporto di Parma, l' Autorità Portuale di Spezia e Marina di Carrara, le Regioni Toscana ed Emilia Romagna, le sigle sindacali e di categoria, la Camera di Commercio di Massa-Carrara. La Regione Toscana era presente con l' Assessore ai Trasporti Vincenzo Ceccarelli ed il Consigliere Regionale Giacomo Giannarelli. Proprio Giacomo Giannarelli (Movimento cinque stelle) ha annunciato durante l' incontro che il Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli sta organizzando un incontro a Roma dedicato al potenziamento della Ferrovia Pontremolese, convocando le parti, tra le quali RFI. Una chiamata che potrebbe fruttare quei chiarimenti auspicati dall' assessore regionale Giacomo Giampedrone nell' intervista rilasciata a CDS in settimana. Annuncio che ha trovato terreno fertile tra i diversi parlamentari presenti che hanno già dimostrato la loro disponibilità (tra i quali gli onorevoli Andrea Orlando, Lorenzo Viviani, Giovanni Battista Tombolato, Cosimo Ferri e i senatori Maurizio Campari, e Stefania Pucciarelli). In particolare l' ex ministro della Giustizia, promotore del Gruppo Interparlamentare per la Pontremolese, si è reso disponibile a supportare l' incontro, invitando tutti all' unità bipartisan a favore della linea ferroviaria. "Troppo spesso vengono promosse opere utili agli interessi di pochi, e dannose per l' ambiente - sottolinea Fausto Ferruzza, presidente di Legambiente Toscana - Quello di cui si è parlato oggi è un intervento in cui vincono tutti. E' utile al clima, al lavoro, alle merci oltre che ai pendolari, ai capoluoghi ed alle aree dell' Appennino. Ritardare ancora l' ammodernamento sarebbe una responsabilità politica molto grave". "Registriamo la grande adesione bipartisan - commenta Matteo Tollini di Legambiente Toscana - e gli importanti impegni annunciati in diretta durante l' incontro a favore del potenziamento della Ferrovia Pontremolese. Legambiente lavorerà da subito per valorizzare gli impegni e le firme raccolte e per verificare che si vedano in tempi brevi passi in avanti concreti". Molti altri hanno voluto dare il proprio supporto firmando il manifesto lanciato da Legambiente. Qua tutti i firmatari, tra i quali figurano gli spezzini Stefania Pucciarelli (senatore Lega), Andrea Orlando (onorevole Pd), Lorenzo Viviani (deputato Lega) e Brando Benifei (europarlamentare Pd). Diego Rossi - Sindaco Borgo Taro Val di Taro e Presidente della Provincia di Parma Lucia Baracchini - Sindaco di Pontremoli Michela Canova - già Sindaco Colorno Roberto Valettini - Sindaco di Aulla e Presidente dell' Unione di Comuni Montana Lunigiana On. Andrea Orlando Fausto Giovannelli - presidente Parco Nazionale dell' Appennino e coordinatore area MAB Unesco Mariastella Galli - Sindaco Collecchio Patrizia Caselli - consigliere Comune Collecchio Michela Zanetti - Sindaco Fornovo Paolo Valenti - consigliere Comune Fornovo Lorenzo Bonazzi Sindaco Solignano Michele Alinovi - Assessore Comune di Parma CISL - Parma e Piacenza Giacomo Giannarelli - consigliere regionale della Toscana Michele Vanolli - Segretario PD Parma Paola Gazzolo - Assessore regionale ambiente Raffaele Donini - Assessore regionale trasporti CGIL provinciale Parma Università di Parma Antonio Bodini - Prof. Università di Parma Filippo Arfini - Prof. Università di Parma Monica Cocconi - Prof. Università di Parma Renzo Valloni - Prof. Università di Parma Michele Zazzi - Prof. Università di Parma Agostino Gambarotta - Prof. Università di Parma Sen. Stefania Pucciarelli CNA - Massa-Carrara Camera di Commercio - Massa-Carrara GAL Sviluppo Lunigiana Claudio Novoa - Sindaco di Mulazzo Comitato pendolari pontremolese On. Lorenzo Viviani Provincia di Massa Carrara Annalisa

