



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
lunedì, 10 giugno 2019**



### Prime Pagine

10/06/2019	<b>Affari &amp; Finanza</b>	6
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Corriere della Sera</b>	7
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	8
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Il Foglio</b>	9
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Il Giornale</b>	10
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Il Mattino</b>	11
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Il Messaggero</b>	12
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	13
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b>	14
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Il Tempo</b>	15
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>Italia Oggi Sette</b>	16
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>La Repubblica</b>	17
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>La Stampa</b>	18
Prima pagina del 10/06/2019		
10/06/2019	<b>L'Economia del Corriere della Sera</b>	19
Prima pagina del 10/06/2019		

### Trieste

10/06/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 2	20
Auto "pubbliche" e pochi chilometri: meno di 10 mila all' anno per 2 su 3		
10/06/2019	<b>Messaggero Veneto</b> Pagina 11	22
Inquinamento e sprechi l' esecutivo progetta la rivoluzione "green"		

### Venezia

10/06/2019	<b>Affari &amp; Finanza</b> Pagina 26	<i>MASSIMO MINELLA</i>	23
Le grandi navi nella città-porto valgono 400 milioni e 4.000 posti			
10/06/2019	<b>Messaggero Veneto</b> Pagina 25		24
Venezia e la questione grandi navi: c' è sempre di mezzo la politica			
10/06/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 12	<i>EDOARDO PITTALIS</i>	25
Tonolo: «Da 100 anni al servizio del Porto»			

09/06/2019	<b>TeleBorsa</b>	Crociere, Compagnie per preservare Venezia: urgente il "dragaggio" di altro canale	27
------------	------------------	--	----

## Genova, Voltri

10/06/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 16 Duemila firme per le biciclette in porto Tra i sostenitori il ct azzurro di ciclismo	28
09/06/2019	<b>Genova Post</b>	Navi da crociera verso "emissioni zero"	30
09/06/2019	<b>Genova Today</b>	Altra nave delle armi attesa a Genova, i portuali pronti a una nuova protesta	32

## La Spezia

10/06/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 18 «Meglio le spiagge del porto ma pensiamo all' occupazione»	33
------------	--------------------------------------	---	----

## Piombino, Isola d' Elba

10/06/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 35 Prima nave da crociera in arrivo mercoledì	34
------------	--	---	----

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/06/2019	<b>vivereancona.it</b>	Il capo pilota del porto sul nuovo terminal crociere: "Dal M5S ingiustificati allarmismi"	35
------------	------------------------	---	----

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/06/2019	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 34 Inquinamento da gasolio in porto	36
09/06/2019	<b>Meteo Web</b>	<i>DA FILOMENA FOTIA</i> Ambiente, Civitavecchia: sversamento di idrocarburi nel porto commerciale, indagini in corso	37

## Napoli

10/06/2019	<b>Il Mattino</b>	Pagina 31 Diportisti protetti da guardie giurate servizio in crescita negli approdi vip	<i>c.m.v.</i> 38
09/06/2019	<b>lidenaro.it</b>	Ambiente, nasce a Napoli la Fondazione Osservatorio del Mare e del Litorale costiero	39

## Taranto

10/06/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b>	Pagina 32 «La Zes per diversificare»	40
10/06/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b>	Pagina 43 Taranto capitale della Marina	41
10/06/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b>	Pagina 9 Festa della Marina, arriva il ministro Trenta	<i>FRANCESCA RANA</i> 42

## Cagliari

10/06/2019	<b>Informare</b>	Licenziamento collettivo per i 210 lavoratori della CICT di Cagliari	43
------------	------------------	--	----

## Messina, Milazzo, Tremestieri

10/06/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 15  
Approdi, ancora 48 ore di dragaggio 44

---

10/06/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 11  
Il dragaggio del porto, il sindaco: sbloccare l' iter 45

---

## Focus

10/06/2019 **La Repubblica** Pagina 17 *DI ALESSANDRA ZINITI*  
Barchini e velieri gli arrivi fantasma non si fermano 46

---

10/06/2019 **Il Fatto Quotidiano** Pagina 2 *Silvia D' Onghia*  
I piccoli sbarchi riaprono i porti in silenzio 47

---























Oggi a € 1,50  
 con  
  
**Lunedì**  
 10 giugno 2019  
 Anno 26 - N° 22

# la Repubblica

GigaNetwork™ 5G

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

ALLA VIGILIA DEL VERTICE

## Conte e Tria: con l'Europa trattiamo noi

Il piano del premier e del Tesoro per evitare la procedura di infrazione Messaggio a Salvini e Di Maio: prendetevi la responsabilità di una rottura

● i servizi a pagina 2

*Il retroscena*

### Quel sostegno trasversale

di Carmelo Lopapa

La trattativa con l'Europa la conduciamo e la chiudiamo noi, alle migliori condizioni possibili, ma se la fate saltare ve ne assumerete le responsabilità. Non sono stati mai così sicuri come in queste ore, il premier Giuseppe Conte e il ministro dell'Economia Giovanni Tria. Insolitamente sicuri, se si pensa alla storia di questi dodici mesi vissuti pericolosamente. Il primo

da Roma e il secondo dal G20 di Fukuoka sono rimasti in costante contatto telefonico per definire la linea che il presidente del Consiglio dovrà (tentare di) portare avanti, quando finalmente incontrerà i due vice, Luigi Di Maio e Matteo Salvini, nel decisivo vertice di governo. È una sorta di *aut aut*, quello che cercheranno di imporre.

● continua a pagina 2

*L'intervista*



Romano Prodi, 79 anni

### Prodi: "Ultimi nella Ue un'Italia senza benzina"

di Eleonora Capelli  
 ● a pagina 3

*Ballottaggi, crolla l'affluenza*



Ferrara, leghisti coprono lo striscione per Giulio Regeni

### A Ferrara vince la Lega Livorno torna a sinistra

di Bignami, Di Maria, Ferrara e Vitale  
 ● alle pagine 6 e 7

*Dieci anni fa*

### "Marchionne Obama e la mia biro"

di Gabriele Romagnoli

Accadde dieci anni fa. Alle 5 del mattino, ora di Washington. Obama aveva dato il via libera all'accordo Fiat-Chrysler. Marchionne si chinò per firmare e si accorse di aver trascurato un particolare: la penna. Non l'aveva. Si fece avanti l'ultima arrivata. Si chiamava Anna Tanganelli. ● a pagina 15

GigaNetwork™ 5G

Nasce la  
GigaNetwork™ 5G

Il futuro è straordinario.  
Ready?

vodafone

2019  
Rep

IN 180 MILA PER REPIDEE

## Bologna, libertà è partecipazione

● alle pagine 24 e 25

### Restituire un futuro al Paese

di Ezio Mauro



▲ La festa La folla per lo spettacolo su De André, a Bologna

Due torri, il municipio, un duomo: e in mezzo la piazza. È il perimetro civico della città italiana, che circonda lo spazio politico in cui si manifesta la civiltà dei Comuni e la pubblica opinione, quel soggetto

indispensabile di ogni moderna democrazia. Per tre giorni la piazza di *Repubblica* è stata Bologna, che ha aperto i suoi magnifici palazzi, i cortili, i portici al festival delle idee. ● a pagina 27

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
 Tel. 06/49821, 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

**F1** La rossa c'è, errore e penalità per Vettel regalano la vittoria a Hamilton. Ricorso Ferrari

D'ORSI E MANCINI — PP. 25, 32-33



**Mondiali** Doppietta Bonansea e le azzurre possono sognare

GIULIA ZONCA — P. 34



# LA STAMPA

LUNEDÌ 10 GIUGNO 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € | ANNO 153 | N. 157 | 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

CROLLO L'AFFLUENZA: 52,11%, 16 PUNTI IN MENO RISPETTO AL PRIMO TURNO. IL LEADER LEGHISTA: VITTORIE STRAORDINARIE

## Ballottaggi, Salvini espugna Ferrara Il Pd si consola riprendendo Livorno

Debito e rapporti con l'Ue, Conte prepara il vertice per convincere i vice ad accettare la manovra

ANALISI

### L'ATTRAZIONE DEI GRILLINI PER LA SINISTRA

MARCELLO SORGI

La sorpresa di Livorno, con il Pd che riconquista la città simbolo in cui novantotto anni fa nacque il Pci, è notevole, non solo perché la volta precedente l'elettorato aveva mandato a casa l'amministrazione di sinistra che guidava la città da quasi mezzo secolo, preferendo affidarsi ai 5 Stelle che nel giro di una legislatura sono andati in fuori gioco, non riuscendo neppure ad arrivare al ballottaggio. Ma perché gli stessi elettori grillini hanno contribuito in modo determinante alla vittoria del centrosinistra.

Adesso tutti diranno che da Livorno è arrivata la prova che Di Maio, pur di fermare l'avanzata di Salvini, che gli ha inflitto il 26 maggio la più dura sconfitta mai subita dal Movimento, si prepara a costruire un ribaltone, con un'alleanza di fatto, nascosta, non esplicita, non dichiarata, con Zingaretti. E c'è perfino chi dice che a parte i comuni, dove il sistema elettorale a due turni alla fine favorisce queste intese spurie (in fondo anche la Raggi, tre anni fa, fu eletta al secondo turno con l'aiuto del centro-destra, e qualcosa

CONTINUA A PAGINA 25

I RISPARMI DEGLI ITALIANI

### Interessi nulli e borse inaffidabili: così i soldi restano sul conto

LEPRI E RICCIO — PP. 18 E 25

CARLO BERTINI

Al leghista Fabbri il miracolo è riuscito: il Carroccio ha espugnato Ferrara col 56,8% dei voti. Invece, malgrado il rosario sempre in tasca, il miracolo non è riuscito a Roberto Salati nell'altro forlino rosso di Reggio Emilia, dove vince il pd Luca Vecchi. Al Pd il sindaco di Livorno, Salvetti, eletto col 63,3%. — P. 2

DOPO 73 ANNI

### Alan Fabbri, il primo sindaco leghista nell'Emilia rossa

NICOLÒ ZANCAN — P. 3

DOPO LA GIUNTA PENTASTELLATA

### Archiviato Nogarini le liste civiche lanciano il progetto Zingaretti

ALESSANDRO GUARDUCCI — P. 3

L'INCHIESTA



COSÌ LE CORRENTI DEL CSM SI CONTENDONO IL POTERE GIUSEPPE SALVAGGIULO — PP. 6-7



### A Hong Kong un milione di no all'estradizione forzata in Cina

Oltre un milione di persone hanno manifestato a Hong Kong contro l'emendamento che rende più semplice la consegna di presunti criminali ai Paesi che (Cina in testa) non hanno un accordo di estradizione con l'ex-colonia.

RADICIONI E PIZZATI — PP. 8-9

REPRESSIONE A KHARTOUM

### QUEL SOGNO RUBATO AI SUDANESE

TAHAR BEN JELLOUN

Il Sudan è un Paese vasto e sommaramente unificato. Dal dicembre scorso è teatro di proteste popolari che l'11 aprile hanno portato alle dimissioni del presidente Omar al-Bashir, al potere dal 1989. È un dittatore che non ha fatto nulla per la sua nazione, vicino alla Fratellanza Musulmana e al Qatar. Il 16 aprile è stato imprigionato con l'accusa di aver fatto uccidere dei manifestanti.

Quella che è stata definita la rivoluzione del popolo sudanese è partita da Atbara, una città nel Nord, il 19 dicembre 2018. C'erano molte speranze. I manifestanti erano ben organizzati e composti. Il 13 aprile, una giunta militare ha preso il potere dopo aver negoziato una transizione pacifica di tre anni con i manifestanti. Negoziati confusi. Promesse da parte dei generali e niente di concreto. Ma i rappresentanti dei partiti, dei sindacati e delle altre associazioni restano pronti e vigili.

CONTINUA A PAGINA 10

STAMPA PLUS

ST+

IL CASO

NICOLA PINNA

### Invasione di cavallette Emergenza in Sardegna

P. 13



NEW YORK

PAOLO MASTROLILLI

### Chiude il Four Seasons il ristorante dei potenti

P. 11



LE STORIE

GIAMPIERO CARBONE

### Gavi, invecchia bene anche il vino bianco

P. 30

CLAUDIA LUISE

### Torino, rifugio per ciclisti progettato dagli studenti

P. 30





# Il Piccolo

Trieste

## Auto "pubbliche" e pochi chilometri: meno di 10 mila all' anno per 2 su 3

Studio dell' ateneo di Trieste sul parco mezzi degli enti Fvg In arrivo la svolta green: 500 veicoli elettrici entro il 2021

Trieste. Un parco macchine obsoleto e sottoutilizzato, ma destinato a una rivoluzione verde che potrebbe farne un modello in Europa. Sono 3.200 le automobili impiegate dalle molte branche della pubblica amministrazione regionale, ma il 70% di esse percorre meno di diecimila chilometri all' anno, costituendo dunque una spesa eccessiva rispetto all' effettiva utilità del mezzo.

Il dato emerge da uno studio dell' Università di Trieste condotto su ottanta enti partecipanti al progetto europeo Noemix, con cui la Regione e le pubbliche amministrazioni del Fvg si priveranno entro il 2021 di ottocento automobili alimentate con benzina e diesel, sostituendole con 500 veicoli elettrici. Sotto la lente sono finiti Regione, Comuni, Aziende sanitarie, **Autorità portuale**, Università e centri di ricerca.

