ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

martedì, 09 luglio 2019

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
martedì, 09 luglio 2019

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

09/07/2019 **Corriere della Sera** 8
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Fatto Quotidiano** 9
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Foglio** 10
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Giornale** 11
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Giorno** 12
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Manifesto** 13
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Mattino** 14
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Messaggero** 15
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Resto del Carlino** 16
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Secolo XIX** 17
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Sole 24 Ore** 18
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Il Tempo** 19
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **Italia Oggi** 20
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **La Nazione** 21
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **La Repubblica** 22
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **La Stampa** 23
Prima pagina del 09/07/2019

09/07/2019 **MF** 24
Prima pagina del 09/07/2019

Trieste

09/07/2019 **Il Piccolo** Pagina 3 25
Fedriga: aziende degli States interessate al porto di Trieste

09/07/2019 **Il Piccolo** Pagina 3 27
Massimiliano e Debora allo scontro su giudici e scali

08/07/2019 **Ansa** 28
Porti: Fedriga,anche aziende americane interessate a Trieste

08/07/2019 **Ansa** 29
Porti: Fedriga,Usa interessati a Trieste

08/07/2019 **Trieste Prima** *NICOLÒ GIRALDI* 30
Porto, Fedriga annuncia l' interesse di aziende americane

Venezia

09/07/2019 **Avvenire** Pagina 12 *FRANCESCO DAL MAS* 31
Quei ritardi sulle Grandi navi Ancora accuse a Toninelli

09/07/2019 **Corriere della Sera** Pagina 16 33
Grandi navi, l' attacco di Brugnaro

09/07/2019 **Corriere della Sera** Pagina 16 *GIAN ANTONIO STELLA* 34
Incidenti, progetti e verdetti del Tar In 15 anni e 8 governi non è cambiato nulla

09/07/2019 **Il Foglio** Pagina 3 36
Salvare Venezia dalle navi e da Toninelli

09/07/2019 **Il Giornale** Pagina 10 37
Brugnaro «affonda» Toninelli Il ministro: «Basta, straparli»

09/07/2019 **Il Giorno** Pagina 6 39
Grandi navi a Venezia, il sindaco accusa Toninelli

09/07/2019 **Il Messaggero** Pagina 12 40
Caos grandi navi a Venezia lite tra sindaco e Toninelli Il caso dei rimorchiatori `

09/07/2019 **La Stampa** Pagina 15 *ALBERTO VITUCCI* 42
A Venezia sfiorato il disastro Ma nessun limite alle meganavi

09/07/2019 **Libero** Pagina 3 44
A Venezia è scontro Brugnaro-Toninelli

09/07/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 4 *A. Zo.* 45
La procura: «Pericolo di naufragio» Inchiesta sul via libera alla Deliziosa

09/07/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 5 47
«Il rimorchiatore non ci serve»

09/07/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 5 *Alberto Zorzi* 48
Il prefetto: «Navi non più sicure serve una soluzione tampone»

09/07/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 8 *Mo.Zi.* 50
Bonifiche di Porto Marghera cabina di regia «paralizzata» Oggi arriva la commissione

09/07/2019 **Corriere del Veneto (ed. Verona)** Pagina 4 *A. Zo.* 51
Inchiesta aperta «Chi ha dato l' ok a partire?»

09/07/2019 **Corriere del Veneto (ed. Verona)** Pagina 4 *Alberto Zorzi* 52
Grandi navi, l' appello del prefetto «Subito una soluzione tampone»

09/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 2 *ROBERTA BRUNETTI* 54
Chi ha fatto partire la nave? La Procura apre l' inchiesta

09/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 2 56
«Serve il quarto rimorchiatore?» La manovra e i dialoghi concitati

09/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 3 *MICHELE FULLIN* 57
Brugnaro all'attacco: «Colpa di Toninelli» La replica: «Straparli»

09/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 26 *MICHELE FULLIN* 59
Costa, quel via libera con bufera annunciata

09/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 27 60
Nave a 50 metri da riva Ma dovevano essere 150

09/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 28 *MICHELE FULLIN* 61
Brugnaro, ultimatum al governo: Marghera soluzione in tempi brevi

09/07/2019 **Il Gazzettino** Pagina 28 63
Venezia Cambia prepara una lettera al premier: «Ora intervenga Conte»

09/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3 64
Tra sindaco e ministro adesso volano gli stracci

09/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 4 65
Actv ringrazia il personale: «Bravissimi» Il sindacato dei piloti: «Troppo traffico»

09/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 4 66
I piloti della Corporazione veterani dai nervi saldi tra onde e giganti del mare

09/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 6 68
La rabbia autentica nel video «Basta, non ne possiamo più»

09/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 6 69
«Noi della Riva, assediati da maxi barche»

09/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 6 70
Nessuna parola rende la potenza dello spavento

09/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 8 71
Appello al premier: «Fermate le navi»

09/07/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 8 73
L' ipotesi Trieste sul tavolo Anche il Wwf è d' accordo

09/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 7 74
A Venezia è stato sfiorato il disastro Ma non c' è ancora un limite alle meganavi

08/07/2019 **(Sito) Adnkronos** 75
Il sindaco di Venezia accusa Toninelli

08/07/2019 **Agi** 76
Il sindaco di venezia attacca Toninelli: "Smetta di bloccare le alternative"

08/07/2019 **Ansa** 77
Nave sbanda a Venezia, Brugnaro attacca Toninelli: 'E' colpa sua'

08/07/2019 **Ansa** 78
Nave sbanda: sindaco, Toninelli decida

08/07/2019 **Dire** 79
Venezia, Brugnaro: "Sulle grandi navi il tempo è scaduto, Toninelli decida"

08/07/2019 **FerPress** 80
Venezia: Brugnaro, basta con le navi a San Marco. Soluzione alternativa già decisa in Comitatone 20 mesi fa

08/07/2019 **Informare** 81
Il sindaco di Venezia accusa il ministro Toninelli di bloccare la soluzione per il transito delle grandi navi in Laguna

08/07/2019 **Italpress** 82
NAVI DA CROCIERA IN LAGUNA, IL SINDACO DI VENEZIA ATTACCA TONINELLI

08/07/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 83
Brugnaro: 'Basta con le navi a San Marco'

Savona, Vado

08/07/2019 **Savona News** 84
Savona, l' assessore Maria Zunato risponde al PD sull' inquinamento da traffico marittimo

08/07/2019 **Il Vostro Giornale** 86
Savona, inquinamento da traffico marittimo. L' assessore Zunato: "Stiamo operando per ridurre impatto ambientale"

Genova, Voltri

09/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 10 87
I commissari politici tornano a bordo delle navi cinesi

09/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 12 88
Spinelli: «I terminalisti pagano troppo poco il lavoro dei camalli»

09/07/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 3 89
Il console dei portuali: "Conti a posto la Compagnia Unica merita rispetto"

09/07/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 2 *di Matteo Macor* 91
Il Pd di Zingaretti riparte dal porto "Puntiamo su lavoro e sviluppo"

08/07/2019 **Genova Post** 93
Ribaltamento a mare di Fincantieri, a settembre dovrebbero partire i lavori

Marina di Carrara

09/07/2019 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 44 94
Il porto cresce ancora E i traffici alle stelle

Livorno

08/07/2019 **Messaggero Marittimo** *Renato Roffi* 95
Corsini di nuovo in sella

08/07/2019 **The Medi Telegraph** 96
Inchiesta Livorno, cancellata la sospensione per i vertici dell' Authority

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

09/07/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 2 97
Code sulla Flaminia dimezzata E l' alternativa è piena di buche

09/07/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 3 99
Dal porto alla variante servono tre quarti d' ora

09/07/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 7 100
Ozono nell' aria «Mai superata la soglia limite per l' allarme»

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/07/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 33 101
Ex Privilege Yard, i lavoratori chiedono di riaprire il cantiere

Napoli

08/07/2019 **Capri Event** *MARIO ORLANDO* 102
Napoli, il porto diventa hub dell' innovazione

08/07/2019 **Msn** 103
Napoli, il porto diventa hub dell' innovazione

08/07/2019 **Agi** 104
De Magistris: "Stiamo costruendo una flotta per andare a soccorrere i migranti"

Salerno

08/07/2019 **Otto Pagine** 105
"Mare sicuro", anche un drone sulle acque salernitane

Bari

09/07/2019 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 2 106
La vertenza I 5 Stelle: " La Regione dia chiarimenti sulla vicenda della Porti Levante"

09/07/2019 **Quotidiano di Bari** Pagina 4 107
Gara sicurezza al porto, ora anche i Cinquestelle chiedono chiarezza

Brindisi

08/07/2019 **Il Nautilus** 108
GLI ONOREVOLI ARESTA E PALMISANO IN VISITA ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI E ALLA DELEGAZIONE DI SPIAGGIA DI VILLANOVA DI OSTUNI

Taranto

08/07/2019 **Il Nautilus** 109
Cerimonia conclusiva di presentazione dei risultati raggiunti della fase di lancio del Futureport Innovation Hub del porto di Taranto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

09/07/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)** Pagina 24 110
Porto, l' opposizione interroga il sindaco

08/07/2019 **Il Dispaccio** 111
D' Agostino: "Anche la Piana di Gioia Tauro ha cambiato passo"

08/07/2019 **Il Dispaccio** 112
Il vicepresidente della giunta regionale Russo: "Assegnati alla Piana di Gioia Tauro 360 milioni di euro"

Olbia Golfo Aranci

09/07/2019 **La Nuova Sardegna** Pagina 17 115
Addio alla ruota panoramica

Cagliari

09/07/2019 **La Nuova Sardegna (ed. Gallura)** Pagina 14 116
Corsa contro il tempo per il porto canale

09/07/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 11 117
Presa in giro sul porto canale

09/07/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 16 118
Il sindaco Truzzu: «Via i vincoli dal Porto canale»

08/07/2019 **Ansa** *STEFANO AMBU* 119
Insieme per salvare il porto canale

Catania

09/07/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 10 120
"Il porto resta aperto alla città, ma è necessario mitigare i rischi"

09/07/2019 **La Sicilia** Pagina 13 121
Patto per Catania: focus su criticità e prospettive Confronto aperto su fondi per 332 milioni (34 spesi)

09/07/2019 **La Sicilia** Pagina 31 122
Via libera del Tar ai frangiflutti che proteggeranno l' area portuale

Focus

09/07/2019 **Avvenire** Pagina 7 *VINCENZO R. SPAGNOLO* 123
Navi e porti, il governo è diviso

09/07/2019 **Il Giornale** Pagina 3 125
La Marina chiuderà i porti e intanto «sperona» la Trenta

09/07/2019 **Il Manifesto** Pagina 2 127
Salvini schiera la Marina militare a difesa dei porti

MARTEDÌ 9 LUGLIO 2019 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 144 - N. 161

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: serviziclienti@corriere.it

EURO Spin

Il Milan riparte
Giampaolo si presenta «Bel gioco. E testa alta»
di **Carlos Passerini** e **Arianna Ravelli**
alle pagine 42 e 43

Domani gratis
Gli chef della nostra estate su «Cook», il mensile dedicato al mangiar bene
di **Isabella Fantigrossi**
a pagina 25

EURO Spin

Tensione nel governo anche sui migranti: il premier convoca un vertice per domani. Autonomia, nuovo rinvio

Manovra, l'alt di Conte a Salvini

«Mi scavalca, va decisa a Palazzo Chigi». La replica: sono il vicario, gli incontri li faccio

DEBOLEZZE D'EUROPA

di **Federico Fubini**

Designate le nomine di Bruxelles, digerita la sconfitta italiana, è il momento di registrare che quest'ultima è solo un dettaglio. Le novità in questo cambio di stagione politica sono anche, e forse soprattutto, altrove. Hanno votato alle Europee 32 milioni di persone in più rispetto a cinque anni fa, più o meno quante vanno alle urne per le Politiche in Italia: gli elettori capiscono che le decisioni prese a Bruxelles contano e per questo chiedono di avere voce in capitolo (un po' meno nel nostro Paese, uno dei pochi nei quali l'affluenza è in lieve calo).

Questa domanda di politica europea naturalmente può prendere tante forme quante sono le culture. Venti milioni di elettori verdi, in gran parte sotto i trent'anni, sono convinti che nessuno Stato da solo possa gestire i problemi — clima, migranti subsahariani — che loro hanno davanti. Trentasei milioni di sovranisti pensano che Bruxelles non debba metter becco su come i governi trattano i propri conti o le istituzioni democratiche. Circa 120 milioni di socialisti, i popolari o i liberali chiedono che i Paesi cooperino, mettano in comune dei poteri, riconoscano regole e istituzioni condivise e le facciano rispettare agli altri.

continua a pagina 26

Sale di nuovo la tensione nel governo. Dopo una giornata di scambi al veleno sul tema dei migranti tra il ministro dell'Interno Matteo Salvini da una parte, la titolare della Difesa Trenta e del Lavoro Di Maio dall'altra, in serata da una nota di Palazzo Chigi trapela il fastidio per l'iniziativa del leader leghista di convocare i sindacati al Viminale: «La manovra economica si fa nelle sedi istituzionali, con il capo del governo e il ministro dell'Economia». «Io sono il vicepremier vicario, gli incontri li faccio», replica Salvini. Sul tema dell'autonomia, intanto, è stallo: il vertice di ieri è stato aggiornato a giovedì. E ripartono le voci di un rimpasto dell'esecutivo.

da pagina 2 a pagina 8

GIANNELLI

LA RIFLESSIONE

Come si giudica una democrazia

di **Sabino Cassese**

Si moltiplicano i segni di insofferenza nei confronti delle democrazie liberali. Ad esempio, il ministro dell'Interno italiano, negli ultimi giorni, ha dichiarato che l'elezione a presidente del Parlamento europeo di un rappresentante del Partito democratico non è rispettosa del voto degli italiani e degli europei e che quella italiana non è la giustizia che serve al Paese.

continua a pagina 26

La storia Scelto tra un milione di candidati è morto in un incidente in moto

Mandla Maseko, 30 anni, era il primo africano destinato a volare oltre l'atmosfera: è morto sabato sera, in un incidente in moto

L'astronauta africano che non potrà volare

di **Michele Farina**

Resterà per sempre l'«afronauta»: Mandla Maseko era il primo africano destinato a volare nello spazio. Trent'anni, era stato selezionato tra un milione di aspiranti cosmonauti che si erano presentati, nel 2013, al Kennedy Space Center in Florida. Ma Maseko non potrà volare: è morto sabato in un incidente in moto.

a pagina 15

IL CASO SCONTRO TRA BRUGNARO E TONINELLI

La nave «Costa Deliziosa» due giorni fa a Venezia

Le navi passano E a Venezia non cambia nulla

di **Gian Antonio Stella**

Cosa deve succedere, ancora? Un'altra mastodontica sbandata verso la Riva dei Sette Martiri e i Giardini come quella della «Deliziosa» domenica? Un altro blackout capace di mandar fuori controllo un bestione lungo 251 metri col peso di 6.500 autocisterne come un mese fa la Msc Opera? Un'altra strage sfiorata coi passanti in fuga dall'immenso bastimento poco più corto del Titanic che avanzava sulla banchina di San Basilio trascinandosi via con l'ancora un «lancione» da 110 metri come fosse una barchetta?

continua alle pagine 16 e 17
alle pagine 16 e 17 **Berberi, L. Salvia**

FONDO MONETARIO DOPO LAGARDE

Tria: Draghi al Fmi? Vediamo se è disponibile

di **Danilo Taino**

«Bisogna vedere la sua disponibilità». Ha risposto così il ministro dell'Economia, Giovanni Tria, alla domanda sulla possibile candidatura di Mario Draghi alla guida del Fondo monetario internazionale. L'ipotesi che il presidente della Banca centrale europea sia in corsa per il posto di Christine Lagarde, a sua volta indicata come futura leader della Bce, troverebbe poche opposizioni in Europa: ma i possibili avversari non mancano.

a pagina 9

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Monnezza a Stoccolma

L'ultima, ma forse già penultima idea di spedire a Stoccolma l'immondizia di Roma mi ispira l'immagine di un sacco di «monnezza» che si trasferisce in Svezia per dare un senso alla sua vita. Un po' come quei giovani formatisi nelle nostre università ed emigrati nei Paesi dove il loro talento è riconosciuto. Penso a questo sacco cotto dal sole e intriso di sapori mediterranei che giunge lassù e si guarda intorno meravigliato. Una scorza di melone gli ha raccontato che a Stoccolma esiste un quartiere dove i cassonetti non esistono neppure, e tutta la spazzatura viene risucchiata da un sistema di tubi che la porta all'impianto di riciclaggio. Nel resto della città i cassonetti ci sono ancora, ma ci sono anche gli spazzini che li svuotano. Godono di discreta salute, a differenza dei colleghi di Roma, alcuni dei quali sempre in malattia, altri oberati da un secondo mestiere in nero, da svolgere rigorosamente durante l'orario di lavoro, e dalla responsabilità di maneggiare ramazze che costano sei volte più care che altrove.

Scaraventato in fondo a un cassonetto desolatamente vuoto, il sacco romano soffre di solitudine. In una ventata di orgoglio patriottico (è un sacco sovranista) decide che non resterà lì a farsi ridurre in cenere per arricchire gli svedesi. Tornerà a casa e racconterà a tutti quello che ha visto. Ignora, il poveretto, che nella patria della «monnezza» d'autore chi propone di copiare dagli altri le cose giuste riceve soltanto rifiuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRENTINO
Scopri la tua vacanza su visittrentino.info
Le Alpi in stile italiano.
Lago di San Giuliano

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c1, DCB Milano

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MARTEDÌ 9 LUGLIO 2019 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVI - Numero 160 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

IL VATICANO E I MIGRANTI

Perché un cattolico può dissentire da Papa Francesco

di **Camillo Langone**

Si può benissimo essere cattolici e salviniani e io ne sono la dimostrazione in quanto cattolico praticante e simpatizzante del Capitano se non altro a livello umano (un po' meno a livello politico: la politica economica del governo gialloverde proprio no). Cattolici e salviniani sono anche molti dei miei amici, sia del Nord sia del Sud dove i vecchi, penosi, vinosi cori antinapoletani del futuro vicepresidente del Consiglio sono stati fortunatamente dimenticati. Certo, nessuno di questi miei amici scrive sui grandi giornali, pubblica con i grandi editori, insegna nelle grandi università, nessuno fa parte del culturame magistralmente stigmatizzato da Scelba tanti anni fa, nessuno legge *Repubblica* o *Avvenire*, nessuno sa chi siano padre Sorge e Alberto Melloni, nessuno è pappa e ciccia con i vescovi. Sono persone normali a cui il Salvini medioman, spaghettaro, italiano vero, suscita a volte perfino entusiasmo. Che io non condivido essendo contrario agli entusiasmi per chicchessia (sono un cattolico misantropo: credo in Dio, non negli uomini). E però capisco benissimo chi, dopo decenni di politici sedicenti cristiani ma nella realtà legislativa abortisti, islamofili e omosessualisti, si rincuora alla vista di un ministro che maneggia il rosario, strumento della pietà popolare tanto aborrita dai cattolici adulti (ricordate Romano Prodi?). E l'attuale scatenarsi dell'alto clero e del Papa contro di lui, dispiace dirlo perché per un cattolico le lacerazioni della Chiesa sono uno spettacolo doloroso, finiranno per portargli altri voti.

Adesso devo raccontarvi un episodio che per carità di patria, o di Chiesa, forse andrebbe taciuto, ma che l'amore per la verità mi impone di mettere nero su bianco. Nei giorni scorsi, non credevo alle mie orecchie, una cattolica piuttosto praticante, persona solitamente mite e anti leghista da sempre, ossia dai tempi di Umberto Bossi, in mia presenza ha auspicato che Bergoglio finisse annegato proprio in quei flutti che il Papa vorrebbe trasformare in una comoda rotta immigratoria Africa-Italia. È qualcosa di tremendo che non si dovrebbe dire e neppure pensare ma svela l'esasperazione che il presente pontificato ha indotto nei cattolici semplici. I cattolici semplici sono i cattolici (...)

segue a pagina **4**
Sartini a pagina **4**

NON SOLO REDDITO DI CITTADINANZA

IL SUD STA MORENDO PER COLPA DEI SUSSIDI

Il Meridione massacrato da 70 anni di assistenzialismo
Nel 2018 il record: ha prodotto meno Pil della Romania

di **Angelo Allegri**

Un dato che parla da solo: nel 2018 il reddito pro capite della Romania ha superato quello del Mezzogiorno d'Italia. Settanta anni di assistenzialismo hanno fatto del male al Sud. Ecco perché i sussidi a pioggia non aiutano lo sviluppo, anzi contribuiscono ad alimentare corruzione e sprechi. E ora arriva il reddito grillino...

alle pagine **23** e **24-25**

ASSESSORA PD DI REGGIO EMILIA

La Meloni sui social a testa in giù Zingaretti costretto a scusarsi

Domenico Di Sanzo

ALLA BERLINA Il post che offende Giorgia Meloni, leader Fdi

Capovolgere una foto dell'avversario politico, ritraendolo a testa in giù, è un tic sempre più diffuso a sinistra per mettere alla berlina e tacciare di fascismo chi ha idee opposte alle proprie. Ma, a volte, il gesto può trasformarsi in un boomerang e costare un richiamo da parte del segretario nazionale del Partito democratico. È questo il caso di Valeria Montanari, assessore ai lavori pubblici in quota Pd al Comune di Reggio Emilia nella giunta del sindaco Luca Vecchi, riconfermato alla guida della città alle elezioni amministrative di un mese fa. Stavolta l'obiettivo del macabro riferimento alla morte di Benito Mussolini è stata la leader di Fratelli d'Italia Giorgia Meloni. Il segretario del Pd Zingaretti costretto alle scuse.

a pagina **10**

STALLO SUL FEDERALISMO

Solita manfrina sull'autonomia: tutto da rifare

Massimiliano Scafi

a pagina **7**

UFFICIALI IN RIVOLTA: SUGLI IMMIGRATI CI ASCOLTI

La Marina contro la Trenta Navi militari anti invasione

Chiara Giannini

Navi militari nel Mediterraneo per bloccare le Ong: è la proposta del ministro della Difesa, Elisabetta Trenta, che se la prende con il collega Matteo Salvini accusandolo di aver voluto la sospensione della missione Sophia. Una soluzione, però, che agli uomini della Marina militare non piace. Sono alcuni ufficiali a smontare pesantemente le dichiarazioni della titolare del dicastero di via XX Settembre. Intanto il veliero Alex della Ong Mediterranea è stato confiscato in virtù del decreto Sicurezza bis.

a pagina **3**
Borgia e **Raffa** alle pagine **2-3**

INTERVISTA AL POLITOLOGO PARSI

«Progressisti perdenti Ora sono la nuova élite»

di **Stefano Zurlo**

con **Caruso** a pagina **11**

MAXI-MULTE ALLE ONG

Se la Spagna socialista è più salviniana di Salvini

di **Francesco M. Del Vigo**

In Europa c'è qualcuno più salviniano di Salvini? Sì, c'è. Si chiama Pedro Sánchez Pérez-Castejón ed è il premier spagnolo. Non è brutto, cattivo e fascista come Salvini perché è del Partito socialista operaio e quelli di sinistra, si sa, sono sempre belli, buoni e altruisti. Anche quando fanno delle salvinate. Infatti nessuno tuona contro la politica del premier spagnolo.

a pagina **2**

PONZI SpA
INFOPROVIDING NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi
Francesco Ponzi ceo Ponzi SpA
MILANO ROMA
ponzi.com
ponzionline.info
ponzinvestigazioni.com
Numero Verde 800-013458
*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

IL TORMENTONE PIÙ CONSERVATORE DELLA STORIA

«Azzurro»: l'altro '68 di Celentano

di **Paolo Giordano**

Dopotutto basta solo quel «Cerco l'estate tutto l'anno» e si capisce subito: è uno degli inizi più riconoscibili di sempre e in mezzo secolo è diventato anche un modo di dire. «E all'improvviso eccola qua». *Azzurro* è uno dei brani italiani più cantati nel mondo, solo *Nel blu dipinto di blu* di Modugno o *Con te partirò* di Bocelli fanno meglio.

Ed è forse uno dei brani più involontariamente simbolici della nostra canzone d'autore. Senza volerlo, l'*Azzurro* del cielo cantato da Adriano Celentano si è ritrovato in mezzo alla tempesta. È arrivato nei negozi il 25 maggio 1968, dodici giorni dopo gli ottocentomila in piazza a Parigi che infiammavano il Maggio francese e una settimana prima che De Gaulle, rassegnato, indicesse nuove elezioni. Era l'esplosione definitiva del Sessantotto, la roulette sul tavolo del mondo che rendeva imprevedibile qualsiasi puntata.

a pagina **17**

SALUTE IN VACANZA

Allarme creme solari: «Protezioni ingannevoli»

Patricia Tagliaferri

a pagina **15**

I portoni più belli d'Italia

bredaportoni.com
BREDA SISTEMI INDUSTRIALI
PORTONI SEZIONALI EVOLUTI

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

eté
etesupermercati.it

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVI - N° 187 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COMM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Martedì 9 Luglio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,20

Il caso Mergellina
Balotelli denunciato per la moto in mare e ora è più difficile trovare una squadra
Del Gaudio e Majorano a pag. 11

L'edizione numero 49
Giffoni superstar si regala l'anteprima del nuovo Re Leone
Giannini a pag. 13

Le passioni
Gerry Scotti: «Sono nato in una vigna ho dato il mio nome a uno spumante»
Gentile a pag. 33

Il commento

Lo Spacca-Italia che squalifica il Paese e il Parlamento

Gianfranco Viesti

Per capire ciò che sta avvenendo in questi giorni sul fronte dell'autonomia regionale differenziata, bisogna ricordare un elemento essenziale della questione. Le richieste delle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna (a cui sono pronte ad affiancarsi quantomeno Piemonte e Liguria) sono estreme. E quindi, man mano che "si vedono le carte", cioè si comincia a guardarle con attenzione, non possono che emergere enormi problemi.

Le richieste sono estreme sotto il profilo dei contenuti, giacché le tre regioni (con qualche eccezione per l'Emilia) stanno richiedendo tutte le competenze che in teoria sono previste dall'articolo 116 della Costituzione. Non vi sono specificità regionali che le giustificano: il progetto è di acquisire tutto il possibile. Il progetto di legge nazionale approvato dal Consiglio regionale veneto nel novembre 2017 è composto da 61 articoli. Questo fa capire perché il governo e le tre Regioni non abbiano finora consentito di accedere ai testi delle possibili intese sulla parte di merito.

Perché esse ridisegnano quasi completamente il funzionamento di molti, fondamentali servizi pubblici nel nostro Paese; e meno se ne comprendono le conseguenze per tutti gli Italiani, meglio è per loro. Si prenda il caso della scuola, di cui si è apparentemente discusso nella riunione di ieri: Lombardia e Veneto vogliono il passaggio immediato nei ruoli regionali dei dirigenti scolastici e del personale degli uffici regionali del Miur; concorsi regionali per il nuovo personale; poteri assoluti per il riconoscimento delle scuole paritarie e per l'erogazione dei relativi contributi.

Continua a pag. 39

Sbarchi, navi militari nei porti Conte frena il diktat di Salvini

▸Il Viminale annuncia rinforzi dalla Marina e dalla Finanza anti-migranti
Tensione con Trenta. Il premier convoca i ministri: «Basta sovrapposizioni»

La posizione del Viminale è netta: schierare navi della Marina e della Finanza per controllare le partenze dei migranti e «a difesa» dei porti italiani. Ed è tensione con il ministro della Difesa Trenta. Fonti cinquestelle sottolineano che «i compiti di polizia in mare non sono della Marina». Ma lo scontro tra ministri non si placa e interviene il premier Conte: «Basta sovrapposizioni». **Allegri** *a pag. 4*

Fumata nera al vertice

Autonomia, lite su fondi e scuola I 5Stelle: «Si fa come diciamo noi»

Il vertice di governo sull'Autonomia si è concluso con una fumata nera. Le squadre di Lega e M5s non hanno trovato l'accordo sul livello minimo dei servizi che deve essere garantito a tutti i cittadini italiani a prescindere dalla Regione nella quale risiedono. Ma quello finanziario non è l'unico nodo. La questione della scuola continua a tenere banco. I 5Stelle avvertono: si fa come diciamo noi. **Bassi** e **Gentili** *alle pagg. 2 e 3*

L'intervista

I guardacoste libici «Con le Ong in mare aumentano i viaggi»

Valentino Di Giacomo

L'ammiraglio Tumia, capo della guardia costiera di Tripoli avverte: «Con le Ong in mare aumentano i viaggi». *A pag. 4*

Il lavoro che c'è

«Da sette mesi cerco sarti ma nessuno è di qualità»

Francesco Pacifico

Carlo Casillo, patron della Push (prêt-à-porter di gamma medio alta venduto in tutto il mondo) da circa 7 mesi sta cercando dei "prototipisti". Ma senza successo: «Sia nelle famiglie sia nel mondo della scuola non si è ancora compreso che soltanto tutelando tradizioni ed eccellenze, come la moda, si crea lavoro». *A pag. 12 con* **Santonastaso**

L'allenatore Frena su Icardi, chiede un centrocampista e richiama il capitano

Rinforzi e Insigne, i patti chiari di Ancelotti

Francesco De Luca

Parlare chiaro è fatto per gli amici napoletani, quelli che Ancelotti frequenta da un anno. L'allenatore non è preoccupato per il confronto con Sarri e Conte, anzi. Li sfida apertamente con una squadra che proverà ad essere migliore della scorsa stagione, anche se il Napoli è per ora un cantiere aperto.