Folloni - Sindaco di Filattiera Carletto Marconi - Sindaco di Bagnone Filippo Bellesi - Sindaco di Villafranca in Lunigiana Renzo Martelloni - Sindaco di Licciana Nardi Carla Roncallo - Autorità portuale Mar Ligure Orientale Unione Parmense Industriali - provincia di Parma Brando Maria Benifei - Eurodeputato Sandro Campanini - Consigliere Comune di Parma Luigi Lucchi - Sindaco di Berceto Francesco Mazzoni - Segretario PD Pontremoli Domenica 2 giugno 2019 alle 18:10:39 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Venezia docet: grandi navi, rischi enormi»

Italia Nostra contro il terminal al porto antico: Giampieri: «Siamo al sicuro»

di MARINA VERDENELLI «NO GRANDI NAVI». A Venezia da ieri è un coro unanime per vietare le maxi imbarcazioni in laguna che costituiscono un pericolo per il canale della Giudecca, uno dei canali più grandi che arrivano fino al bacino di San Marco. L'incidente della Msc Opera (che operò anni fa anche ad Ancona) ne è stato un esempio e ha messo subito in allarme Italia Nostra.

«Non intendiamo costruire nel porto di Ancona una nuova base delle grandi navi che si trovano in difficoltà a Venezia - scrive in una nota la sezione dorica dell'associazione nazionale per la tutela del patrimonio artistico - né navi della Msc, né di altre compagnie, come proposto invece dalla Autorità Portuale di Ancona. Tale progetto comporta inquinamento atmosferico causato da 130 navi e circa 130mila autoveicoli in più l'anno, conseguente degrado del porto antico, stravolgimento dell'assetto urbanistico ed attentato al patrimonio storico ed artistico della città romana e medioevale». Ad Ancona, quello di far arrivare navi da crociera lunghe oltre 300 metri è un desiderio datato nel tempo per implementare l'indotto turistico della città e incentivare anche nuove aperture commerciali nella zona del porto antico. Ma se dovesse succedere anche qui che la nave arrivi a sbattere sulla banchina che è in progetto di costruire, con l'arco di Traiano a pochi metri, una delle poche bellezze monumentali ancora presenti e in buono stato dell'architettura romana? «Quando ho sentito la notizia questa mattina (ieri, ndr) - dice Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità Portuale - mi sono preoccupato molto, per il fatto in sé e perché quella è una nave da crociera che è già stata da noi e come altre di uguali dimensioni potremmo avere con il progetto del nuovo terminal e della nuova banchina anche se non ho paura che un episodio possa verificarsi anche ad Ancona». Giampieri spiega che la realizzazione del terminal che possa garantire così anche alle grandi navi di fare tappa nel capoluogo dorico non sarà lasciato al caso ma ben studiato in tutte le sue forme, anche quelle di probabili ma non prevedibili incidenti.

«Nessuno vuole fare cose azzardate - precisa il presidente - anzi, ci sarà la massima cura soprattutto per la sicurezza di chi sta a terra e dei monumenti che si trovano in area portuale, l'arco di Traiano in primis. Bisogna però guardare al progetto nell'ottica dello sviluppo perché tutti sogniamo un futuro diverso per questa città, un futuro che parta dal mare». Sulla realizzazione del progetto Giampieri è ottimista e parla di 3-4 anni ma non prima che più enti e ministeri si siano seduti insieme per superare proprio le criticità. «Il ministero dell'Ambiente, quello delle Infrastrutture e la stessa Sovrintendenza ai beni artistici - aggiunge il presidente dell'autorità portuale - dovranno dare delle indicazioni per la tutela del luogo, anche in merito all'inquinamento. L'arco di Traiano comunque sarà al sicuro perché la banchina per le navi sarà molto distante dal monumento». Le attuali scogliere, che oggi ospitano anche una colonia felina, verranno tolte per la realizzazione della nuova banchina.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nuovo approdo dietro le mura storiche Il Consiglio comunale ha già detto sì