Il report analizza lo stato di 3.213 mezzi, di cui 2.349 impiegati per il trasporto di persone. Fra questi si contano 1.130 veicoli appartenenti alle Aziende sanitarie, 364 ai Comuni capoluogo, 354 ai municipi di piccole dimensioni e 501 agli altri enti: non si tratta di auto blu se non in una piccolissima minoranza di casi, ma di mezzi di servizio senza conducente. Un parco datato, visto che il 60% dei veicoli supera i dieci anni di vita e uno su quattro ha addirittura più di 15 anni.

L' approccio green è lontano: solo 15 sono infatti le auto elettriche, mentre il 77% è alimentato a benzina, il 18% a diesel e la parte restante rientra nelle categorie ibride con uso di benzina e gpl o metano.

Se l' attuale mancanza di una mentalità ecologica non può stupire rispetto ad automezzi acquistati nei primi Duemila, fa riflettere che due veicoli su tre non arrivano ai diecimila chilometri all' anno: meno di trenta chilometri al giorno di media, con il 75% dei mezzi che non supera i 50 chilometri al giorno e il 40% che non arriva a 25. Una percorrenza compatibile con l' autonomia garantita dalla trazione elettrica.

Noemix entra in campo in questo scenario, mirando alla dismissione di 800 veicoli tradizionali e alla loro sostituzione con 500 mezzi elettrici, metà dei quali dovrebbero servire le necessità delle Aziende sanitarie. Il piano è ambizioso e la sua progettazione costa 900 mila euro, interamente finanziati dall' Unione europea. La realizzazione vera e propria vale invece 13,7 milioni: tanto peserà la gara d' appalto che la Regione emetterà entro l' anno prossimo per la fornitura dei veicoli (il cui costo sarà sostenuto dall' ente che userà il singolo veicolo), l' installazione di 500 colonnine di ricarica e la creazione di un software che razionalizzi l' utilizzo delle auto. Le colonnine avranno due punti di ricarica ciascuna e saranno dislocate in parte presso gli enti pubblici e in parte all' esterno, dove potranno essere usate anche da privati cittadini in fasce orarie definite. La Regione spenderà inoltre un milione per realizzare a Trieste Airport un sistema fotovoltaico che possa non soltanto servire lo scalo ma immettere nella rete elettrica metà dell' energia necessaria per la ricarica dei mezzi comprati dalla pubblica amministrazione: il resto arriverà dall' acquisto di energia verde certificata.

La transizione verso la mobilità elettrica non costerà poco per gli organi protagonisti della sperimentazione coordinata dalla Direzione centrale Ambiente della Regione e da Area Science Park.

Non bastassero la riduzione di emissioni e l' acquisto di mezzi più recenti e sicuri, i promotori sono tuttavia convinti che la riorganizzazione dell' utilizzo e forme di car sharing produrranno addirittura un risparmio, andando ad abbattere le spese per bolli, assicurazioni e manutenzione che oggi costituiscono uscite fisse per veicoli in realtà poco utilizzati. «Il Fvg - dice l' assessore Fabio Scoccimarro - punta a essere il primo ente di area vasta d' Europa a mettere in atto una seria rivoluzione culturale della mobilità sostenibile: con il progetto Noemix verranno rottamate vetture vetuste, inquinanti e sottoutilizzate che faranno posto a 500 auto elettriche. Partiremo dalla Regione, dai Comuni capoluogo e dalle Aziende sanitarie, riservando ai Comuni più piccoli una seconda fase del progetto. Eliminando 800 veicoli a trazione tradizionale, si potranno risparmiare oltre 600 mila litri all' anno di carburante ed evita

PRIMO PIANO

### Auto "pubbliche" e pochi chilometri: meno di 10 mila all' anno per 2 su 3

Studio dell'ateneo di Trieste sul parco mezzi degli enti Fvg. In arrivo la svolta green: 500 veicoli elettrici entro il 2021



**LA REGIONE**  
L'approccio green è lontano: solo 15 sono infatti le auto elettriche, mentre il 77% è alimentato a benzina, il 18% a diesel e la parte restante rientra nelle categorie ibride con uso di benzina e gpl o metano.

**LA REGIONE**  
L'approccio green è lontano: solo 15 sono infatti le auto elettriche, mentre il 77% è alimentato a benzina, il 18% a diesel e la parte restante rientra nelle categorie ibride con uso di benzina e gpl o metano.

**LA REGIONE**  
L'approccio green è lontano: solo 15 sono infatti le auto elettriche, mentre il 77% è alimentato a benzina, il 18% a diesel e la parte restante rientra nelle categorie ibride con uso di benzina e gpl o metano.

### Il super bonus rottamazione in rampa di lancio a fine luglio

LA SPERANZA DI UNO DEI PIÙ GRANDI RIFORMISTI DEL GOVERNO



Il super bonus rottamazione in rampa di lancio a fine luglio. La speranza di uno dei più grandi riformisti del governo.



re emessi  
oni di Co2 per 1.400 tonnellate». --D.D.A. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

in comuni e aziende sanitarie

### Inquinamento e sprechi l' esecutivo progetta la rivoluzione "green"

trieste. Un parco macchine obsoleto e sottoutilizzato, ma destinato a una rivoluzione verde che potrebbe farne un modello in Europa. Sono 3.200 le automobili impiegate dalle molte branche della pubblica amministrazione regionale, ma il 70% percorre meno di 10 mila chilometri l' anno, costituendo spesa eccessiva rispetto all' effettiva utilità del mezzo. Il dato emerge da uno studio dell' Università di Trieste condotto su ottanta enti partecipanti al progetto europeo Noemix, con cui la Regione e le pubbliche amministrazioni del Fvg si priveranno entro il 2021 di ottocento automobili alimentate con benzina e diesel, sostituendole con 500 veicoli elettrici. Sotto la lente sono finiti Regione, Comuni, Aziende sanitarie, **Autorità portuale**, Università e centri di ricerca.

Il report analizza lo stato di 3.213 mezzi, di cui 2.349 impiegati per il trasporto di persone. Fra questi si contano 1.130 veicoli appartenenti alle Aziende sanitarie, 364 ai Comuni capoluogo, 354 ai municipi di piccole dimensioni e 501 agli altri enti: non si tratta di auto blu se non in una piccolissima minoranza di casi, ma di mezzi di servizio senza conducente. Un parco datato, visto che il 60% dei veicoli supera i dieci anni di vita e uno su quattro ha addirittura più di 15 anni.

L' approccio green è lontano: solo 15 sono infatti le auto elettriche, mentre il 77% è alimentato a benzina, il 18% a diesel e la parte restante rientra nelle categorie ibride con uso di benzina e gpl o metano.

Fa riflettere che due veicoli su tre non arrivano ai 10 mila chilometri l' anno: meno di trenta al giorno di media, con il 75% dei mezzi che non supera i 50 al giorno e il 40% che non arriva a 25. Una percorrenza compatibile con l' autonomia garantita dalla trazione elettrica. Noemix entra in campo in questo scenario, mirando alla dismissione di 800 veicoli tradizionali e alla loro sostituzione con 500 mezzi elettrici, metà dei quali dovrebbero servire le necessità delle Aziende sanitarie. Il piano è ambizioso e la sua progettazione costa 900 mila euro, interamente finanziati dall' Ue. La realizzazione vera e propria vale invece 13,7 milioni: tanto peserà la gara d' appalto che la Regione emetterà entro l' anno prossimo per la fornitura dei veicoli (il cui costo sarà sostenuto dall' ente che userà il singolo veicolo), l' installazione di 500 colonnine di ricarica e la creazione di un software che razionalizzi l' utilizzo delle auto. La Regione spenderà inoltre un milione per realizzare al Trieste Airport un sistema fotovoltaico che possa non soltanto servire lo scalo ma immettere nella rete elettrica metà dell' energia necessaria per la ricarica dei mezzi comprati dalla pubblica amministrazione: il resto arriverà dall' acquisto di energia verde certificata.

«Il Fvg - dice l' assessore all' Ambiente Fabio Scoccimarro - punta a essere il primo ente di area vasta d' Europa a mettere in atto una seria rivoluzione culturale della mobilità sostenibile. Partiremo dalla Regione, dai Comuni capoluogo e dalle Aziende sanitarie, riservando ai Comuni più piccoli una seconda fase del progetto. Eliminando 800 veicoli a trazione tradizionale, si potranno risparmiare oltre 600 mila litri all' anno di carburante ed evitare emissioni di Co2 per 1.400 tonnellate».

--D.D.A.

**Presidente e assessori scartano 14 auto blu dopo averle noleggiate**  
Vetture in garage da novembre, pagate 5.600 euro al mese. Saranno utilizzate dai dipendenti come macchine di servizio

**REGIONE 11**

di Giuseppe Scoccimarro. Trieste. L'assessore all' Ambiente Fabio Scoccimarro ha scartato 14 auto blu dopo averle noleggiate per un mese. Le vetture sono state consegnate ai dipendenti delle varie aziende sanitarie e comunali. Le auto sono state utilizzate per un mese e ora sono in garage. Scoccimarro ha detto che le auto sono state scartate per verificare lo stato di conservazione e l'effettiva utilità. Le auto sono state scartate il 10 giugno e ora sono in garage. Scoccimarro ha detto che le auto sono state scartate per verificare lo stato di conservazione e l'effettiva utilità. Le auto sono state scartate il 10 giugno e ora sono in garage.

**Inquinamento e sprechi l'esecutivo progetta la rivoluzione "green"**

**L'estate è pronta e tu? Passa in Kia Service e vinci la Maldive.**

**Summer Check Up a partire da € 39**

**KIA**

Scopri subito la sicurezza e la tranquillità di Kia Service. Scegli il tuo Kia Service e vinci la Maldive. Per partecipare al concorso vai su [www.kiaservice.it](http://www.kiaservice.it). Il concorso termina il 30 settembre 2019. Per partecipare al concorso vai su [www.kiaservice.it](http://www.kiaservice.it). Il concorso termina il 30 settembre 2019.



# Affari & Finanza

Venezia

I conti

## Le grandi navi nella città-porto valgono 400 milioni e 4.000 posti

MASSIMO MINELLA

Anche gli armatori per un canale alternativo perché la stazza delle flotte cresce oltre i limiti. Oltre 400 milioni di euro di valore per più di 4mila posti di lavoro stabili.

Tanto valgono le crociere per Venezia, città-porto senza eguali nel mondo, per il solo fatto di garantire ai passeggeri in partenza e in arrivo alla Stazione Marittima il transito dal canale della Giudecca, un balcone panoramico sulle bellezze iconiche della città.

Non c'è investimento pubblicitario paragonabile al passaggio a velocità ridotta dalla Giudecca e le resistenze a trovare rotte alternative si spiegano anche così. L'incidente della Msc Opera ha però riportato d'attualità il tema del nuovo transito. Dal 2014 al 2018 la soluzione è stata limitare il passaggio alle navi da crociera superiori alle 94mila tonnellate di stazza lorda. Poi è arrivato l'algoritmo, che mette in gioco cinque differenti parametri e formula il limite, comunque sempre oscillante attorno a quota centomila. Il fatto è che più passano gli anni e più la stazza lorda delle navi cresce. Così le "100mila" ormai sono considerate navi di stazza media, mentre le compagnie armatoriali per le loro nuove ammiraglie ragionano dalle 160mila tonnellate in avanti, fino a oltre 200mila.

La pressione per arrivare a un accordo che possa finalmente cancellare l'irrazionale transito dalla Giudecca e trovare una nuova rotta finora non ha dato gli esiti sperati, nonostante la Clia, l'associazione internazionale delle compagnie armatoriali, spinga da tempo sulla realizzazione del canale Vittorio Emanuele. Già condiviso dal governo Gentiloni, con Delrio ministro dei Trasporti, il canale è stato bloccato per la complicata alternativa di Chioggia proposta dall'esecutivo gialloverde.

Nel frattempo, la città continua a fare i conti sul valore di un business che si è ridotto per il trasferimento delle grandi navi, ma che ha ancora un appeal fortissimo sul territorio. Basti pensare che la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ha raggiunto i 155 milioni di euro, cioè 426mila euro ogni giorno, che diventano 676 mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. In sostanza, con 1 milione e 417 mila passeggeri e 466 toccate navi, il mercato delle crociere copre quasi il 3% del Pil dell'economia di Venezia.

Eppure, come si diceva prima, la partenza delle ammiraglie, sostituite dalle compagnie con navi sotto le centomila tonnellate, ha fatto scendere anche il fatturato (e non poteva essere diversamente). Il 2017, infatti, a Venezia è stato l'anno peggiore, con 82 toccate nave (-15%) e 400mila passeggeri (-21,4%) in meno rispetto al picco del 2013, da quando cioè non c'erano limiti alla stazza. Da allora, come analizzato dalla società Risposte Turismo, la spesa diretta complessiva è calata di 45 milioni, mentre il giro di affari totale si è ridotto di 123. Trovare una nuova rotta diventa così non solo l'unica risposta possibile in termini di sicurezza e protezione dell'ecosistema marino e delle fondamenta cittadine, ma anche un affare.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

The collage consists of two main parts. The upper part is a newspaper clipping with the headline "Le grandi navi nella città-porto valgono 400 milioni e 4.000 posti". It includes a sub-headline "Anche gli armatori per un canale alternativo perché la stazza delle flotte cresce oltre i limiti" and a bar chart with the following data points: 18.000, 14.000, 34.000, 20.000, 48.000, 100.000, and 11.000. The lower part is an advertisement for "IL MIO FINANZIAMENTO" by BANCO BPM, with the tagline "RISPARMIA SULLA BOLLETTA E AIUTA L'AMBIENTE". It features a photograph of a modern building and lists benefits such as "Con BANCO BPM, rendere più efficiente il tuo condominio conviene!" and "Credito Condominio Energy Efficiency Italia".