Continua a pag. 39

L'inviato a Dimaro **Ventre** *a pag. 16*

Il caso

Rimborsi M5S Fico e Toninelli nella black-list

I due big non pagano da ottobre
Sono 36 i parlamentari in ritardo

Francesco Lo Dico

Secondo il sito tirendiconto.it che custodisce i flussi di cassa delle restituzioni degli eletti M5s, sono 36 i parlamentari sulla black-list a partire dalla fine del 2018: 27 alla Camera e 9 al Senato. E, secondo la regola, dovrebbero essere espulsi. A palazzo Madama, dove la maggioranza si regge su appena 3 voti, c'è il caso limite del senatore Ciampolillo che resta in sella sebbene non restituisca da luglio 2018. Tra i ritardatari anche nomi celebri come quelli del ministro Toninelli, del presidente della Camera Fico e del sottosegretario Vacca.

A pag. 7

Sicilia Le monache: era un ex voto per il convento

Il vescovo "scippa" alle suore la collana di Dolce&Gabbana

Le monache di clausura contro il messo del vescovo, che in piena notte si intrufola nel convento e requisisce un'opulenta collana d'oro tra le ire delle religiose. Un ex voto pregevolissimo - realizzato artigianalmente con pizzo chiacchierino, medagliette originali del XIX secolo dipinte a mano, diamanti e perle, come da certificato di autenticità allegato - che gli stilisti Dolce e Gabbana hanno voluto consegnare alle monache di clausura del monastero del Santissimo Rosario di Palma di Montechiaro, nell'Agrigentino. Ma un delegato del vescovo intima alle suore di consegnare immediatamente il "bottino". «Motivi di sicurezza», si limita a dire il messo del vescovo. Ma le benedettine si scagliano contro l'ordine superiore: nel convento è custodito da secoli, al riparo da furti e ammanchi, un tesoro milionario e «non c'è motivo di portarci via la collana», insorgono le sorelle. **Lo Dico** *a pag. 10*

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 09/07/19 ----
Time: 09/07/19 01:00

-MSGR - 01_NAZIONALE - I - 09/07/19-N:

Todis
BUONGIORNO CONVENIENZA

Il Messaggero

NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 143 - N° 187 ITALIA

Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Martedì 9 Luglio 2019 • S.Letizia

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

20 Todis ANNI 1999 | 2019

L'incidente sfiorato

Caos delle crociere a Venezia Il sindaco: colpa di Toninelli

Brugnaro contro il ministro. La replica: «Straparla». Il caso dell'aiuto rifiutato

Brunetti e Fullin a pag. 12

La rivelazione

Mogol: «La Rai mi vuole direttore a Sanremo: sono pronto a dire sì»

Cotto a pag. 22

La presentazione

Fonseca è sicuro «Qualcosa io e la mia Roma la vinceremo»

Angeloni nello Sport

DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Soldi e scuola, l'autonomia frena

▶Al vertice di Palazzo Chigi fumata nera sulle risorse per le Regioni e l'assunzione dei prof M5S: si farà ma come diciamo noi. Manovra, lite sull'incontro di Salvini con le parti sociali

ROMA Soldi e scuola, l'autonomia frena. Al vertice di Palazzo Chigi fumata nera sulle risorse per le Regioni e l'assunzione dei prof. Rinvio a giovedì: convocato il ministro dell'Economia Giovanni Tria. M5S: si farà, ma come diciamo noi. Pressing dei governatori. Manovra, lite sull'incontro di Salvini con le parti sociali. Palazzo Chigi: «La manovra si fa in sedi istituzionali». Lui: «Sono vicepremier, posso convocare incontri».

Bassi, Gentili e Pollio Salimbeni alle pag. 2, 3 e 8

Il peso dell'austerity

Lezione greca che cosa l'Europa non ha imparato

Giulio Sapelli

Nel 2009 Georgios Papandreou era primo ministro greco e leader dello storico Pasok, il partito socialista greco. Nipote di Georgios, storico esponente dei conservatori greci che si batterono contro i tedeschi durante la seconda guerra mondiale, e figlio di Andrea Papandreou, capo del rinato partito socialista greco (Pasok) economista di fama internazionale, già primo ministro della Repubblica Ellenica. *Continua a pag. 18*

Servizi a pag. 11

Lo Spacca-Italia

Così si squilibra il Paese: tocca al Parlamento

Gianfranco Viesti

Per capire ciò che sta avvenendo in questi giorni sul fronte dell'autonomia regionale differenziata, bisogna ricordare un elemento essenziale della questione. Le richieste delle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna (a cui sono pronte ad affiancarsi quantomeno Piemonte e Liguria) sono estreme. E quindi, man mano che "si vedono le carte", cioè si comincia a guardarle con attenzione, non possono che emergere enormi problemi.

Le richieste sono estreme sotto il profilo dei contenuti, giacché le tre regioni (con qualche eccezione per l'Emilia) stanno richiedendo tutte le competenze che in teoria sono previste dall'articolo 116 della Costituzione. Non vi sono specificità regionali che le giustificano: il progetto è di acquisire tutto il possibile. Il progetto di legge nazionale approvato dal Consiglio Regionale veneto nel novembre 2017 è composto da 61 articoli. Questo fa capire perché il governo e le tre Regioni non abbiano finora consentito di accedere ai testi delle possibili intese sulla parte di merito.

Continua a pag. 18

Berlino apre alla proposta di Italia e Malta sui ricollocamenti automatici

I 65 migranti sbarcati a Malta dalla Alan Kurdi saranno ricollocati (Foto EPA)

Navi a difesa dei porti, sfida nel governo

Stretta del Viminale, tensione con Trenta. Conte: vertice subito

ROMA La proposta del Viminale è netta: schierare navi della Marina e della Finanza per controllare le partenze dei migranti. La Trenta frena. Il premier Conte: subito un vertice.

Allegri e Marani alle pag. 4 e 5

Intervista ad Abdullah Tumia

Il capo delle motovedette libiche «Ong, una calamita per scafisti»

Di Giacomo a pag. 4

Crisi rifiuti con beffa: esercito di netturbini premiato per lavorare

▶Un bonus ai 4mila operatori Ama per garantire il servizio. Sale il record degli assenti per malattia

Le sette piaghe della città

Lorenzo De Cicco

Roma è sporca come non si vedeva da anni e l'assenteismo all'Ama galoppa col record di malati? I netturbini sono pronti a incassare un premio per il loro «impegno straordinario» di queste settimane. *A pag. 6*

Costa soccorre Raggi

Carichi per l'estero per liberare Roma

Mauro Evangelisti

Rifiuti, tempi lunghi: saranno trasferiti all'estero via mare. E il ministro Costa va in soccorso della Raggi. *A pag. 7*

I marinai russi

«I 14 eroi affondati con il sottomarino per salvare tutti»

MOSCA «Con il loro eroismo hanno evitato una catastrofe planetaria». Così il capitano Serghej Pavlov, aiutante del capo di Stato maggiore della Marina federale ai funerali dei 14 sommergibilisti, che hanno perso la vita nel corso di un misterioso incidente, mentre erano in missione negli abissi del mare di Barents nella serata del primo luglio scorso.

D'Amato a pag. 10

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

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

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

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

A. MENARINI

IL GIORNO DI BRANKO

PER LA BILANCIA OCCASIONI DI RIVINCITA

Buongiorno, Bilancia! Il primo quarto nel segno inaugura ufficialmente la vostra estate e porta un lieto messaggio: un nuovo e felice futuro d'amore. Bisogna solo attendere Venere gentile... Siete forti invece nel lavoro e in affari, grazie alle fiamme che arrivano da Marte e Giove, forza e occasioni di rivincita. Ma l'ansia provocata da Saturno non è la migliore cura per le situazioni incerte! E' importante lasciare che le cose accadano, abbiate fiducia nel mondo. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 29

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,20. Nel Molise, Il Messaggero + Quotidiano del Molise € 1,40. Nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50.

-TRX IL:08/07/19 23:05-NOTE:

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)

QN Quotidiano Nazionale

QN ENIGMISTICA

IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 9 luglio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 161 | QN Anno 20 - Numero 187 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE

ristora INSTANT TEA

BOLOGNA, VERSO LA QUOTAZIONE

La Fiera è pronta per Piazza Affari

PEDRINI ■ In Cronaca

SOPRINTENDENZA

Piscine in spiaggia: Rimini dice no, stop al Comune

SPADAZZI ■ A pagina 18

ristora INSTANT TEA

Conte a Salvini: non comandi tu

Il leader leghista spinge su manovra e migranti, il premier fa muro | Servizi ■ Alle p. 4 e 5

I NOSTRI FIGLI

DOTTORI PER FORZA

di MICHELE BRAMBILLA

QUARANTADUE *anni fa, il giorno dopo aver superato l'esame di maturità, ricevetti due proposte di lavoro. La prima da una banca, che voleva fare di me un impiegato; la seconda dal Comune di Monza, che vedeva invece, in me, un becchino. Più precisamente, avrei dovuto aiutare quelli delle pompe funebri a calare nelle fosse le bare, per poi coprirle di terra dopo il requiem.*

■ A pagina 2

IPOCRISIA 5 STELLE

RICHIESTE E INSULTI

di GABRIELE CANÈ

VE L'IMMAGINATE *quanti giornali si venderebbero se servissero per «raccogliere le deiezioni dei cani»? I 5 Stelle a volte hanno intuizioni geniali per risolvere le crisi industriali. Le cacche dei cani, e perché no dei gatti. Oddio, sul fatto di usarci per incartare il pesce, abbiamo qualche dubbio ecologico; una volta si faceva, ma non era una cosa molto igienica. Comunque sia, non possiamo che dire grazie al blog romano del Movimento.*

■ A pagina 6

MISURE ANTI ONG

La linea Viminale «Navi militari a difesa dei porti»

COLOMBO ■ A pagina 5

IL MINISTRO: SI CAMBIA

Impronte digitali contro i furbetti «Norme pronte»

MARIN ■ A pagina 19

ARBITRATO CON L'INDIA

Il caso marò Due vite sospese da sette anni

L. BIANCHI ■ A pagina 7

L'EPOPEA DEL CASINÒ

Notti a Campione tra «cumenda», roulette e debiti

CANALI ■ A pagina 12

MARIO POCO SUPER

Denunciato per l'ultima Balotellata

TURRINI ■ A pagina 13

OMICIDIO STRADALE

Il buco nero del cantante di X Factor

GIORGI e RONDONI ■ A pag. 9

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

€ 2 in Italia — Martedì 9 Luglio 2019 — Anno 155°, Numero 187 — ilsole24ore.com

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Decreto crescita
Da domani tre appuntamenti con le guide operative del Sole
—a 0,50 euro più il quotidiano

Le uscite
- Domani — Le misure fiscali
- Mercoledì 17 — Risparmio e immobili
- Mercoledì 24 — Gli aiuti ai finanziamenti

GLS corriere espresso
We deliver!

FTSE MIB 21976,00 -0,04% | FTSE 100 7549,27 -0,05% | SPREAD BUND 10Y 215,20 +4,60 | €/$ 1,1215 -0,40% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

Microappalti nei Comuni, l'iter veloce sblocca i fondi

OPERE PUBBLICHE

I lavori assegnati assorbono il 95% dei 400 milioni di euro stanziati

Funziona il modello spagnolo adottato nella legge di Bilancio

Un fatto inedito considerato che in genere i tempi oscillano tra due e otto anni

Un piccolo miracolo: in meno di cinque mesi il 95% dei 400 milioni stanziati dalla legge di bilancio per finanziare lavori pubblici nei piccoli comuni, sono stati appaltati. Il 36%, pari a 135,4 milioni, sono stati già erogati. Un fatto inedito, e a suo modo eccezionale ad di là dell'esiguità delle cifre, se si considera che i tempi di attesa prima di arrivare all'appalto oscillano normalmente tra due e otto anni. La corsia veloce per i microappalti dei piccoli comuni, ispirata al modello spagnolo e proposta dall'Ance sta funzionando, come confermano i numeri della Ragioneria generale dello Stato. Entro la fine di luglio si arriverà a impegnare il 100 per cento delle risorse. **Santilli e Trovati** —*a pag. 3*

LE IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA

Oggi il debutto. A Rotterdam Mini svelerà il nuovo modello 100% elettrico (nella foto il prototipo della vettura già molto simile a quello che entrerà in produzione)

Auto elettrica in accelerata: +120% nel primo semestre

L'auto elettrica fa passi da gigante anche in Italia, sebbene in valori assoluti costituisca ancora una nicchia di mercato. Nel primo semestre del 2019, in Italia, sono state immatricolate 5mila vetture al 100% elettriche (Bev), con una crescita del 120% rispetto allo stesso periodo del 2018 (+225% nel solo mese di giugno). **Cianflone** —*a pag. 8*

Salvini: insieme flat tax e taglio al cuneo fiscale

TENSIONI NEL GOVERNO

Palazzo Chigi: la manovra si farà nelle sedi competenti E convoca vertice su migranti

Salvini rafforza la proposta in materia fiscale, ma al contempo apre un altro fronte di scontro nel Governo. «Sul taglio delle tasse si può trovare una sintesi tra M5S e Lega con un mix di flat tax e taglio del cuneo fiscale», ha detto. La proposta sarà al centro dell'incontro con le parti sociali che Salvini avrà lunedì prossimo. Proprio su questo incontro Palazzo Chigi precisa che «la manovra economica, ovviamente, si fa nelle sedi istituzionali con il presidente del Consiglio, il ministro dell'Economia e tutti i ministri competenti». Intanto Conte ha convocato un vertice per evitare sovrapposizioni ministeriali in tema di migranti. —*Servizi alle pagine 2 e 6*

Ecco il contratto che blinda Arcelor

EX ILVA DI TARANTO

Prevista la restituzione dei rami d'azienda senza il rispetto delle intese 2017

Una specificazione molto precisa. Dettagliata. Punto per punto. ArcelorMittal può recedere dal contratto di affitto dell'ex Ilva di Taranto - preliminare alla vendita - in tutta una serie di ipotesi. Già il contratto d'affitto con obbligo di acquisto di rami d'azienda, siglato il 28 giugno 2017, era abbastanza nitido. Ma l'accordo di modifica del contratto, che risale al 14 settembre 2018 (quando era già in carica il governo giallo-verde), è ancora più chiaro. Il Sole 24 Ore ha avuto modo di leggere entrambi i documenti. E, a meno che non siano intervenute successive modifiche, dalla loro consultazione evapora ogni ambiguità. Viene cancellata la non punibilità per reati compiuti da altri, prima dell'arrivo del nuovo proprietario a Taranto? ArcelorMittal restituisce le chiavi dello stabilimento. **Paolo Bricco** —*a pag. 5*

473 euro
Costo di smaltimento di una tonnellata di rifiuti a Roma (a Milano il costo è di 433 euro, il 9% in meno)

Il caso
Emergenza rifiuti, Roma tratta con Stoccolma per l'export
Andrea Marini —*a pag. 6*

UniCredit prepara la holding tedesca

RIASSETTI

All'esame una newco estera dove riunire tutte le attività non italiane

Una sub-holding estera, basata in Germania, in cui concentrare tutte le attività estere, dalla stessa Germania all'Austria, dalla Turchia all'Est Europa. E sopra, a controllare il tutto, la holding "madre" italiana. È un progetto ad ampio respiro quello che si sta studiando in casa UniCredit. La banca di piazza Gae Aulenti, a quanto risulta al Sole 24 Ore, ha aperto una gara cui hanno aderito diversi advisor, finalizzata a trovare il soggetto che deve aiutare a rivedere nel profondo l'architettura societaria. L'obiettivo finale è rendere più nitida l'identità pan-europea del gruppo, che oggi al contrario vede tutte le controllate fare capo alla holding italiana. Il riassetto tra l'altro permetterebbe anche di ridurre il costo del funding.
Luca Davi —*a pag. 12*

200
Numero di ricercatori impegnati nel nuovo polo nazionale della chimica intitolato a Giulio Natta. Prevista una forte sinergia con Federchimica e le imprese del settore

Industria
A Milano parte l'hub nazionale del Cnr per la chimica
Antonio Larizza —*a pag. 10*

ANNUNCIATI 18MILA LICENZIAMENTI

Il piano Deutsche Bank bocciato dalla Borsa

Deutsche Bank ha presentato ieri un draconiano piano di trasformazione con un taglio di costi da 7 miliardi entro il 2022, anno entro il quale il cost/income dovrà scendere al 70%. La banca, che ha già avviato i licenziamenti a Londra e a Hong Kong (18mila in tutto) inizia da subito a scontare gli oneri del piano che stima in 7,4 miliardi cumulati nei tre anni e mezzo di attuazione. La prima conseguenza è che il secondo trimestre si dovrebbe chiudere in rosso per 2,8 miliardi. Il piano però non ha convinto i mercati (appare tardivo e con troppe incertezze) e ieri il titolo ha perso il 5,39% per scendere sotto i 7 euro.
Isabella Bufacchi —*a pag. 13*

Licenziati. Due degli emila esuberi di Db England lasciano la sede di Londra

PANORAMA

CONTRATTO DI GOVERNO

Autonomia, stop su istruzione e concessioni

Fumata nera al vertice di governo sull'autonomia differenziata (nuovo round giovedì 11 luglio). Il nodo da risolvere sarebbe quello dell'istruzione con l'articolo 12 dello schema della riforma, dedicato all'assunzione diretta dei docenti e ai concorsi regionali. Stallo anche sul tema delle concessioni autostradali e ferroviarie. —*a pagina 7*

GLI SCENARI POLITICI

Lega e FdI al 44-46% Decisivi i seggi uninominali del Mezzogiorno

Roberto D'Alimonte —*a pagina 6*

LOTTA ALL'EVASIONE

Da ogni lettera del Fisco torna gettito per 2.200 euro

La Corte dei conti certifica il recupero di 1,5 miliardi con i ravvedimenti indotti dalle comunicazioni di compliance. In media, per ogni lettera inviata dal Fisco ai contribuenti per invitarli a sanare preventivamente errori od omissioni torna un gettito di 2.200 euro. —*a pagina 2*

TITOLI DI STATO

Il Tesoro lancia l'emissione di un BTp a 50 anni

Il ministero dell'Economia ha annunciato ieri la riapertura via sindacato del BTp 50 anni (cedola 2,80% con scadenza 1° marzo 2067). L'operazione è affidata a un pool di banche con a Citigroup Global Markets Ltd, Deutsche Bank Ag, Goldman Sachs Int. Bank e l'italiana UniCredit. —*a pagina 15*

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Spesa farmaceutica oltre le previsioni Le aziende pagano circa 1,2 miliardi

La spesa farmaceutica per acquisti diretti da parte del Sistema sanitario nazionale nel 2019 oltrepasserà nuovamente il tetto programmato di 7,6 miliardi per sfondare i 10 miliardi (+5,2% sul 2018). Anche quest'anno, quindi, le aziende farmaceutiche saranno chiamate a ripianare il 50% dell'eccedenza della spesa (il meccanismo noto come «payback») per un totale di circa 1,2 miliardi. La restante parte - gli altri 1,2 miliardi - invece, dovrà essere versata dalle Regioni in base al superamento del budget assegnato.
Ernesto Diffidenti —*a pag. 23*

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Martedì 9 Luglio 2019
Nuova serie - Anno 27 - Numero 160 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*In abbinamento obbligatorio ed esclusivo con l'offerta indivisibile Class a € 4,50 (ItaliaOggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80 + Class € 2,50)

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50 €4,50*

www.italiaoggi.it
ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

SCONFINAMENTI BANCARI

Conti senza fidi, cliente informato entro un mese e tre giorni

Ciccia Messina a pag. 29

RINNOVABILI

Energia, tariffe incentivanti al via per i piccoli produttori

Ausilio a pag. 32

CHIARIMENTI INPS

Reddito di cittadinanza o.k. nonostante le dimissioni

Cirioli a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Innovazione *- Il dm Economia sugli sgravi fiscali a chi investe in startup e pmi*

Banche *- Il provvedimento Bankitalia sulla trasparenza nei rapporti con i clienti*

Rinnovabili *- Il decreto sui piccoli produttori*

Milano Finanza Digital Week/ Come la rivoluzione dei dati aperti è pronta a entrare nei conti correnti

Oscar Bodini, Claudia Cervini e Francesca Chiarano alle pagg. 18 e 19

Una spinta all'innovazione

Le persone fisiche e le società potranno portare in detrazione il 30% delle somme investite nelle startup e pmi innovative. Tetto dei benefici a 15 milioni di euro

Lenzi a pag. 28

DIFFUSIONI DI MAGGIO

Verità *+26%*
Repubblica *-3%*
Libero *-3%*
Corsera *-4%*
Qn Carlino *-4%*
Stampa *-10%*
Messaggero *-11%*
Fatto *-12%*
Sole *-14%*
Qn Giorno *-16%*
Giornale *-18%*

Capisani a pag. 21

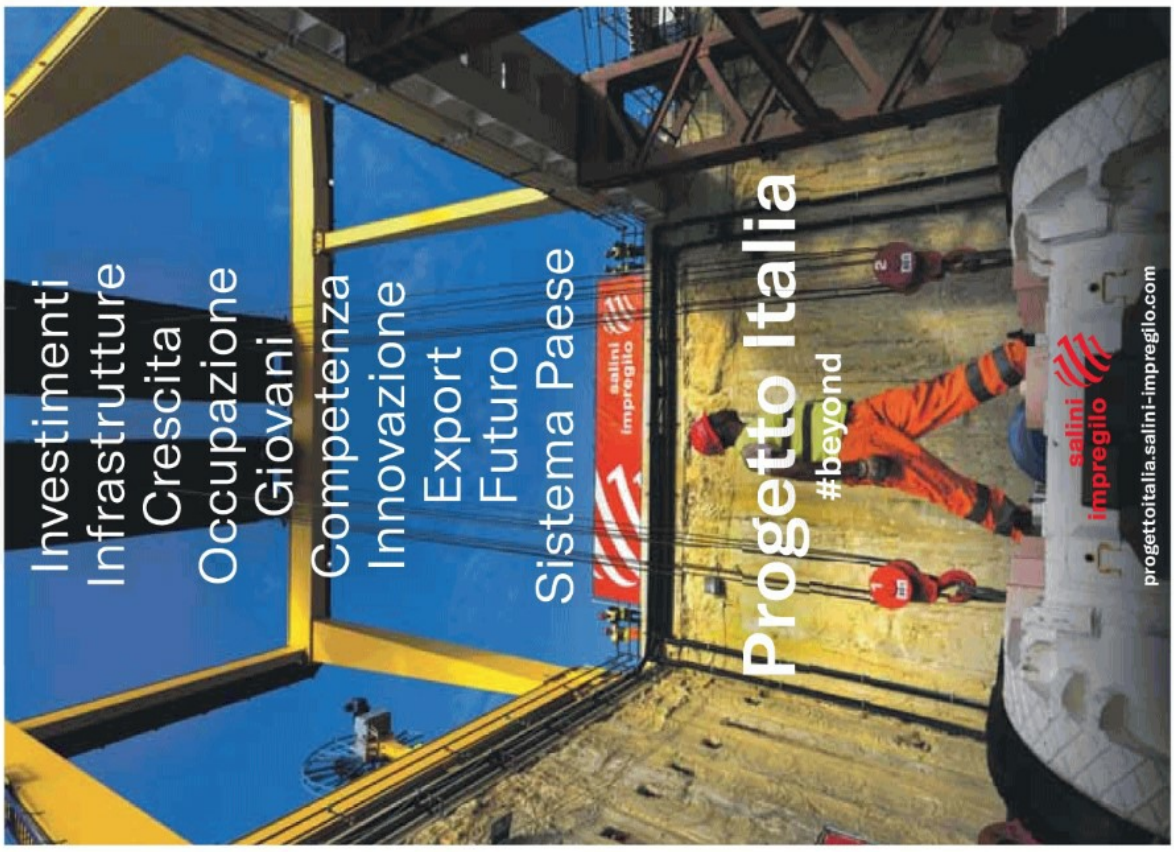
I renziani moderati alla Lotti non sono più così ostili a un accordo con il M5s

Si moltiplicano le voci che danno per imminenti nuove epurazioni fra i parlamentari grillini. Pure fra i governativi non si trova compattezza: i fastidi crescono, sia a causa della politica anticlandestini di Matteo Salvini sia per le defatiganti trattative sulle autonomie regionali. Non solo: è da poco emersa, fra gli stessi ortodossi, una speranziella. I renziani moderati, capeggiati da Luca Lotti, non sono più ostili a un accordo con il M5s, cui restano invece contrari i renzianissimi di Roberto Giachetti. Vuoi vedere che, si mormora, in caso di rottura col Carroccio si potrebbe stipulare un contratto di governo con il Pd di Nicola Zingaretti, senza più il veto renziano?

Bertoncini a pag. 2

DIRITTO & ROVESCIO

L'ex magistrato ***Carlo Nordio*** *ha avanzato su* Il Messaggero *una proposta per far chiarire nei fatti le vere intenzioni dei natanti ong stranieri operanti nel Mediterraneo. Scrive Nordio: «Soprattutto dal regolamento di Dublino si potrebbe chiederne subito un'interpretazione rigorosa. Il trattato infatti demanda la gestione dei migranti allo Stato di primo ingresso, e particolarmente a quello dove è stata inoltrata la domanda di protezione. Bene, questo Stato è proprio lo Stato di bandiera del battello soccorritore. Si imponga allora ai comandanti di queste navi di raccogliere le domande di asilo subito dopo il salvataggio. Nel caso della Sea Watch, ad esempio, la domanda sarebbe stata inoltrata in territorio olandese. Allora l'Italia potrebbe anche accogliere i naufraghi per un soccorso temporaneo, salvo poi spedirli nel Paese destinatario. Questo non risolverebbe il problema per le imbarcazioni italiane, ma intanto costringerebbe gli stati europei, e i capitani delle loro navi, a rivelare la loro buona o mala fede».*



La Nazione

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Oggi a € 1,50
con
Salute

Martedì
9 luglio 2019
Anno 44 - N°161

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* | Direttore *Carlo Verdelli*

caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

IL DRAMMA NASCOSTO

33 mila donne da salvare

Vengono assistite nei 338 centri antiviolenza: vanno sottratte alle minacce e al rischio di femminicidio
Il sottosegretario Spadafora denuncia: "C'è una pericolosa deriva sessista, anche Salvini alimenta l'odio"

Governo, non c'è accordo sulle autonomie regionali: il nodo degli insegnanti

L'analisi

La punta dell'iceberg

di **Chiara Saraceno**

Una buona e insieme una cattiva notizia quella delle 33 mila donne che si rivolgono ai centri antiviolenza. ● *a pagina 27*

In fuga da violenze e abusi. Spesso in pericolo di vita. Senza nulla, a volte, se non i loro bimbi impauriti. Sono state oltre 33 mila le donne che nel 2017 sono state accolte dalla rete capillare e diffusa dei 338 centri antiviolenza italiani, per la prima volta censiti dall'Istat e dal Cnr su incarico del dipartimento per le Pari opportunità. La denuncia del sottosegretario Spadafora: «L'Italia vive una pericolosa deriva sessista». Intanto il governo si divide anche sulle autonomie e sulla scuola.

di **De Luca, Ruffolo** *e* **Zunino**
● *alle pagine 2, 3 e 10*

Landini: "Meno tasse a chi le paga già Quota 100 e reddito non hanno funzionato"

di **Marco Patucchi**
● *a pagina 9*

IL CASO

Ancora sbarchi Solo un migrante su dieci arriva con le Ong

Il Papa dice messa per i rifugiati: "Per Dio nessuno è straniero"

di **Lopapa, Rodari** *e* **Ziniti**
● *alle pagine 4, 6 e 7*

Il commento

Chiedo il Nobel per la comandante del coraggio

di **Mario Vargas Llosa**

Carola Rackete, la capitana della nave Sea-Watch 3, che per 17 giorni ha vagato nel Mediterraneo con a bordo 42 migranti salvati in mare, ha attraccato lo scorso venerdì mattina a Lampedusa, nonostante il divieto delle autorità italiane. Ha fatto bene a farlo. È stata immediatamente arrestata dalla polizia italiana, e il ministro dell'Interno e leader della Lega, Matteo Salvini, si è affrettato ad avvertire la Ong spagnola Open Arms, che naviga nelle vicinanze con decine di migranti salvati in mare, che «se osasse avvicinarsi all'Italia, subirebbe la stessa sorte della giovane tedesca Carola Rackete», la quale rischia carcere e multa.
Il fondatore di Open Arms, Oscar Camps, ha risposto: «Dal carcere si esce, dal fondo del mare no». Quando le leggi, come quelle invocate da Matteo Salvini, sono irrazionali e disumane, è un dovere morale non rispettarle, come ha fatto Carola Rackete. Che altro avrebbe dovuto fare, se no? Lasciare che le morissero quei poveri migranti salvati in mare che, dopo 17 giorni alla deriva, si trovavano in condizioni fisiche molto precarie, in imminente pericolo di vita in alcuni casi?
● *continua a pagina 26*

▲ **La serie tv** I vigili lottano contro l'incendio del reattore di Chernobyl: ieri l'ultima puntata di una fiction record

Il racconto

L'uomo che volò sopra Chernobyl

di **Ezio Mauro**

Quando lo incontrai, quattro anni dopo il disastro, l'uomo che volò sulla bomba si guardava allo specchio ogni mattina, per vedere se la condanna invisibile si era mossa dal fondo del suo corpo oppure se era ferma, nascosta e in attesa. Spiandosi giorno dopo giorno, Gurghen Karapetjan, pilota collaudatore di elicotteri, si era visto venire i capelli bianchi e si era accorto di dimagrire un poco.
● *alle pagine 14 e 15*

Tre oceani e quattro continenti.
Federico Rampini ci racconta grande storia e vita quotidiana di tanti luoghi e personaggi indimenticabili.