NUOVO terminal crociere al porto antico, c'è già il sì del consiglio comunale arrivato ad aprile scorso. Il progetto prevede un banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, dietro le mura storiche del camminamento dopo l' arco di Traiano, dove oggi ci sono le scogliere e la colonia felina. L' area si presta per l' attracco di nave da crociera lunghe fino a 350 metri. Un progetto che costa più di 22 milioni di euro ma ben ammortizzabile vista la previsione degli sbarchi, il volume di affari e i posti di lavoro che si verrebbero a creare negli anni con quasi 1.500 nuovi posti occupazionali. Il consiglio comunale, nella seduta del 12 aprile, ha dato il nulla osta anche all' attivazione della procedura di variante localizzata che consentirà di cambiare nel piano regolatore portuale la destinazione d' uso da un utilizzo per navi militari e mezzi di servizio a finalità in ambito delle crociere. Cercare nuove banchine da destinare agli arrivi di navi da crociera è subordinato alle tipologie stesse delle imbarcazioni che sono sempre più grandi e confortevoli. Ad oggi al porto dorico possono arrivare solo navi lunghe 275 metri. Creare un nuovo attracco è fondamentale per aprire a nuovi arrivi. Il nuovo terminal sarà grande 2.400 metri quadrati e prevede due aree di parcheggio.

ANCONA 3

I GIGANTI DEL MARE

Nuovo approdo dietro le mura storiche Il Consiglio comunale ha già detto sì

NUOVO terminal crociere al porto antico, c'è già il sì del consiglio comunale arrivato ad aprile scorso. Il progetto prevede un banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, dietro le mura storiche del camminamento dopo l' arco di Traiano, dove oggi ci sono le scogliere e la colonia felina. L' area si presta per l' attracco di nave da crociera lunghe fino a 350 metri. Un progetto che costa più di 22 milioni di euro ma ben ammortizzabile vista la previsione degli sbarchi, il volume di affari e i posti di lavoro che si verrebbero a creare negli anni con quasi 1.500 nuovi posti occupazionali. Il consiglio comunale, nella seduta del 12 aprile, ha dato il nulla osta anche all' attivazione della procedura di variante localizzata che consentirà di cambiare nel piano regolatore portuale la destinazione d' uso da un utilizzo per navi militari e mezzi di servizio a finalità in ambito delle crociere. Cercare nuove banchine da destinare agli arrivi di navi da crociera è subordinato alle tipologie stesse delle imbarcazioni che sono sempre più grandi e confortevoli. Ad oggi al porto dorico possono arrivare solo navi lunghe 275 metri. Creare un nuovo attracco è fondamentale per aprire a nuovi arrivi. Il nuovo terminal sarà grande 2.400 metri quadrati e prevede due aree di parcheggio.

«Venezia docet: grandi navi, rischi enormi»
Italia Nostra critica il terminal al porto antico: Giampieri: «Siamo al sicuro»

Una nave da crociera, la MSC Opera, ha rotto il record di lunghezza per un porto italiano, a Venezia. Beninteso, perché la banchina dove si trovano diverse porte non è stata mai studiata e creata apposta per accogliere una nave di queste dimensioni. Il problema è che il porto di Venezia è un porto storico, con mura e canali che non possono essere modificati. Il porto di Venezia è un porto storico, con mura e canali che non possono essere modificati. Il porto di Venezia è un porto storico, con mura e canali che non possono essere modificati.