## Venezia e la questione grandi navi: c'è sempre di mezzo la politica

Beh, bisogna dire che il valore simbolico dell' approdo, a Venezia, del colosso antropo-marino è parso perfino divertente! Se non fosse stridente, stravolgente, umiliante.

Mi sto chiedendo se, effettivamente, si sia trattato di un errore umano e/o di una defaillance tecnica (ma di quanti, in sequenza, può essere stata la responsabilità?)

)Sono più propenso a credere, piuttosto, che il comandante della Costa abbia accolto, utilizzando una creativa eccezionale, la richiesta dei passeggeri (sic!

) di poter accedere, direttamente, senza il disagio dello scalo, al campanile di San Marco, per apprezzarne i pregi...

Non sarebbe meraviglioso!

Mario Matassi. Cervignanoll caso del passaggio delle grandi navi nel bacino di San Marco a Venezia è simbolico di come funzionano le cose in questo Paese.

Ho letto che il ministro competente - si fa per dire - Toninelli ha annunciato l' intenzione di attivare l' ennesimo tavolo tecnico. Magari anche una bella commissione per l' analisi costi-benefici. E ha spiegato serafico che al momento non c' è nessuna soluzione sul tavolo per far fare alle navi da crociera un giro meno pericoloso fino alla stazione marittima.

Peccato che già oggi le petroliere e le navi mercantili arrivino a Marghera attraverso un altro canale, e basterebbe scavare un po' di fondale per far passare di là anche le crociere. È la soluzione proposta da due anni da **autorità portuale**, comune, regione e addetti del settore.

Ma per il ministro la soluzione non c' è, e se c' è non va bene. Perché? Perché deve far contenti i suoi amici a "5 stelle" del Comune di Chioggia, che vorrebbero ospitare loro le crociere con il ricco indotto. E perché qualche comitato ambientalista si è subito attivato contro lo scavo dei fondali, che comporterebbe secondo loro lo spostamento di fanghi inquinati.

Come se i croceristi di mezzo mondo pagassero migliaia di euro per andare a visitare Chioggia (con tuto il rispetto) e non Venezia. E come se i fanghi, adesso che sono sul fondale, non fossero inquinati ugualmente. Se lo sono li o duecento metri più in là, che cosa cambia?

Risultato: paralisi fino al prossimo incidente. Questa è l' Italia.

### Tonolo: «Da 100 anni al servizio del Porto»

EDOARDO PITTALIS

L'INTERVISTA Da 100 anni sui mari del mondo ogni giorno ci sono almeno due navi che vanno in giro garantite dai Tonolo di **Venezia**. Trasportano gas e petrolio, container con merci di ogni genere. Tutto è incominciato appena finita la Grande Guerra, nel 1919, in Calle Vallaresso, che allora era zona portuale: c'era la Panfido Rimorchiatori che avevano il deposito di cordami dove nel 1932 sarebbe stato aperto il famosissimo Harry's Bar di Cipriani. Oggi è una calle di grandi marchi internazionali.

Carlo Tonolo, 84 anni, e il figlio Paolo, 53 anni, rappresentano la terza e la quarta generazione di un'azienda la cui storia coincide con quella di **Venezia** del Novecento: dalla nascita della zona industriale di **Porto Marghera** all'invasione turistica della città. Di quel tempo nel settore della navigazione siamo rimasti in pochi. Con Ligabue siamo le sole aziende che operano nel **porto** ininterrottamente da 100 anni e hanno mantenuto la stessa famiglia. Mi ricordo Anacleto che aveva anche un negozio di formaggi a Rialto e aveva un unico difetto: voleva sempre raccontare le barzellette. Anacleto non sta' a contarla perché no ti xe bon!, gli diceva sempre mio padre. La Tonolo fattura oggi quattro milioni di euro; sede a Marghera, nella zona dei centri commerciali.

Qual è stata l'operazione più difficile?

«C'entra poco con problemi sul mare, siamo nella cronaca mondiale. Eravamo agenti di Aristotele Onassis per lo yacht Cristina nell'anno in cui è andato a regalare la scimitarra di brillanti a re Feisal dell'Arabia Saudita.

A bordo, oltre a Winston Churchill, c'era Maria Callas che aveva appena lasciato il marito Meneghini. Eravamo tempestati dalle telefonate di giornalisti da tutto il mondo, c'erano nugoli di motoscafi con paparazzi, ma la nostra copertura comprendeva anche il segreto!».

#### E quella più complessa?

«Nel 2002 abbiamo noleggiato una nave traghetto tunisina, la Carthago, per portare 1700 alpini di tutte le sezioni trivenete all'adunata nazionale di Catania. Ne abbiamo fatto un albergo galleggiante per tutta la durata della manifestazione. Abbiamo iniziato a trattare un anno prima, la trattativa non era tanto sul costo del noleggio quanto sul vino. Sono saliti a bordo con due autobotti cariche di generi di prima necessità made in Veneto: 2500 litri di Cabernet, 3500 di Sauvignon, 4500 litri di Merlot destinato alla tavola. E 2500 bicchieri, oltre a imprecisate quantità di birra».

#### Quando inizia la vostra storia?

«Subito dopo la Grande Guerra.

Il fondatore è Carlo Tonolo, uomo deciso con una visione precisa dello sviluppo del **porto** veneziano, a cominciare dal trasferimento in terraferma del traffico petrolifero che si svolgeva in Marittima, nella **Venezia** insulare. Dieci anni dopo gli è subentrato il figlio Davide, una delle figure che più hanno contribuito allo sviluppo del **porto** veneziano e alla nascita delle federazioni che regolano la nostra professione. Nel 1935 l'azienda aveva la cura di 700 navi di media all'anno ed era fiduciaria dell'Adriatica Navigazione della quale siamo rimasti agenti fino alla chiusura. Adesso nella sede storica alle Zattere ci faranno un albergo! La Lloyd Triestina faceva l'Estremo Oriente, la società Italia faceva le Americhe, l'Adriatica il Mediterraneo e la Tirrenia le isole; erano le società volute dal fascismo per proteggere il settore. Quando c'era l'Adriatica in Marittima mi ricordo un odore di spezie, mi è rimasto impresso. Oggi non ci sono più gli odori, i container non hanno odori».

#### Poi è arrivato il momento della terza generazione con Carlo?

**M** Proiettato in tutti i teatri italiani  
Un cortometraggio girato a Feltre per dire no alla violenza contro le donne

**MACRO** Letteratura Gusto Ambiente Società Cinema Viaggi Architettura Teatro Arte Moda Tecnologia Musica Scienza Archeologia Televisione Salute

Traguardo importante per l'azienda veneziana che ha un fatturato di 4 milioni di euro e siede i mari di tutto il mondo «Sul pacifico Cristina suscitò Onassis e Maria Callas in fuga dal marito. C'erano centinaia di paparazzi in assest»

**L'INTERVISTA**  
D 100 anni fa, nel 1919, Carlo Tonolo fonda la Panfido Rimorchiatori, la prima azienda di navigazione a Venezia. Oggi, con il figlio Paolo, è la terza generazione a guidare l'azienda. La famiglia Tonolo ha mantenuto la stessa sede a Calle Vallaresso, in un edificio storico che ha visto nascere il famoso Harry's Bar di Cipriani. L'azienda opera nel porto di Venezia, trasportando gas, petrolio e container. È una delle poche aziende che operano ininterrottamente da 100 anni nel settore della navigazione.

**Tonolo: «Da 100 anni al servizio del Porto»**

Il settore è in forte crescita, con un fatturato di 4 milioni di euro. L'azienda opera in tutto il mondo, con una sede a Venezia e uffici in altre città. La famiglia Tonolo ha mantenuto la stessa sede a Calle Vallaresso, in un edificio storico che ha visto nascere il famoso Harry's Bar di Cipriani. L'azienda opera nel porto di Venezia, trasportando gas, petrolio e container. È una delle poche aziende che operano ininterrottamente da 100 anni nel settore della navigazione.



«Ho vissuto l'infanzia nella **Venezia** della guerra e ricordo benissimo l'occupazione tedesca e l'atmosfera opprimente. Mi ricordo di essere andato a Piazzale Roma a vedere la prima camionetta con un equipaggio di militari inglesi. Era la libertà!

Mio papà all'epoca era direttore dello stabilimento del deposito costiero Tagliabue di Marghera che ora non esiste più, ed è stato lui a impedire che il **porto** venisse bloccato. Ormeggiata in Marittima al Molo di Levante, che allora si chiamava Molo Ciano, c'era la Sergio Laghi, una petroliera dell'Agip portata a **Venezia** e ripulita per farne un deposito d'acqua. Prima della Liberazione i tedeschi provarono a spostarla per bloccare il **porto** e mio padre è riuscito a evitarlo d'intesa col Cln e l'aiuto dei Panfido».

### **Come era il vostro lavoro in quegli anni?**

«Sono entrato in ditta dopo il liceo, per nove anni sono stato anche presidente dell'associazione nazionale degli agenti marittimi e aerei, unico veneziano. Io sono un vedovo della Flotta Lauro, ero affezionato all'armatore del quale eravamo gli agenti.

Achille Lauro era un uomo intelligentissimo, andava in ufficio all'una e si lamentava che a quell'ora a Milano non c'era nessuno. Veniva sempre a **Venezia** con la nave che aveva il suo nome, quella diventata poi tristemente famosa. Per la Flotta Lauro abbiamo spedito tutto il materiale per le raffinerie da montare in Sud America. Nel 1960 abbiamo avuto l'appalto per assicurare i macchinari del Molino Stucky chiuso qualche anno prima: dovevamo imbarcare tutti i macchinari e spedirli a Fortaleza in Brasile.

### **I vostri momenti critici?**

«Siamo passati attraverso una crisi petrolifera che ha fatto esplodere l'importazione di carbone e noi negli anni 1973-1974 eravamo agenti dell'Agip Carbone. C'è stato un grosso aumento per mangimi animali di importazione con la Flotta Lauro: le navi arrivavano dal Perù cariche di farina di pesce. Così come abbiamo registrato il fallimento della Festival Crociere, società per la quale facevamo gli spedizionieri. Sono passati anni luce: prima i manifesti di carico si facevano battendo a macchina con carta carbone per fare le copie e i container erano con le targhette, si doveva registrare ogni movimento di carico e scarico».

Adesso, con Paolo, è al vertice la quarta generazione..

«Sono entrato in azienda nel 1992, dopo la laurea a Ca' Foscari in Economia aziendale col professor Brunetti. In 100 anni tutte le attività conoscono momenti di crisi e anche di opportunità, abbiamo superato i primi e colto le opportunità di lavoro. Per oltre 40 anni abbiamo gestito il traffico con l'Egitto per le navi della compagnia statale egiziana. Abbiamo seguito per sessant'anni clienti come Eni e Esso e siamo riusciti ad acquisire nuovi lavori: da quello della Lng (gas nazionale liquido) alle navi gasiere grandi per l'autonomia energetica all'Italia. Così come abbiamo seguito la Decal dal primo insediamento a Marghera, da quando hanno importato dalla Russia i serbatoi coperti da brevetto. Abbiamo seguito la cessione della raffineria Exxon Mobil e il passaggio della raffineria di Augusta e i depositi di Palermo e Napoli a una società di stato algerina. **Venezia** è deputata ai carichi eccezionali».

### **La situazione del porto di Venezia oggi?**

«È un **porto** che ha un traffico consolidato e ha un vantaggio: è un **porto** naturale per le grosse navi, non ha pescaggi come lo scalo di Trieste, non ha montagne come Genova. Purtroppo **Venezia** è in preda a una pazzia turistica. Non è sempre stato così: mi ricordo la bella **Venezia** capitale della cultura, quando ero ragazzo incontravo Ezra Pound, De Pisis, Diego Valeri e d'estate Strawinskij. Adesso purtroppo la monocultura turistica è fatta solo di quantità. La città viene consumata dai piedi di gente che non conosce niente, bisogna in qualche modo limitarne il flusso e non credo che gli alberghi tra Mestre e Marghera risolveranno il problema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# TeleBorsa

Venezia

AmbienteEconomiaTrasporti

## Crociere, Compagnie per preservare Venezia: urgente il "dragaggio" di altro canale

*E' dal 2012 che chiedono rotte alternative per spostare il transito delle "Grandi Navi" dalla Giudecca e quindi l' avvio dei lavori nel canale Vittorio Emanuele*

(Teleborsa) - Le "Compagnie crocieristiche", attraverso l' Associazione internazionale che le rappresenta (CLIA), sono determinate a lavorare per preservare il futuro di Venezia. Ritengono infatti possibile conciliare "l'unicità di Venezia" con il turismo crocieristico, che contribuisce per 150 milioni di euro ogni anno all' economia della città , che è programmato e organizzato con anticipo e che genera migliaia di posti di lavoro. Proprio per questo, fin dal 2012 le Compagnie sono tra le prime a chiedere una rotta alternativa per spostare le grandi navi dalla Giudecca e hanno per questo realizzato studi e simulazioni, collaborando sempre con le istituzioni locali e nazionali. Le Compagnie ritengono che quanto individuato dal Comitato nel 2017, oltre a essere l' unica proposta finora ufficiale, sia anche la migliore scelta possibile . In particolare, chiedono a tutte le parti coinvolte nella questione veneziana la massima rapidità nel far partire i lavori per il dragaggio del canale Vittorio Emanuele , così da tracciare la nuova rotta per le navi più grandi. "L' industria crocieristica ha lavorato diligentemente con istituzioni locali e nazionali e locali affinché le navi più grandi potessero arrivare alla Stazione Marittima di Venezia senza passare per il canale della Giudecca - spiega Adam Goldstein, Chairman di CLIA - e siamo d' accordo con le soluzioni adottate dal "Comitato" nel 2017 e anche con l' utilizzo del canale Vittorio Emanuele come il modo migliore e più prudente per spostare le grandi navi dal canale della Giudecca. Le compagnie crocieristiche auspicano e supportano l' adozione urgente di questa soluzione". Nella riunione di Roma del cosiddetto "Comitato" del 7 novembre 2017 tenuta al Ministero Infrastrutture e Trasporti presente l' allora Ministro Graziano Delrio , fu infatti individuata concordemente come "far cessare" i transiti nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca. "Dopo tanti mesi di studio e di lavoro molto serio - aveva annunciato Delrio quel giorno di inizio novembre 2017 - abbiamo trovato una soluzione vera. Via le Grandi Navi dalla Giudecca, dal bacino di San Marco, e la soluzione definitiva è che le Grandi Navi arriveranno a Marghera, e si fermeranno nel Canale Nord . Non vi sono interferenze con il traffico commerciale quindi le due attività possono coesistere, Parteciparono al "Comitato", oltre al Ministro MIT, Dario Franceschini (Ministro dei Beni culturali, Artistici e del Turismo); Pier Paolo Baretta (sottosegretario Economia e Finanze); il Presidente della Regione Veneto, Luca Zaia; il Sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro; il Sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro; il Sindaco di Mira, Marco Dori; il Sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia; il Sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto; il Presidente del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino; il Provveditore interregionale Roberto Linetti e i Rappresentanti dei Ministeri dell' Ambiente, dell' Istruzione, della Presidenza del Consiglio e del Ministero Infrastrutture e Trasporti .