Federico Rampini
L'oceano di mezzo
un viaggio lungo 24.539 miglia
acquerelli di Nicola Magrin
Novità in libreria
www.laterza.it
GLF

Intervista alla Loren

E Sophia ritorna sul set "L'età? Vivo altri tipi di amore"

di **Silvia Fumarola**

«Non ho rimpianti. Non potrei vivere pensando *avrei dovuto fare quella cosa*. Io la notte voglio dormì». Sophia Loren ha finito di girare la scena, è seduta nell'appartamento che ospita il set. Gira a Bari, diretta dal figlio Edoardo, *La vita davanti a sé* dal romanzo di Romain Gary, storia di un'anziana ebrea deportata a Auschwitz che cresce il figlio di una prostituta.
● *alle pagine 32 e 33*

Sophia Loren, 84 anni

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

Art Nouveau Viaggio nella Penisola tra i capolavori dimenticati del 900
EMANUELA MINUCCI – P. 25

Parco giochi Apre sul Garda il primo europarco della Lego
MAX CASSANI – P. 20

Tuttosalute Il cervello dice perché perdiamo le chiavi
PAOLA MARIANO – P. 32

LA STAMPA

MARTEDÌ 9 LUGLIO 2019

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.186 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

www.acquaeva.it

IL COMITATO PER L'ORDINE E LA SICUREZZA: LE NOSTRE NAVI DOVRANNO FARE BLOCCO PRIMA DELL'INGRESSO IN ITALIA

"Militari per fermare i migranti"

Ma la mossa di Salvini non convince le forze armate: pericolose queste operazioni in alto mare

L'AUMENTO DEGLI SBARCHI

IL VIMINALE TEME L'ESTATE D'EMERGENZA

MARCELLO SORGI

La stretta annunciata da Salvini dopo la conclusione della vicenda «Sea Watch», e il secondo attracco della barca a vela «Alex», malgrado l'intimazione a non avvicinarsi al «porto chiuso» di Lampedusa, conferma, se ancora ce ne fosse bisogno, che il vicepremier leghista ha ormai assunto i pieni poteri nel governo. E vive come un incubo la possibilità che, a causa della disobbedienza delle Ong e dei mini-sbarchi dei trafficanti, la questione migranti torni a diventare un'emergenza, o almeno che si dimostri che la linea dura del Viminale in realtà non funzioni. A PAG. 23

NUOVE PRIORITÀ PER LE NOMINE

SE L'EUROPA RIVOLUZIONA LE POLTRONE

MARCO ZATTERIN

Col nome e il profilo giusto, l'Italia può ambire alla stella di sceriffo dell'Antitrust nella Commissione Ue. È possibile perché siamo un grande Paese, socio fondatore della comunità e potenza industriale del continente. Ma non solo. Aiuta il fatto che, nell'Unione che vuole cambiare pelle, nessuno ambisce alla Concorrenza. Equilibri e priorità sono mutati. Le capitali hanno nuovi piani, vogliono controllare gli snodi delle politiche in evoluzione e non di quelle consolidate. Pensano al futuro da scrivere, prima di tutto, perché sanno che è lì che potranno ricostruire il consenso perduto. A PAG. 23

Salvini annuncia una nuova stretta anti-migranti: navi della Marina e della Guardia di finanza a presidio dei porti e più controlli per bloccare le partenze. La preoccupazione dei militari: «Missione troppo pericolosa». GRIGNETTI, LOMBARDO, SCHIANCHI E ZANCAN – PP. 2-3

DOPO IL VERTICE DI PALAZZO CHIGI

Un'altra fumata nera per le Autonomie: ferme scuola e cultura

PAOLO BARONI – P. 4

Zaia: ai 5Stelle dico che il tempo è scaduto No accordi al ribasso

AMEDEO LA MATTINA – P. 5

Fra i caminantes del Venezuela: in fuga da fame e chavismo

FERNANDO VERGARA/AP

Alcuni caminantes in fuga dal Venezuela verso la Colombia FILIPPO FEMIA – P. 12

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

PAOLO MASTROLILLI

La Casa Bianca vuole riformulare i diritti umani

P. 11

REPORTAGE

FRANCESCA PACI

Rifiuti, parte la raccolta A Roma i grillini si schierano con Raggi

P. 8

LE STORIE

ELENA MASUELLI

Il libraio dei portici di Torino sbarca a Noli

P. 27

PAOLA SCOLA

Cuneo, i nuovi Indiana Jones a caccia dei segreti delle Alpi

P. 27

CHIOTTO
GALFRE
ANTIPASTI D'ITALIA
Scegli gli Originali
www.ghiottogalfre.it
/GhiottoGalfrè

BUONGIORNO

Il bel tradimento

MATTIA FELTRI

Talvolta tocca governare contro la volontà della maggioranza e Alexis Tsipras se n'è accorto nell'estate del 2015. Era da poco il premier greco, stravotato sulla promessa di cieli immensi e immenso amore. Aveva messo in piedi un programma economico da paese dei balocchi, elettricità gratis, buoni pasto ai poveri, tutti in pensione nell'età dell'innocenza, e se l'era fatto scolpire nel marmo via referendum dal popolo, dal suo santissimo popolo. E quando la cattivissima Europa gli disse ok, fai come vuoi e come vuole il popolo, ma allora esci dall'Eurozona, Tsipras si bevve il referendum come acqua di fonte. Un intero Paese, coi conti truccati e un'evasione fiscale che in paragone noi siamo scandinavi ad honorem, gli diede del venduto traditore, ma lui preferì la salvezza del Paese alla purezza sua. Dopo quattro anni di sacrifici sanguinosi e forse eccessivi, con costi sociali mica da ridere, la Grecia sta molto meglio, cresce e probabilmente le sarà concesso di rientrare dai debiti con più calma. E tuttavia domenica Tsipras è stato battuto dal centrodestra di Kyriakos Mitsotakis, un altro in eccellenti rapporti con Bruxelles. I due insieme sommano il settanta per cento, mentre i partiti anti-europeisti, di estrema destra e di estrema sinistra, sono ridotti alla marginalità. Ecco che succede in democrazia: governare responsabilmente talvolta significa governare contro la volontà del popolo, per quello che si ritiene il bene del popolo, e poi affidarsi al suo inappellabile giudizio. Spesso si perde, e Tsipras ha perso. Ma di sicuro, e contro la propria volontà, ha vinto il popolo.

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA
Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli
Champagne
349 499 84 89
enocaffedamauro@yahoo.it

IN EDICOLA

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Zegna compra i tessuti Dondi

La famiglia fondatrice resterà nel capitale con il 35% delle quote

Bello in *MF Fashion*

Un look Zegna

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Deutsche B, già partita la cura da 18 mila tagli

Al titolo (-5%) non basta la maxi-ristrutturazione

Bertolino

a pagina 3

Anno XXXII n. 134

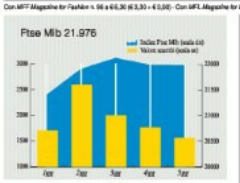
Martedì 9 Luglio 2019

€4,50* Class editori

*In abbinamento obbligatorio ed esclusivo con Class a € 4,50 (MF € 2,00 + Class € 2,50)

IN ALLEGATO

IL NUOVO NUMERO DI CLASS



BORSA -0,04% 1€ = $1,1215

BORSE ESTERE			
Dow Jones	26.785	▼	
Nasdaq	8.091	▼	
Tokyo	21.534	▼	
Francoforte	12.544	▼	
Zurigo	9.994	▲	
Londra	7.549	▼	
Parigi	5.589	▼	

VALUTE-RENDIMENTI		
Euro-Dollaro	1,1215	▼
Euro-Sterlina	0,8983	▼
Euro-Yen	121,80	▲
Euro-FrSv.	1,1127	▲
Btp 10 Y	1,4517	▲
Bund 10 Y	-0,4592	▲

FUTURE		
Euro-Btp	137,73	▼
Euro-Bund	170,58	▶
US T-Bond	155,38	▲
Ftse Mib	21.890	▼
S&P500 Cme	2.978,5	▲
Nasdaq100 Mini	7.798	▼

FOCUS OGGI

La vittoria di Mitsotakis fa volare i bond greci

Il rendimento dei titoli di Stato decennali chiude al minimo storico: 2,013%. Analisti positivi, ma restano i dubbi sulla sostenibilità del debito pubblico

Chimenti a pagina 7

Colao advisor di General Atlantic

Il top manager bresciano, già a capo di Vodafone, si occuperà dei settori tlc e consumer per il fondo Usa

Mondellini a pagina 16

October lancia fondo Eltif da 300 milioni di euro

La piattaforma di P2P Lending, specializzata nel finanziamento alle imprese e guidata dall'ad Sergio Zocchi, si pone un obiettivo di redditività del 4%

Dal Maso a pagina 15

GESTIONI ENTRA NEL VIVO LA GARA PER L'ACQUISTO DELLA SGR MESSA IN VENDITA DA JULIUS BAER

Mediobanca in pole per Kairos

Per la società fondata da Basilico è testa a testa tra Piazzetta Cuccia e Jc Flowers. La prima vuole crescere nell'asset management, mentre il fondo americano punta a tornare sul mercato italiano

(Montanari a pagina 15)

DOPO IL 17% CEDUTO A MAGGIO L'ISTITUTO DI PIAZZA GAE AULENTI ESCE DEL TUTTO DAL CAPITALE DELLA BANCA DIRETTA

Unicredit vende l'ultimo 18% di Fineco

E un'operazione di copertura porta momentaneamente il gruppo di Mustier oltre il 10% di Mediobanca

(Gualtieri a pagina 2)

IL GRUPPO BCC

Al vaglio di Francoforte il piano di Cassa Centrale per salvare Banca Carige

(Gualtieri a pagina 2)

OGGI LA SECONDA GIORNATA

Alla Milano Finanza Digital Week sfide e opportunità dell'open bank Protagonisti del fintech a confronto

(servizi alle pagine 18 e 19)

PARLA KRAMP-KARRENBAUER (CDU)

La Germania va già in pressing sulla Lagarde: da cambiare la politica Bce dei tassi bassi

(Ninfole a pagina 9)

I Rovati offrono 165 milioni di euro per il palazzo dei Giornali a Milano

(Messia a pagina 12)

Dopo il flop Zucchi ora Buffon investe in case di lusso da affittare ai vip

(Montanari a pagina 13)

IL ROMPISPREAD

Il Molise scambiato per le Marche, il ponte di Pisa confuso con quello di Genova, la Raggi che sbaglia la discarica. Altro che Navigator, ai 5 Stelle serve un Tom Tom

Il Piccolo

Trieste

Fedriga: aziende degli States interessate al porto di Trieste

Il presidente Fvg, a pochi giorni dalle intese con l' Ungheria, tace sui dettagli L' Authority spiazzata: «Parliamo soltanto di ciò che si realizza davvero»

PRIMO PIANO

Regione

«Zero aumenti da 12 anni» La protesta dei docenti

Fedriga: aziende degli States interessate al porto di Trieste

Il presidente Fvg, a pochi giorni dalle intese con l'Ungheria, tace sui dettagli L'Authority spiazzata: «Parliamo soltanto di ciò che si realizza davvero»

Massimiliano e Debora allo scontro su giudici e scali

trieste. L' inchiostro della firma degli accordi con l' Ungheria si sta ancora asciugando e il presidente Massimiliano Fedriga già traccia nuovi scenari per il porto di Trieste. I cinesi non c' entrano, almeno stavolta. E anzi si tratta di realtà americane e israeliane, che secondo il governatore del Friuli Venezia Giulia stanno valutando di impiantare «insediamenti produttivi» in quel di Trieste. Di più Fedriga non dice, limitandosi a evidenziare in modo sibillino che «il campo delle attività produttive è molto ampio». Il leader leghista tratta la questione ai microfoni di Radio 24, invitato a parlare degli accordi da poco chiusi tra il governo magiaro e le due società Teseco e Seastock. «Tra gli investitori interessati al porto di Trieste - racconta Fedriga - ci sono anche aziende dagli Stati Uniti. La pluralità degli investitori interessati al porto di Trieste è la più grande garanzia su rischi di svendita e monopoli». Al momento tuttavia non risultano intese in vista e anche le voci sulla possibile installazione di un mega server Microsoft da realizzare sott' acqua nei pressi della Piattaforma logistica vengono allontanate dall' ideatore Vittorio Petrucco: il costruttore e patron della Icop ci ha pensato e ne ha parlato anche al New York Times, ma i contatti presi attraverso la società informatica Teorema non sono fioriti, tanto che Petrucco parla di «un' idea che per ora è in stand by e non si è trasformata ancora in progetto». Dal canto suo, il presidente Zeno D' Agostino preferisce la via del riserbo. «Tanti sono interessati al porto ma noi parliamo solo di ciò che si concretizza», dice al telefono da Tel Aviv, dove sta partecipando a un convegno sulla Via della Seta. Ma è stato lo stesso D' Agostino nei mesi scorsi ad ammettere che qualche contatto con gli Stati Uniti è in atto: «Il dialogo con gli interlocutori americani si presenta in maniera completamente diversa rispetto a quelli cinesi, sia sul piano numerico, sia per quanto riguarda la natura delle eventuali collaborazioni», spiegava ad aprile D' Agostino, secondo cui «negli Usa ci sono soggetti economici, attività portuali e strategie commerciali completamente diversi rispetto a quelli cinesi. Noi parliamo con tutti e sempre con l' obiettivo di far crescere il sistema dei porti dell' Adriatico Orientale». Il presidente dell' Autorità parlava allora animato forse anche dalla volontà di sviare l' attenzione dalle trattative in atto con i cinesi e certo non graditissime all' amministrazione Trump, che nel corso dei mesi pare aver convinto anche la componente leghista del governo sull' opportunità di raffreddare gli entusiasmi rispetto alle intese con il Dragone, che oltre ai progetti del memorandum continua a tenere d' occhio attraverso China Merchants la costruzione della Piattaforma logistica, che ha attratto l' attenzione anche di Dubai Ports e Psa Singapore. Nella giornata in cui la giunta regionale conferma in assestamento il finanziamento da 4 milioni per il sistema portuale regionale, Fedriga torna sull' interesse americano senza tuttavia entrare nel dettaglio. Nel mentre continua però il confronto tra Autorità portuale e China Communications and Construction Company, che nelle prossime settimane renderanno note le ricadute concrete del memorandum d' intesa sottoscritto a marzo a Roma. Tempistica simile avranno i primi passi dell' accordo appena siglato con il governo ungherese, che parrebbe aver manifestato un generico interessamento anche su possibili investimenti nell' area di Porto vecchio.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Piccolo

Trieste

--D.D.A. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

la polemica a distanza

Massimiliano e Debora allo scontro su giudici e scali

Per il leghista «il magistrato non ha competenze per stabilire quale approdo è sicuro». La dem: «Smetta di fare l' eco al vicepremier»

PRIMO PIANO

Regione

«Zero aumenti da 12 anni» La protesta dei diecimila

Fedriga: aziende degli States interessate al porto di Trieste

Massimiliano e Debora allo scontro su giudici e scali

trieste. Le decisioni della magistratura sulle navi delle ong operanti nel canale di Sicilia portano ai ferri corti il presidente Massimiliano Fedriga e la deputata Debora Serracchiani, che duellano a distanza sul ruolo dei giudici nelle vicende riguardanti la nave Sea Watch e la barca Mediterranea. «Il magistrato - dice Fedriga in tv - non ha competenze per decidere qual è un porto sicuro. Non è né un magistrato né la capitana di una nave a decidere qual è un porto sicuro: il magistrato non decide quali sono i porti sicuri al mondo, applica le norme e rispetta le indicazioni date da un governo». Il governatore leghista del Friuli Venezia Giulia fa propria la linea dura adottata dal vicepremier Matteo Salvini contro le scelte dei giudici, incassando una dura replica della dem Serracchiani. Per l' ex presidente della Regione, «per bocca di Fedriga si precisa la linea della Lega contro i magistrati, che dovrebbero letteralmente ubbidire al Governo. Il Parlamento l' hanno esautorato di fatto, adesso dovrebbe toccare all' ordine giudiziario: non si può tacere». Secondo Serracchiani, «la separazione dei poteri è fondamentale per una democrazia e i magistrati rispondono alla Costituzione e alle leggi, non al governo: hanno il prezioso compito di valutare comportamenti e azioni. Fedriga la smetta di fare l' eco a Salvini per inseguire qualche posto di governo». Lo scontro continua durante la giornata attraverso i lanci d' agenzia. L' esponente leghista replica: «Se affermare una cosa ovvia, cioè che la definizione di "porto sicuro" compete non a un singolo deputato o a un partito ma alle istituzioni che hanno il compito di occuparsi di politica internazionale, significa voler ridurre al silenzio la magistratura, l' onorevole Serracchiani dimostra di avere una spiccata fantasia. Sorprende inoltre che tali affermazioni giungano proprio dal Pd, che si trova in forte imbarazzo a causa dello scompiglio generato da un suo esponente di punta, Luca Lotti, per le relazioni alquanto dubbie intrattenute con parte della magistratura». Serracchiani non manca un' ultima stoccata: «Fedriga sulla giustizia fa il gioco delle tre carte, ma è troppo lento, perché le parole registrate dalle agenzie di stampa non si possono cancellare come fossero 49 milioni di euro. La Lega è infastidita dal lavoro dei magistrati. Il Pd lo rispetta sempre, anche quando è scomodo. Le dichiarazioni di Fedriga erano contro l' autonomia e indipendenza della magistratura. La finisca con la litania di "e allora il Pd" e, se vuole veramente esercitare un ruolo appena autonomo, dica al suo capitano che le istituzioni non sono merce elettorale». --D.D.A. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Ansa

Trieste

Porti: Fedriga,anche aziende americane interessate a Trieste

(ANSA) - TRIESTE, 8 LUG - "Tra gli investitori interessati al porto di Trieste ci sono anche aziende dagli Stati Uniti". Lo ha affermato il presidente del Fvg, Massimiliano Fedriga, a 24Mattino su Radio 24, rispondendo a una domanda sul nuovo contratto di compravendita tra il governo ungherese e due soggetti privati, Teseco e Seastock. "La pluralità degli investitori interessati al porto di Trieste - ha detto il governatore - è la più grande garanzia su rischi di svendita e monopoli". (ANSA).

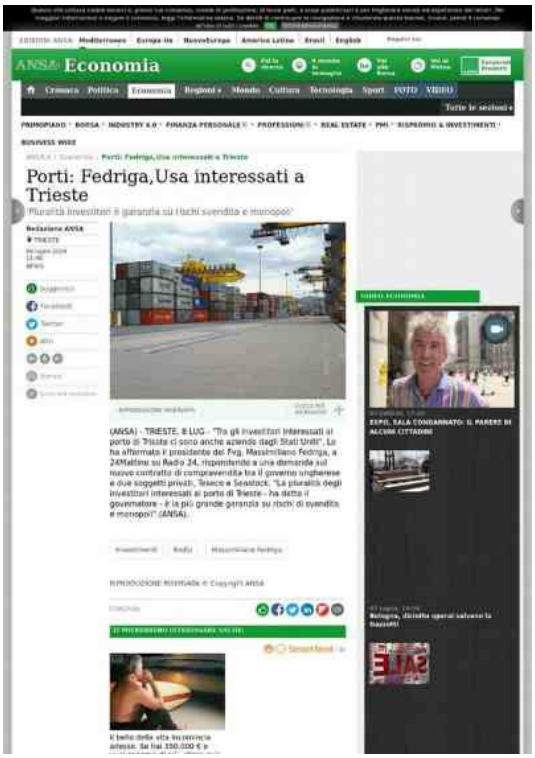
Ansa

Trieste

Porti: Fedriga,Usa interessati a Trieste

'Pluralità investitori è garanzia su rischi svendita e monopoli'

(ANSA) - TRIESTE, 8 LUG - "Tra gli investitori interessati al porto di Trieste ci sono anche aziende dagli Stati Uniti". Lo ha affermato il presidente del Fvg, Massimiliano Fedriga, a 24Mattino su Radio 24, rispondendo a una domanda sul nuovo contratto di compravendita tra il governo ungherese e due soggetti privati, Teseco e Seastock. "La pluralità degli investitori interessati al porto di Trieste - ha detto il governatore - è la più grande garanzia su rischi di svendita e monopoli". (ANSA).



Trieste Prima

Trieste

Porto, Fedriga annuncia l' interesse di aziende americane

Il governatore è intervenuto a 24Mattino e ha confermato la volontà di alcune aziende statunitensi. Dopo la Cina e l' Ungheria, gli Stati Uniti vogliono essere della partita. Il ruolo sempre più importante dello scalo giuliano

NICOLÒ GIRALDI

TA UNA VISITA AL DEPURATORE CHE PARLA CON IL

TRIESTEPRIMA Economia

love has no labels

Economia

Porto, Fedriga annuncia l'interesse di aziende americane

Il governatore è intervenuto a 24Mattino e ha confermato la volontà di alcune aziende statunitensi. Dopo la Cina e l'Ungheria, gli Stati Uniti vogliono essere della partita. Il ruolo sempre più importante dello scalo giuliano

Nicolò Giraldi

I più letti di oggi

unicef

"Tra gli investitori interessati al porto di Trieste ci sono anche aziende dagli Stati Uniti". A dirlo è il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga che questa mattina è intervenuto a 24Mattino su Radio 24. A riportarlo è l' agenzia Dire secondo la quale, sollecitato sull' ultima operazione portuale che ha portato il governo ungherese a sottoscrivere un contratto con l' Italia in riferimento allo scalo giuliano, Fedriga ha confermato l' interesse internazionale nei confronti del porto triestino.La firma di venerdì 5 luglioTeseco e Seastock quindi sarebbero in pole position per il contratto di compravendita di un' area del porto. "La pluralità degli investitori interessati al porto di Trieste - ha affermato Fedriga - è la piu' grande garanzia su rischi di svendita e monopoli". Proprio venerdì 5 luglio il governatore della Regione assieme al vicepremier Matteo Salvini, al presidente dell' Autorità Portuale Zeno D' Agostino e al giovane ministro degli Esteri ungherese Péter Szijjarto, hanno firmato l' intesa con cui Budapest ottiene per 60 anni la concessione di un' area di 32 ettari all' interno dello scalo.L' incontro, più per la presenza del leader del Carroccio che per i contenuti dell' intesa, ha suscitato le reazioni politiche da parte dell' opposizione e di cittadini che hanno manifestato sia in centro città che nei pressi dell' ex valico di Rabuiese. In piazza Unità alcune decine di persone hanno protestato apertamente nei confronti di Salvini. Il Partito Democratico, nelle parole di Debora Serracchiani ha criticato pesantemente l' intervento ungherese. " E' bizzarro che il governo ungherese consideri nemica l' Unione europea di cui fa parte, da cui ha ricevuto enormi fondi strutturali che ha usato per fa partire la sua economia. Ed è incredibile che Salvini vada a braccetto con uno dei piu' intransigenti custodi della rigidità finanziaria europea, ai danni dell' Italia".Portuali chiedono l' applicazione dell' allegato VIIINel frattempo un' assemblea dei lavoratori portuali alla quale hanno partecipato circa 600 dipendenti, ha chiesto a D' Agostino e Fedriga "l' attuazione di quanto previsto dall' Allegato VIII del Trattato di Pace con l' assunzione diretta di tutti i lavoratori operanti in porto da parte dell' Ente gestore del Porto Franco Internazionale di Trieste, la contrattazione di primo livello specifica per il Porto Franco Internazionale di Trieste e il regime fiscale speciale per i salari dei lavoratori del Porto". Mercoledì 10 luglio è prevista una seconda assemblea per "risolvere i problemi riguardanti il mancato rispetto di leggi e regolamenti da parte delle aziende" così la nota finale dei lavoratori.

Avvenire

Venezia

Quei ritardi sulle Grandi navi Ancora accuse a Toninelli

FRANCESCO DAL MAS

Quei ritardi sulle Grandi navi
Ancora accuse a Toninelli

Malati Aids in spiaggia, caso chiuso

QUESTA DONNA NASCONDE QUALCOSA...
IL PICCOLISSIMO APPARECCHIO ACUSTICO REALIZZATO IN TITANIO CHE SOLO LEI SA DI INDOSSARE. È PRATICAMENTE INVISIBILE!
PHONAK VIRTO B-TITANIUM
PROVA GRATIS
PROVALO ORA GRATIS
800 189832
AudioNova

Venezia La 'Costa Deliziosa' ha rifiutato l' utilizzo di un quarto rimorchiatore durante le manovre d' emergenza in Bacino San Marco, nel pomeriggio di domenica, per governare lo scafo durante la tempesta che ha portato la nave a ridosso della Riva dei Sette Martiri, tra lo spavento generale. C' è un audio a testimoniarlo, tra la sala Comando e la Capitaneria di Porto. «Se ci sono difficoltà, considerando il maltempo, in base all' ordinanza siete comunque autorizzati ad aumentare la velocità, nei limiti della sicurezza, per evitare qualsiasi tipo di collisione con altre unità e con la costa» viene comunicato alla Costa Deliziosa. Al secondo diniego di utilizzare un quarto rimorchiatore, il comandante della nave precisa che «il vento è sceso, al momento tutto tranquillo. Comunque manteniamo una velocità leggermente più alta per un governo migliore, visto che comunque c' è ancora vento». Ecco perché la Procura di Venezia vuol vederci chiaro e si è fatta mandare un' accurata relazione dalla Capitaneria. L' indagine è affidata al pm Andrea Petroni che ha aperto un fascicolo senza indagati e ipotesi di reato. Eventualmente potrebbe essere quella di rischio di naufragio (art. 450 del Codice penale), anche se incidente non c' è stato. Il Pm ha annunciato che una volta letta la relazione provvederà a sentire tutti i soggetti coinvolti. Ma il mancato inciden- te ha fatto saltare il tappo che da qualche settimana teneva imbottigliate le polemiche a seguito del primo incidente, quello del 2 giugno, quando la grande nave da crociera Opera è finita contro un battello turistico e un molo nel canale della Giudecca, con 5 feriti. Attacca il sindaco Luigi Brugnano: «La responsabilità maggiore di quanto è accaduto domenica e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi». Brugnaro chiama in causa esplicitamente il ministro Danilo Toninelli, che - dice - ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale. Toninelli aveva assicurato, un mese fa che, che una soluzione sarebbe stata individuata in tempi rapidissimi e, in seguito, si era pronunciato per il Lido o Chioggia. No, invece, all' approdo di Marghera, come invece vorrebbero il sindaco e il presidente della Regione, Luca Zaia. «Il tempo dell' attesa è finito - aggiunge Brugnaro -. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca, il ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di grandi navi, con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici». Poteva il ministro non replicare? «Brugnaro come al solito straparla - afferma Toninelli -. Dopo anni di inerzia anche da parte di quelli della sua area politica, siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi da Venezia». Per il sindaco però la soluzione immediata c' è già, si chiama percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione la stazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele, per le navi pù piccole, e Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi; soluzione sulla quale anche l' Unesco ha espresso apprezzamento. Ma anche su questo non c' è intesa. «Marghera è una opzione scellerata per la sicurezza e l' ambiente - insiste Toninelli, precisando che convincerà in tal senso l' Unesco. Senza mezzi termini scende in campo anche il prefetto, Vittorio Zappalorto. Sostenendo che queste grandi navi non possono più continuare a passare davanti a San Marco e per il Canale della Giudecca. «Chi è competente a far transitare queste navi a mio avviso dovrebbe convocare o una conferenza di servizi, oppure prendere direttamente dei provvedimenti - sollecita il prefetto -. Le competenze sono del ministro dei Trasporti e delle Capitanerie di porto in questi casi sono loro che hanno l' autorità sulle acque».