L'AUTORITÀ DEL PORTO
Quando ho visto la notizia ho pensato: «Venezia è un porto storico, con mura e canali che non possono essere modificati. Il porto di Venezia è un porto storico, con mura e canali che non possono essere modificati. Il porto di Venezia è un porto storico, con mura e canali che non possono essere modificati.»

VENETO: LE FESTE MOLO - ANON ANIMANO IL PORTO ANTICO DI RESPIRO, RIFALTI IL SENTIERO
C'è il sole: Portonovo boom, Riapre Bonetti, arriva il Plaza



Il Messaggero (ed. Latina)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gaeta, braccio di ferro con il Comune

Mercato ittico, ultimatum agli operatori: trasferimento entro il 10 giugno

Entro il prossimo 10 giugno gli operatori del mercato ittico di Gaeta dovranno smontare le attrezzature e i banchi di vendita dai marciapiedi dell' attuale antica sede del lungomare Caboto e spostarsi nella nuova struttura coperta dell' ex Canaga. Lo rende noto una nuova ordinanza del Comune, che fa seguito a quella già emessa, nel maggio 2016, dopo i sopralluoghi dei carabinieri del Nas di Latina e degli ispettori del servizio veterinario dell' Asl, che riscontrarono carenze igienico-sanitarie nell' attuale sito all' aperto, sui marciapiedi del lungomare. A tali verifiche si sono poi aggiunte anche le proteste dei residenti della zona Peschiera e di vari partiti. A dicembre, infine, in seguito ad un nuovo sopralluogo, il Dipartimento prevenzione igiene alimenti di origine animale dell' Asl ha reso noto che si sono riscontrate le stesse emergenze e le carenze igienico sanitarie di un anno e mezzo prima nella zona attuale del mercato ittico, giudicata non idonea allo svolgimento dell' attività di vendita. E due mesi fa anche la Capitaneria di porto ha ribadito la necessità di effettuare il trasferimento in sede più idonea. L' amministrazione, che ad aprile aveva invitato per l' ennesima volta gli operatori a trasferirsi per poter realizzare sul lungomare Caboto lavori urgenti di manutenzione stradale e riqualificazione (per la quale sono stati già stanziati 80mila euro), ha lanciato l' ultimatum. O gli operatori liberano gli stalli entro il 10 giugno o ci penserà il Comune il 14 in maniera coattiva. Gli operatori hanno chiesto un incontro questa settimana con il Comune e l' Autorità portuale per trovare una soluzione più agevole. Si dicono disposti a collaborare ma vorrebbero l' applicazione di un canone più basso. Attualmente pagano un canone annuo è di 500 euro, all' interno del nuovo mercato 3.000 euro più le spese di manutenzione e pulizia. Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a page from the newspaper 'Latina'. The main headline is 'Scuola Nato, un indotto da 5,5 milioni' with a sub-headline 'Oggi la cerimonia di chiusura del centro di alta formazione che si trova nella sede della IV Brigata dell' Aeronautica'. Below this is a photo of a modern building. Other articles include 'Mercato ittico, ultimatum agli operatori: trasferimento entro il 10 giugno' and 'Da oggi addio alla plastica Due mesi per finire le scorte'. There is also a table of contents on the right side of the page.

Otto Pagine

Salerno

Al porto di Salerno la visita della vice ambasciatrice indiana

Incontro allo scalo commerciale e alla stazione marittima per i piani di potenziamento dello scalo