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like 'NOTIZIE', 'BORSAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENZIA', 'VIDEO', 'ANALISI', 'TECNICA', 'STRUMENTI', 'GODIA', 'PRODOTTI', 'L'AZIENDA'. The main headline reads: 'Segnali di Trading Gratuiti - Successo del 92.8% nel...'. Below this, the article title is 'Crociere, Compagnie per preservare Venezia: urgente il "dragaggio" di altro canale'. The article text is partially visible, starting with 'E' dal 2012 che chiedono rotte alternative per spostare il transito delle "Grandi Navi" dalla Giudecca e quindi l' avvio dei lavori nel canale Vittorio Emanuele'. There are social media sharing icons and a 'unicef' logo on the right side of the article. At the bottom, there's a section for 'Argomenti trattati' with sub-topics like 'Venezia (11) - Infrastrutture (11)', 'Altre notizie', and 'Seguici su Facebook'.

# Il Secolo XIX

Genova, Voltri

## Duemila firme per le biciclette in porto Tra i sostenitori il ct azzurro di ciclismo

*I ciclisti urbani all'attacco di nuovi spazi: «La nostra è una realtà che non può più essere ignorata» Cassani: «Il traffico nelle città deve diminuire». Signorini: «Possibile valutare una parziale apertura»*

È della scorsa settimana il lancio della petizione che chiede il permesso di far passare le biciclette nella strada **portuale** che collega il Porto Antico alla Fiera, dal varco di piazza Cavour a Piazzale Kennedy. Una petizione lanciata da Giacomo D' Alessandro di Cittadini sostenibili, che in soli sette giorni ha raccolto la bellezza di duemila firme. Incassando anche il sostegno di Davide Cassani, dal 2014 ct della nazionale di ciclismo. «Ben venga tutto ciò che consente di limitare il traffico in città - spiega al Secolo XIX Cassani - operazioni come questa vanno sostenute».

**PISTE E PERCORSI PROMISCUI** La voglia di vivere le città in bici cresce, e lo fa anche in una delle città meno ciclabili del Paese. Oggi le piste protette sono poche, a Genova. In centro ci sono solo via XX Settembre, il pezzetto ciclopedonale di Piazza Fontane Marose, il pezzetto da Caricamento a Via Rubattino (palazzo Dogana) ed il pezzetto di Via Buozzi. Questi "pezzi" sono per lo più collegati fra loro da itinerario ciclabile che vuol dire: "ciclisti passate di qua con un adeguato livello di sicurezza anche se il percorso è promiscuo". Così è, ad esempio, per alcuni caruggi o per le aree del Porto Antico. Si aggiungono a questi percorsi quello virtuale parallelo alla Guido Rossa (che finisce nel nulla) e quello sulla viabilità che attraversa Pra', un' altra isola nel deserto che non incontra prima e dopo valide conti nuazioni in sede protetta. Certo, ci sono diversi progetti in cantiere: una nuova pista in Valpolcevera, che il Comune sta esaminando, e il percorso di corso Italia, per il quale è stato chiesto un finanziamento regionale ma che potrebbe essere dirottato sul potenziamento dell' asse Fiumara- centro.

**PETIZIONE E PARZIALE APERTURA** Via Molo Giano, via Molo Cagni, via dei Pescatori. «Da troppi anni ci si lamenta diffusamente che questo collegamento non sia percorribile - spiegano i promotori della raccolta firme su Change.org - e che questa scelta non dipenda dall' amministrazione comunale ma dall' **Autorità Portuale**». Secondo Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Ligure Occidentale, quello di creare una pista ciclabile «è un progetto difficilmente attuabile per via della mancanza di aree». Continua: «In quella zona c' è un' attività industriale molto intensa. Ci sono cantieri navali e bacini di carenaggio, mezzi pesanti che transitano sia verso Levante che verso Ponente a tutte le ore del giorno». E fin qui parrebbe essere una doccia fredda. «Forse si potrebbe valutare di aprire solo una parte della strada interna che collega la Fiera di Genova al Porto Antico e nello specifico il tratto iniziale che dalla Foce va verso il centro cittadino con una uscita -entrata intermedia, visto che lì ci sono spazi leggermente più ampi».

«Lo valuteremo - dice Signorini - se l' iniziativa non metterà in difficoltà il lavoro delle aziende e rispetterà la sicurezza, siamo disponibili».

**VOGLIA DI SPAZI E UNITÀ DI INTENTI** Quelli che prima erano soltanto pionieri isolati, ora sono capipopolo di gruppi organizzati. Che, a differenza del passato, si parlano e remano nella stessa direzione. Negli ultimi mesi sono diverse le manifestazioni organizzate per sensibilizzare i cittadini e le istituzioni ad abituarsi all' idea che la bici può davvero diventare un mezzo alternativo per spostarsi. Federico Re, papà che felicemente porta il figlio in bici a scuola ogni giorno, è stato tra gli organizzatori di "Tutta Genova bike to school", un evento che ha messo su strada per asili e scuole qualcosa come 400 persone. «Questa rinascita ciclistica dal basso viene dalla stessa istanza dei bimbi in bici, ed è rinforzata da operazioni riuscite come le pedalate critical mass o iniziative come quella della petizione - spiega Re - non servono solo nuove piste ciclabili, a Genova, ma soprattutto zone 30, che si potrebbero realizzare davanti a tutte le scuole, e un ufficio biciclette in Comune che aiuti ad armonizzare tutto il traffico in funzione di rendere molte strade praticabili anche da chi sceglie di muoversi così».

Sì perché il motto degli ex pionieri diventati rete è uno unico: «la strada è di tutti», non solo di auto e moto. «Bisogna



rendersi conto che i ciclisti urbani esistono, e questa presenza non si può ignorare spiega il presidente della Fiab Genova, federazione amici della bicicletta, Romolo Solari - i nostri iscritti a Genova sono 230, ma la pagina Facebook conta 1.800 iscritti. Non tutti si associano, in moltissimi sono interessati a uno sviluppo in questo senso». Intanto ora dopo ora le firme della petizione per conquistare un tratto di viabilità **portuale** aumentano, e c'è chi ci spera davvero, di riuscire a ottenere qualcosa.

L'Unione Sportiva Pontedecimo 1907, organizzatrice del giro dell' Appennino, per esempio. «Potremmo elaborare la proposta che la gara passi da quella strada - spiega il tesoriere dell' Us Fabio Barbieri - ne parleremo al prossimo direttivo».

-

## Navi da crociera verso "emissioni zero"

Genova - La CLIA, associazione internazionale dell'industria crocieristica si è impegnata ad arrivare a produrre "zero emissioni" e, anche se rappresenta meno dell'1% dello shipping mondiale, il settore delle crociere è all'avanguardia nel raggiungimento di questo obiettivo. Crociere - CLIA accoglie con favore il coinvolgimento della società civile in questa delicata discussione, «ma è delusa dal fatto che Transport & Environment abbia pubblicato un'analisi effettuata solo dal proprio staff, in modo autoreferenziale e senza discussioni pubbliche o contributi dall'industria delle crociere. Le compagnie sono preoccupate che i risultati siano stati pubblicati senza alcun controllo accademico o revisione tra pari. D'altra parte anche la metodologia utilizzata da quella associazione di cittadini per calcolare i risultati non risulta essere stata riconosciuta come un processo scientificamente valido». Tecnologia - «Soprattutto, la classifica si basa esclusivamente su ipotesi e non su misurazioni effettive e non tiene conto dell'eventuale utilizzo delle tecnologie di abbattimento delle emissioni già presenti sulle navi. Che è nota o comunque di facile consultazione per chiunque voglia affrontare tale tema senza faziosità. Per esempio, il settore delle crociere è stato uno dei primi ad adottare la tecnologia di pulizia dei gas di scarico (EGCS). Di conseguenza questa tecnologia si è sviluppata permettendo di ridurre le emissioni di zolfo oltre i limiti previsti dalle regolamentazioni internazionali e di ridurre inoltre le emissioni di particolato. Attualmente 111 navi da crociera, con una capacità di oltre 305.000 passeggeri, sono state dotate di EGCS. Su altre 12 navi in servizio l'installazione è corso d'opera, mentre su ulteriori 30 è in programma nei prossimi mesi. Inoltre, 27 navi di nuova costruzione, con una capacità di quasi 100.000 passeggeri, usciranno nei prossimi anni dai cantieri già dotate di EGCS». Combustibile - «Oltre a questo, il settore delle crociere è stato anche uno dei primi ad adottare la propulsione a Gas Naturale Liquefatto (GNL). Più di un terzo di tutte le nuove navi in costruzione da qui a pochi mesi, 25 in totale, utilizzeranno il GNL come combustibile di propulsione principale. Attualmente sono già operative due navi da crociera in grado di utilizzare il GNL durante le soste in porto, riducendo così le emissioni nelle città portuali. E non bisogna dimenticare che oltre il 70% della flotta da crociera mondiale - 152 navi - sono già navi "dual fuel", in grado di utilizzare carburanti alternativi come metanolo e biodiesel, nonché i tradizionali combustibili fossili. Alcune sono persino in grado di trasformare i loro rifiuti alimentari in carburante». Risposte - Per quanto riguarda le cinque raccomandazioni contenute nello studio, l'industria delle crociere ha le seguenti risposte: «Naturalmente siamo d'accordo sul fatto che dovrebbero esserci condizioni di parità tra la shore-side electricity (SSE), ovvero la possibilità per le navi di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica di terra quando sono in porto, e i combustibili fossili usati a bordo. L'introduzione di una deroga transitoria dalla tassa sull'elettricità da parte dell'UE è fortemente sostenuta dal settore delle crociere. I combustibili per uso marittimo non riguardano solo l'Unione Europea ma una questione globale, e l'IMO (International Maritime Organization) è attivamente impegnata a ridurre le emissioni di gas serra derivanti dalle navi e a presentare le misure necessarie perché ciò avvenga, in linea con le aspettative dell'UE. L'efficacia dell'utilizzo della rete elettrica di terra per mitigare l'impatto ambientale delle navi varia molto a seconda delle circostanze locali. Dobbiamo tenere presente che per ridurre efficacemente le emissioni l'energia da terra deve provenire da fonti pulite ed efficienti, e deve rappresentare un'opzione veramente competitiva dal punto di vista ambientale rispetto al GNL o EGCS. Inoltre, al momento non esiste un sistema standard di connessione alla rete di terra utilizzato ovunque, il che rende ancora più difficile per i nostri associati investire in questa tecnologia. Ad oggi 55 navi da crociera, oltre il 27% della capacità totale, sono dotate di sistemi di connessione con la rete elettrica di terra e quindi sono potenzialmente in grado di utilizzarla, ove disponibile. Si prevede che altre 11 navi in servizio verranno equipaggiate con questi sistemi e che 17 nuove navi usciranno dai cantieri già dotate di questi sistemi. Tuttavia, attualmente solo 13 porti visitati dalle navi delle compagnie aderenti a CLIA offrono almeno una minima disponibilità di utilizzo di energie elettrica da terra: Brooklyn, Halifax, Amburgo Altona, Montreal, San Diego, San Francisco (banchina 35), Los Angeles, Long Beach, San Pedro (banchine 92 & 93),

The screenshot shows the homepage of the Genova Post website. At the top, there is a banner for 'Scopri l'offerta Iren Casa Online.' Below that, the website's navigation menu includes 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'CULTURA', 'SPORT', 'GENOVA', and 'SAMPDORIA'. The main article is titled 'Navi da crociera verso "emissioni zero"'. The article text is partially visible, discussing the CLIA association's commitment to zero emissions and the use of technologies like EGCS and LNG. There are also smaller advertisements on the right side, such as 'Goditelo oggi. Pagalo domani.' and 'IN EVIDENZA' featuring solar panels.