Avvenire

Venezia

RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere della Sera

Venezia

Grandi navi, l' attacco di Brugnaro

Venezia, il primo cittadino contro il ministro dei Trasporti: «Basta ostacoli». L' inchiesta della Procura

Cronache

Grandi navi, l'attacco di Brugnaro

Venezia, il primo cittadino contro il ministro dei Trasporti: «Basta ostacoli». L'inchiesta della Procura

IL PATRIMONIO DA TUTELARE

Incidenti, progetti e verdetti del Tar In 15 anni e 8 governi non è cambiato nulla

Leonard Berberi - Le navi da crociera fanno litigare il sindaco di Venezia e il ministro dei Trasporti. L' incidente sfiorato domenica da «Costa Deliziosa» - che ha rischiato di sbattere contro la banchina e uno yacht ormeggiato mentre in laguna imperversava il brutto tempo - scatena il primo cittadino Luigi Brugnaro che punta il dito contro Danilo Toninelli. «Basta con le navi a San Marco, il ministro smetta di bloccare la soluzione alternativa già decisa in Comitatone 20 mesi fa», tuona Brugnaro. La vicenda di «Costa Deliziosa» arriva a poco più di un mese dall' incidente nel canale della Giudecca di «Msc Opera» finita contro un battello fluviale e poi sulla banchina. La responsabilità «di quanto è accaduto domenica e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi», accusa il sindaco. Che per sgombrare il campo chiarisce: «Il riferimento è al ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di porto alla Guardia costiera, dal Provveditorato alle Opere pubbliche all' Autorità di sistema portuale». La replica del ministro - via Twitter - non si è fatta attendere: «Dopo anni di inerzia siamo vicini a una soluzione seria». Sull' incontro ravvicinato del «grattacielo del mare» lungo 294 metri - che ospitava 3.700 persone - la Procura di Venezia ha aperto un fascicolo per ora senza indagati, con l' ipotesi di reato di «delitti colposi di pericolo» (articolo 450 del codice penale). Le conseguenze, spiegano gli addetti ai lavori, sarebbero potute essere più gravi se proprio dopo il fatto di giugno la Capitaneria non avesse emesso un' ordinanza che richiedeva alle navi di grande stazza di procedere con tre rimorchiatori - due davanti, uno dietro - e non un paio. Secondo le registrazioni «Costa Deliziosa» ha rifiutato l' utilizzo di un quarto rimorchiatore durante le manovre. Quando dalla Capitaneria mettono a disposizione unità aggiuntive il comandante declina e precisa che «il vento è sceso, al momento tutto tranquillo». Da tempo a Venezia si discute sulla necessità di far cambiare tragitto ai colossi da crociera: le proposte sul tavolo ci sono ma, secondo il sindaco, il ministero continua a temporeggiare. Per il primo cittadino «la soluzione immediata c' è e si chiama percorso dalla bocca di porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi». «Siamo stati avvertiti già due volte, ci è andata bene una volta, ci è andata bene la seconda, non dobbiamo sfiorare la tragedia la terza volta - ha detto ieri il prefetto Vittorio Zappalorto -. Credo sia sotto gli occhi di tutti che queste grandi navi non possono più continuare a passare». Ne sono convinti anche nell' entourage di Brugnaro. Dove fanno notare, maliziosi, come il ministro Toninelli abbia «incontrato il sindaco l' ultima volta lo scorso novembre, mentre a giugno ci è passato sopra le teste in elicottero, ignorando noi e la Regione».

Corriere della Sera

Venezia

il patrimonio

Incidenti, progetti e verdetti del Tar In 15 anni e 8 governi non è cambiato nulla

GIAN ANTONIO STELLA

Cronache

Grandi navi, l'attacco di Brugnaro

Venezia, il primo cittadino contro il ministro dei Trasporti «Basta ostacoli». L'inchiesta della Procura

IL PATRIMONIO DA TUTELARE

Incidenti, progetti e verdetti del Tar In 15 anni e 8 governi non è cambiato nulla

SEGUE DALLA PRIMA C osa deve succedere ancora, perché gli accaniti difensori del business delle navi da crociera si sentano tremare le vene e i polsi? Perché chi ha l' onore e l' onere di fare delle scelte decida infine di assumersi le proprie responsabilità? Sono passati quindici anni da quel 12 maggio 2004 in cui la «Mona Lisa», facendo a pezzi le assicurazioni date per anni sull' impossibilità che si verificasse un incidente simile, si arenò davanti a San Marco. Quindici anni. Quasi il doppio dei nove bastati ai cinesi per costruire l' interminabile viadotto sul mare e le gallerie sottomarine del ponte Hong Kong-Zhuhai-Macao lungo 55 chilometri. Quindici anni di dubbi. Pensamenti. Ripensamenti. Immobilismo. Che fare? «È la goccia che fa traboccare il vaso: va impedito il passaggio di queste gigantesche navi da crociera nel tratto d' acqua tra Piazza San Marco e l' isola di San Giorgio», dichiarò il sindaco di allora, l' ex ministro ed ex rettore Paolo Costa. Oggi ricorda: «Fu uno choc. Da paura. Pensai: vanno portate fuori. Immagini se non fosse un incidente ma un dirottamento...». Aveva, quella «Mona Lisa» andatasi ad arenare nella nebbia nel cuore della città, una lunghezza di 201 metri (93 in meno della «Deliziosa»), una stazza di 29mila tonnellate (un terzo delle 92mila) e portava 750 passeggeri, quasi quattro volte meno dei 2.826 ospiti possibili sulla nave alla deriva domenica. Da allora sono passati compreso questo gialloverde otto governi (due di Berlusconi), quattro sindaci, quattro giunte regionali (due con Galan, due con Zaia), una litania di ministri dei Trasporti, delle Infrastrutture e di altri dicasteri coinvolti, una miriade di esperti, scienziati, ingegneri, idraulici, praticoni, ciacoloni e logorroici... Macché: niente. L' allora presidente dell' Autorità portuale Giancarlo Zacchello fu anzi così spaventato dall' ammonimento «Mona Lisa», nel 2004, che disse: «Non c' è alcuna alternativa per il transito della navi da crociera in bacino di San Marco, a parte l' ulteriore diminuzione della velocità e la presenza di un secondo rimorchiatore». Prova provata che fino ad allora i transatlantici facevano il percorso a rischio con uno solo. Da brividi. Già che c' era, Zacchello spiegò anche che l' itinerario attraverso il bacino di San Marco e il canale della Giudecca, era «non solo la via più breve e la più bella ma anche la più sicura. Tre studi, uno del Comune e due nostri, hanno dimostrato che lo spostamento delle masse d' acqua non ha effetti negativi, mentre un altro studio dell' università di Portsmouth ha concluso che qualora una nave uscisse dalla rotta in bacino San Marco si arenerebbe a una distanza variabile tra gli 80 e i 120 metri dalla riva, a seconda della stazza». E l' ipotesi d' un allargamento del canale Vittorio Emanuele sul quale anni dopo insisterà, in polemica con Danilo Toninelli («entro giugno la soluzione») lo stesso ministro dell' Interno (e di molto altro...) Matteo Salvini? «Impraticabile. Dovremmo scavare da sei a 12 milioni di metri cubi di terra, quando non sappiamo neppure come toglierne 300 mila per conservare l' agibilità del porto». Due anni dopo il presidente della Venezia Terminal Passeggeri Sandro Trevisanato esultava per il raddoppio del business («abbiamo calcolato che una nave da crociera su tre al mondo attracca a Venezia») e nell' ottobre 2012, dopo mesi di polemiche sui paragoni con la tragedia della Costa Concordia e la decisione del governo Monti di mettere un limite di 40 mila tonnellate alle Grandi navi a San Marco, scartava l' ipotesi di spostare il terminal crociere a Marghera ventilato dall' allora sindaco Giorgio Orsoni («sarebbe come spostare l' aeroporto di Venezia dal Marco Polo al "Nicelli" del Lido») e teneva la barra sull' itinerario

Corriere della Sera

Venezia

attuale: «Da un traffico oggi sicuro, si passerebbe a una situazione ritenuta assolutamente pericolosa da chi è chiamato a valutare il traffico». Infatti, gongolava, «in una domenica di picco passano per la Marittima circa trentamila passeggeri, duemila macchine in parcheggio, tra i sessanta e i settantamila bagagli vengono movimentati e decine di autotreni scaricano merci sulle navi. Dove si trovano strutture adeguate a Marghera?» E i rischi di incidenti? Mah... A novembre 2015, nonostante la sentenza del Tar contro il blocco delle navi più spropositate, sospirava comunque contro «l' introduzione del limite delle 96.000 tonnellate, che è antistorico, perché porta qui navi più obsolete e insicure». Rileggiamo: vietare l' accesso a Venezia a una nave come la «Divina» lunga il doppio di piazza San Marco (333 metri) e alta il doppio (66 metri) del Palazzo Ducale sarebbe «antistorico». Una ne abbiamo , di Venezia. Una sola. In tutto il mondo. Pino Musolino, il presidente dell' autorità portuale veneziana, l' altra sera, dopo la paurosa sbandata della «Deliziosa» ripresa col telefonino da amici veneziani che urlavano spaventati e furenti guardando la nave puntare verso riva («Varda cossa che i gà combinà! Varda! Parché i se ga mosso co' 'sto tempo? De' inquenti! Tuti! Mama mia, varda che roba Non dovevano muoversi, porca miseria! Avevano le previsioni. Era tutto nero. Da denuncia! Varda la nave che va 'dosso ai giardini!») aveva il morale basso. Come chi ha visto andare in pezzi alcune certezze in cui credeva. «Sono scosso. Sono molto provato da questa situazione. A questo punto voglio che vengano fatte tutte le verifiche e che si porti a compimento un' analisi seria di quello che è successo e di quello che poteva succed ere... La sicurezza per noi è un cardine». E questo è il punto. Qualunque cosa sia successa nel giro di un mese prima alla «Msc Opera» (finita addosso alla banchina della Marittima e alla nave da crociera fluviale «River Countess» spezzando perfino il cavo d' acciaio del rimorchiatore di prua il cui pilota aveva disperatamente tentato di raddrizzare il bestione fuori controllo) e poi domenica alla «Deliziosa», una cosa è fuori discussione. Diffici le fidarsi di nuove promesse rassicuranti. Sarà successo per colpa di un guasto ai sofisticatissimi impianti elettronici che regolano ogni respiro meccanico dei transatlantici. Sarà successo a causa di un errore umano che può capitare anche ai migliori professionisti. Sarà successo per un' interpretazione errata dei dati atmosferici. Sarà successo per un ghiribizzo di qualche Dio capriccioso. Ma nessuno potrà mai più affermare che un incidente nelle acque della città più delicata, gentile, elegante del mondo è «impossibile». Nessuno. E questo, piaccia o no ai sostenitori delle crociere, è un problema impossibile da risolvere con una battu ta. O con una accelerazione a prescindere. Dice il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, esasperato per le lentezze e le indecisioni del ministro delle Infrastrutture grillino, che la soluzione è lì, sotto gli occhi di tutti, «immediata»: l' allargamento del canale Vittorio Emanuele. Che «si può realizzare in circa un anno con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno cinque o dieci anni». Ma proprio quello è il nodo: chi garantisce ai veneziani, agli italiani, agli amanti di Venezia di tutto il mondo, che saranno portati a termine i lavori per gli esperti indispensabili per contenere i danni alla morfologia della laguna che potrebbero venire da quella specie di raddoppio del Canale dei petroli? E se finisse come troppe volte da noi, con l' apertura in tutta fretta del canale e il rinvio dei lavori necessari alle calende greche? Non bastasse, Paolo Costa, che per anni è stato presidente anche dell' autorità portuale e confessa oggi d' essere turbato a rileggere le sicurezze che aveva («Mi fidavo degli studi dei tecnici, forse troppo...») dice d' avere un rovello in più: «Va a finire che per salvare le crociere rischia di andare in malora il porto...».

Il Foglio

Venezia

Salvare Venezia dalle navi e da Toninelli

Brugnaro e Zaia farebbero bene a tutelarsi dai rischi e dalla cattiva politica

La Consob nella caverna di Savona

Salvini ora s'ispira a Varoufakis, ed è pronto a "sacrificare" Giorgetti

Privati nemici John

Tutti contro von der Leyen? Mica tanto. La spaccatura dei sovranisti

Conte ha sottovalutato la grande potenza del Metodo Merkel

Salvare Venezia dalle navi e da Toninelli

L'incidente è ubriaco di benessere?

La fortuna arride agli audaci e ai navigatori, dunque non ci sarà il tre dopo il due di domenica, quando una grande nave da crociera, avvolta nella tempesta, ha rischiato la collisione con uno yacht a poche decine di metri dalla Riva dei Sette Martiri, davanti alla Biennale di Venezia. Il parlar chiaro è una virtù per un politico, e il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ieri aveva tutte le ragioni nel dichiarare che "la responsabilità maggiore di quanto è accaduto e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi", cioè del ministro competente (diciamo) Danilo Toninelli. E' lui ad avere "i poteri funzionali sull' intera filiera portuale", ha specificato il sindaco. Ed è il ministro delle Infrastrutture a tenere bloccato il progetto, approvato da tutto gli organi competenti, che sposterebbe la rotta delle grandi navi, pur consentendone l' ingresso in laguna. Ma la fortuna e il parlar chiaro fanno quello che possono. Brugnaro, e con lui anche il governatore Zaia - che giusto domeni ca festeggiava un successo d' immagine un po' inutile, quello delle colline del prosecco tutelate dall' Unesco, mentre sull' agognata autonomia il governo non batte chiodo - non possono non sapere che, accadesse davvero un incidente, sarebbero loro, politicamente, a pagarne le conseguenze. Più e prima di un ministro lontano e inadeguato (ieri ha replicato "siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi da Venezia", ma nessuno sa bene quale). Senza interventi, subito, che risolvano quantomeno l' emergenza Brugnaro e Zaia oltre a parlar chiaro dovrebbero mettere in sicurezza la laguna e il loro operato di amministratori. A costo di fare come Salvini con i migranti, e chiudere i porti. Un atto dimostrativo e responsabile (certo non indolore, certo economicamente costoso) finché il ministro non avrà fatto quel che deve. Ma non sarebbe solo un atto amministrativo: sarebbe anche un atto di buona politica. Bisogna decidere e fare, altrimenti affonda il paese, e non soltanto Venezia.

Il Giornale

Venezia

Brugnaro «affonda» Toninelli Il ministro: «Basta, straparli»

Dopo la collisione sfiorata, il sindaco di Venezia attacca: «Il responsabile è lui». Il prefetto: «Miracolati»

10 INTERNI

LO SCONTRO NEL GOVERNO

Brugnaro «affonda» Toninelli
Il ministro: «Basta, straparli»

Dopo la collisione sfiorata, il sindaco di Venezia attacca: «Il responsabile è lui». Il prefetto: «Miracolati»

«I nostri marò? Per l'India già colpevoli»

Meloni a testa in giù, bufera sul Pd

A Venezia non «sbandano» solo le navi, ma anche i politici. Ieri dopo che una nave da crociera, la Costa Deliziosa («deliziosa» si fa per dire), ha rischiato di schiantarsi sul molo travolgendo uno yacht, il sindaco della città, Luigi Brugnano, e il ministro delle dei Trasporti, Danilo Toninelli, hanno dato vita a un triste balletto da far venire il mal di mare. Entambi hanno qualcosa - anzi, molto - da farsi perdonare. Lo sanno bene. E allora, eccoli giocare a fare quello che attacca per primo. Per paura di trovarsi nel ruolo scomodo di chi è costretto a difendersi. Il risultato è avvilente: furbetto Brugnano spara sulla croce rossa Toninelli («È lui il responsabile»); la croce rossa Toninelli accende la rirena contro il furbetto Brugnano («Straparla»). In mezzo a questi due ci sono i veneziani, che però pure loro qualche colpa ce l' hanno: per troppo tempo, salvo qualche sporadica eccezione, hanno interpretato il ruolo delle tre scimmiette che non vedono, non sentono e non parlano. E invece con le Grandi navi che entravano direttamente in piazza San Marco da vedere, sentire e parlare ce n' era a iosa. Ma gli interessi in gioco erano troppo alti, e poi la «giostra» faceva comodo un a tutti. Salvo poi, ipocritamente, atteggiarsi a vittime quando ci scappa l' incidente. L' altroieri condizioni meteo proibitive (pioggia e vento di burrasca) la Costa Deliziosa ha deciso di salpare come se il cielo brillasse un bel sole, trovandosi subito in difficoltà, con la prua che si è trovata pericolosamente a ridosso della banchina dove era ormeggiato uno yacht: tragicomica la scena con l' equipaggio di quest' ultima imbarcazione che se l' è data a gambe mentre i passeggeri della nave da crociera erano terrorizzati. Anche se poi tutto si è risolto per il meglio, la procura ha deciso comunque di istruire un' inchiesta. Le immagini della nave che sbanda tra i flutti hanno fatto il giro del mondo. Per Venezia e l' Italia l' ennesima figuraccia. E il giorno dopo si è proseguito con le figuracce grazie alla coppia Brugnano-Toninelli. «La responsabilità maggiore di quanto è accaduto domenica e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi, cioè il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all' Autorità di sistema portuale», ha sparato il sindaco di Venezia. Con tanto di colpo di grazia finale: «Basta con le navi a San Marco, il ministro Toninelli smetta di bloccare la soluzione alternativa già decisa in Comitatone (può essere mai autorevole un organismo con un nome così? ndr) 20 mesi fa. Il tempo dell' attesa è finito. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco. Il ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, si sieda al tavolo con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici». Ma Toninelli non ci sta a farsi gettare l' àncora sulla testa, e risponde stizzito: «Brugnaro come al solito straparla. Dopo anni di inerzia anche da parte di quelli della sua area politica, siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi da Venezia. Marghera è opzione scellerata per sicurezza e ambiente». Il prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, non nasconde il rischio che la città possa non essere

Il Giornale

Venezia

«graziata» in futuro per la terza volta: «Siamo stati avvertiti già due volte, ci è andata bene una volta (il riferimento è all' altro incidente del 2 giugno, nave contro molo, 4 feriti ndr), ci è andata bene la seconda, non dobbiamo sfiorare la tragedia la terza volta».

Il Giorno

Venezia

COLLISIONE SFIORATA BRUGNARO: COLPA SUA, NON DECIDE. IL MINISTRO: E LUI STRAPARLA

Grandi navi a Venezia, il sindaco accusa Toninelli

IL MOVIMENTO NEL CAOS

La Raggi vuol mandare i rifiuti in Svezia

Di Maio ora difende il sindaco. Attacco grillino ai giornali: buoni per i bisogni dei cani

IPOCRISIA 5 STELLE

RICHIESTE E INSULTI

COLLISIONE SFIORATA BRUGNARO: COLPA SUA, NON DECIDE. IL MINISTRO: E LUI STRAPARLA

Grandi navi a Venezia, il sindaco accusa Toninelli

VENEZIA SBOTTA il sindaco di Venezia, dopo il rischio evitato in Laguna, per una nave della Costa crociere che ha sfiorato uno yacht. Per Luigi Brugnaro la colpa è del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, reo di non aver ancora preso una decisione sul tema 'grandi navi' lungo il canale della Giudecca. Era il 2 giugno quando la Msc Opera è finita contro un battello e poi sulla banchina a San Basilio: un incidente che ha fatto riemergere la polemica dei grattacieli del mare a San Marco. A un mese di distanza, un nuovo episodio porta il sindaco all' esasperazione: a causa del maltempo domenica la Costa Deliziosa ha scarrocciato pericolosamente evitando per un soffio uno schianto contro Riva Sette Martiri, a pochi metri dai Giardini della Biennale. Sul caso la procura di Venezia ha aperto un fascicolo, per ora senza indagati né ipotesi di reato. DA ANNI si discute sulla necessità di far cambiare tragitto alle grandi navi che entrano in laguna: le soluzioni sul tavolo ci sono ma, secondo il primo cittadino di Venezia, il ministero continua a temporeggiare. «La responsabilità maggiore di quanto è accaduto e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi», tuona Brugnaro riferendosi a Toninelli in quanto ministro con poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di porto alla Guardia costiera, dal Provveditorato alle opere pubbliche all' Autorità di sistema portuale. Marghera come approdo finale dei crocieristi, indirizzare i colossi lungo il canale dei petroli: è l' alternativa preferita da Brugnaro e dal governatore Zaia. Ma Toninelli ribatte: «Brugnaro come al solito straparla. Marghera è opzione scellerata per sicurezza e ambiente, convinceremo di ciò anche Unesco».

Il Messaggero

Venezia

Caos grandi navi a Venezia lite tra sindaco e Toninelli Il caso dei rimorchiatori `

Brugnaro contro il ministro: «Colpa sua». La replica: straparla Il comandante della Costa ha respinto l' aiuto di un quarto mezzo

Cronache

Caos grandi navi a Venezia lite tra sindaco e Toninelli Il caso dei rimorchiatori

Gli approdi promessi

Morte Uva, la Cassazione: assolti poliziotti e carabinieri

«Istigazione a delinquere e gioco d'azzardo» Balotelli denunciato dopo il tuffo della moto

Francia, revocata immunità al rumeno

L' INCIDENTE VENEZIA L' ipotesi di reato, per la Procura, è chiarissima: rischio di naufragio. Su chi debba risponderne lo chiariranno le indagini. Ma al momento chi rischia di finire sul registro degli indagati è il comandante della Costa Deliziosa, che con la laguna in tempesta ha cercato di far uscire la sua nave da Venezia, ma si è ritrovato sospinto dal vento a ridosso di Riva dei Sette Martiri, salvato dallo schianto solo dalla forza dei rimorchiatori che hanno deviato il grattacielo galleggiante. Il fascicolo per l' incidente sfiorato di domenica è sul tavolo del sostituto procuratore Andrea Petroni, lo stesso che con il collega Giorgio Gava sta indagando anche sullo scontro del 2 giugno scorso, protagonista la Msc Opera che andò a cozzare contro un battello fluviale ormeggiato in Marittima, ferendo quattro passeggeri. Stavolta nessuna collisione, nessun ferito, ma che si sia rischiato grosso lo hanno visto tutti. LO SCONTRO «Ora basta, non è più possibile aspettare. Toninelli venga a Venezia a riferire. La responsabilità è tutta di chi non ha deciso in questi mesi». Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro suona la sveglia al ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, che finora si è opposto fermamente a far passare le grandi navi da crociera per Marghera in modo da evitare piazza San Marco e il canale della Giudecca. Il ministro replica dicendo mai e poi mai Marghera, definendola un' opzione scellerata e dicendo ancora una volta che una soluzione seria per tenere le grandi navi fuori da Venezia è vicina. Un dialogo tra sordi, con il ministro grillino che non intende arretrare su una soluzione fuori dalla laguna e un sindaco che chiede che le navi non passino più per San Marco. «Il tempo dell' attesa è finito - rincara la dose Brugnaro - siamo molto arrabbiati. Il Ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il Ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di grandi navi, con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici. Caro Ministro, quanto ancora dobbiamo aspettare?». Piccata la replica di Toninelli, sempre su Twitter. «Brugnaro - scrive il ministro - come al solito straparla. Dopo anni di inerzia anche da parte di quelli della sua area politica, siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandinavi da Venezia. Marghera è opzione scellerata per sicurezza e ambiente, convinceremo di ciò anche Unesco» Proprio per l' Unesco andrebbe bene l' idea appoggiata da Comune e Regione di utilizzare l' esistente canale Vittorio Emanuele III che collega la stazione marittima con porto Marghera. Altra ipotesi finora ignorata dall' Autorità portuale dell' Alto Adriatico e dal Comune: il terminal traghetti di Fusina, affacciato sul canale dei Petroli prima di Marghera, già attrezzato per i passeggeri. Intanto ieri mattina gli uomini della Capitaneria di Porto hanno consegnato al magistrato la loro relazione sui fatti. Ora alla Procura spetta il compito di capire se qualcuno ha fatto o omesso di fare qualcosa. IL PROBLEMA Secondo la Capitaneria di Porto, ma anche per la stessa Costa, tutto sarebbe dipeso da un repentino cambio di meteo. Intanto, tra i primi ad essere sentiti, ci saranno i comandanti dei tre rimorchiatori: da notare che l' uso del terzo rimorchiatore è stato adottato dopo l' incidente del 2 giugno. Al vaglio degli inquirenti vi sarà anche la registrazione delle conversazioni tra la capitaneria di porto e, con ogni probabilità, uno dei piloti a bordo della Costa (ovvero una figura esperta del

Il Messaggero

Venezia

luogo, obbligatoria in plancia per dar consigli al comandante). In particolare, nell' audio, si ascolta la capitaneria chiedere se il pilota abbia bisogno di un quarto rimorchiatore. La risposta del pilota è negativa e quindi a «governare» la nave ne restano tre, comunque più che sufficienti proprio perché la Costa poco prima è stata autorizzata ad aumentare la propria velocità. Le grandi navi, infatti, più vanno veloci e meglio manovrano. Roberta Brunetti Michele Fullin © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Stampa

Venezia

A Venezia sfiorato il disastro Ma nessun limite alle meganavi

Il sindaco Brugnaro: "Tocca a Toninelli decidere". Il ministro ribatte: "Presto la soluzione"

ALBERTO VITUCCI

PRIMO PIANO

I GIGANTI IN LAGUNA

A Venezia sfiorato il disastro
Ma nessun limite alle meganavi

"Gli amici stranieri mi chiedono se gli italiani sono fuori di testa"

alberto vitucci venezia Raffiche di vento da Nord fino a 46 nodi, 85 chilometri orari. Lo scirocco che si trasforma improvvisamente in Tramontana, poi gira di nuovo. La marea calante, la bufera e la grandine. Condizioni meteo proibitive che hanno colto la Costa Deliziosa in pieno bacino di San Marco, meno di mezz' ora dopo aver mollato gli ormeggi in Marittima. Così domenica poco dopo le 18.30 nel bacino di San Marco, a Venezia, si è rischiato un nuovo incidente. Un vento che soffiava fortissimo proprio di fronte alla nave, sul lato di dritta della prua. E l' ha spinta verso la riva. Effetto vela amplificato dalla mole della nave da crociera: 92.600 tonnellate di stazza, altezza di quasi 50 metri, lunghezza 293. Per qualche minuto di traverso. Dopo la curva in uscita dal canale della Giudecca la nave ha rischiato di andare addosso alla banchina. Grande la paura a bordo dei mezzi Actv del servizio pubblico. Il ferry boat dell' Actv che ha stretto improvvisamente a destra per evitarla, i vaporetti stretti sotto riva come pesciolini all' arrivo della balena. Poi l' impatto sfiorato con lo yacht ormeggiato in riva Sette Martiri. I marinai che fuggono a terra terrorizzati, i due rimorchiatori di prua che tirano verso il centro del Bacino con i motori al massimo. Dopo il grave incidente del 2 giugno scorso la Capitaneria aveva ordinato il raddoppio dei rimorchiatori a prua. Mezzi moderni. Quelli di vecchia generazione non ce l' avrebbero fatta. E infine le corde "rinforzate". Il giorno dell' impatto della Msc Opera a San Basilio la corda si era spezzata sotto lo sforzo. Ieri mattina la Capitaneria ha incontrato il pm che ha aperto un' inchiesta e ha consegnato il verbale. Si prova a ricostruire i dettagli e la dinamica di quello che poteva trasformarsi in un disastro. L' acqua in riva Sette Martiri è infatti molto profonda. Le navi, anche di grandi dimensioni spesso ormeggiano e accostano a riva, non c' è la "difesa naturale" sabbiosa che è davanti a San Marco e al palazzo Ducale. La nave insomma poteva entrare direttamente nelle case. Un rischio che gli abitanti della zona hanno visto da vicino. Alla fine l' impatto è stato evitato per un soffio grazie anche all' abilità degli equipaggi dei tre rimorchiatori. Numerosi i particolari che adesso gli inquirenti e i tecnici dell' Autorità portuale e della Capitaneria dovranno ricostruire. Il primo è il fatto delle autorizzazioni a salpare. Chi ha dato il via libera a mollare gli ormeggi proprio quando stava arrivando la bufera, annunciata da tempo in tutti i siti specializzati? «Al momento della partenza le condizioni meteo erano buone», ripetono in Capitaneria. Ma il tempo è peggiorato in pochi minuti, quando la nave ancora non aveva raggiunto il mare aperto. Ogni minuto di ritardo per le compagnie da crociera si traduce in una perdita secca di centinaia di migliaia di euro. Ma chi ha dato il via libera? Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha annunciato un' ispezione alla Capitaneria veneziana. «Stiamo lavorando anche a una soluzione temporanea che riduca il traffico. A breve avremo novità». Il ministro non cede su Marghera, ipotesi rilanciata anche ieri dal sindaco Brugnaro che attacca: «La responsabilità è di chi non decide». «Brugnaro come al solito straparla», risponde via twitter il ministro, «dopo anni di inerzia siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi dalla laguna. Marghera è una soluzione scellerata». - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI Un fermo immagine del video -pubblicato su You Tube da Roberto

La Stampa

Venezia

Ferrucci - mostra la nave da crociera Costa Deliziosa sulla riva Sette Martiri a Venezia.