Condividi domenica 2 giugno 2019 alle 07.55 di Giovanbattista Lanzilli Salerno . Rafforzare i legami, confrontandosi da vicino per mettere a fuoco le diverse esperienze. Presso la sede dell' autorità portuale di Salerno ha fatto tappa la vice ambasciatrice dell' India, Gloria Gangte, accompagnata dal secondo segretario-direttore Commerciale, Shyam Chan C. Durante l' incontro la rappresentanza diplomatica asiatica ha visitato le principali aree del porto commerciale di Salerno e la stazione marittima di Zaha Hadid. La visita è stata preceduta da un incontro di benvenuto presso gli uffici dell' autorità portuale di Salerno, durante il quale c' è stata la proiezione del video istituzionale e l' introduzione ai cambiamenti intervenuti con la creazione del nuovo sistema portuale campano. Durante l' incontro sono stati presentati anche i piani di potenziamento infrastrutturale che stanno interessando lo scalo salernitano. "Apprezzamento è stato manifestato dalla vice ambasciatrice per l' efficienza e la dinamicità del porto di Salerno che si inserisce appieno nel tessuto economico del territorio provinciale e regionale - fanno sapere in una nota i vertici aziendali dello scalo - . La visita si è conclusa con l' impegno da parte della delegazione indiana di intraprendere rapporti di collaborazione con l' autorità di sistema portuale campano e con gli operatori portuali salernitani".

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

capitaneria

Nuove regole sul mare per maggiore sicurezza Firmata l' ordinanza

OLBIA Il capo del Circondario marittimo di Golfo Aranci, Angelo Filosa, ha firmato l' ordinanza di sicurezza balneare dopo un percorso di verifica normativa delle prescrizioni e incontri con i principali soggetti del settore turistico-balneare-diportistico e le amministrazioni locali. La vecchia ordinanza è comunque risultata efficace in questi anni e le novità riguardano principalmente norme volte alla responsabilizzazione dei soggetti e l' adeguamento normativo e strutturale degli strumenti dell' assistente ai bagnanti. Quindi un maggiore richiamo alle responsabilità del concessionario e del bagnino quale primo anello della macchina di soccorso sovraordinata in mare dal Corpo delle Capitanerie di Porto. Le novità riguardano il posizionamento della postazione di salvataggio per la velocità di intervento dell' operatore e maggiore attenzione al controllo del fronte mare e dei bagnanti. È stata prevista la possibilità di utilizzare delle dotazioni facoltative di salvataggio, omologate e dietro comunicazione sull' uso all' Ufficio circondariale. Tra queste la "rescue board" e il "rescue tube", molto efficaci durante gli interventi di salvataggio con grande abbattimento dei tempi di intervento e maggiore sicurezza per chi svolge l' intervento. Novità importante riguarda la possibilità di adottare la sorveglianza a settori, ogni 80 metri di fronte al mare, tra stabilimenti confinanti o vicini anche solo durante la fascia oraria tra le ore 12.30 e le 15.30 per consentire agli assistenti bagnanti il necessario recupero psicofisico. Mentre è stato abbassato il limite acque sicure da 1,60 ad 1,30 metri per maggiore sicurezza degli utenti più piccoli.

Inoltre, dalla prossima stagione balneare, ma con possibilità, per chi lo vorrà, di adottare tali misure già dalla corrente stagione balneare, tutti i mezzi di soccorso dovranno essere di colore rosso, e il bagnino dovrà dotarsi di una maglietta con la dicitura bilingua "Salvataggio" e "Lifeguard". Le nuove norme saranno in vigore dal 10 giugno.

Olbia
LUNEDÌ 03 GIUGNO 2019 | 19

LA FESTA DEL MARE

Il Vespucci saluta la città oltre 5mila visite a bordo
La nave della Marina militare ha mollato gli ormeggi nella notte diretta a Taranto "No potho riposare" cantata da Maria Giovanna Cherchi incanta il comandante

CANTIERI
Nuove regole sul mare per maggiore sicurezza Firmata l'ordinanza

Progetto Gallura, prima intesa con la Regione
Imprese e sindacati incontrano i consiglieri e assessori del territorio, pressing su viabilità e Provincia



Autorità portuale, un Mega problema

La legge impone al ministro Toninelli di convocare subito una Conferenza dei servizi con le Regioni interessate per trovare un accordo. O sarà inevitabile lo scontro istituzionale

Lucio D'Amico Un Mega problema per il ministro Toninelli. Insistere con la nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto o venire a patti con i presidenti delle Regioni interessate? Questo è il dilemma. Il dubbio amletico che adesso l'esponente 5Stelle del Governo Conte è chiamato a sciogliere nel più breve tempo possibile.