Seattle, Shanghai, Vancouver Canada Place e Juneau. Sono necessari massicci investimenti, soprattutto in Europa, se si vuole fare un modo che la connessione alla rete elettrica di terra diventi un' alternativa concreta. L' estensione degli standard SECA al resto dei mari dell' UE richiederà tempo e, in conformità con l' attuale quadro normativo, gradiremmo la conferma che sia possibile utilizzare gli EGCS sia "open loop" che "closed loop", e che il GNL e altri combustibili alternativi siano supportati e sviluppati e che siano fisicamente disponibili nei porti per essere usati dalle navi. Per un settore come quello delle crociere che fa investimenti di lungo periodo, la chiarezza sulle aspettative future è di fondamentale importanza. Ovviamente, qualsiasi nuova area SECA dovrebbe essere proposta seguendo le procedure IMO concordate a livello mondiale per tali aree. Si noti che lo sviluppo di un meccanismo finanziario simile al fondo norvegese per il NOx (ossido di azoto) non è stato in passato ostacolato dall' industria delle crociere. Affermare che "le navi possono utilizzare i sistemi SCR (filtri per il NOx) e i filtri anti-particolato per ridurre i loro NOx e PM" è un approccio molto semplicistico, in quanto non tiene conto della loro disponibilità, della possibilità di essere installati sulle navi in servizio e dell' investimento finanziario necessario. Inoltre, i massicci investimenti fatti nelle tecnologie di riduzione delle emissioni da parte dei membri CLIA non sono stati supportati dal fondo norvegese per il NOx: nessuna compagnia CLIA ha ricevuto finanziamenti fino ad oggi. Infine, lo sviluppo di un' area di controllo a emissioni zero è un' aspirazione ammirevole, ma deve essere chiaramente definita e pensata. CLIA e i suoi membri gradirebbero poter dare il loro contributo a riguardo per approfondire questo scenario e costruire un' Europa più pulita per tutti i nostri cittadini».

# Genova Today

Genova, Voltri

## Altra nave delle armi attesa a Genova, i portuali pronti a una nuova protesta

*"Blitz" notturno nel deposito in cui è rimasto uno dei generatori che avrebbero dovuto essere caricati sul cargo, e assemblea pubblica e aperta a tutti organizzata al Cap di via Albertazzi*

No al ritorno della nave delle armi nel porto del capoluogo ligure: i **portuali** genovesi si schierano nuovamente contro l'arrivo di un'altra nave della flotta saudita Bahri, previsto per il 23 giugno, con un "blitz" notturno nel deposito in cui è rimasto uno dei generatori che avrebbero dovuto essere caricati sul cargo, e con un'assemblea pubblica e aperta a tutti organizzata al Cap di via Albertazzi. L'incontro è convocato per il 13 giugno per «discutere della nave con carico di armi diretto in Arabia Saudita per fomentare la guerra civile in Yemen», ricorda il Collettivo Autonomo Lavoratori **Portuali**, il primo a schierarsi contro l'arrivo della Bahri Yanbu, lo scorso 20 maggio, con una protesta che ha bloccato le operazioni di carico. La presa di posizione dei **portuali** genovesi ha rapidamente fatto il giro del mondo, complice le numerose associazioni umanitarie che da tempo si battono affinché nei porti italiani non transitino più navi con a bordo armi e altra strumentazione per alimentare il conflitto in Yemen. Sulla questione si è espresso anche il consiglio regionale, che ha votato all'unanimità una mozione con cui impegna la giunta a «sollecitare, anche attraverso i parlamentari liguri, il Parlamento italiano affinché, al pari di altri Stati europei, riconoscendo le gravi violazioni al diritto internazionale perpetrate nella guerra in Yemen, si esprima con fermezza per vietare l'esportazione e per bandire dal proprio territorio e dai propri porti il transito di armamenti destinati alla sanguinosa guerra yemenita».

Scopri l'offerta Iren Casa Online.

GENOVATODAY Cronaca



Cronaca

### Altra nave delle armi attesa a Genova, i portuali pronti a una nuova protesta

"Blitz" notturno nel deposito in cui è rimasto uno dei generatori che avrebbero dovuto essere caricati sul cargo, e assemblea pubblica e aperta a tutti organizzata al Cap di via Albertazzi

Redazione  
9 giugno 2019 12:11

I più letti di oggi

- Schiavo a Genova Est, maree meteorologica 28enne
- Assalto feroce della disomica, 28enne ritrovato sanguinante in strada
- Silenziosi i pacifisti a San Marino, 1000 25mila euro
- Fotose su Mussolini nell'ufficio del direttore dell'Appalto della Etruria, a polverosa

unicef

APPASSIONAMENTO

Le "nave delle armi" affiorano in porto, scattata protesta

9 giugno 2019

N o al ritorno della nave delle armi nel porto del capoluogo ligure: i portuali genovesi si schierano nuovamente contro l'arrivo di un'altra nave della flotta saudita Bahri, previsto per il 23 giugno, con un "blitz" notturno nel deposito in cui è rimasto uno dei generatori che avrebbero dovuto essere caricati sul cargo, e con un'assemblea pubblica e aperta a tutti organizzata al Cap di via Albertazzi.

# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## «Meglio le spiagge del porto ma pensiamo all' occupazione»

Di Sarcina si è lasciato andare a confidenze durante la presentazione a Lerici del nuovo documento di pianificazione portuale «Io vengo da Messina. A microfoni spenti posso ammettere che il porto della Spezia non lo vedo. Anche io, se non esistesse, farei una spiaggia.

Ma c'è, e ci lavora tanta gente. E poi, il mio ruolo è svilup pare un porto commerciale.

Se facessi altro, tradirei il mio mandato».

Il segretario dell' autorità portuale Francesco Di Sarcina è intervenuto a Lerici ad illustrare il nuovo documento di pianificazione portuale, «che disegna strategie e delimita le aree portuali e quelle di interazione con la città». E ha detto «che se il piano va in porto ci permetterà di avere un futuro forse migliore», ri vendicando con orgoglio di averlo fatto «in casa a costo zero, unici in Italia già pronti».

Nel riassumere le linee, sulla «politica dei piccoli passi con tempi rapidi e costi contenuti, massimo 100 milioni», Di Sarcina ha detto che si «concentrerà il traffico dei contenitori su Spezia e le rin fuse su Carrara». Entrando poi nell' impegno di armonizzare le città e il porto, s' è defi nito «un filosofo, un romantico, un sognatore», perché «un conto è progettare un porto sulla carta e metterci fasce di rispetto e parchi, un altro entrare in un porto già fatto, dove si può fare solo quel che si può, visto che città e porto non hanno neanche più gli spazi per muoversi».

Si possono solo fare compromessi, ha detto, perché «l' ideale sarebbe eliminare l' una o l' altra, o il porto o la città, ma l' ideale è un' altra cosa dalla realtà». E l' autorità portuale «deve fare porto».

Il segretario ha detto dell' impegno sull' uso futuro del Gnl, più ecologico, e degli sconti praticati alle navi che scaricano imballaggi ricicla bili. Rispondendo all' ex sindaco Emanuele Fresco, su quale sia la priorità attuale del porto, ha detto: «Realizzare il piano regolatore vigente». E quando l' ex sindaco ha chiesto delle contestazioni sugli interramenti, ha risposto: «Le organizzazioni di cui lei parla hanno fatto 50 esposti a tutti gli organi del pianeta, credo anche all' estero, raccontando sempre cose non vere che abbiamo ribattuto.

L' equivoco è che sommano due volte la stessa cosa. A noi dalle autorità non c' è mai stato rimproverato nulla».

Per il futuro, invece, visto che «è improponibile avanzare ancora nel golfo», e visto che «il piano vigente è ià disegnato su un traffico di 2 milioni e mezzo di teu», gli ampliamenti «saranno minimi», perché il porto ha «dei limiti di ac cessi e uscite e interazione con la città». Di Sarcina ha insistito invece sull' esigenza di dragare, sostenendo che «i muscolai hanno capito che non è possibile e non sarà mai dimostrato che la morte dei muscoli in diga è stata dovuta al dragaggio».

La verità giudiziaria «lo dimostrerà, lo ha in parte già dimostrato, perché si è sgonfiata». Il segretario ha detto che il porto pagherà lo spostamento degli impianti dei mu scolai, durante i prossimi dragaggi. «Non è un' ammissione che i muscoli possono morire se si draga ma la voglia di aiutare una comunità che ha bisogno di lavorare. Però si deve dragare».

- S.C.



# La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

## PIOMBINO

### Prima nave da crociera in arrivo mercoledì

ARRIVERÀ al **porto** di Piombino mercoledì 12 giugno mattina alle 6 la nave Marella Discovery 2: la nave da crociera può ospitare fino a 1800 passeggeri a bordo, arriva da Salerno e ripartirà alla volta di **Porto** Torres alle ore 19. Si tratta della prima crociera delle 16 previste in arrivo a Piombino durante il 2019. Ecco le prossime: sabato 15 giugno sosterrà a Piombino la nave Marella Dream (1500 passeggeri, in arrivo da Propriano con rotta verso Santa Margherita), martedì 18 giugno arriverà la Marella explorer 2 (1800 passeggeri, arriva da Propriano e prosegue verso Napoli).

**La costa e le isole**  
**Pescatore muore a 43 anni**  
Vincenzo Feola trovato privo di vita nel bagno del motopesca

**Prima nave da crociera in arrivo mercoledì**  
ARRIVERÀ al porto di Piombino mercoledì 12 giugno mattina alle 6 la nave Marella Discovery 2. La nave da crociera può ospitare fino a 1800 passeggeri a bordo, arriva da Salerno e ripartirà alla volta di Porto Torres alle ore 19. Si tratta della prima crociera delle 16 previste in arrivo a Piombino durante il 2019. Ecco le prossime: sabato 15 giugno sosterrà a Piombino la nave Marella Dream (1500 passeggeri, in arrivo da Propriano con rotta verso Santa Margherita), martedì 18 giugno arriverà la Marella explorer 2 (1800 passeggeri, arriva da Propriano e prosegue verso Napoli).

**Caso ambulante Snam: 4 medici ci sarebbero**  
Il SINDACATO Snam denuncia una vicenda mai risolta con l'ambulante a bordo del petroliere. L'11 giugno è stato ordinato dal Tg di Piombino che, dopo la morte di un operaio Snam, ci sarebbero 4 medici che avrebbero curato il ferito. Il dottor che allora è stato il medico di famiglia di un operaio Snam è stato il medico di famiglia di un operaio Snam.

**Concorso in Comune per un istruttore educatore**  
L'Amministrazione Comunale di Piombino ha bandito un concorso pubblico per la selezione di un istruttore educatore. Il concorso è aperto a tutti i cittadini che abbiano compiuto il 18° anno di età e siano in possesso dei requisiti richiesti. Il bando è consultabile sul sito del Comune di Piombino.

**Piombo salvato anche un riciccatore**  
Capitaneria, super lavoro  
Il servizio di Capitaneria di Piombino ha salvato un riciccatore che era stato sequestrato. Il riciccatore era stato sequestrato perché era stato trovato in un luogo non autorizzato. Il riciccatore è stato salvato e il suo proprietario è stato rilasciato.

**Piombo prorogata la scadenza per il servizio civile, il bando**  
Il servizio civile di Piombino ha prorogato la scadenza per il bando. Il bando è consultabile sul sito del Comune di Piombino.



## Il capo pilota del porto sul nuovo terminal crociere: "Dal M5S ingiustificati allarmismi"

*L' intervento del consigliere comunale del Movimento 5 Stelle Vecchiotti, in merito all' ubicazione del nuovo terminal crociere e alle relative prove di fattibilità di manovra delle grandi navi, espone a ingiustificati allarmismi.*

L' intervento del consigliere comunale del Movimento 5 Stelle Vecchiotti, in merito all' ubicazione del nuovo terminal crociere e alle relative prove di fattibilità di manovra delle grandi navi, espone a ingiustificati allarmismi. Le prove di simulazione sono state eseguite in un centro internazionale di simulazione, con la partecipazione di due capi piloti con esperienza pluriennale, con la supervisione dei tecnici dell' Autorità di sistema portuale e alla presenza dei rappresentanti della Capitaneria di **porto** di **Ancona**. I parametri meteorologici presi in considerazione tengono conto delle condizioni comuni durante la stagione crocieristica estiva, rappresentando i valori limite che, seppure con una certa tolleranza, non possono essere derogati per ragioni di sicurezza vista la tipologia di navi. Appare quindi logico che, in presenza di rilevanti eventi atmosferici, le manovre di entrata o di uscita dal **porto** saranno precluse, o ritardate, al pari di quanto già avviene anche con altro traffico commerciale in tutti gli scali portuali nonché aereoportuali, in Italia e nel mondo. Appaiono pertanto chiaramente pretestuosi i rilievi mossi nei confronti dello studio con i quali si getta discredito anche nei confronti del Corpo dei Piloti di **Ancona** che, assieme agli altri servizi tecniconautici del **porto** (Gruppo Ormeggiatori e Rimorchiatori), rappresentano un' eccellenza del cluster marittimo nazionale.