Libero

Venezia

DOPO IL RISCHIO DI UN ALTRO INCIDENTE IN LAGUNA

A Venezia è scontro Brugnaro-Toninelli

Volano accuse tra il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro e il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli dopo che, domenica pomeriggio, si è rischiato un altro incidente in Laguna con una nave da crociera che ha perso il controllo per via del maltempo e ha lambito uno yacht ormeggiato in prossimità di Riva Sette Martiri (nella foto un fermo immagine del video della sfiorata collisione). «La responsabilità maggiore di quanto è accaduto e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi. Il riferimento è al ministro Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale», ha attaccato il sindaco che torna a chiedere lo stop alle grandi navi in Laguna. «Il tempo dell' attesa è finito. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca. Toninelli venga a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato». Non si è fatta attendere la risposta di Toninelli: «Brugnaro al solito straparla. Dopo anni di inerzia anche da parte di quelli della sua area politica, siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le Grandi navi da Venezia. Marghera è opzione scellerata per sicurezza e ambiente, convinceremo di ciò anche Unesco».

PRIMO PIANO Libero 3

L'ORA DELL'AUTO-VAFFA

I 5 Stelle più che tramontare ormai si stanno sbriciolando

Stampa e M5S

DOPO IL RISCHIO DI UN ALTRO INCIDENTE IN LAGUNA

A Venezia è scontro Brugnaro-Toninelli

Corriere del Veneto

Venezia

La procura: «Pericolo di naufragio» Inchiesta sul via libera alla Deliziosa

Oggi vertice Porto-Capitaneria. Costa: vento straordinario e improvviso. Polemiche anche ieri sera

A. Zo.

REGIONE ATTUALITÀ

Venezia | Il nodo delle crociere

La procura: «Pericolo di naufragio» Inchiesta sul via libera alla Deliziosa

Oggi vertice Porto-Capitaneria. Costa: vento straordinario e improvviso. Polemiche anche ieri sera

Actv, la paura e le polemiche Seno: «Dipendenti bravi nessuno ha corso rischi»

Il video del ferry boat: «Situazione sotto controllo»

REGIONE ATTUALITÀ

Il prefetto: «Navi non più sicure serve una soluzione tampone»

Lite Brugnaro-Toninelli: «Siamo stufi». «Straparla». Al vaglio altre ipotesi senza scavi

«E' spuntata dalla pioggia puntava su di noi, ero paralizzato»

VENEZIA Pericolo di naufragio. Questa è l' ipotesi di reato su cui sta lavorando la procura di Venezia dopo lo «scarrocciamento» della Costa Deliziosa, la nave da crociera che domenica pomeriggio, verso le 18.40, ha rischiato di travolgere uno yacht attraccato in Riva Sette Martiri e altre barche a causa delle fortissime folate di vento. Il pm di turno Andrea Petroni - che peraltro, fatalità, è lo stesso magistrato che insieme al collega Giorgio Gava segue l' inchiesta sullo schianto della Msc Opera dello scorso 2 giugno - ha aperto un fascicolo sulla base della prima relazione arrivata dalla Capitaneria di Porto e ha contestato quel reato che si configura anche nel caso in cui non ci sia poi un naufragio effettivo. Il pericolo si concretizzerebbe solo per il fatto di aver perso la rotta in un canale navigabile frequentato da altri mezzi, che infatti hanno rischiato di venire colpiti dalla Costa Deliziosa, a partire dai vaporetti e dal ferry-boat del Lido, oltre all' Elysian. Ovviamente la polizia giudiziaria è stata incaricata di sentire tutti i testimoni. Non è escluso che a breve arrivino anche i primi indagati, se non altro a titolo di garanzia per poter poi capire che cosa sia successo. Nel caso della Msc, che aveva avuto un' avaria sulla quale è in corso una maxi-perizia, erano stati iscritti il comandante, i due piloti del porto che gli davano supporto (come da prassi per la navigazione in laguna), quelli dei due rimorchiatori e un paio di responsabili della manutenzione della compagnia. Qui il caso è diverso, perché la nave funzionava bene e i rimorchiatori hanno risolto la situazione, rimettendola in rotta prima che succedesse l' irreparabile. Dunque chi rischia potrebbero essere il comandante e i piloti, ma questo lo deciderà il pm a breve. Il cuore dell' inchiesta è soprattutto capire chi abbia dato l' autorizzazione a partire nonostante di lì a pochi minuti si sarebbe verificato un evento meteo eccezionale. «Violento, straordinario e improvviso», lo ha definito la stessa Costa Crociere in un comunicato stampa, in cui ha ribadito però che «il comandante ha sempre mantenuto il controllo della nave». E c' è chi sottolinea come la nave ci metta ormai, con i nuovi limiti di velocità, un' ora e venti a percorrere il tratto lagunare tra la Marittima e la bocca di Lido e che è arrivata nel punto del «quasi incidente» dopo mezz' ora, un tempo congruo per il cambio meteorologico. Sotto accusa, nelle reazioni successive, c' è anche la stessa Capitaneria, cui spetta il via libera alle navi, anche se la procedura è un po' più farraginosa di quella, per esempio, degli aereoporti, dove c' è la torre di controllo. Quando la nave è pronta la Capitaneria dà l' ok a far salire i piloti del Porto e da allora si può partire. Il ministero delle Infrastrutture ha aperto un' inchiesta interna per capire se tutto abbia funzionato bene; anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale Pino Musolino ha chiesto un chiarimento e oggi si terrà un vertice tra enti. Tra l' altro già nella serata di domenica circolava un audio della comunicazione tra la sala di controllo della Capitaneria, che proponeva un quarto rimorchiatore, oltre a consentire uno sforamento del limite di velocità per rendere più governabile la Costa. «Il vento è sceso, al momento tutto tranquillo - ha replicato però il comandante - Comunque manteniamo una velocità leggermente più alta per un governo migliore». In realtà non è ancora chiaro a quando risalga la comunicazione - anche Costa sta facendo le verifiche - ma pare successiva al momento critico e non precedente. Pare infine che il vento fosse superiore ai 30 nodi (con punte più che doppie), limite entro il quale il porto viene «chiuso» alle partenze. Anche ieri sera, verso le 21, su Venezia si è abbattuta una

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Corriere del Veneto

Venezia

di vento e grandine, ma la Pullmantour Horizon si era già messa in moto: «L' episodio di ieri non è bastato - ha protestato Monica Sambo (Pd) - Mettono in pericolo i passeggeri e la città»

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Corriere del Veneto

Venezia

«Il rimorchiatore non ci serve»

Il dialogo tra la capitaneria di porto e il comandante della nave. Compamare: «Se ci sono difficoltà, considerato il maltempo, in base all' ordinanza siete autorizzati ad aumentare la velocità nei limiti della sicurezza, per evitare qualsiasi tipo di collisione. Avete bisogno di un quarto rimorchiatore? » Comandante: «Siamo a posto, al momento il vento è sceso, tutto tranquillo. Manteniamo una velocità leggermente più alta per un governo migliore, visto che c' è ancora vento». Compamare: «Conferma che non vi serve il quarto rimorchiatore? » Comandante: «No, confermo, va bene così».

REGIONE ATTUALITÀ

Il prefetto: «Navi non più sicure serve una soluzione tampone»

Lite Brugnaro-Toninelli: «Siamo stufi». «Straparla». Al vaglio altre ipotesi senza scavi

«E' spuntata dalla pioggia puntava su di noi, ero paralizzato»

Corriere del Veneto

Venezia

Il prefetto: «Navi non più sicure serve una soluzione tampone»

Lite Brugnaro-Toninelli: «Siamo stufi», «Straparla». Al vaglio altre ipotesi senza scavi

Alberto Zorzi

REGIONE ATTUALITÀ

Il prefetto: «Navi non più sicure serve una soluzione tampone»

Lite Brugnaro Toninelli: «Siamo stufi», «Straparla». Al vaglio altre ipotesi senza scavi

«E' spuntata dalla pioggia puntava su di noi, ero paralizzato»

VENEZIA «Le nuove misure di sicurezza sono state provvidenziali e non penso che possano esserci tanti miglioramenti. Che sia un errore umano, o un' avaria, o il meteo, è ormai evidente che le navi che passano lì non sono in sicurezza. Bisogna trovare una soluzione tampone per evitare che passino: subito, anche domani mattina». Il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto si fa serio. Da uomo dello Stato sul territorio percepisce che siamo vicini al limite di non ritorno, che la città non ce la fa più. «La manifestazione di un mese fa, con quasi 10 mila partecipanti, ha dimostrato che c' è una forte adesione dei veneziani alla protesta contro le crociere», continua Zappalorto. Ma il problema è sempre quello: le soluzioni e soprattutto i tempi. Ieri il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro è tornato all' attacco del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, attribuendogli la «responsabilità maggiore» degli incidenti per aver bloccato la soluzione scelta nell' ormai famoso Comitatone del 7 novembre 2017: cioè l' approdo a Marghera (nella sponda nord del canale industriale nord) per le navi più grandi e l' arrivo in Marittima di quelle medie attraverso il canale Vittorio Emanuele adeguato, visto che oggi è per lo più interrato. «Il tempo dell' attesa è finito, siamo molto arrabbiati - dice Brugnaro - Il Vittorio Emanuele si può realizzare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi». Brugnaro aveva anche proposto di usarlo già da subito per togliere il 10-15 per cento delle navi da San Marco, anche se si tratterebbe solo di quelle più piccole. «Straparla come al solito», è stato il gelido commento di Toninelli. «Dopo anni di inerzia siamo vicini a una soluzione seria - continua il ministro - Marghera è un' opzione scellerata per la sicurezza e l' ambiente». In questa tenzone, ovviamente, Zappalorto si tiene ben lontano. «Non spetta a me dire quale sia la migliore, la competenza ce l' hanno il Mit e la Capitaneria, spetta a loro convocare le conferenze di servizi», continua. Però si lascia scappare che «devono essere praticabili in tempi rapidi, non tra dieci anni» (che per esempio sarebbe l' orizzonte dell' ipotesi Chioggia, che piace al ministro più di San Nicolò del Lido, l' altra in campo) e che va salvaguardata la Marittima: «Lo dico anche da cittadino, sarebbe un peccato perderla perché è un gioiello di efficienza e funzionalità su cui sono state investite decine di milioni». Per quest' ultima opzione, però, serve il Vittorio Emanuele. In realtà il dibattito è ancora aperto. La stessa Vtp, gestore del terminal della Marittima, che già aveva fatto il progetto per lo scavo del Vittorio Emanuele in project financing , sta vagliando altre ipotesi di attracco immediate, che non prevedano scavi perché c' è il problema del «protocollo fanghi», che è ancora in fase di aggiornamento e non sarà pronto prima di qualche mese: nessuno si sbottona, ma in passato si erano ipotizzati terminal a San Leonardo (rilanciato di recente dall' ex capo pilota Saul Mazzucco in collaborazione con l' ingegner Andrea Rinaldo) e a Fusina (sostenuto per esempio dai consiglieri del Gruppo Misto Ottavio Serena e Renzo Scarpa), che consentono l' ingresso dalla bocca di Malamocco ma senza arrivare fino alle fabbriche di Marghera. Ieri il Comitato No grandi navi, che ieri con l' ex docente Andreina Zitelli è tornato a chiedere lo stop immediato ai passaggi, ha poi rivelato che Msc avrebbe chiesto al presidente del Porto Pino Musolino di poter attraccare alla propria banchina commerciale (terminal Tiv), modificando la concessione, che scade nel 2023. Una notizia non confermata, anche se fonti portuali fanno sapere che questo rischierebbe di snaturare l' intero porto commerciale. Quel che è certo, anche se nessuno lo vuole dire, è che anche le compagnie sono stanche di questa situazione.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Corriere del Veneto

Venezia

Prima del Comitatone del 2017 avevano proposto lo scavo del Vittorio Emanuele, pronte a finanziarlo (ancor più che Marghera), e da tempo dicono di essere disponibili a lasciare il canale della Giudecca e il bacino di San Marco, ma solo ovviamente in presenza di una «via alternativa»: come la definiva il decreto Clini-Passera che già nel 2012, dopo l' incidente della Costa Concordia al Giglio, aveva posto il principio dello stop alle navi troppo grandi. Anche perché questi episodi fanno il giro del mondo e sono un grave danno d' immagine. «Il sindaco Brugnaro accusa il governo solo perché non accontenta le sue richieste - tuona la senatrice 5s Orietta Vanin - Non è scavando i canali che si risolve il problema». Chiede un nuovo Comitatone al più presto il Pd: «Il governo lo convochi subito e proponga una soluzione che tuteli sia la città che l' ecosistema». All' attacco anche i Verdi: «Sospendere i passaggi in condizioni meteo non ottimali».

Corriere del Veneto

Venezia

Bonifiche di Porto Marghera cabina di regia «paralizzata» Oggi arriva la commissione

Mo.Zi.

Venezia e Mestre

Un altro nubifragio, fermi aerei e treni
Vento e grandine danneggiano sei chiese

Ieri sera raffiche fino a 90 km orari. Paura in laguna. Alberi caduti sulla linea del tram

Il mercato si allaga Protestano i commercianti

Bonifiche di Porto Marghera cabina di regia «paralizzata» Oggi arriva la commissione

MESTRE La commissione bicamerale ecomafie accende un faro su Porto Marghera. Da domani deputati e senatori, dopo il sopralluogo nelle aree industriali del Sito di Bonifica di Interesse Nazionale, cercheranno di capire come mai da giugno dell' anno scorso la Cabina di Regia istituita al ministero dell' Ambiente non batte colpo e non si riunisce. Uno degli ostacoli pare essere la trattativa sull' Autonomia del Veneto che, all' articolo 31, rimette in discussione tutta la filiera degli accordi spostando il baricentro dal ministero alla Regione. La Città Metropolitana si presenterà davanti alla commissione d' inchiesta con una richiesta precisa: «Si chiede un deciso intervento del Ministero dell' Ambiente nel rafforzare il ruolo e la struttura della Cabina di Regia, consentendo alla stessa di poter essere così veramente operativa e incisiva per risolvere i problemi del Sito di Porto Marghera, centrale per l' economia di tutta la Regione Veneto». La commissione ascolterà il presidente dell' Autorità Portuale Pino Musolino, il sindaco Luigi Bruganro, il Provveditore Roberto Linetti, il presidente Confindustria Veneto Matteo Zoppas, l' Arpav, il Consorzio Venezia Nuova e Veneto Acque. Tutto per dipanare la matassa delle bonifiche rimaste al palo. Il problema è duplice. Da una parte ci sono i 250 milioni messi sul tavolo per Patto con Venezia chiudere la cintura di sicurezza di palancolati intorno alle macroisole del Petrolchimico per impedire ai veleni che hanno saturato i suoli dell' area industriale di finire in laguna: manca un 5% di marginamenti intorno all' area industriale nei punti più complicati attraversati da cavi e oledotti che non sono stati completati in corrispondenza delle tubazioni di Edison, Syndial, Sapio/Crion, dell' oleodotto e dell' impianto antincendio della Ies di Mantova. Ci sono i soldi, i progetti. Ma dopo tre riunioni ministeriali della Cabina di regia tra dicastero, Regione, Comune e Città Metropolitana tenute tra maggio e giugno 2018, nulla è più accaduto. La ripartizione dei compiti tra Porto, Regione e Ministero è uno storico motivo di incomprensione e a anni non si riesce a capire chi deve ancora fare cosa e il nuovo esecutivo non ha dipanato la matassa. Il problema principale è che dalla Cabina di Regia il Comune si aspettava procedure semplificate per le aziende che vogliono investire (non bonifiche ma sarcofago di cemento e asfalto sui terreni inquinati). Il ministero però considera prioritaria la bonifica dei terreni. E le trattative sull' autonomia del Veneto hanno introdotto il terzo incomodo, congelando le decisioni.

Corriere del Veneto (ed. Verona)

Venezia

Presto i primi indagati

Inchiesta aperta «Chi ha dato l' ok a partire?»

A. Zo.

PRIMO PIANO

VENEZIA UN ALTRO INCIDENTE SFIORATO

Grandi navi, l'appello del prefetto «Subito una soluzione tampone»

Intanto è scontro tra Brugnaro e Toninelli: «Colpa del ministro»; «Il sindaco straparla»

93

294

Presto i primi indagati

Inchiesta aperta «Chi ha dato l'ok a partire?»

VENEZIA Pericolo di naufragio. Questa è l' ipotesi di reato su cui sta lavorando la procura di Venezia dopo lo «scarrocciamento» della Costa Deliziosa, la nave da crociera che domenica pomeriggio, verso le 18.40, ha rischiato di travolgere uno yacht attraccato in Riva Sette Martiri e altre barche a causa delle fortissime folate di vento. Il pm di turno Andrea Petroni - lo stesso magistrato che insieme al collega Giorgio Gava segue già l' inchiesta sullo schianto della Msc Opera lo scorso 2 giugno - ha aperto un fascicolo sulla base della prima relazione arrivata dalla Capitaneria di Porto e ha contestato quel reato che si configura anche nel caso in cui non ci sia poi un naufragio effettivo. Il pericolo si concretizzerebbe solo per il fatto di aver perso la rotta in un canale navigabile frequentato da numerosi altri mezzi. Non è escluso che a breve arrivino anche i primi indagati, se non altro a titolo di garanzia. Nel caso della Msc, che aveva avuto un' avaria sulla quale è in corso una maxi-perizia, erano stati iscritti il comandante, i due piloti del porto che gli davano supporto (come da prassi per la navigazione in laguna), quelli dei due rimorchiatori e i responsabili della manutenzione della compagnia. Qui il caso è diverso, perché la nave funzionava bene e i rimorchiatori hanno risolto la situazione, rimettendola in rotta prima che succedesse l' irreparabile. Dunque chi rischia potrebbero essere il comandante e i piloti, ma questo lo deciderà il pm a breve. Il cuore dell' inchiesta è soprattutto capire chi abbia dato l' autorizzazione a partire nonostante di lì a pochi minuti si sarebbe verificato un evento meteo eccezionale. «Violento, straordinario e improvviso», lo ha definito la stessa Costa Crociere in un comunicato stampa, in cui ha ribadito però che «il comandante ha sempre mantenuto il controllo della nave». E c' è chi sottolinea come la nave ci metta ormai, con i nuovi limiti di velocità, un' ora e venti a percorrere il tratto lagunare tra la Marittima e la bocca di Lido e che è arrivata nel punto del «quasi incidente» dopo mezz' ora, un tempo congruo per il cambio meteorologico. Sotto accusa, nelle reazioni successive, c' è anche la stessa Capitaneria, cui spetta il via libera alle navi: il ministero delle Infrastrutture ha aperto un' inchiesta interna; anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale Pino Musolino ha chiesto un chiarimento sul punto e oggi si terrà un vertice tra i due enti. Tra l' altro già nella serata di domenica circolava un audio della comunicazione tra la sala di controllo della Capitaneria, che proponeva un quarto rimorchiatore, oltre a consentire uno sforamento della velocità per rendere più governabile la Costa. «Il vento è sceso, al momento tutto tranquillo - ha replicato il comandante - Comunque manteniamo una velocità leggermente più alta per un governo migliore». In realtà non è ancora chiaro a quando risalga la comunicazione - anche Costa sta facendo le verifiche - ma pare essere successiva al momento critico e non precedente.

Corriere del Veneto (ed. Verona)

Venezia

Venezia un altro incidente sfiorato

Grandi navi, l' appello del prefetto «Subito una soluzione tampone»

Intanto è scontro tra Brugnaro e Toninelli: «Colpa del ministro»; «Il sindaco straparla»

Alberto Zorzi

PRIMO PIANO

VENEZIA UN ALTRO INCIDENTE SFIORATO

Grandi navi, l'appello del prefetto «Subito una soluzione tampone»

Intanto è scontro tra Brugnaro e Toninelli: «Colpa del ministro»; «Il sindaco straparla»

93

294

Presto i primi indagati

Inchiesta aperta «Chi ha dato l'ok a partire?»

VENEZIA «Le nuove misure di sicurezza sono state provvidenziali e non penso che possano esserci tanti miglioramenti. Che sia un errore umano, o un' avaria, o il meteo, è ormai evidente che le navi che passano lì non sono in sicurezza. Bisogna trovare una soluzione tampone per evitare che passino: subito, anche domani mattina». Il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto si fa serio. Da uomo dello Stato sul territorio percepisce che siamo vicini al limite di non ritorno, che la città non ce la fa più. «La manifestazione di un mese fa, con quasi 10 mila partecipanti, ha dimostrato che c' è una forte adesione dei veneziani alla protesta contro le crociere», continua Zappalorto. Ma il problema è sempre quello: le soluzioni e soprattutto i tempi. Ieri il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro è tornato all' attacco del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, attribuendogli la «responsabilità maggiore» degli incidenti per aver bloccato la soluzione scelta nell' ormai famoso Comitatone del 7 novembre 2017: cioè l' approdo a Marghera (nella sponda nord del canale industriale nord) per le navi più grandi e l' arrivo in Marittima di quelle medie attraverso il canale Vittorio Emanuele adeguato, visto che oggi è per lo più interrato. «Il tempo dell' attesa è finito, siamo molto arrabbiati - dice Brugnaro - Il Vittorio Emanuele si può realizzare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi». Brugnaro aveva anche proposto di usarlo già da subito per togliere il 10-15 per cento delle navi da San Marco, anche se si tratterebbe solo di quelle più piccole. «Straparla come al solito», è stato il gelido commento di Toninelli. «Dopo anni di inerzia siamo vicini a una soluzione seria - continua il ministro - Marghera è un' opzione scellerata per la sicurezza e l' ambiente». In questa tenzone, ovviamente, Zappalorto si tiene ben lontano. «Non spetta a me dire quale sia la migliore, la competenza ce l' hanno il Mit e la Capitaneria, spetta a loro convocare le conferenze di servizi», continua. Però si lascia scappare che «devono essere praticabili in tempi rapidi, non tra dieci anni» (che per esempio sarebbe l' orizzonte dell' ipotesi Chioggia, che piace al ministro più di San Nicolò del Lido, l' altra in campo) e che va salvaguardata la Marittima: «Lo dico anche da cittadino, sarebbe un peccato perderla perché è un gioiello di efficienza e funzionalità su cui sono state investite decine di milioni». Per quest' ultima opzione, però, l' unica soluzione è il Vittorio Emanuele. In realtà il dibattito è ancora aperto. La stessa Vtp, gestore del terminal della Marittima, che già aveva fatto il progetto per lo scavo del Vittorio Emanuele in project financing , sta vagliando altre ipotesi di attracco immediate, che non prevedano scavi perché c' è il problema del «protocollo fanghi», che è ancora in fase di aggiornamento e non sarà pronto prima di qualche mese: nessuno si sbottona, ma in passato si erano ipotizzati terminal a San Leonardo (rilanciato di recente dall' ex capo pilota Saul Mazzucco in collaborazione con l' ingegner Andrea Rinaldo) e a Fusina, che consentono l' ingresso dalla bocca di Malamocco ma senza arrivare fino alle fabbriche di Marghera. Quel che è certo, anche se nessuno lo vuole dire, è che anche le compagnie sono stanche di questa situazione. Prima del Comitatone del 2017 avevano preso ufficialmente posizione per lo scavo del Vittorio Emanuele, pronte a finanziarlo (ancor più che Marghera, ipotesi la cui percorribilità era tutta da verificare), e da tempo dicono di essere disponibili a lasciare il canale della Giudecca e il bacino di San Marco, ma solo ovviamente in presenza di una «via alternativa», come la definiva il decreto Clini-Passera che già nel 2012, dopo l' incidente della Costa Concordia al Giglio, aveva posto il principio dello stop alle navi troppo grandi.

Corriere del Veneto (ed. Verona)

Venezia

«Troppe navi e troppo grandi, il sindaco Brugnaro accusa il governo solo perché non accontenta le sue richieste - tuona la senatrice 5s Orietta Vanin - Non è scavando i canali che si risolve il problema». Chiede un nuovo Comitatone al più presto il Pd: «Il governo lo convochi subito e proponga una soluzione - scrive - che tuteli sia la città che l' ecosistema e faccia cessare subito il passaggio delle grandi navi nel bacino di san Marco e nel canale della Giudecca». All' attacco anche i Verdi: «Le autorità competenti sospendano il passaggio delle grandi navi dentro Venezia quando le condizioni meteo non siano ottimali».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

Chi ha fatto partire la nave? La Procura apre l' inchiesta

`Fascicolo per il reato di "rischio di naufragio" sulla pericolosa manovra della Costa Deliziosa `Sotto la lente degli investigatori il ruolo del comandante e il via libera alla partenza

ROBERTA BRUNETTI

Primo Piano

L'allarme in Laguna

Chi ha fatto partire la nave? La Procura apre l'inchiesta

«Serve il quarto rimorchiatore?» La manovra e i dialoghi concitati

LE INDAGINI VENEZIA L' ipotesi di reato, per la Procura, è chiarissima: rischio di naufragio. Su chi debba risponderne lo chiariranno le indagini. Ma al momento chi rischia di finire sul registro degli indagati è il comandante della Costa Deliziosa, che con la laguna in tempesta ha cercato di far uscire la sua nave da Venezia, ma si è ritrovato sospinto dal vento a ridosso di Riva dei Sette Martiri, salvato dallo schianto solo dalla forza dei rimorchiatori che hanno deviato il grattacielo galleggiante. Il fascicolo per l' incidente sfiorato di domenica è sul tavolo del sostituto procuratore Andrea Petroni, lo stesso che con il collega Giorgio Gava sta indagando anche sullo scontro del 2 giugno scorso, protagonista un' altra grande nave, la Msc Opera che in una giornata di sole andò a cozzare contro un battello fluviale ormeggiato in Marittima, ferendo quattro passeggeri. Stavolta nessuna collisione, nessun ferito, ma che si sia rischiato grosso lo hanno visto tutti. Un rischio che ieri sera, sotto un' altra bufera di vento e grandine, ha preso anche la Horizon, nave da 47mila tonnellate, passata verso le 21.15 a San Marco mentre su Venezia imperversava una violenta tempesta. LA RELAZIONE Ieri mattina gli uomini della Capitaneria di Porto hanno consegnato al magistrato la loro relazione sui fatti. Poche pagine per riassumere l' accaduto e anche i rapporti intercorsi tra la centrale della Capitaneria e la nave nelle varie fasi dell' uscita dalla laguna. In allegato, le traiettorie delle tante imbarcazioni in circolazione in quello stretto tratto d' acqua che dalla Marittima porta alla bocca di porto del Lido, passando per il Canale della Giudecca, sfilando davanti al Bacino di San Marco, alle Rive degli Schiavoni e dei Sette Martiri, fino ai Giardini della Biennale e a Sant' Elena. Zona trafficatissima, dove in condizioni meteo difficili come quelle di domenica bisogna fare ancor più attenzione. Ed ecco l' ipotesi di reato formulata dalla Procura: rischio di naufragio. L' IPOTESI DI REATO L' articolo è il 450 del Codice penale che punisce «chiunque, con la propria azione od omissione colposa, fa sorgere o persistere il pericolo di un disastro ferroviario, di una inondazione, di un naufragio, o della sommersione di una nave o di un altro edificio natante». Un reato di pericolo, che non prevede che accada qualcosa. Esiste giurisprudenza varia a riguardo. Ad esempio il caso di un treno merci finito sulla rete ordinaria: non successe nulla, ma i responsabili furono processati. Quel che potrebbe accadere anche per l' incidente sfiorato in laguna. IL FATTORE METEO Ora alla Procura spetta il compito di capire se qualcuno ha fatto o omesso di fare qualcosa. Il primo passo sarà quello di sentire i tanti testimoni di quelle poche decine di minuti cruciali: dalle 18.09, quando la Costa Deliziosa ha mollato gli ormeggi alla Marittima, alla 18.35, quando si è sfiorato l' impatto in Riva dei Sette Martiri. Secondo la Capitaneria di Porto, ma anche per la stessa Costa crociere, tutto sarebbe dipeso da un repentino cambio di meteo. E il tema del meteo sarà al centro dell' inchiesta. In una giornata instabile, con raffiche di vento e cieli tempestosi fin dal primo pomeriggio, quel peggioramento era prevedibile? La nave doveva aspettar e? O è stato giusto che partisse comunque? Ovviamente andrà vagliato il ruolo del comandante della nave, che deve valutare le condizioni meteo e ha sempre l' ultima parola nel rispetto dell' ordinanza della Capitaneria che fissa limiti precisi ai movimenti delle navi, sempre vietati, ad esempio, con vento superiore ai 30 nodi. Ma c' è anche un aspetto più delicato, che riguarda la stessa Capitaneria. In