In realtà, approfondendo i contenuti della nuova legge sulle Autorità portuali (la 169 del 2016) e le altre norme, si evince un dato certo: il ministro dei Trasporti non può fare quello che vuole "sic et simpliciter".

Ricapitoliamo la vicenda. Toninelli nomina Mario Mega, che attualmente ricopre il ruolo di dirigente tecnico all'Autorità portuale di Bari, esaltandone il curriculum. La nomina spetta a lui ma l'articolo 10 della legge 169, che ha modificato la legge 84 del 1994 (quella che istituì le 24 Autorità, oggi ridotte a 16) stabilisce che può farlo, «d'intesa con il presidente o i presidenti della Regione interessata, ferma restando l'applicazione della disciplina generale di cui alla legge 14/1978. In caso di mancata intesa si applica la procedura di cui all'articolo 14-quater della legge 241/1990».

Cosa sono queste altre due norme citate? La prima, la legge 14 del 1978, si riferisce al «controllo parlamentare sulle nomine negli enti pubblici». La procedura vuole che una designazione come quella del presidente dell'Autorità portuale debba avere necessariamente, per essere valida, il parere del Parlamento. La legge 241 del 1990, e in particolare l'articolo 14 quater, rimanda invece alla Conferenza dei servizi, strumento nato per

snellire l'azione amministrativa. In questo caso, la Conferenza può essere richiesta da una delle Amministrazioni in causa, e dunque dal presidente della Regione siciliana che ha dato il suo parere negativo sulla nomina di Mega. E la Conferenza dei servizi deve svolgersi entro 15 giorni dalla richiesta e, comunque, non oltre tre mesi. «L'amministrazione procedente (il Ministero) adoterà la decisione di conclusione del procedimento .. sulla base delle posizioni prevalenti espresse dalle amministrazioni partecipanti», questo è quanto si legge all'art. 14 ter.

A questo punto, Toninelli dovrà necessariamente convocare la Conferenza dei servizi e in quella sede o tenterà di convincere Musumeci, e il presidente della Regione Calabria Oliverio, a dare l'assenso alla nomina di Mario Mega oppure dovrà ripiegare su altre scelte. Nel frattempo, la gestione commissariale affidata ad Antonino De Simone, che ormai da sette anni guida l'Authority messinese, è destinata a durare. E questo potrebbe anche essere un vantaggio per Messina.

The screenshot shows the top portion of the article on the Gazzetta del Sud website. The main headline is "Autorità portuale, un Mega problema" with a sub-headline: "La legge impone al ministro Toninelli di convocare subito una Conferenza dei servizi con le Regioni interessate per trovare un accordo. O sarà inevitabile lo scontro istituzionale". Below the headline is a photograph of three men in suits, one of whom is likely the subject of the article, Mario Mega. To the right of the photo is a small box titled "Il curriculum ritenuto non idoneo". The article text is partially visible, starting with "Dopo il parere negativo espresso dal governatore siciliano Musumeci sulla nomina del nuovo presidente".

The screenshot shows the top portion of another article on the Gazzetta del Sud website. The main headline is "Messina Social City e la data caestro del 30 giugno". Below the headline is a photograph of two people, one of whom is likely the subject of the article. The article text is partially visible, starting with "L'attesa scoppia di una 'messina' (investimenti all'autonomia e alla comunicazione) che teme di perdere il posto di lavoro".