The screenshot shows the website 'vivere ancona' with a navigation menu including 'Attualità', 'Cronaca', 'Cultura', 'Economia', 'Lavoro', 'Politica', 'Sport', 'Sportelli', 'Servizi', 'Notizie', 'Annonci', 'Ancona', 'Civetta', 'Regali', 'Misteri', 'Corrispondenti'. The main article title is 'Il capo pilota del porto sul nuovo terminal crociere: "Dal M5S ingiustificati allarmismi"'. Below the title is a sub-header 'L' intervento del consigliere comunale del Movimento 5 Stelle Vecchiotti, in merito all' ubicazione del nuovo terminal crociere e alle relative prove di fattibilità di manovra delle grandi navi, espone a ingiustificati allarmismi.' and a date 'Ancona 05/06/2019'. The article text is partially visible, starting with 'Le prove di simulazione sono state eseguite in un centro internazionale di simulazione...'. To the right of the article is a sidebar with a red header 'VivereAncona TV' and several news snippets, including one about 'FALCONARA' and another about 'Muro sul mare: la Regione convoca tutti i comuni dopo la lettera del Sindaco di Falconara'.

## Inquinamento da gasolio in porto

*Lo sversamento venerdì nella zona commerciale durante le operazioni di rifornimento a una delle navi in banchina. Gli idrocarburi sono stati subito contenuti con delle panne. Il danno è minimo e comunque limitato all'interno dello scalo*

L'INCIDENTE L'inquinamento causato dalle navi che attraccano in porto è uno degli argomenti più dibattuti degli ultimi anni. Ma di solito (e anche l'altro giorno, l'ultima volta) si discute dei fumi che i vettori immettono nell'aria dai loro camini. Il problema, purtroppo, è che l'inquinamento non viene soltanto da sopra, ma anche da sotto. E' quanto accaduto venerdì mattina (ma la notizia è stata resa nota soltanto ieri), nella zona commerciale dello scalo. La sala operativa della Capitaneria è stata infatti allertata a causa dello sversamento di idrocarburi verificatosi appunto nell'area delle banchine commerciali (nella foto la zona interessata). La Capitaneria ha disposto l'immediato intervento del Nucleo operativo di Polizia ambientale, che ha accertato l'effettiva presenza di gasolio in mare. Nello stesso tempo sono stati effettuati i rilievi del caso al fine di accertare le cause dello sversamento, del quale è stata informata la Procura della Repubblica.

Comunque un inquinamento non grave, secondo quanto riferito dalla Guardia costiera e comunque rimasto confinato nell'ambito portuale. Lo sversamento, probabilmente accidentale e avvenuto in seguito a operazioni di rifornimento di carburante, è infatti rimasto confinato nella darsena di ormeggio ed è stato prontamente circoscritto grazie ai mezzi antinquinamento della ditta Tecnomate, specializzate nel settore, intervenute pochi minuti dopo l'allarme con panne galleggianti assorbenti. Per capire meglio l'entità di idrocarburi finiti in mare e anche per accertare le eventuali responsabilità, sabato pomeriggio si è anche alzato un aereo della stessa Guardia costiera, che ha sorvolato il porto, impiegando sistemi di telerilevamento. I rilievi, si legge ancora nella nota emessa dalla Capitaneria, hanno «confermato la presenza di diverse macchie di idrocarburi, tuttavia contenute nel sedime portuale e riguardanti il solo strato superficiale.

Sebbene lo sversamento continui a essere monitorato, il piccolo inquinamento, ormai ridotto a fenomeni di iridescenza tuttora visibili, scomparirà verosimilmente per evaporazione».

Oggi, inoltre, dovrebbero essere conclusi gli accertamenti sull'episodio e quindi si saprà se la Capitaneria proporrà alla Procura di iscrivere qualcuno nel registro degli indagati per il reato di inquinamento ambientale.

A prescindere da questo aspetto, come detto, il danno dovrebbe essere stato minimo e non riguarda assolutamente lo specchio acqueo riservato alla balneazione. Quindi sia le spiagge della Marina, che quelle più a nord, oltre la centrale Enel di Torre Valdaliga Nord, non sono state interessate dallo sversamento di nafta. L'episodio comunque ripropone la necessità di tenere sempre alta la guardia nel settore della prevenzione, per evitare che incidenti simili mettano a repentaglio l'ambiente portuale e la salute di chi nello scalo opera o che si trova a transitare per ragioni di turismo.

A.B.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Meteo Web

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Ambiente, Civitavecchia: sversamento di idrocarburi nel porto commerciale, indagini in corso

*Civitavecchia: sversamento di idrocarburi all' interno del porto commerciale, disposto l' immediato intervento del nucleo operativo di polizia ambientale da Filomena Fotia 9 Giugno 2019 16:13 A cura di Filomena Fotia 9 Giugno 2019 16:13*

La sala operativa della Capitaneria di **porto** di **Civitavecchia** venerdì mattina è stata allertata per uno sversamento di idrocarburi all' interno del **porto** commerciale: disposto l' immediato intervento del nucleo operativo di polizia ambientale il quale ha accertato l' effettiva presenza di idrocarburi in mare, effettuando i rilievi per accertare le cause dello sversamento. E' stata informata la Procura della Repubblica di **Civitavecchia**. L' inquinamento, probabilmente accidentale e derivante da operazioni di rifornimento, è rimasto confinato nella darsena di ormeggio delle navi e fronteggiato con i mezzi antinquinamento della ditta specializzata, intervenuta immediatamente sul posto con panne galleggianti assorbenti. Sebbene lo sversamento continui ad essere monitorato, il piccolo inquinamento ormai ridotto a fenomeni di iridescenza, scomparirà verosimilmente per evaporazione. La Guardia Costiera sta indagando sulle dinamiche relative all' evento tenendo costantemente informata la competente Autorità giudiziaria. Valuta questo articolo Rate this item: 1.00 2.00 3.00 4.00 5.00 Submit Rating No votes yet. Please wait...

DA FILOMENA FOTIA



The screenshot shows the Meteoweb website interface. At the top, there are navigation links: HOME, NEWS, METEO, BROADCASTING, GEO-VULCANOLOGIA, ASTRONOMIA, MEDICINA & SALUTE, TECNOLOGIA, ULTRA LA SCIENZA, FOTO. Below the navigation is a search bar and a 'VIDEO' section. The main content area features a news article with the headline: **Ambiente, Civitavecchia: sversamento di idrocarburi nel porto commerciale, indagini in corso**. The article text reads: 'Civitavecchia: sversamento di idrocarburi all'interno del porto commerciale, disposto l'immediato intervento del nucleo operativo di polizia ambientale'. Below the text is a date: 'A cura di Filomena Fotia - 9 Giugno 2019 16:13'. There are two images: a large aerial view of the port and a smaller weather map showing the location of Civitavecchia.

### Diportisti protetti da guardie giurate servizio in crescita negli approdi vip

c.m.v.

LO SCENARIO È la prima volta che spuntano pistole e passamontagna. Ma non si tratta certo del primo tender rubato in una località turistica del golfo di Napoli. Nel corso degli anni il fenomeno è cresciuto di pari passo con l'aumento del traffico **marittimo** toccando i principali porti della provincia. Raid su commissione, magari messi a segno dopo aver pianificato tutto nei minimi dettagli, oppure furti d'uso, realizzati al solo scopo di raggiungere la terraferma a bordo del mezzo rubato e poi abbandonarlo: il ventaglio delle ipotesi è ampio, tanto da far scattare nuovamente l'allarme sicurezza in mare. Oggetto delle attenzioni dei malviventi sono quasi sempre gommoni o imbarcazioni leggere che si riescono facilmente a piazzare sul mercato nero: natanti il cui valore commerciale oscilla dai 7mila euro a diverse decine di migliaia di euro, come nel caso del gommone cabinato di 12 metri e mezzo rubato dal porto turistico di Capri nell'estate del 2011 e ritrovato poche ore più tardi grazie al sistema di localizzazione del cellulare che la proprietaria aveva lasciato a bordo all'insaputa dei ladri.

LE STRATEGIE Ma come agiscono i «soliti ignoti»? Quando l'obiettivo è il tender di uno yacht fermo in rada, come nel caso di Sorrento, basta attendere il buio: si tagliano le funi che assicurano il gommone all'imbarcazione principale, ovviamente quando il proprietario non è a bordo, e il gioco è fatto. «Nei porti spiega un investigatore della Guardia Costiera il raid non può essere improvvisato: i ladri individuano l'obiettivo e agiscono servendosi di un basista oppure sfruttando la complicità di qualche addetto alla custodia delle barche». Casi del genere si sono verificati più volte, nel corso degli anni, tra Capri, Ischia e persino Sant' Agnello. In alcuni casi la refurtiva non è stata recuperata, forse perché consegnata a grandi navi in transito e venduta per cifre dai 5mila euro in su. In altri, invece, le imbarcazioni rubate sono state rinvenute dopo poche ore, quando utilizzate soltanto per raggiungere la terraferma. Di sicuro, l'aumento del traffico di navi da diporto nel golfo di Napoli fa gola ai malviventi: più panfili significa più gommoni, tender o attrezzature da rubare e rivendere. Non è un caso che, negli ultimi anni, società di sicurezza privata abbiano offerto la propria vigilanza alle ditte che offrono servizi ai diportisti: gommoni con a bordo guardie giurate incaricate di vegliare sugli yacht ancorati in mare aperto, soprattutto di notte, e all'occorrenza di collaborare con le forze dell'ordine. «La filosofia è quella della sicurezza partecipata spiega Giuseppe Vittoria, amministratore delegato della Blue Border Holdings, compagnia fondata a Malta nel 2011 e con sede anche a Sorrento Le guardie private possono supportare le forze dell'ordine, mettendo in campo le proprie specifiche competenze a mare come sulla terraferma».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Ambiente, nasce a Napoli la Fondazione Osservatorio del Mare e del Litorale costiero

E' stata costituita a Napoli la Fondazione Osservatorio del mare e del litorale costiero, alla quale hanno aderito come soci fondatori Enea, Cnr, Ingv, la Fondazione Dohrn, l' Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Mezzogiorno (Izsm), l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale e le tre Università di Napoli Federico II, L' Orientale e Parthenope. Partner istituzionale, l' Arpa Campania. Scopo principale di questa 'fondazione di partecipazione' è di creare una rete integrata di monitoraggio multidisciplinare del mare e delle coste della Campania in grado di fornire modelli previsionali e sistemi di allarme per il rischio ambientale a supporto delle azioni degli organi di governo. "L' Enea ha già reso disponibili una serie di competenze, a partire da quelle del Centro di Portici, che rafforzano e integrano quelle dei partner dell' Osservatorio per un' azione efficace nell' ambito della protezione ambientale e della crescita 'blu': dalla caratterizzazione ambientale alla modellistica predittiva, dall' ecotossicologia all' ecologia marina", spiega Roberto Morabito direttore del dipartimento Sostenibilità dei sistemi produttivi e territoriali dell' Enea.

The screenshot shows the Ildenaro.it website interface. At the top, there's a navigation bar with the site logo 'il denaro.it' and 'bankor'. Below it, there are menu items for 'IMPRESA & MERCATI', 'CARRIERE', 'CULTURE', 'INCENTIVI', 'FUTURA', 'CRONACHE', and 'RUBRICHE'. The main content area features the article title 'Ambiente, nasce a Napoli la Fondazione Osservatorio del Mare e del Litorale costiero' with a sub-headline 'di Ildenaro.it - 9 giugno 2019'. Below the title is a social media sharing bar for Facebook, Twitter, Google+, and Print. A large image of a coastal city (Napoli) is displayed. To the right, there are several promotional banners for newsletters and other content, including 'Guarda la newsletter di oggi', 'CULTURE 9 GIUGNO 2019', 'Guarda Confindustria News', 'CONFINDESTRIA 8 GIUGNO 2019', '5x1000', 'LA RICERCA HA BISOGNO di TE', '00068310945', 'LA RICERCA HA BISOGNO di NOI', and 'ED LUPT SPECIALS 2019'.

E' stata costituita a Napoli la Fondazione Osservatorio del mare e del litorale costiero, alla quale hanno aderito come soci fondatori Enea, Cnr, Ingv, la Fondazione Dohrn, l' Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Mezzogiorno (Izsm), l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e le tre Università di Napoli Federico II, L' Orientale e Parthenope. Partner istituzionale, l' Arpa Campania. Scopo principale di questa 'fondazione di partecipazione' è di creare una rete integrata di monitoraggio multidisciplinare del mare e delle coste della Campania in grado di fornire modelli previsionali e sistemi di allarme per il rischio ambientale a supporto delle azioni degli organi di governo. "L' Enea ha già reso disponibili una serie di competenze, a partire da quelle del Centro di Portici, che rafforzano e integrano quelle dei partner dell' Osservatorio per un' azione efficace nell' ambito della protezione ambientale e della crescita 'blu': dalla caratterizzazione ambientale alla

## GLI INCENTIVI FISCALI L' ASSESSORE COMUNALE COMMENTA POSITIVAMENTE LA MISURA CHE DARÀ DEI VANTAGGI A CHI VORRÀ INVESTIRE

### «La Zes per diversificare»

*Cataldino: con la Zona economica speciale un altro sviluppo economico*

«La firma del decreto che istituisce la Zes ionica costituisce l' ennesimo tassello aggiunto al quadro di diversificazione e rilancio dell' economia tarantina che l' Amministrazione Melucci sta costantemente definendo». Inizia così una nota stampa firmata da Gianni Cataldino, assessore comunale allo Sviluppo economico, che interviene sul recente via libera alle Zone economiche speciali. Che sono aree portuali, retroportuali o piattaforme logistiche in cui le imprese potranno investire con incentivi fiscali definiti dalla legge (credito di imposta per gli investimenti, semplificazioni amministrative, altri benefici che le singole Regioni intendono definire).

I numeri sono importanti e per il Sud si prevede un valore aggiunto che si attesterebbe quasi sui 20 miliardi di euro.