Il Gazzettino

Venezia

condizioni di scarsa visibilità o meteo avverso, infatti, è la Capitaneria che ferma le attività e stabilisce che le navi rimangano temporaneamente ormeggiate o in rada. Un aspetto, an che questo, che la Procura vuole chiarire. Intanto, tra i primi ad essere sentiti, ci saranno i comandanti dei tre rimorchiatori che seguivano la Costa Deliziosa e hanno avuto un ruolo determinante per evitare il peggio. Un particolare che verrà valutato anche in relazione all' incidente del 2 giugno, quando i due rimorchiatori in servizio non riuscirono a frenare la Msc Opera. Il terzo rimorchiatore è stato introdotto proprio dopo l' incidente, con un' ordinanza ad hoc della Capitaneria. Un misura di sicurezza rivelatasi provvidenziale che forse doveva essere introdotta prima. Anche questo un aspetto che sarà valutato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

«Serve il quarto rimorchiatore?» La manovra e i dialoghi concitati

Primo Piano

L'allarme in Laguna

Chi ha fatto partire la nave? La Procura apre l'inchiesta

«Serve il quarto rimorchiatore?» La manovra e i dialoghi concitati

L' AUDIO VENEZIA «Vi serve un quarto rimorchiatore?». «No grazie, siamo a posto così». Nel pieno della bufera, con la Costa Deliziosa che poco dopo avrebbe sfiorato Riva Sette Martiri, è questo il contenuto del dialogo tra la Capitaneria di Porto e la plancia di comando della Costa Deliziosa. Il colloquio, pubblicato anche sul sito internet del nostro giornale, sarà uno degli elementi acquisiti agli atti nell' inchiesta condotta dal pubblico ministero Andrea Petroni (lo stesso titolare del fascicolo sull' incidente alla Msc dello scorso 2 giugno). Nell' audio si sentono chiaramente le parole dell' ufficiale della Capitaneria con il comandante della Costa. «Se ci sono difficoltà - avvisa la Capitaneria -, considerato il maltempo in base all' ordinanza siete autorizzati ad aumentare la velocità nei limiti di sicurezza per evitare qualsiasi tipo di collisione...». Poi la domanda: «Avete bisogno di un quarto rimorchiatore?». Le nuove disposizioni della Capitaneria, adottate dopo l' incidente del 2 giugno, obbligano infatti le navi in entrata e in uscita dalla laguna a essere scortate da tre rimorchiatori. Per questo, la richiesta del funzionario della Capitaneria denota una certa preoccupazioni per le condizioni di navigazione della Costa. Ma dalla Deliziosa la risposta è negativa. «Siamo a posto - si sente dire con voce calma - Al momento il vento è sceso e al momento è tutto tranquillo... Comunque manteniamo una velocità leggermente più alta per un governo migliore e comunque c' è ancora vento». Poi interviene ancora la Capitaneria: «Ok comandante, quindi mi conferma che non vi serve il quarto rimorchiatore? ». «No confermo - risponde il comandante - sto bene così, la ringrazio». «Grazie a voi - chiude la Capitaneria - Vi monitoriamo con i sistemi, per qualsiasi cosa contattateci subito. Grazie». Poi la conversazione si chiude. Come detto, questo dialogo farà parte dei riscontri che giungeranno sul tavolo della procura della Repubblica. Il ricorso al quarto rimorchiatore è misura di precauzione ulteriore rispetto ai tre che da circa un mese sono obbligatori per i transiti delle grandi navi in laguna. Le ultime disposizioni della Capitaneria prevedono anche una riduzione della velocità, ma «in caso di fattori meteomarini che possano compromettere la governabilità della nave», come nel caso di domenica, il comandante può essere autorizzato a superarli dopo averne dato comunicazione alla sala operativa della Capitaneria. Tre le altre misure anche gli intervalli minimi tra le navi in transito: l' ingresso e l' uscita sono possibili solo quando il tratto tra la bocca di porto e la Marittima è libero. Per questo la pianificazione degli accosti, tra un transito e il successivo, è salita a un' ora o un' ora e mezza a seconda degli ormeggi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Brugnaro all'attacco: «Colpa di Toninelli» La replica: «Straparli»

`La collisione sfiorata rinnova lo scontro: il sindaco punta sul terminal in terraferma, il ministro contrario all' ipotesi

MICHELE FULLIN

Primo Piano

Brugnaro all'attacco: «Colpa di Toninelli» La replica: «Straparli»

E il Pd mette nel mirino il governo: «Solo chiacchiere»

LA POLITICA VENEZIA «Ora basta, non è più possibile aspettare. Toninelli venga a Venezia a riferire. La responsabilità è tutta di chi non ha deciso in questi mesi». Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro suona la sveglia al ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, che finora si è opposto fermamente a far passare le grandi navi da crociera per Marghera in modo da evitare piazza San Marco e il canale della Giudecca. Il ministro replica dicendo mai e poi mai Marghera, definendola un' opzione scellerata e dicendo ancora una volta che una soluzione seria per tenere le grandi navi fuori da Venezia è vicina. Insomma è una specie di dialogo tra sordi, con il ministro grillino che non intende arretrare su una soluzione fuori dalla laguna e un sindaco che chiede ad alta voce che le navi non passino più per San Marco da subito etichettando come assurde e non percorribili le tre opzioni a suo tempo annunciate dal ministro. Chi ci rimette è però la città, che domenica ha rischiato grosso ancora una volta, con la Costa Deliziosa, gigante da 294 metri che rischiava di finire contro la banchina di riva Sette Martiri dove erano ormeggiati tre yacht. L' ACCUSA «Il tempo dell' attesa è finito - rincara la dose Brugnaro - siamo molto arrabbiati. Il Ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il Ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di grandi navi, con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici. Caro Ministro, quanto ancora dobbiamo aspettare? Quanto ancora sarà sordo alle richieste della comunità internazionale e delle istituzioni cittadine - continua - solo per ascoltare i comitati del no a tutto e i soliti noti che strumentalizzano da anni la questione impedendo qualsiasi soluzione? Quanti studi costi-benefici e indagini vorrà fare prima di arrivare ad una soluzione? Perché sta ancora tergiversando? Ci sono una città intera e migliaia di lavoratori che meritano rispetto istituzionale e una risposta immediata». LA REAZIONE Piccata la replica di Toninelli, sempre su Twitter che sembra essere diventato il canale preferito per le esternazioni istituzionali. «Brugnaro - scrive il ministro - come al solito straparla. Dopo anni di inerzia anche da parte di quelli della sua area politica, siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandinavi da Venezia. Marghera è opzione scellerata per sicurezza e ambiente, convinceremo di ciò anche Unesco». SOLUZIONI A BREVE Il riferimento all' Unesco è alla benedizione ricevuta da questa all' idea appoggiata da Comune e Regione di utilizzare l' esistente canale Vittorio Emanuele III che collega l' attuale stazione marittima con porto Marghera. Ovviamente sarebbe da scavare perché negli anni si è interrato e serviva navi di dimensioni diverse dalle attuali. A meno che il ministro non tiri fuori un asso dalla manica, agli atti questa sembra essere l' unica soluzione percorribile a breve, pur con i problemi di interferenza con il traffico commerciale che riguarda anche sostanze pericolose. «La soluzione immediata c' è - chiosa Brugnaro - appoggiata anche dalla Regione e si chiama percorso dalla bocca di porto di Malamocco, attraverso il canale dei Petroli, con destinazione Marittima via canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi. Il Vittorio Emanuele si può adeguare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5/10 anni. Soluzione sulla quale

Il Gazzettino

Venezia

anche l' Unesco ha espresso apprezzamento». A dire il vero, al ministro è stata sottoposta un' altra ipotesi a breve, che però finora è stata ignorata dall' Autorità portuale dell' Alto Adriatico e dal Comune. Si tratta dell' esistente terminal traghetti di Fusina, affacciato sul canale dei Petroli prima di Marghera, già attrezzato per i passeggeri. Secondo la proposta presentata al ministro dal direttore di Albatravel Andrea Gersich e dal Gruppo Misto in Consiglio comunale di Venezia, nel secondo bacino attualmente in fase avanzata di costruzione, con poche modifiche si potrebbero ospitare almeno due grandi navi per volta e fino a quattro utilizzando le due banchine già esistenti e spostando momentaneamente i traghetti a Chioggia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Costa, quel via libera con bufera annunciata

` La compagnia di crociera ha parlato di tempesta improvvisa, però le previsioni e la situazione meteo lasciavano prevedere un rapido peggioramento. E ieri sera sotto vento e grandine è uscita un' altra nave

MICHELE FULLIN

Primo Piano

La tragedia sfiorata

Costa, quel via libera con bufera annunciata

Barca a vela contro muretto, identificato l'equipaggio

IL METEO VENEZIA Come è possibile che all' ora della buriana non ci fosse una barchetta da diporto in giro mentre un' enorme nave, che dispone delle più sofisticate tecologie e dei più precisi bollettini meteo si è lasciata sorprendere da tremende raffiche di vento? È probabilmente questo il più grande interrogativo destato dalla vicenda di domenica. LA SORPRESA Dalla Capitaneria sostengono che il comandante di una nave, nel rispetto dell' ordinanza in vigore (che prevede lo stop ad esempio se il vento supera i 30 nodi) ha il potere di decidere se salpare o meno e che quando ha lasciato la Marittima il tempo non era brutto. Costa Crociere domenica la nave sarebbe stata sorpresa da un violento, straordinario, improvviso evento meteorologico che ha interessato tutto il nordest. GLI AVVISI METEO Tuttavia, mentre la Deliziosa salpava, un forte temporale con grandinate era in corso nella terraferma e in spostamento da nord-ovest verso la laguna. La schermata radar fornita da Arpav evidenziava attorno alle 18.40 la massima concentrazione di precipitazioni e di fulmini su Venezia, ma non è che il fortunale si sia formato sopra la città: si è spostato. La Protezione civile aveva già allertato del rischio idraulico con una mail inviata alle 14 di sabato e ripetuta alle 15 di domenica prorogando l' allarme fino a tutto martedì. Il servizio Sea Help aveva comunicato ai diportisti gà la domenica mattina che la situazione non era sicura per il pomeriggio. Infine, l' avvisaglia con il nero che arrivava era già visibile alle 15.30, anche se poi momentaneamente sparita. In quel momento, una barca a vela era stata presa da un colpo di vento finendo contro una riva mentre si trovava sul canale delle Scoasse, al Lido. IL BAROMETRO Alle 18, ora di partenza della nave, il barometro segnava inoltre bassa pressione (circa 1000 mB). E questo, fino all' avvento degli smartphone, era l' unico strumento usato dai diportisti per valutare se uscire in barca o no. In questo caso, i numeri dicevano che sarebbe stato meglio rimanere a casa. Certo, una nave di 297 metri non teme nessun temporale in mare, ma in acque anguste come quelle veneziane, bastano pochi gradi di barra di errore o di scostamento e si va a finire in secca o contro una riva. IERI SERA Poiché in questi giorni sembra possa accadere di tutto, ieri sera nonostante il temporale annunciato, un' altra nave è salpata dalla Marittima alle 20.45 per essere investita dalle raffiche di vento e dalla grandine mentre doppiava Sant' Elena e si dirigeva verso San Nicolò e la bocca di porto. La nave Horizon della Pullmantur Cruises, non è una delle cosiddette grandi, dato che stazza circa 47mila tonnellate, ma è comunque un bestione di 208 metri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Nave a 50 metri da riva Ma dovevano essere 150

La "Deliziosa" pericolosamente vicina a Sette Martiri con tre yacht ormeggiati La distanza era un terzo rispetto a quella stabilita per chi entra in laguna

Primo Piano

Nave a 50 metri da riva
Ma dovevano essere 150

Avm e Actv ringraziano gli operatori: «Bravissimi i nostri marinai»

IL PERCORSO VENEZIA Questa volta non è andata come nel 2013, quando lo scrittore Roberto Ferrucci denunciò con un filmato che la Carnival Sunshine, nave più piccola della Costa Deliziosa, protagonista della situazione di pericolo di domenica, era passata a 20 metri da riva Sette Martiri. In realtà la nave passò a 72 metri e sulla vicenda ci furono denunce, il cui procedimento fu archiviato lo scorso anno. I VIDEO E LE MISURE La situazione di ieri è stata completamente diversa, con una cellula temporalesca di grande potenza che si è posizionata su Venezia proprio mentre la nave attraversava il bacino. Questa volta la nave è passata davvero vicina alla riva, dove erano ormeggiati tre yacht. Presumibilmente una cinquantina di metri prima che ci finisse contro, una distanza pari ad un terzo di quella normalmente osservata per entrare e uscire dalla Marittima, che si trova al centro del Bacino, nel punto in cui la profondità è maggiore. Uno sputo, per una nave di poco meno di 300 metri, se poi si pensa che davanti alla riva c' erano gli yacht, la distanza si riduce a 35-40 metri. Un' inezia. LE POSIZIONI E LA ROTTA Questo, in base alle posizioni Gps rilevate dal sito marinetraffic.com che evidenziava anche la differenza di rotta tra la Costa Deliziosa e quella della Msc Magnifica, due navi equivalenti anche per stazza lorda. Questo si è notato soprattutto tra la punta della Salute e riva dei Sette Martiri, quando la Deliziosa ha fatto rotta per 82 gradi, sospinta dal forte vento mentre ma Magnifica è andata per 76, poi 97 e infine 112 gradi. Questo ha portato la nave sorpresa dal maltempo ad avvicinarsi pericolosamente alla riva mentre i due rimorchiatori di prua cercavano di tirarla verso il centro canale. È lì che la nave ha registrato la velocità minima (meno di 4 nodi), per poi recuperare i 6 nodi e superare gli 8 per uscire dall' impasse. Tutto si è svolto nell' arco di pochi minuti, cinque o sei, durante i quali la nave è stata investita dalla furia del vento, che certamente è stato superiore ai fatidici 30 nodi (55 chilometri orari), soglia oltre la quale un' ordinanza della Capitaneria di porto impedisce alle navi di muoversi. M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Brugnaro, ultimatum al governo: Marghera soluzione in tempi brevi

`Il sindaco: «Siamo arrabbiati, l' attesa è finita: vogliamo una decisione subito» `«Anche l' Unesco ha riconosciuto il valore della scelta, la città merita più rispetto»

MICHELE FULLIN

Primo Piano

La tragedia sfiorata

Brugnaro, ultimatum al governo: Marghera soluzione in tempi brevi

Venezia Cambia prepara una lettera al premier: «Ora intervenga Conte»

L' ULTIMATUM VENEZIA È su tutte le furie il sindaco Luigi Brugnaro. Dopo aver incassato il welcome dell' Unesco alla sua proposta per togliere le grandi navi da San Marco, ieri si è scagliato nuovamente contro il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, ritenendolo responsabile degli incidenti del 2 giugno e di domenica (quest' ultimo solo sfiorato). «Sicuramente le condizioni meteo-marine in cui è accaduto l' episodio di ieri sono state eccezionali e le autorità competenti faranno chiarezza su quanto successo - dice il sindaco - ma la responsabilità maggiore di quanto è accaduto domenica e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi». È infatti da Toninelli che dipendono Capitaneria di Porto, Provveditorato alle Opere Pubbliche e Autorità di sistema portuale. IL TEMPO DELLE ATTESE È FINITO «Il tempo dell' attesa è finito. Siamo molto arrabbiati. Caro Ministro, quanto ancora dobbiamo aspettare? Quanto ancora - aggiunge -n sarà sordo alle richieste della comunità internazionale e delle istituzioni cittadine solo per ascoltare i comitati del no a tutto e i soliti noti che strumentalizzano da anni la questione impedendo qualsiasi soluzione? Quanti studi costi-benefici e indagini vorrà fare prima di arrivare ad una soluzione? Perché sta ancora tergiversando? Ci sono una città intera e migliaia di lavoratori che meritano rispetto istituzionale e una risposta immediata». MARGHERA A quale risposta immediata si riferisce il sindaco? La sua, quella che porta avanti da anni, cioè l' utilizzo del canale Vittorio Emanuele per raggiungere la Marittima dal canale dei Petroli e, in prospettiva, utilizzare le banchine più esterne del canale Nord di Porto Marghera per accogliere le navi più grandi. Soluzioni, queste, invise al ministro e da lui scartate a priori. Anche ieri Toninelli ha definito Marghera una soluzione scellerata. E, dal momento che il coltello dalla parte del manico per ora ce lo ha lui, non resta che prenderne atto. Brugnaro, però non si arrende e richiede a gran voce l' apertura del dossier che ha avuto il riconoscimento dell' Unesco pochi giorni fa nel meeting annuale del Comitato del patrimonio dell' umanità. LA CARTA UNESCO «È questa la soluzione immediata - rincara la dose il sindaco - il percorso dalla bocca di porto di Malamocco, attraverso il canale dei Petroli. Il Vittorio Emanuele si può adeguare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5/10 anni. Soluzione sulla quale anche l' Unesco ha espresso apprezzamento. Già da subito hs concluso - il 10/15% delle navi può passare attraverso il Vittorio Emanuele, che è la soluzione più rapida e urgente, senza pregiudicare alternative a più lungo termine. Ora il Comitato del Patrimonio mondiale ha chiesto non solo di avere il progetto dettagliato, ma soprattutto la tempistica di avvio lavori. Una road map già specificata nel piano sviluppato da VtP, società partecipata dalla Regione Veneto». IL PREFETTO Brugnaro ha trovato nel prefetto Vittorio Zappalorto un forte alleato, che si aggiunge alla Regione su questo tema. «Siamo stati avvertiti già due volte, ci è andata bene una volta, ci è andata bene la seconda, non dobbiamo sfiorare la tragedia la terza volta - ha commentato ieri davanti alle telecamere della Rai - credo ormai sia sotto gli occhi di tutti che queste gr

Il Gazzettino

Venezia

andi navi non possono più continuare a pass are». Per Zappalorto bisogna agire nel concreto. «Ci sono delle competenze che bisogna attivare. Chi è competente a far transitare queste navi - ha concluso - a mio avviso dovrebbe convocare o una conferenza di servizi, oppure prendere direttamente, se ha la competenza, dei provvedimenti. Le competenze sono del ministero dei Trasporti e delle Capitanerie di port o, sono loro che hanno l' autorità sulle acque». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Venezia Cambia prepara una lettera al premier: «Ora intervenga Conte»

Primo Piano

La tragedia sfiorata

Brugnaro, ultimatum al governo: Marghera soluzione in tempi brevi

Venezia Cambia prepara una lettera al premier: «Ora intervenga Conte»

L' INIZIATIVA VENEZIA Una lettera al presidente del Consigli Giuseppe Conte affinché intervenga con urgenza per tutelare Venezia. L' iniziativa è dell' associazione Venezia Cambia che, a nome di un gruppo di associazioni, vuole crivere direttamente al premier. ù «Le chiediamo - dice il testo della lettera - di intervenire al più presto per la messa in sicurezza delle condizioni di navigazione e la tutela dei beni ambientali e culturali della Città di Venezia e della sua Laguna. dopo l' incidente del 2 giugno 2019 alla stazione marittima, dopo che la Costa Deliziosa ha deciso il 7 luglio 2019 di attraversare il Bacino di S. Marco durante un fortunale rischiando di produrre un gravissimo incidente in Riva 7 Martiri, dopo che abbiamo dovuto constare l' inadeguatezza delle misure portuali di cautela, ci rivolgiamo a Lei affinché sia adottato finalmente un provvedimento risolutivo». «Sette anni fa, il 2 marzo 2012 - prosegue la lettera - il decreto ministeriale Clini-Passera stabiliva in modo inequivocabile il divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda (art.2). Le motivazioni di questa norma erano esplicitate: in ragione della particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia ai rischi del traffico marittimo. Lo stesso decreto nelle disposizioni transitorie stabiliva che tale divieto si applicasse a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall' Autorità marittima con proprio provvedimento». «Appare ormai evidente - dice ancora il testo - che, dopo sette anni di attesa, nulla si è però concretizzato e che alla data odierna non sono disponibili vie di navigazione alternative, mentre le condizioni di vulnerabilità ambientale e di rischio per l' incolumità di persone e cose sono aumentate oltre il limite del tollerabile. Chiediamo pertanto a lei, professor Giuseppe Conte, in qualità di capo del Governo della Repubblica Italiana, di provvedere con la massima urgenza alla modifica del decreto ministeriale sopprimendo quanto previsto nelle disposizioni transitorie e dando quindi piena applicazione immediata al divieto di transito delle Grandi Navi nella Laguna di Venezia». L' iniziativa, ancora in fase di gestazione, trova però la reazione prudente di Andreina Zitelli, docente ed ex componente della commissione di Valutazione di impatto ambientale, secondo la quale modificare il decreto Clini-Passera è un rischio perché è un decreto interministeriale e non un decreto della presidenza del consiglio, e una modifica fatta dall' attuale governo potrebbe essere rischiosa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Tra sindaco e ministro adesso volano gli stracci

Luigi Brugnaro: «Tutta colpa di Toninelli, che non decide nulla di nulla» La replica di Toninelli: «Come al solito straparla, Marghera non esiste»

PRIMO PIANO

Maltempo e paura: l'incidente sfiorato

La sequenza

La Procura sente i testimoni e indaga per naufragio

Tra sindaco e ministro adesso volano gli stracci

Luigi Brugnaro: «Tutta colpa di Toninelli, che non decide nulla di nulla» La replica di Toninelli: «Come al solito straparla, Marghera non esiste»

VENEZIA. «Il progetto di Marghera non esiste e peraltro sarebbe un' opzione rischiosissima per la sicurezza e per l' ambiente. Stiamo lavorando anche a una soluzione temporanea che riduca il trafficio. A breve avremo novità». Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli tiene il punto. Dopo l' ennesimo incidente e la collisione sfiorata di una grande nave in bacino San Marco non cede su Marghera, ipotesi rilanciata anche ier dal sindaco Brugnaro. « La responsabilità e di chi non decide», ha scritto ieri il sindaco, rilanciando il progetto dei terminal per le grandi navi a Marghera e del canale Vittorio Emanuele come «via alternativa a San marco per arrivare in marittima». «Brugnaro come al solito straparla», risponde via twitter il ministro, «dopo anni di inerzia siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi dalla laguna. Marghera è una soluzione scellerata». Gli incidenti in laguna si moltiplicano, e le soluzioni non arrivano. «La responsabilità maggiore di quanto è accaduto domenica e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi», attacca Brugnaro, «di chi blocca una progetto già approvato 20 mesi fa. La soluzione immediata c' è, si chiama percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi». Tempi brevi, insiste il sindaco, significa che il Vittorio Emanuele «si può realizzare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5/10 anni. Soluzione sulla quale anche l' Unesco ha espresso apprezzamento». «Troppi rischi, dice Toninelli, Marghera è impraticabile. Convinceremo anche l' Unesco». E Brugnaro: «Il tempo dell' attesa è finito. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca. Il Ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il Ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di "grandi navi", con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici». Duello che continua. Perché la soluzione «temporanea» che il ministero ha in mente non sarebbe quella del Vittorio Emanuele perorato da Comune e Regione. Alla prossima. --A.V.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I COMANDANTI DEI MEZZI

Actv ringrazia il personale: «Bravissimi» Il sindacato dei piloti: «Troppo traffico»

PRIMO PIANO

Maltempo e paura: l'incidente sfiorato

I piloti della Corporazione veterani dai nervi saldi tra onde e giganti del mare

«Qui la gente scappava in preda al panico abbiamo pensato che per noi fosse finita»

Actv ringrazia il personale: «Bravissimi» Il sindacato dei piloti: «Troppo traffico»

venezia. C' è chi chiede «subito le navi fuori dalla laguna», come il sindacato Usb. E chi vuole «subito le navi a Porto Marghera e lungo il canale Vittorio Emanuele», come invece chiede la Cisl Trasporti. Tutti i sindacati Actv le vogliono, comunque, quanto prima fuori dal bacino di San Marco e chiedono maggior sicurezza della navigazione per il trasporto pubblico, in un traffico sempre più caotico, che non ferma la navigazione privata neppure in condizioni così estreme, si tratti di fortunali o nebbia fitta. E c' è l' azienda che ringrazia tutti i suoi piloti e comandanti: «Complimenti a tutto il nostro personale che in condizioni tanto impervie ha dimostrato grande professionalità e scrupolo», commenta l' amministratore di Avm-Actv, Giovanni Seno, «anche agli autisti dei bus, che si sono ritrovati a guidare in condizioni proibitive. Hanno tutti dimostrato grandi professionalità nel gestire situazioni di emergenza». I sindacati tornano, però, da parte loro a chiedere regole certe per il traffico delle grandi navi, pur divisi nelle soluzioni . «Noi siamo addestrati: quando si vedono determinate condizioni, ci si ferma al primo pontile disponibile», dice Alberto Cancian, pilota e sindacalista Usb, «io penso che la tragedia sia solo rinviata, non possiamo lavorare con la paura: la prossima volta che succede un altro problema con una grande nave, potrebbe centrare un vaporetto, con i suoi passeggeri veneziani e di tutto il mondo. Si prenda al più presto una soluzione per la salute, la vita dei passeggeri e per chi ci lavora. Se ci viene addosso una città galleggiante non ci possiamo fare niente. Da pilota e sindacalista dico che queste grandi navi non assicurano più la sicurezza della navigazione: come Usb dico che se ne stiano più lontano possibile dalla laguna». Di diverso avviso, quanto a soluzioni, la Cisl Trasporti. «Le manovre sono state fatte a regola d' arte dai rimorchiatori, si poteva attendere la partenza una mezzoretta perché passasse il fortunale previsto da tempo: una nave così fa vela», commenta Marino Deterlizzi, segretario Cisl Trasporti e nella Rsu Actv, «i miei colleghi hanno dimostrato grande maestria. Ma la situazione va affrontata: per noi l' unica soluzione è far entrare le grandi navi attraverso il Canale dei petroli, Vittorio Emanuele e virata Tronchetto-Marittima, l' unica percorribile, quando finalmente le istituzioni decideranno. Dire "no navi" non è possibile per non perdere 5 mila posti di lavoro». --R.D.R.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I piloti della Corporazione veterani dai nervi saldi tra onde e giganti del mare

PRIMO PIANO

Maltempo e paura: l'incidente sfiorato

I piloti della Corporazione veterani dai nervi saldi tra onde e giganti del mare

«Qui la gente scappava in preda al panico abbiamo pensato che per noi fosse finita»

Actv ringrazia il personale: «Bravissimi» Il sindacato dei piloti: «Troppo traffico»

Hanno lavorato in team, come sempre, scongiurando l' imponderabile. Due piloti della Corporazione Piloti Estuario Veneto si trovavano domenica pomeriggio sulla Costa Deliziosa a sfidare il mare grosso assieme al comandante della nave, mentre nei tre rimorchiatori che la scortavano a distanza (il potente Giovanni Calderan, Marina MC e Edda C), c' erano per ciascuno un comandante, un direttore di macchina e un marinaio. Hanno dato tutti il massimo, facendo persino fumare un motore. La corporazione piloti è formata da 25 capitani di lungo corso, mentre i rimorchiatori della Panfido dispongono di 26 equipaggi circa formati ciascuno - come detto - da comandante macchinista e marinaio, quasi una sessantina di persone. Tutti professionisti che di giganti del mare se ne intendono e che lavorano sotto l' effetto delle nuove normative emesse dopo quanto accaduto un mese fa, le quali richiedono a ciascuno un surplus di dispiego di energie. I piloti della Corporazione sono comandanti di lungo corso, entrati per concorso, l' ultimo dei quali si è svolto nel 2015. È classificato lavoro usurante, pertanto arrivati a sessant' anni si fa la visita medica una volta l' anno, ma in genere si lavora al massimo un anno o due di più. I piloti di Venezia, essendo un organo statale, dipendono amministrativamente dall' Autorità Marittima e dunque dal comando del Porto di Venezia, ma sono economicamente autonomi: lo Stato decide un tabellario prezzi in base a certi parametri pubblicato sul sito e le navi pagano la tariffa di pilotaggio a seconda della stazza e del numero dei passaggi e la Corporazione poi divide l' introito e ci paga le tasse sopra. I turni dei piloti variano in base alle richieste dell' armatore e della Capitaneria. Si lavora tanto, a seconda della stagione, dell' afflusso, della richiesta e anche sulla scorta della nuova ordinanza che ha diluito i tempi dei passaggi, imposto nuove regole, e che richiede una maggiore presenza dei piloti. Oggi - fanno sapere - servirebbero più piloti, ma in questo modo aumenterebbero anche le tariffe, che finora si è riusciti a contenere. Sono abituati agli imprevisti che devono gestire, perché molto dipende dall' uomo, ma c' è anche una parte del lavoro che non è sempre prevedibile. Il porto di Venezia è complesso, vuoi per la conformazione, vuoi per gli agenti collaterali: i volumi del traffico acqueo sono enormi, le difficoltà moltissime, basta citare le condizioni atmosferiche, la nebbia, i lavori del Mose. Dalla torre di controllo degli Alberoni, tengono sott' occhio tutta la laguna, se necessario salvano vite. Lo stipendio è di circa ottomila euro, ma la responsabilità è a dir poco enorme. I comandanti di rimorchiatori guadagnano, invece, attorno ai 2. 500 euro senza straordinari e sono altrettanto indispensabili, come accaduto domenica pomeriggio in mezzo alle raffiche di vento. Anche loro lavorano di notte e di giorno, senza mai potersi distrarre un attimo. In un anno - fanno sapere - i 25 piloti macinano da un minimo di 8. 500 pilotaggi (una sola tratta) a un massimo di 10. 500, cinquemila navi in un anno insomma. Per portare una nave commerciale a destinazione in ormeggio e tornare ci vogliono 4 ore e mezza. Il numero di piloti impiegati dipende dalle tonnellate della nave, ma anche dalla compagnia. I piloti fanno base agli Alberoni e a San Nicolò, ma possono raggiungere con i mezzi la Marittima o Marghera. A quel punto salgono in nave, incontrano il comandante, organizzano un briefing nel quale parlano della