Interviene l'ing. Giovanni Mollica della Rete civica per le infrastrutture

«Si trovi presto un nome alternativo»

«Musumeci e Oliverio propongano esperti che conoscano l'area dello Stretto»

«Con questa nomina si palesano l'ignoranza e la presunzione del ministro». Giovanni Mollica, tra i fondatori della Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno, è convinto che la strada imboccata da Toninelli sia quella sbagliata, perché porta inevitabilmente al muro contro muro tra Stato e Regioni. «Come giustamente dice Musumeci, l'Area dello Stretto ha caratteristiche uniche nel panorama della portualità italiana, caratteristiche della quali Toninelli non ha la più pallida idea afferma Mollica e così accade che il ministro si arroga il diritto di fare la nomina senza minimamente «Musumeci e Oliverio propongano esperti che conoscano l'area dello Stretto» preoccuparsi di consultare chi queste caratteristiche conosce molto bene. Il che è, oltre che un errore politico, molto stupido. Ciò si aggiunge alla non corrispondenza tra i requisiti richiesti al bando e il curriculum di Mega. Ora il responsabile del dicastero delle Infrastrutture è obbligato a convocare la Conferenza dei servizi. Io penso, comunque insiste l'ingegnere che da questa vicenda si possa anche trarre qualcosa di positivo e che essa diventi spunto perché Musumeci e Oliverio, i presidenti delle due Regioni interessate, collaborino per proporre al ministro un nome che risponda alle caratteristiche richieste dal bando e, soprattutto, conosca le peculiarità dell'Area. Così che, ad esempio, non si proroghi la situazione indecente dell'imbarco sulle navi veloci a Villa. Una vergogna che crea ogni giorno disagi a migliaia di persone, facilissima da risolvere». La Rete civica proprio sulla questione dei collegamenti e dei disagi vissuti dai pendolari delle due sponde ha intenzione di rilanciare la battaglia già avviata nei mesi scorsi e che deve vedere l'Autorità dello Stretto coinvolta in prima persona.



Il curriculum ritenuto non idoneo

L'ingegnere Mario Paolo Mega è attualmente dirigente tecnico all'Autorità portuale di Bari e si occupa del Servizio infrastrutture, innovazione tecnologica e pianificazione strategica. È anche referente per la stessa Authority «nella trattazione delle problematiche inerenti l'integrazione territoriale con i porti di Bari, Barletta e Monopoli con i territori urbani limitrofi».

Si è laureato in Ingegneria civile idraulica nel 1985 al Politecnico di Milano. La sua attività professionale si è svolta tutta nell'ambito dell'Autorità portuale pugliese. È stato progettista e project manager di diversi progetti cofinanziati dall'Unione europea, in particolare quelli riguardanti i traffici tra il porto di Bari, la Grecia e l'Albania. È stato componente del Comitato operativo nuovi progetti di Uirnet Spa, soggetto attuatore per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale per conto del Ministero delle Infrastrutture, nel 2014.

Mega, dal 2013, è componente del Comitato tecnico di **Assoporti**, l'Associazione dei porti italiani che ha molta influenza sulle scelte del Ministero. Al di fuori dell'attività in ambito di Autorità di sistema portuale, l'ingegnere pugliese ha avuto incarichi in Amministrazioni locali, come capo settore dell'Ufficio tecnico di alcuni Comuni della provincia di Bari, come componente di Commissione edilizia e come consulente per le opere pubbliche.

«Musumeci e Oliverio propongano esperti che conoscano l'area dello Stretto»

La nomina all' Autorità portuale

Messina, Fast: «Tutelare il territorio»