La Zes farà crescere l' economia globale del nostro territorio ed i suoi livelli occupazionali attraverso un incremento degli investimenti anche esteri ed un aumento delle esportazioni, grazie alla semplificazione amministrativa, alla disponibilità di infrastrutture messe nelle aree industriali, portuali e aeroportuali, agli incentivi fiscali previsti dal decreto istitutivo e agli ulteriori incentivi regionali per investimenti delle imprese che si vorranno allocare.

«Chiesta da Taranto sin dal 2010 - ricorda opportunamente Cataldino che era in quegli anni vicesindaco di Ezio Stefano -, la Zes è finalmente nata e l' Amministrazione Melucci ritiene che, più che correre per attestarsene il merito, sia opportuno correre tutti per farla crescere». L' esperienza delle due Zes, Campania e Calabria, istituite più di un anno fa, ma che solo ora iniziano ad avvicinarsi alla operatività, «ci aiuti a superare i ritardi burocratici ed istitutivi che solo un lavoro sinergico tra Governo, Regioni, **Autorità portuale** e Comuni può produrre. Come sempre noi saremo pronti a dare il nostro fattivo contributo a tutto ciò che è utile allo sviluppo di Taranto e dei territori circostanti con grande spirito di collaborazione - conclude - con la regione Basilicata partner di questa Zes interregionale».

Si spera, in effetti, che con il «semaforo verde» acceso per la Zes, possano aprirsi spiragli interessanti per la piccola e media imprenditoria.

### Taranto capitale della Marina

*Nel 2004 l'apertura della nuova stazione navale di Mar Grande*

È un porto militare che si apre al mondo quello di Taranto. Da quando, a giugno del 2004, la nuova stazione navale di Mar Grande è diventata completamente operativa, raddoppiando di fatto la capacità di accoglienza della base, nella città jonica fanno scalo con sempre maggior frequenza unità navali delle Marine di tutto il mondo.

Ci sono voluti 15 anni di lavori senza sosta e poco più di 100 milioni di euro per completare quella che oggi è la più imponente costruzione della Difesa dal dopo guerra ad oggi. La stazione navale situata alla periferia orientale della città, nella zona del Chiapparo, si estende su un' area demaniale di oltre 60 ettari. Fu inaugurata il 25 giugno del 2004 dall' allora presidente della Repubblica Carlo Azelio Ciampi. Vi sono state costruite ben 20 banchine in grado di ormeggiare diverse navi militari. Ma lo spazio per ampliare la costruzione non manca. Si stima, infatti, che la base potrebbe estendersi ancora per almeno 5 ettari ed accogliere, nei prossimi anni, oltre alla portaerei Cavour - oggi ammiraglia della flotta -, il Trieste, l' ultima nave consegnata alla Marina solo poche settimane fa da Fincantieri.

La stazione navale di Mar Grande è una città nella città.

Vi lavorano ogni giorno stabilmente più di 5.000 persone.

La struttura comprende mense per più di mille pasti al giorno, più di 400 posti letto, un eliporto, oltre sette chilometri di strade ed un parcheggio che può ospitare 3.000 automobili. Sono proprio i numeri a rendere la grandezza della presenza della Marina in città.

Taranto è la base principale della forza armata, sede della maggior parte delle unità della Squadra Navale e dei sommergibili che, invece, hanno la sede del comando di flottiglia in Mar Piccolo nella stazione Torpediniere.

Nelle basi di Taranto e Brindisi sono dislocate normalmente una quindicina di unità di prima linea, otto sommergibili e una ventina di unità navali di supporto e di seconda linea. Ma a pochi chilometri da Taranto insiste un altro importante insediamento militare. A Grottaglie, infatti, c'è la base degli aeromobili della Marina, dove sono assegnati gli elicotteri del 4° Gruppo e gli aerei del Gruppo aerei imbarcati. Qui viene assicurato il supporto agli Av-8plus che a breve saranno avvicinati dai nuovissimi F35 e agli elicotteri che, normalmente, operano a bordo delle navi. Quest' anno ricorre il trentennale dell' aviazione di Marina. Per proseguire nel dettagliato elenco della presenza militare sul territorio, si deve considerare anche che a Taranto c'è il Centro di telecomunicazione della Marina ed i Centri di scoperta radar costiera; l' Arsenale militare, con la sezione distaccata di Brindisi; la Scuola Sottufficiali ed il Centro di addestramento dei volontari; il Centro addestramento aeronavale (Maricentadd), dove gli equipaggi delle navi della Marina (non solo quella italiana) prendono confidenza con gli apparati ed i sistemi di bordo; lo stabilimento di munizionamento navale. Il comando territoriale della forza armata è rappresentato da Marina Sud e retto dall' ammiraglio di divisione Salvatore Vitiello. A Taranto lavorano sotto la bandiera della forza armata più di 15 mila persone: più di 11 mila sono militari (poco meno della metà sono quelli imbarcati) e 4 mila i civili, a cui bisogna aggiungere il personale che frequenta le scuole e i corsi di formazione. Con questi numeri, la forza armata si conferma un capitolo importante nell' economia complessiva della città.



Un'altra giornata campale per la città, al centro di una serie di appuntamenti che coinvolgeranno i tarantini

### Festa della Marina, arriva il ministro Trenta

Sulla motonave fino a 290 passeggeri per assistere alla celebrazioni via mare Dopo 12 anni torna a Taranto la cerimonia nazionale solenne. Numerose le iniziative

FRANCESCA RANA

La Stazione Navale Mar Grande si appresta ad accogliere in modo eccezionalmente inclusivo tutta la cittadinanza alla Giornata della Marina Militare, cerimonia nazionale solenne organizzata a Taranto dopo 12 anni, in questo caldo 10 giugno, in memoria di una leggendaria impresa a Premuda di Luigi Rizzo, nel 1918.

Il comandante, capitano di fregata **Ciro Del Vecchio**, stavolta ha autorizzato l'accesso in base ai visitatori tra le 8.30 e le 10.30 tassative ed alle 11 inizierà l'evento spettacolare, di circa due ore, nel luogo più suggestivo. Sono previsti sorvoli, lanci di paracadutisti, sorprese e tutto sarà trasmesso in streaming sui social network ufficiali.

Una regia vera e propria ha messo a punto le quinte di un palcoscenico **marittimo**, in mezzo alle prore di Nave Amerigo Vespucci, la signora dei mari, veliero armato a nave con 36 km di cime di nomi diversi ed oltre 3000 metri quadri di vele, varato 88 anni fa a Castellamare di Stabia, e Nave Carabiniere, quarta fremm, fregata multimissione italo francese, gemella di Nave Martinengo in procinto di ricevere la bandiera di combattimento.

Oltre alle autorità civili e militari locali, interverranno: il ministro della Difesa, **Elisabetta Trenta**; il capo di Stato Maggiore della Difesa, generale **Enzo Vecciarelli**; il capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra, **Valter Girardelli**. L'Amat ha messo a disposizione servizi gratuiti ai cittadini: stamattina, alle 9, imbarcherà alla Stazione Torpediniere in Mar Piccolo, su motonave **Clodia**, fino a 290 passeggeri, e li tragherà ad assistere alle celebrazioni via mare ed alla festa spettacolare; nel pomeriggio, saranno attive le navette tra Piazza Ebalia e la Base Navale, ogni 20 minuti, negli orari di visite guidate alle circa 20 navi di tutte le tipologie, tra le 17 e le 20.30.

Le fermate saranno: all'andata, su Lungomare e viale Virgilio, fronte via Crispi/Acquedotto Pugliese, fronte via Leonida, angolo via Delle Ceramiche, fronte via Campania, Arsenale Nuovo alla Base Navale; al ritorno, Base Navale, viale Virgilio, via Campania, via Medaglie d'Oro, via Abruzzo, corso Italia, via Japigia, via Minniti, via Oberdan e piazza Ebalia. In questa occasione, non è possibile parcheggiare la propria vettura privata all'interno e fuori lo spazio non è oggettivamente sufficiente all'affluenza e si corre il rischio di una sosta selvaggia e disordinata. In contemporanea, sarà possibile accedere liberamente, in via Di Palma, alla Mostra Storico Artigiana all'Arsenale Militare **Marittimo**, aperta straordinariamente tra le 8 e le 18.30, laddove si spera un giorno di poter valorizzare ancora meglio il museo navale attraverso il Cis, Contratto istituzionale di sviluppo, spingere ad opzionare un battello sommergibile e Nave Garibaldi, oggi portaeromobili con capacità portaerei, ed avviare un progetto di musealizzazione prima di giungere a disarmo e radiazione di unità in linea.

La Banda Musicale militare, con 102 orchestrali in divisa quando è al completo, si esibirà in un concerto libero alle 19.30 in Piazza Garibaldi ed attingerà ad un vasto repertorio di classici, marce, lirica sinfonica e jazz.

The image shows a newspaper clipping from the 'Quotidiano di Puglia' edition of Taranto. The main headline reads 'Festa della Marina, arriva il ministro Trenta' with a sub-headline 'Dopo 12 anni torna a Taranto la cerimonia nazionale solenne. Numerose le iniziative'. The article text is partially visible, mentioning the arrival of Minister Elisabetta Trenta and the presence of the Chief of Staff of the Defense, General Enzo Vecciarelli, and the Chief of Staff of the Navy, Admiral Valtor Girardelli. There are several small photographs and sidebars. One sidebar is titled 'La visita' and mentions 'Girardelli e Visioli in città vecchia'. Another sidebar is titled 'Ciccio e Riccio' and mentions 'Per la tua pubblicità radiofonica su Ciccio e Riccio'. A third sidebar is titled 'Clodia' and mentions 'Sulla motonave fino a 290 passeggeri per assistere alle celebrazioni via mare'. The newspaper's masthead 'Taranto' is visible at the top of the clipping.

## Licenziamento collettivo per i 210 lavoratori della CICT di Cagliari

Pani (Fit Cisl): confidiamo che l'incontro al MIT del 13 giugno sia decisivo e risolutore nel trovare soluzioni positive. Il licenziamento collettivo dei 210 lavoratori della Cagliari International Container Terminal (CICT), la società del gruppo Contship Italia che gestisce il terminal per contenitori al Porto Canale di Cagliari, è giunta come un fulmine, se non proprio a ciel sereno, ad allarmare ulteriormente le organizzazioni sindacali per la sorte dei lavoratori della società terminalista e di quelli che operano nell'indotto. La decisione del consiglio di amministrazione della CICT di ricorrere al licenziamento collettivo è stata resa nota venerdì dal quotidiano "L'Unione Sarda", che ha specificato come questa proposta debba essere ratificata dall'assemblea dei soci dell'azienda, convalida che sembra scontata. Che per CICT sia stata decisa la cessazione dell'attività lo conferma anche una nota di giovedì della compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd che ha comunicato di «essere costretta a cessare con effetto immediato l'accettazione di carichi da e per Cagliari in quanto CICT, il terminal operator di Cagliari, ha smesso di servire navi portacontenitori». Fit Cisl ha accolto la notizia «con stupore»: il segretario regionale dell'organizzazione sindacale, Corrado Pani, ha sottolineato che il Cda di CICT «avrebbe preso la decisione di licenziare i lavoratori dipendenti dell'impresa CICT, concessionaria del terminal container di Cagliari, nonostante le rassicurazioni avute nell'ultimo incontro del 20 maggio scorso dal responsabile del personale Trevisan. In un momento così delicato, che tiene con il fiato sospeso centinaia di lavoratori e loro famiglie - ha denunciato Pani - licenziamento equivale a una pugnalata alle spalle dopo mesi e mesi di sacrifici e di lavoro a singhiozzo e stipendi non pagati». «I licenziamenti prospettati - ha specificato il rappresentante della Fit Cisl - non riguardano solo i lavoratori della CICT ma colpiscono tutta l'intera economia del territorio; 210 licenziamenti significano famiglie senza salario e significa un'inevitabile ricaduta su tutte le attività economiche della regione per non parlare delle ripercussioni sulle centinaia di lavoratori indiretti e dell'indotto». «La pazienza, la tenacia e il senso di responsabilità delle organizzazioni sindacali, ma soprattutto dei lavoratori - ha proseguito Pani - sono stati vanificati dall'arroganza dalla presunzione e da una cieca visione d'insieme dell'azienda che in silenzio da diversi mesi, non avendo altra strategia e alcun piano industriale di rilancio, solo ora dopo la grande mobilitazione dei portuali di giovedì 6 impone questa drastica soluzione». «Come Cisl Trasporti - ha concluso Pani - confidiamo che l'incontro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del prossimo 13 giugno sia decisivo e risolutore nel trovare soluzioni positive al caso. Per la Fit Cisl e i lavoratori non è la fine ma solo l'inizio di una vertenza che porteremo avanti fino a quando non sarà garantita ai lavoratori la salvaguardia di tutti i livelli occupazionali ma soprattutto, venga evitato, che la grande professionalità e competenza delle maestranze portuali sia dispersa e fatta uscire dal sistema porto. Vogliamo vivere di lavoro e non di ammortizzatori sociali». L'immediato insediamento di «un tavolo di crisi con il governo per la difesa del lavoro e dell'economia dell'intera Regione Sardegna, considerando l'importanza ed il valore che il porto di Cagliari rappresenta per lo stesso territorio insulare», per far fronte alla crisi della CICT al porto di Cagliari, è stato chiesto dal segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo, invito che è stato lanciato da Colombo prima che fosse nota la decisione del consiglio di amministrazione della società terminalista di ricorrere al licenziamento collettivo.