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

manovra, della velocità, delle ordinanze, come avvenuto con la Deliziosa. Poi si inizia a manovrare assieme e sempre in contatto con i rimorchiatori. Un lavoro di squadra, svolto da veterani competenti e colladuati, dove distrarsi non è concesso e che domenica ha scongiurato una situazione potenzialmente pericolosa. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La voce dei veneziani esasperati dal passaggio dei giganti della laguna fa il giro del mondo «Delinquenti, con questo tempo non dovevano muoversi»: l' indignazione popolare

La rabbia autentica nel video «Basta, non ne possiamo più»

PRIMO PIANO

Maltempo e paura: l'incidente sfiorato

La rabbia autentica nel video «Basta, non ne possiamo più»

«Noi della Riva, assediati da maxi barche»

Nessuna parola rende la potenza dello spavento

LA rabbia Alberto Vitucci«Delinquenti! Sono dei delinquenti! Guarda cosa hanno combinato: non dovevano muoversi con questo tempo». La rabbia corre sul filo. Anzi sui video. Tanti i veneziani che erano nei dintorni della Costa Deliziosa, domenica pomeriggio. In vaporetto o in riva, al riparo dal fortunale. Nel video che subito ha fatto il giro del mondo si sentono commenti irripetibili. La spia che la misura è colma. Un incidente può succedere. Due in un mese no. Non è più la contrapposizione tra i «comitati» e la crocieristica. Adesso è una città intera che vuole risposte. Immediate. Sette anni di nulla non aiutano. E le posizioni adesso sono contrapposte. Il sindaco Brugnaro, mezzo Pd, la Lega e la regione di Zaia, l' Autorità portuale sono per la soluzione Marghera e per il Vittorio Emanuele. Per gli ambientalisti «rimedio peggiore del male». «Si sfascia la laguna quando passa una nave così grande. E poi Marghera non è sicura. Gli incidenti possono succedere anche lì». C' è un progetto dell' avamporto galleggiante, firmato da Stefano Boato, Maria Rosa Vitadini e Vincenzo Di Tella, che secondo i proponenti potrebbe essere pronto in un anno. Sperimentale e rimovibile. Il Codacons adesso lo proporrà al governo. C' è anche il progetto Venis Cruise 2.0 di Duferco De Piccoli, che piace al comitato «No Grandi Navi» e a avuto il parere favorevole della commissione Via. Ci sono infine le ipotesi su cui il ministro Toninelli ha annunciato novità. Il Lido e Chioggia (a lungo termine), forse il Vittorio Emanuele limitato alle piccole navi nell' immediato. C' è il business delle compagnie di crociera, che adesso sono anche azioniste di Vtp insieme alla Regione. La società concessionaria della Marittima non vuole spostare le grandi navi. Ma c' è anche l' opinione pubblica. Stufa di essere «presa in giro» da anni sulle soluzioni alternative. Sette anni e mezzo dopo il disastro del Giglio e il decreto Clini Passera le navi sono sempre lì. Nessun governo da allora è riuscito a prendere una decisione. Qualcuno aveva anche ipotizzato di mandare quelle troppo grandi e incompatibili a Trieste. «Siamo pronti ad accoglierle», ribadiscono il sindaco Di Piazza e l' Autorità portuale giuliana. La partita è ancora aperta. Ma non si può aspettare il prossimo incidente. Urge una decisione che salvi il lavoro. Ma anche la città e la sua laguna sempre più a rischio. --

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Noi della Riva, assediati da maxi barche»

Etele Peci dà voce ai residenti dell' associazione Arco: «Rumori, caos, cattivi odori, ci sentiamo espropriati della laguna»

PRIMO PIANO

Maltempo e paura: l'incidente sfiorato

La rabbia autentica nel video «Basta, non ne possiamo più»

«Noi della Riva, assediati da maxi barche»

Nessuna parola rende la potenza dello spavento

venezia. «Tourist go home». Non bastavano le grandi navi che fanno tremare ogni volta i palazzi di Riva Sette Martiri e nemmeno lo spavento preso domenica quando hanno visto la grande nave Costa Deliziosa dirigersi dritta verso la banchina. «Ci stanno sequestrando la Riva. Adesso inizia il periodo degli yacht, proprio quando noi vorremmo aprire le finestre e guardarci in pace il paesaggio», si infervora Etele Peci dell' associazione Arco dei residenti di Castello della Riva «quando invece apriamo le finestre ci troviamo davanti gli yacht che letteralmente ci oscurano la visuale». Da anni chiedono che la situazione cambi e ora molti residenti minacciano di attaccare cartelli che invitano i turisti a tornarsene a casa. Dai palazzi alla riva ci sono venti metri, ma otto sono del demanio marittimo e spesso sono recintati dalle transenne per gli yacht chiudendo uno spazio che va dal Ponte della Marinaressa a quello dell' inizio di Via Garibaldi. «Non si può più passeggiare in Riva, nemmeno sedersi e non se ne parla di pescare», prosegue Peci «ci sentiamo espropriati della laguna. Domenica scorso ho visto la sfiorata tragedia dall' alto, mi ha ricordato il Bulk Mariner del 1973. A un certo punto hanno usato le eliche laterali e la laguna era tutta marrone». Chi abita qui in teoria avrebbe una delle viste più belle di Venezia, ma negli ultimi anni la convivenza con yacht e grandi navi è diventata davvero difficile: «Fanno tantissimo rumore e producono cattivi odori» continua Peci «pensate a cosa significa vivere nel posto che hai sempre sognato e ritrovarti la sorpresa di queste barche sempre più grandi. Se fossero a vela, eleganti, come a volte ne capitano, potremmo capire. Ma qui ci sono degli yacht davvero ingombranti e poi chiudono in continuazione la Riva, in pratica non si può uscire a fare una passeggiata perché ci sono loro e le transenne». Venice Terminal Passeggeri conta anche i due giardini che tiene aperti per i cittadini; ma per chi non può godersi il paesaggio o deve sopportare il rumore fuori dalla finestra, è una magra soddisfazione. «È una situazione inaccettabile», prosegue «è non è vero che non inquinano perché sono piccole. La stessa River Countess dell' incidente del 2 giugno o la Michelangelo, tengono i motori accesi. Noi siamo sfruttati e cosa abbiamo in cambio? Ci privano anche della Riva che è la più bella di Venezia e del mondo e ci ritroviamo questi mostri che invadono la nostra quotidianità». Anche in questo caso, come hanno riportato altri cittadini di Santa Marta con le grandi navi, la convivenza è dura: «Ci sentiamo maltrattati ed esclusi dalla nostra città che amiamo», conclude Peci «ora siamo pronti alla protesta perehé non vogliamo più subire questa situazione». -Vera Mantengoli.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Nessuna parola rende la potenza dello spavento

PRIMO PIANO

Maltempo e paura: l'incidente sfiorato

La rabbia autentica nel video «Basta, non ne possiamo più»

«Noi della Riva, assediati da maxi barche»

IL RACCONTO

Nessuna parola rende la potenza dello spavento

Come si fa a raccontarle certe immagini? Anche se fai lo scrittore, e ti capita di fare un video come quello che ho girato domenica in Riva dei Sette Martiri a Venezia, quali parole puoi usare che siano capaci di ricreare la forza del momento, i suoni, le emozioni, la sorpresa e, soprattutto, la paura? Puoi trovarne anche di inedite, di preziose, di indiscutibili, ma quel video parlerà sempre da solo. Le parole saranno unicamente didascalia, supporto, arriveranno comunque attutite, addirittura rassicuranti. Però poi bisogna provarci. È dal 2002 che vado a scrivere al bar Melograno, in Riva dei Sette Martiri. Ho visto centinaia e centinaia di passaggi di grandi navi là davanti. Ci sono andato anche domenica. Poi è arrivata la tempesta, peraltro annunciata da tutti i meteo e ben visibile già da un bel po' se guardavi dietro San Marco. I clienti in terrazza si sono rifugiati all' interno. Quando si è fatto buio, quando il paesaggio circostante è sparito, cancellato dalla tempesta e dalla grandine, mi sono affacciato alla porta per riprendere quei chicchi di ghiaccio, enormi, che sembravano sfondare i tavolini là fuori. Di fronte, era sparito tutto: l' Isola di San Giorgio, la laguna, San Marco, tutto. Poi nell' inquadratura è entrato prima uno sbuffo, nero, molto più nero della parete grigio scuro della tempesta. Il fumo di un rimorchiatore che capivi stesse lottando con delle forze fin lì invisibili. Fin lì, perché subito dietro, imponenente, a pochi metri dalla riva, è apparsa l' incudine di una nave da crociera. E da quel momento la tempesta è diventata Deliziosa. Nemmeno il miglior scrittore del mondo avrebbe avuto il coraggio di accostare quella bufera al nome della nave della Costa crociere. Ma la realtà, spesso, supera anche l' immaginazione degli scrittori. Ho continuato a riprendere, mentre la grandine era diventata qualcosa di insignificante e la Deliziosa sfiorava prima la riva e poi lo yacht attraccato più in là. Quando la prua a incudine ha puntato lo yacht e la sirena d' allarme continuava a suonare, gli occupanti dello yacht sono schizzati fuori, quasi si lasciassero andare, terrorizzati. Intanto però il corpo a corpo fra i rimorchiatori e il mastodonte impazzito era finito, vinto dai più piccoli, grazie ai piloti, e al fato, anche. Che fare, si chiedono tutti adesso. Io faccio lo scrittore e risposte non ne ho. Credo però che dopo gli ultimi due episodi ci sia un' unica cosa da fare, urgente: fermare le crociere in laguna, deviarle altrove. Perché a stretto giro, qualcuno, ha ribadito che è urgente scavare il canale Vittorio Emanuele e fare arrivare le navi a Marghera. Ma come? E se una tempesta come quella di ieri, sempre più frequenti, colpisse una grande nave in transito accanto ai serbatoi e agli impianti di Porto Marghera? Serve rispondere? -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Appello al premier: «Fermate le navi»

Il prefetto Zappalorto: «Urgente una soluzione definitiva». I Cinquestelle: «Brugnaro ha interessi su Marghera»

PRIMO PIANO

Maltempo e paura: l'incidente sfiorato

Appello al premier: «Fermate le navi»

Il prefetto Zappalorto: «Urgente una soluzione definitiva» | Cinquestelle: «Brugnaro ha interessi su Marghera»

«Capitaneria più attenta agli orari che alla città»

La Moretti «Con Toninelli rischiamo una seconda Tav»

«A stupire è l'impunità di condomini galleggianti»

Parla Martini «Incredibile l'immobilismo del sindaco»

L'ipotesi Trieste sul tavolo Anche il Wwf è d'accordo

VENEZIA. Un appello al premier Giuseppe Conte affinché prenda a cuore le sorti di Venezia. Parte da una rete di associazioni, riunite sotto l' egida di Venezia cambia, una petizione che si rivolge direttamente al capo del governo. Al centro, la richiesta di «intervenire al più presto per la messa in sicurezza delle condizioni di navigazione e la tutela dei beni ambientali e culturali della Città di Venezia e della sua Laguna». Dopo l' incidente del 2 giugno e quello sfiorato di domenica, l' appello prende atto della «inadeguatezza delle misure portuali di cautela» e chiede che «sia adottato finalmente un provvedimento risolutivo». Il riferimento corre al decreto Clini Passera che sette anni fa, il 2 marzo 2012, «stabiliva in modo inequivocabile il divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda», «in ragione della particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia» legata ai rischi del traffico marittimo. Sette anni dopo, «appare ormai evidente che nulla si è però concretizzato», mentre la vulnerabilità veneziana è «aumentata oltre il limite del tollerabile». Di qui la richiesta a Conte «di provvedere con la massima urgenza alla modifica del decreto ministeriale sopprimendo quanto previsto nelle disposizioni transitorie e dando quindi piena applicazione immediata al divieto di transito delle Grandi Navi nella Laguna di Venezia». Molto critico anche il prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto. Intervistato dal Tgr veneto ha dichiarato: «Siamo stati avvertiti già due volte, ci è andata bene una volta, ci è andata bene la seconda, non dobbiamo sfiorare la tragedia la terza volta, credo ormai sia sotto gli occhi di tutti che queste grandi navi non possono più continuare a passare. Ci sono delle competenze - ha proseguito Zappalorto - che bisogna attivare. Chi è competente a far transitare queste navi a mio avviso dovrebbe convocare o una conferenza di servizi, oppure prendere direttamente, se ha la competenza, dei provvedimenti. Le competenze sono del ministero dei Trasporti e delle Capitanerie di porto in questi casi - ha concluso - sono loro che hanno l' autorità sulle acque». La senatrice dei Cinquestelle Ornella Vanin denuncia: «Troppe navi e troppo grandi, e il sindaco Brugnaro dovrebbe riflettere prima di lanciare accuse e fare affermazioni contro il governo solo perché non accontenta le sue richieste. Non è scavando i canali per fare aumentare il numero di navi e la stazza che si risolve il problema delle grandi navi a Venezia. È noto l' interesse di Brugnaro su porto Marghera e i suoi approdi come ha ben indicato all' ultimo comitatone, dove ha voluto inserire alcuni terreni in particolare» aggiunge Vanin. «La Costa Deliziosa - aggiunge - ha rischiato di finire contro la riva sbandando pericolosamente appena poco dopo il bacino San Marco. La nave era partita dalla stazione marittima, nonostante l' aggravarsi del maltempo, mentre sulla città infuriava una burrasca di grandine e vento e ha sfiorato uno yacht ancorato in Riva Sette Martiri, ma ancora più pericolosamente ha sfiorato i vaporetti del servizio pubblico. Chi ha autorizzato la partenza nonostante il brutto tempo dovrà rispondere all' inchiesta voluta dal ministro delle infrastrutture».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

crescono i favorevoli al trasferimento

L' ipotesi Trieste sul tavolo Anche il Wwf è d' accordo

Il porto giuliano sarebbe «complementare» a quello veneziano Mano tesa del sindaco Dipiazza: «Collaboriamo»

PRIMO PIANO

Maltempo e paura: l'incidente sfiorato

Appello al premier: «Fermate le navi»

«Capitaneria più attenta agli orari che alla città»

La Moretti «Con Toninelli rischiamo una seconda Tav»

«A stupire è l'impunità di condominî galleggianti»

Parla Martinì «Incredibile l'immobilismo del sindaco»

L'ipotesi Trieste sul tavolo Anche il Wwf è d'accordo

TRIESTE. L' ipotesi Trieste è sul piatto. Non «in sostituzione», ma a integrazione dello scalo veneziano. Lo propone il Wwf, che ha definito Trieste «unico porto accessibile dell' Alto Adriatico per le grandi navi». Offrono collaborazione i vertici dell' Autorità portuale giuliana e il sindaco del capoluogo Giuseppe Dipiazza. All' indomani del grave incidente del 2 giugno, con la Msc Opera finita sulla riva di San Basilio e addosso a un battello fluviale ormeggiato in banchina, l' Autorità portuale treistina aveva offerto la sua collaborazione. Tre navi nel fine settimana erano state dirottate a Trieste. Che dista poco più di 100 chilometri da Venezia. Lo aveva proposto anche l' ex ministro dei Beni culturali Enrico Franceschini, come la sua vice Ilaria Borletti Buitoni. Rivolta delle compagnie e del «fronte del porto». «Venezia rischia di perdere il lavoro». Ma l' ipotesi si fa strada. Alcune navi di nuova generazione sono evidentemente «troppo grandi» per entrare in laguna. Lo sono anche molte di quelle già in servizio. La Costa Deliziosa, che domenica ha rischiato la collisione con lo yacht ormeggiato in banchina e i vaporetti dell' Actv, ha oltre 90 mila tonnellate di stazza. La Msc Opera, 63 mila. Secondo le ultime ordinanze in canale della Giudecca dovrebbero passare quelle fino a 40 mila. Grandi lo stesso, ma nemmeno confrontabili ad esempio con l' ultima creatura varata 15 giorni fa dalla Fincantieri, che di tonnellate ne quasi 15 mila . Per queste navi «enormi» il progetto del Porto prevedeva gli ormeggi a Marghera. Ma adesso è Trieste a farsi avanti. E a offrire la sua disponibilità. --A.V.

Il Secolo XIX

Venezia

A Venezia è stato sfiorato il disastro Ma non c' è ancora un limite alle meganavi

Il sindaco Brugnaro attacca: «Tocca a Toninelli decidere». Il ministro ribatte: «Stiamo lavorando. Presto la soluzione»

A Venezia è stato sfiorato il disastro
Ma non c'è ancora un limite alle meganavi
Viaggi in pullman GT
velabus.it

Alberto Vitucci / VENEZIA Raffiche di vento da Nord fino a 46 nodi, 85 chilometri orari. Lo scirocco che si trasforma improvvisamente in Tramontana, poi gira di nuovo. La marea calante, la bufera e la grandine. Condizioni meteo proibitive che hanno colto la Costa Deliziosa in pieno bacino di San Marco, meno di mezz' ora dopo aver mollato gli ormeggi in Marittima. Così domenica poco dopo le 18.30 nel bacino di San Marco, a Venezia, si è rischiato un nuovo incidente. Un vento che soffiava fortissimo proprio di fronte alla nave, sul lato di dritta della prua. E l' ha spinta verso la riva. Effetto vela amplificato dalla mole della nave da crociera: 92.600 tonnellate di stazza, altezza di quasi 50 metri, lunghezza 293. Per qualche minuto di traverso. Dopo la curva in uscita dal canale della Giudecca la nave ha rischiato di andare addosso alla banchina. Grande la paura a bordo dei mezzi Actv del ser vizio pubblico. Il ferry boat dell' Actv che ha stretto improvvisamente a destra per evitarla, i vaporetti stretti sotto riva come pesciolini all' arrivo della balena. Poi l' impatto sfiorato con lo yacht ormeggiato in riva Sette Martiri. I marinai che fuggono a terra terrorizzati, i due rimorchiatori di prua che tirano verso il centro del Bacino con i motori al massimo. Dopo il grave incidente del 2 giugno scorso la Capitaneria aveva ordinato il raddoppio dei rimorchiatori a prua. Mezzi moderni. Quelli di vecchia generazione non ce l' avrebbero fatta. E infine le corde "rinforzate". Il giorno dell' impatto della Msc Opera a San Basilio la corda si era spezzata sotto lo sforzo. Ieri mattina la Capitaneria ha incontrato il pm che ha aperto un' inchiesta e ha consegnato il verbale. Si prova a ricostruire i dettagli e la dinamica di quello che poteva trasformarsi in un disastro. L' acqua in riva Sette Martiri è infatti molto profonda. Le navi, anche di grandi dimensioni spesso ormeggiano e accostano a riva, non c' è la "difesa naturale" sabbiosa che è davanti a San Marco e al palazzo Ducale. La nave insomma poteva entrare direttamente nelle case. Un rischio che gli abitanti della zona hanno visto da vicino. Alla fine l' impatto è stato evitato per un soffio grazie anche all' abilità degli equipaggi dei tre rimorchiatori. Numerosi i particolari che adesso gli inquirenti e i tecnici dell' Autorità portuale e della Capitaneria dovranno ricostruire. Il primo è il fatto delle autorizzazioni a salpare. Chi ha dato il via libera a mollare gli ormeggi proprio quando stava arrivando la bufera, annunciata da tempo in tutti i si ti specializzati? «Al momento della partenza le condizioni meteo erano buone», ripetono in Capitaneria. Ma il tempo è peggiorato in pochi minuti, quando la nave ancora non aveva raggiunto il mare aperto. Ogni minuto di ritardo per le compagnie da crociera si traduce in una perdita secca di centinaia di migliaia di euro. Ma chi ha dato il via libera? Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha annunciato un' ispezione alla Capitaneria veneziana. «Stiamo lavorando anche a una soluzione temporanea che riduca il traffico. A breve avremo novità». Il ministro non cede su Marghera, ipotesi rilanciata anche ieri dal sindaco Brugnaro che attacca: «La responsabilità è di chi non decide». «Brugnaro come al solito straparla - risponde via twitter il ministro dopo anni di inerzia siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi dalla laguna. Marghera è una soluzione scellerata». -

(Sito) Adnkronos

Venezia

Il sindaco di Venezia accusa Toninelli

"Sicuramente le condizioni meteo-marine in cui è accaduto l' episodio di ieri sono state eccezionali e le autorità competenti faranno chiarezza su quanto successo". Ha commentato così Luigi Brugnaro , sindaco di Venezia , l' incidente sfiorato dalla Costa Deliziosa , che ieri si è trovata in difficoltà a lasciare il porto a causa del maltempo. Il sindaco ha poi proseguito sostenendo l' operato dei protagonisti: "In primis voglio fare i complimenti a tutto il personale marittimo che, nelle varie situazioni di pericolo, ha affrontato con grande competenza le difficoltà. Ringrazio i comandanti e gli equipaggi dei vaporetti e del ferry-boat di Actv; grazie di cuore anche ai comandanti e agli equipaggi dei rimorchiatori, delle Forze dell' Ordine e di tutte le unità presenti in acqua in quel momento". Quindi il sindaco ha ribadito che chi potrebbe sbloccare, secondo lui, la situazione, sarebbe il ministro Danilo Toninelli : "Per il resto, la responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi . Il riferimento è al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all' Autorità di sistema portuale". Brugnaro si è detto arrabbiato dalla situazione che si è venuta a creare: "Il tempo dell' attesa è finito. Siamo molto arrabbiati . Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca. Il Ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il Ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di "grandi navi", con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici". Quindi il primo cittadino ha ribadito che la soluzione esiste, ed è quella da lui prospettata sin dalla campagna elettorale: "La soluzione immediata c' è, si chiama percorso dalla bocca di Porto di Malamocco , attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi. Il Vittorio Emanuele si può realizzare in circa un anno , con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5/10 anni. Soluzione sulla quale anche l' Unesco ha espresso apprezzamento". Ha concluso con l' appello al titolare del dicastero: "Caro Ministro, quanto ancora dobbiamo aspettare? Quanto ancora sarà sordo alle richieste della comunità internazionale e delle istituzioni cittadine solo per ascoltare i comitati del no a tutto e i soliti noti che strumentalizzano da anni la questione impedendo qualsiasi soluzione? Quanti studi costi-benefici e indagini vorrà fare prima di arrivare ad una soluzione? Perché sta ancora tergiversando? Ci sono una città intera e migliaia di lavoratori che meritano rispetto istituzionale e una risposta immediata". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

Agi

Venezia

Il sindaco di venezia attacca Toninelli: "Smetta di bloccare le alternative"

agi CRONACA

AGI > Cronaca

Il sindaco di venezia attacca Toninelli: "Smetta di bloccare le alternative"

Luigi Brugnaro torna a chiamare in causa il ministro dei Trasporti dopo l'incidente rischiato ieri in Riva Sette Martiri. La replica di Toninelli: "Come al solito straparla"

Luigi Brugnaro

In bici per ripulire le coste inglesi dalla plastica

"Basta con le navi a San Marco, il ministro Toninelli smetta di bloccare la soluzione alternativa già decisa in Comitatone 20 mesi fa". Il sindaco di Venezia **Luigi Brugnaro** torna a chiamare in causa il ministro dei Trasporti dopo l'incidente rischiato ieri in Riva Sette Martiri che ha visto protagonista una nave da crociera in grossa difficoltà a causa di un nubifragio che ha colpito la città.

In bici per ripulire le coste inglesi dalla plastica

2018

28.137

16 miliardi di fatturato, in calo le persone denunciate. Ecco i numeri sulle ecomafie

"Sicuramente le condizioni meteo-marine in cui è accaduto l'episodio di ieri sono state eccezionali e le autorità competenti faranno chiarezza su quanto successo. - ha continuato - Per il resto, la responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi.

"Basta con le navi a San Marco, il ministro Toninelli smetta di bloccare la soluzione alternativa già decisa in Comitatone 20 mesi fa". Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro torna a chiamare in causa il ministro dei Trasporti dopo l' incidente rischiato ieri in Riva Sette Martiri che ha visto protagonista una nave da crociera in grossa difficoltà a causa di un nubifragio che ha colpito la città. "Sicuramente le condizioni meteo-marine in cui è accaduto l' episodio di ieri sono state eccezionali e le autorità competenti faranno chiarezza su quanto successo. - ha continuato - Per il resto, la responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi. Il riferimento è al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli , che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all' Autorità di sistema portuale". "Il tempo dell' attesa è finito. Siamo molto arrabbiati - ha poi concluso - Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca. Il Ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il Ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di "grandi navi", con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici. La soluzione immediata c' è, si chiama percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi". "Brugnaro come al solito straparla. Dopo anni di inerzia anche da parte di quelli della sua area politica, siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi da Venezia". Così su Twitter il ministro dei trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli, replica al sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. "Marghera - ribadisce Toninelli - è opzione scellerata per sicurezza e ambiente, convinceremo di ciò anche Unesco". Se avete correzioni, suggerimenti o commenti scrivete a dir@agi.it . Se invece volete rivelare informazioni su questa o altre storie, potete scriverci su Italialeaks , piattaforma progettata per contattare la nostra redazione in modo completamente anonimo.

Ansa

Venezia

Nave sbanda a Venezia, Brugnaro attacca Toninelli: 'E' colpa sua'

" La responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi: il riferimento è al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all' Autorità di sistema portuale". Lo ha detto oggi il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro dopo l' episodio che ieri ha coinvolto in città una nave Costa. Per Brugnaro "sicuramente le condizioni meteo-marine in cui è accaduto l' episodio di ieri sono state eccezionali e le autorità competenti faranno chiarezza su quanto successo". Per questo il sindaco "in primis vuole fare i complimenti a tutto il personale marittimo che, nelle varie situazioni di pericolo, ha affrontato con grande competenza le difficoltà". "Ringrazio specificatamente - conclude - i comandanti e gli equipaggi dei vaporetti e del ferry-boat di Actv; grazie di cuore anche ai comandanti e agli equipaggi dei rimorchiatori, delle Forze dell' Ordine e di tutte le unità presenti in acqua in quel momento". "Il tempo dell' attesa è finito. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca. Il Ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato". Lo dice il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro in relazione a quanto avvenuto ieri alla nave di Costa Crociere. "Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il Ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione - aggiunge - per ragionare di 'grandi navi', con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici". E' annunciato un vertice, oggi, tra la Procura di Venezia e la Capitaneria di porto lagunare per raccogliere i primi elementi sull' incidente sfiorato ieri con una nave di Costa crociere che ha rischiato di andare a sbattere contro la riva poco lontano da San Marco. Il Pm Andrea Pedroni aprirà, come atto dovuto, un fascicolo sulla vicenda, senza ipotesi di reato ed indagati al momento, in attesa di ricevere tutti gli elementi formali e sostanziali sulla vicenda. Da chiarire - secondo quanto si è appreso - c' è soprattutto il perché la nave abbia lasciato gli ormeggi quando era conclamato il maltempo e il perché non ne sia stata rimandata la partenza di qualche ora per manovrare in sicurezza. Quello che fino ad ora è noto è che la nave Costa Deliziosa ha lasciato, nel tardo pomeriggio di ieri, l' approdo della marittima per iniziare una crociera quando è sopravvenuto un nubifragio con vento intenso sulla città. Proprio l' effetto 'vela' sulle murate della nave costretta a percorrere un canale e venendo presa di infilata, l' ha portata a scarrocciare verso la riva dei Sette Martiri, mettendo in difficoltà la navigazione dei vaporetti del servizio pubblico e rischiando di collidere con uno yacht ancorato (il personale di bordo è stato costretto ad una fuga repentina). I rimorchiatori che 'controllavano' la nave sono però riusciti ad evitare il peggio trattenendo la Costa Deliziosa e rimettendola in assetto.

Ansa

Venezia

Nave sbanda: sindaco, Toninelli decida

'E di quello che potrà accadere in futuro'

(ANSA) - VENEZIA, 8 LUG - "La responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi: il riferimento è al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all' Autorità di sistema portuale". Lo ha detto oggi il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro dopo l' episodio che ieri ha coinvolto in città una nave Costa.