Il settore navigazione della Confsal: bisogna evitare ostruzionismi

«La bocciatura del nome di Mario Mega a presidente della nuova Autorità portuale dello Stretto, da parte del governatore Nello Musumeci che non lo riterrebbe all' altezza, non sia frutto di ostruzionismo». Se lo augura il sindacato autonomo Fast Confsal porti e navigazione, all' indomani del parere negativo espresso dal presidente della Regione, all' uomo indicato dal ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, per la governance della neonata autorità. «Gli affari politici - afferma il segretario regionale Nino Di Mento - non devono entrare nelle questioni che riguardano il bene del territorio, in particolare quello di Messina, finora condizionato dal prolungato commissariamento della propria Autorità portuale che ci auguriamo si avvicini alla fine. Tutti ricordiamo che lo stesso Musumeci non era d' accordo con la riforma Del rio, nata dal precedente governo Renzi, ma guardava di buon occhio l' accorpamento di Messina con Augusta. Dopo la nostra iniziativa sindacale, portata avanti con una petizione firmata da più di diecimila persone a sostegno dell' istituzione dell' Autorità di sistema dell' area integrata dello Stretto, la posizione di numerosi deputati, cambiò di colpo». Il sindacato auspica ancora un clima di collaborazione. «Ci auguriamo - aggiunge Di Mento - che quell' unità di intenti, allora favorita dall' approssimarsi delle elezioni, venga mantenuta nell' interesse del territorio e della salvaguardia e creazione di nuovi posti di lavoro. Pertanto non importa che sia Mega o un altro nome, chiediamo che si raggiunga presto un accordo per iniziare a dare esecutività al nuovo ente e porre fine, per quel che ci riguarda, al prolungato commissariamento dell' autorità messinese. I risultati delle recenti elezioni europee, che hanno agitato il clima politico di questi ultimi giorni, ci auguriamo non interferiscano con il bene del territorio». (*RISE*)



Autorità dello Stretto/Regione Sicilia, non c'è intesa sulla presidenza di Mega

MESSINA - La nomina dell'ingegnere Mario Paolo Mega alla presidenza dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, non ha trovato l'intesa del governatore della Sicilia, Nello Musumeci. Il ministro Toninelli nel maggio scorso, individuava nella persona di Mega il presidente dei porti di Sicilia e Calabria: Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, dando così inizio al percorso per la nomina, previa intesa con le Regioni. Ma l'intesa non è arrivata da parte del presidente della Regione Sicilia che scrive al ministro: Dalla lettura del curriculum non è apprezzabile la comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Infatti, essa appare principalmente riconducibile ad ambiti tecnici (infrastrutture, manutenzione e ambiente). Secondo Musumeci l'ingegner Mega non avrebbe "mai espletato incarichi professionali in strutture portuali riconducibili all'area dello Stretto con evidente pregiudizio per la soluzione delle complesse problematiche connesse al territorio.

The screenshot shows the website 'Corriere Marittimo' with a news article titled 'Autorità dello Stretto/Regione Sicilia, non c'è intesa sulla presidenza di Mega'. The article text is as follows:

Autorità dello Stretto/Regione Sicilia, non c'è intesa sulla presidenza di Mega
 © 02 Jun 2019

MESSINA - La nomina dell'ingegnere Mario Paolo Mega alla presidenza dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, non ha trovato l'intesa del governatore della Sicilia, Nello Musumeci.

Il ministro Toninelli nel maggio scorso, individuava nella persona di Mega il presidente dei porti di Sicilia e Calabria: Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, dando così inizio al percorso per la nomina, previa intesa con le Regioni. Ma l'intesa non è arrivata da parte del presidente della Regione Sicilia che scrive al ministro: "Dalla lettura del curriculum non è apprezzabile la comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Infatti, essa appare principalmente riconducibile ad ambiti tecnici (infrastrutture, manutenzione e ambiente)". Secondo Musumeci l'ingegner Mega non avrebbe "mai espletato incarichi professionali in strutture portuali riconducibili all'area dello Stretto con evidente pregiudizio per la soluzione delle complesse problematiche connesse al territorio".

Post correlati

- Dimissioni Rivi, l'Espresso
- Genova sede per il Sud
- Livorno, l'Espresso

On the right side of the screenshot, there are advertisements for 'Toremari', 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI' (with phone number 0586 248111 and fax 0586 248200), and 'CTN' (with website www.austm.it).