## Approdi, ancora 48 ore di dragaggio

La piena riattivazione degli approdi di Tremestieri per l'attività di imbarco-sbarco dei Tir tra la Sicilia e la Calabria prevista per oggi, è slittata a mercoledì mattina. Fino ad allora, dunque, gli armatori dello Stretto che utilizzano il piccolo porto (Tourist&Caronte, Rfi, Meridiano) continueranno a far ormeggiare le navi solo alla banchina di riva. Per altre 48 ore, dunque, proseguiranno i lavori di dragaggio sostenuti dalla società Comet (il gestore dei servizi **portuali**) ed eseguiti tramite un accordo economico privato con l'impresa veneta Coedmar che è impegnata a realizzare il nuovo porto, da 72 milioni, appena a sud degli attuali approdi. L'impresa di Chioggia sta impiegando due mezzi per portare celermente a compimento il dragaggio dei circa 15.500 metri cubi di ghiaia: un intervento prezioso ma quantitativamente "modesto" se raffrontato al maxi dragaggio che accompagnerà la costruzione del grande porto, dotato di una sistema di accumulo delle sabbie in grado di renderlo molto più funzionante del mini approdo. Il ritardo è dipeso solo dallo smaltimento speciale imposto dalle normative per circa due metri cubi di sabbia risultata inquinata da rifiuti.

a. t.

Il modesto ritardo dipeso dalla porzionedi ghiaia "sporca"

15  
Messina

### Riviera nord spiagge pubbliche al lumicino

Torre Faro attende con fiducia le postazioni di "Bandiera Blu", nel degrado però c'è l'intero litorale

Il mare è limpido e il sole splende sulle spiagge della Riviera nord di Messina. Tuttavia, il degrado dell'intero litorale è evidente. Le spiagge sono invase di rifiuti e le barche sono abbandonate a loro stessi. Il degrado è evidente in tutto il litorale, dalle spiagge di Torre Faro a quelle di Capo Ferro. Le autorità locali stanno lavorando per migliorare la situazione, ma il degrado è ancora molto presente.

### Approdi, ancora 48 ore di dragaggio

Il porto di Tremestieri attende con fiducia le postazioni di "Bandiera Blu", nel degrado però c'è l'intero litorale

Il porto di Tremestieri è in attesa di essere riattivato. I lavori di dragaggio sono ancora in corso e si prevedono ancora 48 ore di lavoro. Il porto è attualmente in degrado e l'intero litorale è invaso di rifiuti. Le autorità locali stanno lavorando per migliorare la situazione, ma il degrado è ancora molto presente.

TELEGIORNALI	TELEGIORNALI
12.00	12.00
14.30	14.30
18.00	18.00

## Lavori fermi a Mazara

### Il dragaggio del porto, il sindaco: sbloccare l'iter

Il Comune di Mazara ci riprova: do polo stop della Regione ai lavori di dragaggio del **porto** canale, «il prossimo 18 giugno, in un incontro indetto dalla Prefettura di Trapani con tutti gli attori istituzionali che devono affrontare la questione, porteremo le nostre istanze e proveremo a sbloccare l'iter di escavazione. Per noi è priorità assoluta». Il neosindaco mazarese, Salvatore Quinci, rilancia così un progetto fondamentale, non solo per la marineria, «ma anche per il nuovo modello di sviluppo turistico che abbiamo in mente, incentrato sul nostro **porto** naturale come luogo di grande attrazione».

I fondi, ricorda Quinci, sono stati già stanziati per un totale di oltre 20 milioni di euro, ma l'intervento resta appeso alla definizione dell'area dove depositare il materiale fangoso. La precedente amministrazione aveva messo a disposizione una zona in contrada Affacciata, ma lo scorso marzo la Regione ha chiesto di analizzare il terreno per verificare eventuali rischi di inquinamento delle falde acquifere, e lo stesso Quinci non esclude «criticità» nel sito proposto. Il 18 giugno, sottolinea il sindaco, «cercheremo di offrire ai dirigenti regionali delle soluzioni alternative, nella speranza di iniziare i lavori entro fine anno». È previsto invece per oggi, main un'altra prefettura, a Caltanissetta, l'incontro con il Comitato **porto** di Gela e l'associazione dei pescatori per fare il punto su uno dei tanti cantieri finanziati e mai iniziati: quello per la riqualificazione del **porto** rifugio gelese. I lavori, previsti dall'accordo sottoscritto nel 2016 tra Regione, Comune ed Eni con un investimento di circa 6 milioni, dovrebbero riportare la struttura a una regolare funzionalità attraverso il dragaggio totale e l'allungamento del braccio di ponete. E se a Caltanissetta si discute, nelle stesse ore potrebbe tornare alla piena operatività il **porto** di **Tremestieri**: l'escavatrice accesa nel fine settimana per liberare lo scalo messinese dalla sabbia accumulata in questi mesi sta per ultimare le operazioni, e già tra oggi e domani i due approdi utilizzati per l'imbarco dei camion dovrebbero funzionare senza limitazioni. Nel **porto** di Marinella di Selinunte, invece, lo stop alla draga è arrivato due giorni fa, ma i lavori hanno rimosso solo una parte delle alghe che intasano lo scalo. Per il dragaggio totale bisognerà aspettare la definizione del progetto: se va bene, a settembre. (\*ADO\*) Si è spento serenamente il Sig. Ne danno il triste annuncio le figlie Paola e Alida il genero Paolo e il nipotino.

I funerali si svolgeranno domani alle ore 10,30 presso la Chiesa dei Vespri all'interno del Cimitero di S. Orsola.

F.LLI PATERNOSTRO S.N.C.

PIAZZA F. CUPANI, 1 0916161404 - SENZA SUCCURSALI.

The image shows a page from the 'Giornale di Sicilia' newspaper. It features several news articles with accompanying photos and advertisements. The main headline at the top right reads 'In Sicilia' and 'Lavori fermi a Mazara: il dragaggio del porto, il sindaco: sbloccare l'iter'. Below this, there are several smaller articles, including one about a car accident ('In Vespa si scontra con un'auto Muore dipendente della Rap') and another about a traffic jam ('A Rafanese scoppia piovra sulla folla Raffica di incidenti in tutta l'isola Perde la vita ragazzo di Lucca Sicula'). At the bottom of the page, there is a large advertisement for 'GDS' (Gruppo Editoriale Siciliano) with contact information and a list of services.

### IL CASO

## Barchini e velieri gli arrivi fantasma non si fermano

A giugno oltre trecento migranti approdati così in Italia Ieri un piccolo scafo ha raggiunto Lampedusa dalla Libia

DI ALESSANDRA ZINITI

ROMA - Una barchetta da pescatori in legno. Trentotto a bordo, c'è anche una bimba, bruciati dal sole, disidratati. Dalla Libia direttamente a Lampedusa. Come abbiano fatto ad arrivare fin qua attraversando tutto il Mediterraneo non si sa.

Una barca a vela di 15 metri, sottocoperta sono in 53, tutti uomini, 10 minorenni. Partiti dalla Turchia e approdati in Calabria, come quella del giorno prima e quella del giorno prima ancora. Portati in Italia dagli scafisti ucraini di una potentissima organizzazione che ad ogni viaggio guadagna almeno tra i 30 e i 40.000 euro (il passaggio costa 7.000 euro a persona). Un traffico lucroso che in Italia nessuno cerca di fermare.

Nell'Italia dei porti chiusi ormai da un anno (era il 9 giugno 2018 quando Salvini bloccò la Aquarius con 700 migranti costringendola in mare per giorni e dirottandola poi in Spagna), si entra senza nessuna difficoltà così: percorrendo le rotte alternative, dalla Turchia attraverso lo Jonio su comode e sicure barche a vela, dalla Tunisia e ora anche dalle spiagge libiche confinanti, su barchini in legno che riescono a sfuggire ai pattugliamenti aerei dell'operazione Sophia, e dall'Algeria verso la Sardegna. Chi parte da lì (di solito) riesce ad arrivare, le ultime miglia a bordo delle motovedette della Guardia costiera o della Guardia di finanza che, intercettando le imbarcazioni quando sono già in acque italiane, non hanno altra scelta che prendere a bordo i migranti e portarli a terra.

Li chiamano sbarchi fantasma ma tanto fantasma ormai non sono più.

Solo a giugno ne abbiamo contati già dieci, dunque più di uno al giorno, che hanno portato in Italia 343 migranti. Proprio sabato mattina il Viminale aveva reso noti i numeri di questo tipo di sbarchi, 737 nei primi cinque mesi del 2019, in calo rispetto ai 3.668 di tutto l'anno precedente. Ma nel weekend, nel frattempo, tra Calabria e Sicilia ne sono arrivati altri 151 portando il numero complessivo del 2019 a 888 e, soprattutto, il confronto con gli anni precedenti è fuorviante visto che allora i porti italiani erano aperti e la Guardia costiera italiana andava fino al confine delle acque libiche a salvare i migranti.

Adesso, invece, le stesse motovedette alle quali le tre direttive Salvini impongono di provare a sbarrare le acque territoriali alle navi umanitarie che operano in zona Sar libica, quasi quotidianamente prendono a bordo e portano in Italia i migranti che arrivano dalle altre rotte. Nella stragrande maggioranza dei casi si accorgono della loro presenza quando le imbarcazioni sono a poche miglia dalle coste e dunque non hanno altro da fare che soccorrerli e portarli a terra.

Ma non sempre è così: la barca a vela arrivata ieri a Crotone era già stata avvistata sabato da un aereo della Guardia di finanza in perlustrazione sullo Jonio, quando era ancora una trentina di miglia fuori dalle acque italiane ma è poi stata affiancata solo a poche miglia dalla costa calabra.

Che sulle rotte alternative alla Libia arrivi la maggior parte di coloro che riescono a sbarcare in Italia lo dimostra la speciale classifica delle nazionalità delle persone approdate nel 2019: primi i tunisini (oltre 400) seguiti a ruota da pakistani (350), iracheni (229) e algerini (210).

Migranti per lo più economici, dunque di quelli che non hanno alcuna possibilità di ottenere un qualche tipo di permesso di soggiorno e che (teoricamente) andrebbero rispediti indietro. Migranti che, a differenza di quelli in arrivo dalla Libia che vengono tenuti per giorni ostaggio in mezzo al mare, in attesa della disponibilità dei Paesi europei o della Chiesa a farsene carico, vengono tutti portati nei centri di accoglienza e restano a carico dell'Italia.



### I piccoli sbarchi riaprono i porti in silenzio

Immigrazione - Oltre 200 persone soccorse in acque italiane nelle ultime 72 ore. Ma per il Viminale è tutto "sotto controllo"

Silvia D' Onghia

La campagna elettorale è finita (almeno, si spera) e allora l'"emergenza" si trasforma in una "situazione sotto controllo". "La politica dei porti chiusi ha dato i suoi frutti" ha fatto sapere sabato il Viminale, che ha sciorinato i dati degli sbarchi "fantasma": a fronte delle 5.371 del 2017 e delle 3.668 nel 2018, finora sono state rintracciate a terra "soltanto" 737 persone.

La verità è che, come ogni anno, con il caldo e il mare piatto partono da Tunisia, Libia e Turchia anche gommoni di dimensioni ridotte, barchette e barche a vela che, proprio grazie alle condizioni meteo favorevoli, riescono a entrare in acque italiane senza troppi problemi.

È quello che è accaduto nelle ultime 72 ore. Ieri sono sbarcati a Lampedusa 38 migranti: venti uomini, diciassette donne e una bambina originari di Costa d' Avorio, Guinea e Tunisia. Alcuni di loro erano disidratati per il troppo tempo passato in mare, una donna era in condizioni critiche. Viaggiavano su una piccolissima imbarcazione che è stata intercettata da un gommone della Guardia Costiera che, ovviamente, non ha potuto che prenderli a bordo e portarli a terra. "Il porto di Lampedusa non è mai stato chiuso", ha fatto sapere il sindaco dell' isola, Totò Martello, che poche ore prima, infatti, ha accolto altre 21 persone.

Sabato 62 migranti sono stati soccorsi in alto mare dalla nave appoggio italiana Asso 25 e trasferiti a Pozzallo.

E una barca a vela di quindici metri è stata intercettata al largo di Isola Capo Rizzuto e condotta nel porto di Crotona da due unità navali della Guardia di finanza, una del Roan di Vibo Valentia e una del Gruppo Aeronavale di Taranto. A bordo c' erano 53 persone - tra loro anche dieci minori - tutte di nazionalità pachistana. Sono stati fermati i due presunti scafisti, ucraini, a conferma del fatto che la seconda rotta preferita dai trafficanti di uomini è quella che parte dalle coste turche verso la Calabria con a bordo pachistani.

Venerdì pomeriggio un' imbarcazione a vela con 60 migranti a bordo era stata avvistata da un velivolo del Comando operativo aeronavale di Pomezia mentre si trovava a 35 miglia dalla costa ionica della Calabria.

Due motovedette della Finanza in serata hanno intercettato la barca, un monoalbero di 15 metri, a una decina di miglia da Caulonia, nel reggino. I migranti, di nazionalità iraniana, irachena e siriana, erano stipati sottocoperta. Tra loro sei donne e 13 minori.

Il ministro dell' Interno non ne parla più così tanto, anche se resta da vedere cosa accadrà nei prossimi giorni, visto che la nave umanitaria Sea Watch ha ripreso il largo alla volta delle acque libiche. Ma come stanno dimostrando questi ultimi sbarchi, fare la guerra alle Ong non significa affatto fermare l' immigrazione.