Dire

Venezia

Venezia, Brugnaro: "Sulle grandi navi il tempo è scaduto, Toninelli decida"

ROMA - "La responsabilità maggiore di quello che è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi". Lo afferma in una nota il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, in riferimento allo sbandamento di una nave da crociera avvenuto ieri a causa del maltempo, e che ha portato la grande nave molto vicina a colpire Riva Sette Martiri. Chi non ha deciso chiarisce Brugnaro, è "il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di porto alla Guardia costiera, dal provveditorato alle opere pubbliche all' Autorità di sistema portuale". Ora, però, "il tempo di attesa è finito. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il canale della Giudecca. Il ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato", attacca Brugnaro, auspicando possa essere l' occasione in cui "finalmente, dopo un anno di attesa, il ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di grandi navi, con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici". Di fatto "la soluzione immediata c' è, si chiama percorso dalla bocca di porto di Malamocco, attraverso il canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole, e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi. Il Vittorio Emanuele si può realizzare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5 o 10 anni", spiega il sindaco. "Caro ministro, quanto ancora dobbiamo aspettare? Quanto ancora sarà sordo alle richieste della comunità internazionale e delle istituzioni cittadine solo per ascoltare i comitati del no a tutto e i soliti noti che strumentalizzano da anni la questione impedendo qualsiasi soluzione? Quanti studi costi benefici e indagini vorrà fare prima di arrivare a una soluzione? Perché sta ancora tergiversando?", chiede retorico Brugnaro, che nella sua nota fa i complimenti e ringrazia "tutto il personale marittimo" cha ha gestito la situazione di emergenza che si è verificata ieri a causa di "condizioni meteo marine eccezionali".

FerPress

Venezia

Venezia: Brugnaro, basta con le navi a San Marco. Soluzione alternativa già decisa in Comitatone 20 mesi fa

(FERPRESS) - Venezia, 8 LUG - In merito a quanto accaduto ieri in Riva Sette Martiri che ha visto protagonista una nave da crociera, apparsa in difficoltà a causa di un nubifragio che ha colpito la città, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha rilasciato la seguente dichiarazione: "Sicuramente le condizioni meteo-marine in cui è accaduto l' episodio di ieri sono state eccezionali e le autorità competenti faranno chiarezza su quanto successo. In primis voglio fare i complimenti a tutto il personale marittimo che, nelle varie situazioni di pericolo, ha affrontato con grande competenza le difficoltà. Ringrazio specificatamente i comandanti e gli equipaggi dei vaporetti e del ferry-boat di Actv; grazie di cuore anche ai comandanti e agli equipaggi dei rimorchiatori, delle Forze dell' Ordine e di tutte le unità presenti in acqua in quel momento. Per il resto, la responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi. Il riferimento è al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all' Autorità di sistema portuale. Il tempo dell' attesa è finito. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca. Il Ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il Ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di "grandi navi", con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici. La soluzione immediata c' è, si chiama percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi. Il Vittorio Emanuele si può realizzare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5/10 anni. Soluzione sulla quale anche l' Unesco ha espresso apprezzamento. Caro Ministro, quanto ancora dobbiamo aspettare? Quanto ancora sarà sordo alle richieste della comunità internazionale e delle istituzioni cittadine solo per ascoltare i comitati del no a tutto e i soliti noti che strumentalizzano da anni la questione impedendo qualsiasi soluzione? Quanti studi costi-benefici e indagini vorrà fare prima di arrivare ad una soluzione? Perché sta ancora tergiversando? Ci sono una città intera e migliaia di lavoratori che meritano rispetto istituzionale e una risposta immediata".

Informare

Venezia

Il sindaco di Venezia accusa il ministro Toninelli di bloccare la soluzione per il transito delle grandi navi in Laguna

La decisione - ha ricordato Brugnaro - è già stata assunta in Comitatone 20 mesi fa Ieri, ad un mese dalla collisione tra la nave da crociera MSC Opera e l' imbarcazione fluviale River Countess , a Venezia un' altra grande nave da crociera, la Costa Deliziosa , nel corso di un violento temporale ha sfiorato uno yacht all' ancora e altre imbarcazioni, scontro probabilmente evitato grazie all' opera dei rimorchiatori che sono riusciti a scongiurare l' incidente. In una nota la compagnia crocieristica Costa Crociere ha sottolineato che «il violento, straordinario ed improvviso evento meteorologico che ha interessato tutto il Nord Est questo pomeriggio (ieri, ndr), ha colpito anche Costa Deliziosa con violente raffiche che hanno causato una deviazione durante il passaggio nel Canale della Giudecca, effettuato come sempre sotto le indicazioni del comandante del porto, del pilota e dei tre rimorchiatori a cui la nave era legata che hanno con prontezza assistito la nave nella manovra». La compagnia ha specificato che «il comandante ha sempre mantenuto il controllo della nave pur in condizioni di estrema ed improvvisa difficoltà» e che «la nave ha ripreso il suo corso verso la destinazione pianificata». Per il sindaco di Venezia, al di là di quali saranno le cause dell' episodio che verranno accertate dalle autorità, la responsabilità prima è del ministro Toninelli che - secondo Luigi Brugnaro - blocca la soluzione per il transito delle grandi navi da crociera nella Laguna di Venezia. «La responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro - ha denunciato oggi Brugnaro - è di chi non ha deciso in questi mesi. Il riferimento - ha aggiunto il primo cittadino - è al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale, dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all' Autorità di Sistema Portuale». Precisando che «sicuramente le condizioni meteo-marine in cui è accaduto l' episodio di ieri sono state eccezionali» e che «le autorità competenti faranno chiarezza su quanto successo» e rivolgendo complimenti «a tutto il personale marittimo che, nelle varie situazioni di pericolo, ha affrontato con grande competenza le difficoltà», Brugnaro ha sottolineato che «il tempo dell' attesa è finito. Siamo - ha affermato il sindaco - molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca. Il ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell' ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l' occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di "grandi navi", con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici». Per Brugnaro, «la soluzione immediata c' è, si chiama - ha spiegato - percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi (dell' 8 novembre 2017, ndr). Il Vittorio Emanuele - ha rilevato il sindaco - si può realizzare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5/10 anni. Soluzione sulla quale anche l' Unesco ha espresso apprezzamento». «Caro Ministro - ha concluso Brugnaro - quanto ancora dobbiamo aspettare? Quanto ancora sarà sordo alle richieste della comunità internazionale e delle istituzioni cittadine solo per ascoltare i comitati del no a tutto e i soliti noti che strumentalizzano da anni la questione impedendo qualsiasi soluzione? Quanti studi costi-benefici e indagini vorrà fare prima di arrivare ad una soluzione? Perché sta ancora tergiversando? Ci sono una città intera e migliaia di lavoratori che meritano rispetto istituzionale e una risposta immediata».

Italpress

Venezia

NAVI DA CROCIERA IN LAGUNA, IL SINDACO DI VENEZIA ATTACCA TONINELLI

VENEZIA (ITALPRESS) (ITALPRESS) - Botta e risposta tra il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro e il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, dopo l' incidente sfiorato ieri in laguna, quando una nave da crociera ha rischiato di travolgere uno yacht. "La responsabilità maggiore di quanto è accaduto e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi", ha detto Brugnaro, chiamando in causa "il ministro Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull' intera filiera portuale". "Il tempo dell' attesa è finito - ha aggiunto Brugnaro -. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca", "il Ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di grandi navi, con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici". "Brugnaro come al solito straparla - replica Toninelli -. Dopo anni di inerzia anche da parte di quelli della sua area politica, siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi da Venezia". Per il sindaco però "la soluzione immediata c' è già, si chiama percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele, per le navi piu' piccole, e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle piu' grandi", "soluzione sulla quale anche l' Unesco ha espresso apprezzamento". Ma anche su questo non c' è accordo: "Marghera è una opzione scellerata per la sicurezza e l' ambiente - dice Toninelli -, convinceremo di ciò anche l' Unesco". (ITALPRESS).

Messaggero Marittimo

Venezia

Brugnaro: 'Basta con le navi a San Marco'

Massimo Belli

VENEZIA Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, dice basta con le navi a San Marco. La frase del primo cittadino arriva all'indomani di quanto accaduto in Riva dei Sette Martiri, con una nave da crociera in difficoltà a causa di un nubifragio che ha colpito la città. Sul sito del Comune di Venezia, Brugnaro ha quindi pubblicato una sua dichiarazione nella quale analizza l'accaduto. Sicuramente le condizioni meteo-marine in cui è accaduto l'episodio di ieri sono state eccezionali e le Autorità competenti faranno chiarezza su quanto successo. In primis dichiara il sindaco voglio fare i complimenti a tutto il personale marittimo che, nelle varie situazioni di pericolo, ha affrontato con grande competenza le difficoltà. Ringrazio specificatamente i comandanti e gli equipaggi dei vaporetti e del ferry-boat di Actv; grazie di cuore anche ai comandanti e agli equipaggi dei rimorchiatori, delle Forze dell'Ordine e di tutte le unità presenti in acqua in quel momento. Per il resto, la responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi. Il riferimento è al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, che ha poteri funzionali sull'intera filiera portuale, dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all'Autorità di Sistema portuale. Il tempo dell'attesa è finito. Siamo molto arrabbiati. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca. Il ministro Toninelli venga al più presto a riferire alle istituzioni cittadine gli esiti dell'ennesima ispezione che ha ordinato. Spero sia l'occasione nella quale, finalmente, dopo un anno di attesa, il ministro si sieda al tavolo con Comune e Regione per ragionare di 'grandi navi', con umiltà e senza preconcetti ideologici e politici, sostiene ancora Brugnaro. La soluzione immediata c'è, si chiama percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi. Il Vittorio Emanuele si può realizzare in circa un anno, con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5/10 anni. Soluzione sulla quale anche l'Unesco ha espresso apprezzamento. Caro Ministro, quanto ancora dobbiamo aspettare? Quanto ancora sarà sordo alle richieste della comunità internazionale e delle istituzioni cittadine solo per ascoltare i comitati del no a tutto e i soliti noti che strumentalizzano da anni la questione impedendo qualsiasi soluzione? Quanti studi costi-benefici e indagini vorrà fare prima di arrivare ad una soluzione? Perché sta ancora tergiversando? Ci sono una città intera e migliaia di lavoratori che meritano rispetto istituzionale e una risposta immediata, domanda infine Luigi Brugnaro.

Savona News

Savona, Vado

Savona, l' assessore Maria Zunato risponde al PD sull' inquinamento da traffico marittimo

"Questa Giunta non ha affatto gestito passivamente il frutto di scelte passate, mettendo anzi in campo tutte le proprie forze".

Maria Zunato , assessore allo Sviluppo Economico e Attività Produttive del Comune di Savona, risponde così all' interpello del Partito Democratico sull' inquinamento da traffico marittimo: "Affinché si comprenda appieno la situazione ed il contesto in cui questa Amministrazione s' è trovata ad agire, è bene puntualizzare due fattori : - La gestione, da parte dell' attuale Giunta, di scelte fatte dalle precedenti Amministrazioni e ricadute su questa. Si ricordi ad esempio : "la Margonara"; "la questione bitume";il complesso equilibrio Città - Porto in tutte le sue sfaccettature, dalla viabilità/ Aurelia bis ai traffici merci ad ampio spettro. - La riforma Renzi /Delrio che, di fatto, con l' incorporazione di Savona nel Porto di Genova, ha creato disparità nel trattamento delle figure professionali operanti nei due porti, con negativo riverbero sulla stabilità lavorativa e dei servizi nel porto di Savona. Segnatamente a questo punto,grazie all' On. Rixi, già Viceministro delle infrastrutture e Trasporti dell' attuale Governo, nonché ai nostri parlamentari liguri della Lega: Senatori Ripamonti e Bruzzone, Onn. Foscolo, Di Muro e Viviani è stato possibile presentare un Odg. approvato all' unanimità. Con esso, il Governo s' impegna a valutare l' opportunità di adottare provvedimenti urgenti, anche di carattere legislativo, diretti a garantire un modello omogeneo di organizzazione del lavoro per l' intera Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Ciò, prevedrebbe quindi l' allineamento della scadenza dell' autorizzazione, ex art. 17 Legge 28 gennaio 1994 n. 84, per la fornitura di lavoro temporaneo nel porto di Savona-Vado, alla corrispondente scadenza prevista dall' art. 9 ter del D.L. 109/2018 per il porto di Genova, estendendo al porto di Savona-Vado il contributo già previsto per il soggetto autorizzato nello scalo di Genova". "Ciò premesso - continua l' Assessore Zunato - questa Giunta non ha affatto gestito passivamente il frutto di scelte passate, mettendo anzi in campo tutte le proprie forze. Entrando nel merito, questa Amministrazione: s' è spesa perché parte del traffico pesante transiti nelle fasce orarie di minor impatto sulla città: ovvero sera, notte e mattino presto, con richiesta di ormeggio delle navi RO-RO (ndr: navi traghetto che caricano camion) agli alti fondali per la riduzione dell' impatto ambientale ed acustico dovuto all' estrattore d' aria dalle stive sempre in funzione; ha avviato un costante rapporto di collaborazione con Capitaneria di Porto ed ADSP (ndr Autorità di Sistema Portuale), affinché sia rispettato, da parte delle navi in accosto presso il nostro Porto, l' obbligo di utilizzo di carburante a basso tenore di zolfo. Da evidenziare che il lavoro di campionamento posto permanentemente in essere dalla Capitaneria ha portato ad un rigoroso rispetto delle norme e delle disposizioni delle locali Autorità Portuali; ha chiesto ed ottenuto l' ormeggio all' estremo levante delle navi da crociera; operando in sinergia con Costa Crociere ha conseguito di avere nello scalo savonese solo le navi più moderne ed ambientalizzate della flotta, altresì ottenendo la riduzione dell' inquinamento acustico mediante una diminuzione delle comunicazioni, a mezzo altoparlante, fatte ai passeggeri, nonché un calo dei volumi sonori emessi dagli impianti di condizionamento dell' aria ; con i propri uffici tecnici comunali, relativamente ai lavori di dragaggio fatti dall' ADSP ha disposto il posizionamento di strumenti di rilevamento sia acustico, sia di vibrazioni, nelle aree limitrofi Torre Orsero ed in quelle del centro storico. Altresì, è stata richiesta l' installazione di barriere fonoassorbenti aggiuntive, nonché la modifica della potenza dei vibroinfissori ; per ultimo, ma non certo per importanza, si sta lavorando sull' ambizioso progetto di elettrificazione delle banchine, tenuto conto che , ad oggi, in Italia v' è solo il Porto di

Livorno ad avere tale infrastruttura e che pochissime sono le navi ad essa predisposte".

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Savona, inquinamento da traffico marittimo. L' assessore Zunato: "Stiamo operando per ridurre impatto ambientale"

La risposta dopo l' interpellanza presentata dal gruppo consiliare del Pd

Savona. "Questa giunta comunale non ha affatto gestito passivamente il frutto di scelte passate, mettendo anzi in campo tutte le proprie forze". Così l' assessore comunale di Savona Maria Zunato risponde all' interpellanza presentata dal gruppo consiliare del Pd sull' inquinamento da traffico marittimo. "Questa amministrazione si è spesa perché parte del traffico pesante transiti nelle fasce orarie di minor impatto sulla città: ovvero sera, notte e mattino presto, con richiesta di ormeggio delle navi RO-RO (navi traghetto che caricano camion) agli alti fondali per la riduzione dell' impatto ambientale ed acustico dovuto all' estrattore d' aria dalle stive sempre in funzione); inoltre ha avviato un costante rapporto di collaborazione con Capitaneria di Porto ed ADSP affinché sia rispettato, da parte delle navi in accosto presso il nostro Porto, l' obbligo di utilizzo di carburante a basso tenore di zolfo. Da evidenziare che il lavoro di campionamento posto permanentemente in essere dalla Capitaneria ha portato ad un rigoroso rispetto delle norme e delle disposizioni delle locali Autorità Portuali". E l' assessore aggiunge: "Abbiamo chiesto ed ottenuto l' ormeggio all' estremo levante delle navi da crociera; operando in sinergia con Costa Crociere ha conseguito di avere nello scalo savonese solo le navi più moderne ed ambientalizzate della flotta, altresì ottenendo la riduzione dell' inquinamento acustico mediante una diminuzione delle comunicazioni, a mezzo altoparlante, fatte ai passeggeri, nonché un calo dei volumi sonori emessi dagli impianti di condizionamento dell' aria". "Con i propri uffici tecnici comunali, relativamente ai lavori di dragaggio fatti dall' ADSP ha disposto il posizionamento di strumenti di rilevamento sia acustico, sia di vibrazioni, nelle aree limitrofi Torre Orsero ed in quelle del centro storico. Altresì, è stata richiesta l' installazione di barriere fonoassorbenti aggiuntive, nonché la modifica della potenza dei vibroinfissori". "per ultimo, ma non certo per importanza, si sta lavorando sull' ambizioso progetto di elettrificazione delle banchine, tenuto conto che , ad oggi, in Italia v' è solo il Porto di Livorno ad avere tale infrastruttura e che pochissime sono le navi ad essa predisposte" conclude l' assessore Zunato. Altre notizie di Savona testimonianza "Viaggi da incubo" sui treni liguri, seconda puntata Cycling Connections Due ciclisti savonesi in viaggio per 2.500 km a sostegno delle popolazioni africane Mercato continuo Matteo Spozio e Lele Landi sono dell' Olimpia Carcarese Piazza d' onore Nuoto sincronizzato, Campionato Italiano Ragazze: la Rari Nantes Savona chiude al secondo posto della classifica generale Dalla Home Industria e lavoro Il segretario Zingaretti (Pd) alla Bombardier di Vado Ligure: "Piano per il rilancio industriale" sicurezza Alassio, controlli della polizia: minorenne si arrampica e sposta le telecamere su molo Bestoso, denunciato La volta buona? Area T1 a Ceriale, il sindaco Luigi Romano: "Primi contatti con alcune società" testimonianza "Viaggi da incubo" sui treni liguri, seconda puntata.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

I commissari politici tornano a bordo delle navi cinesi

ECONOMIA&MARITTIMO

Fmi, Draghi e Dijsselbloem in corsa
Trump punta sul britannico Carney

I commissari politici tornano a bordo delle navi cinesi

Investire in quadri e opere d'arte con l'aiuto dell'intelligenza artificiale

SI. GAL. - GENOVA Certi lavori non vengono spazzati via nemmeno dalla tecnologia. Mentre lo shipping si prepara alla rivoluzione 4.0 delle navi autonome e dei robot camalli, a Pechino hanno pensato che c' è ancora una rivoluzione storica su cui vale la pena investire: quella di Mao. Così il gigante dei mari Cosco la cui insegna campeggia sulle navi statali che trasportano il "made in China" in tutto il mondo, ha deciso di assumere dei "commissari politici di bordo" per rinvigorire il fervore comunista dell' equipaggio. Perché, devono aver pensato a Pechino, i marittimi che sbarcano in qualche porto occidentale è giusto che si divertano, ma è meglio che non si scordino per chi lavorano. L' annuncio è stato pubblicato, poi subito rimosso, ma ormai la comunità dello shipping lo aveva già archiviato e i siti asiatici specializzati lo hanno rilanciato. Cosco cerca 25 commissari politici con caratteristiche ben precise: nell' annuncio è specificato che i candidati non devono aver superato i 42 anni d' età. Il profilo ideale deve aver frequentato il partito per almeno 5 anni ed è gradita una pregressa esperienza da ufficiale nell' esercito cinese. Non costituisce titolo preferenziale invece la conoscenza del mondo marittimo. In fondo il lavoro che devono portare a termine i commissari ha poco a che fare con lo shipping. La paga è di tutto rispetto: il salario annuale è di 87 mila dollari, pari a 7.250 dollari al mese, al netto di tredicesima e premi produzione. A bordo i commissari dovranno indottrinare l' equipaggio, ma è richiesto anche un controllo, molto meno filosofico, sulle condizioni igieniche e sulla qualità del cibo servito. Il ruolo non è nuovo: negli anni scorsi è stato mascherato, ma molti giurano che un referente politico fosse sempre presente a bordo. Negli anni '50 la funzione era invece essenziale per evitare che l' equipaggio delle navi cinesi decidesse di ammutinarsi, soprattutto nel periodo della tensione con Taiwan. Oggi invece è utile per la Via della Seta, il corridoio per Europa e Africa dove passeranno merci e soldi. E da oggi anche un po' di politica.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Spinelli: «I terminalisti pagano troppo poco il lavoro dei camalli»

Spinelli: «I terminalisti pagano troppo poco il lavoro dei camalli»

Salvataggio Carige caccia a 300 milioni

L' imprenditore accusa i colleghi: «La Compagnia Unica va rispettata. L' Autorità portuale dovrebbe aiutarla a mantenere il bilancio in ordine» Simone Gallotti / GENOVA È una critica alla categoria, non un' autocritica personale. Quando Aldo Spinelli dice che «se la Culmv è in difficoltà, è per colpa dei terminalisti» lo fa perché vuole puntare il dito contro alcuni colleghi operatori. «Io pago 240 euro al giorno, cioè la tariffa giusta. Altri pagano molto meno. E così i conti dei camalli non tornano mai». È ancora in banchina («Ho appena finito di sbarcare l' utima nave»), ma u sciu Aldo è inviperito, perché per lui la soluzione per evitare che la Culmv vada gambe all' aria, è semplice: «Tutti devono pagare la tariffa di 240 euro: così i camalli potrebbero addirittura chiudere i bilanci in attivo. Invece ci sono terminalisti che pagano 200 euro... È troppo poco. E non è giusto nei confronti di Benvenuti (il console, ndr). La Culmv va rispettata». Spinelli sta al fianco dei camalli e anche quando gli si fa notare che il numero dei soci sembra alto, il terminalista rilancia: «Guardi che ce ne vorrebbero anche più di mille...Oggi se chiamiamo 50 uomini, ce ne danno 10 perché l' organico è carente». Ma perché proprio quota 240 euro? «Perché sotto quella cifra la Culmv va in perdita. Alcuni miei colleghi se ne approfittano e pagano meno. Altri non pagano proprio? Quello però è uno stato di necessità e lo capisco. Ma non scuso invece chi specula sulla tariffa». Ma quanti camalli ha chiamato sino ad oggi Spinelli? «Un mucchio, tantissimi» risponde sicuro. «E ho pagato la tariffa per intero». L' operatore è certo che così si rimetterebbero i conti in sesto. «Anche l' Autorità di sistema portuale deve comunque fare la propria parte: se a fine anno le giornate non consentono di avere il bilancio in ordine, deve intervenire ripianando le perdite. È una soluzione semplice, ma efficace. Oggi invece, visto che sono tanti a non pagare per intero, l' Authority è legittimata a chiedere alla Culmv di far applicare quella tariffa, prima di concedere un aiuto. E questo non è giusto». -

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Il console dei portuali: "Conti a posto la Compagnia Unica merita rispetto"

la Repubblica
Genova
Il console dei portuali: "Conti a posto la Compagnia Unica merita rispetto"
Il debutto di Di Francesco 'La mia Samp vi farà divertire'
Zingaretti "Il Pd riparte dal lavoro"
La memoria e il futuro agli Erzelli
Al via il semaforo intelligente vede e multa chi passa con il rosso

di Massimo Minella « L' ho spiegato a tutti, i nostri conti sono a posto, potremmo addirittura chiudere in utile, ma il pareggio va benissimo. È però necessario che si applichi il piano firmato ormai un anno fa e che i terminalisti procedano con l' adeguamento tariffario » . Antonio Benvenuti, da dieci anni console della Compagnia Unica, stempera i toni e allontana focolai di crisi e di tensioni. Nell' ultimo tavolo convocato dall' authority con sindacati e terminalisti ha spiegato ancora una volta che i soci di San Benigno non hanno conti in rosso, ma che il disavanzo temporaneo fra costi e ricavi è legato proprio a questa seconda voce. Con un bilancio da approvare e gli stipendi da pagare ogni venti del mese, ci sarebbero anche gli estremi per qualche azione eclatante, ma Benvenuti preferisce fermarsi a un' analisi dei fatti oggettivi. A lungo a capo del consiglio dei delegati con Batini console, Benvenuti ne ha preso il posto nel 2009, facendo del dialogo il segno caratterizzante del suo incarico. Ora però il tempo sembra trascorrere senza una soluzione chiara che tenga conto di quanto sottoscritto dalla Compagnia Unica, vale a dire quel punto che ai soci ha chiesto di contenere i costi e ridurre l' organico, a fronte del riconoscimento economico di quanto speso per la formazione. Allo stesso modo, anche l' adeguamento tariffario a 232 euro per uomo a turno non è stato riconosciuto in automatico da tutti i privati del porto. « L' unico che mi ha detto apertamente di essere dalla mia parte è stato Spinelli» dice il console. I di Massimo Minella segue dalla prima di cronaca « Stiamo ai fatti - ribadisce Benvenuti, alle cose oggettive che fanno parte di un piano ultrasancito d a tutte le parti». Eppure, console, rispetto all' ultimo incontro di un mese fa, non sono stati compiuti grandi passi in aventi. Perché? « Ci sono dei ritardi sui pareri che l' autorità portuale deve acquisire per poter applicare le azioni previste dal piano. È un anno tondo che aspettiamo, ma non siamo certo stati fermi. Abbiamo proseguito sulla strada dell' efficientamento e già nei primi cinque mesi dell' anno abbiamo recuperato sui valori del 2018, dal punto di vista delle giornate, con risultati in crescita a maggio e giugno. Inoltre stiamo lavorando parecchio sul fronte della formazione. A Pra' abbiamo appena abilitato 98 ragazzi alla guida di nuovi mezzi che in parte hanno sostit uito le semoventi. Sono macchin e nuove e diverse. Abbiamo anche formato dei semoventisti, il terminal ha passato a noi una quota di attività di banchina. Direi quindi che il lavoro sta marciando, non solo a Pra', dove sabato abbiamo avviato mille persone, ma anche sui passeggeri, con picchi per croc iere e traghetti». Ma allora dove n ascono i problemi? « È molto semplice: dal mancato adeguamento tariffario da parte di alcuni terminalisti e dai mancati introiti previsti già da un anno dalle azioni del piano. Se si sommano le due voci si arriva a quattro milioni, due dai terminalisti e due dalle azioni del piano. Ma non accetto che si parli di aiuto alla Compagnia Unica. Qui la discussione è sulla differenza tariffaria, qualcosa che ci deve semplicemente esse re riconosciuta ». E se non avvenisse? « Io ora non pongo la questione in termini conflittuali ma sto ai fatti. Noi abbiamo un bilancio da chiudere e stipendi da pagare. I nostri conti sono in regola, quello che però ci manca

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

è un qualcosa che si spetta e che nessuno peraltro contesta. Non c' è un contraddittorio, una trattativa, c' è una tariffa che va adeguata, come stabilisce la legge, e ci sono dei contributi che devono essere riconosciuti in applicazione di un piano che abbiamo predisposto e consegnato nel rispetto dei tempi fis sati, un anno fa». Lei parla di azioni del piano, ma nel dettaglio di che si tratta? «È previsto che dall' autorità portuale per la formazione ci vengano riconosciuti per il 2018 656mila euro. Per i lavoratori inidonei al lavoro di banchina invece è previsto in applicazione delle norme un milione e mezzo di euro, il costo di un anno per 38 lavoratori. Siamo in arretrato anche per la formazione 2017, abbiamo avuto 156mila euro su 5 20mila stabiliti». E sul fronte dei terminalisti? «Due milioni di adeguamento tariffario. Il costo del lavoro, che non è il salario ma il valore complessivo, è di 232 euro uomo per turno. Non l' abbiamo stabilito noi, ci sono delle tariffe che tu tti devono rispettare ». Ma co me fate con il bilancio? « Questo è il punto. Sarò costretto ad andare oltre luglio con l' assemblea, non posso certo farla ad agosto, andrò a settembre. A luglio però cercherò di chiudere tutto quanto, confidando che il comitato di gestione dell' autorità garantisca che quelle cifre a cui facevo riferimento prima saranno regolarmente erogate, così c ome previsto dal piano». Ma come vi muoverete nei p rossimi giorni, console? « Faremo la trattativa con i terminalisti, non è mai venuto meno il confronto con loro e con il presidente Danesi. Se quei due milioni arrivano sotto forma di conguaglio sui 14 terminal a noi va bene, ma non posso sentir parlare di aiuto alla Compagnia, come se fosse un intervento fatto anche quest' anno per consentire a un soggetto inadempiente di chiudere in pareggio i suoi conti. Lo considererei alla stregua di un insulto e invece noi meritiamo rispetto. È tutto nel piano. La tariffa è scaduta e se vogliamo vedere è scaduto anche il contratto quadro che era st ato approv ato nel 2009». E quindi? « Quindi serve tranquillità e buonsenso, alla fine sono convinto che facendo prevalere questo si arriverà a una soluzione. Con questo meccanismo, infatti, che ci riconosce semplicemente il lavoro svolto chiudo in pareggio, potrei anche puntare all' attivo, ma il pari va benissimo. Queste non so no opinioni, sono fatti. Guardi, mi ha chiamato anche Aldo Spinelli, dicendomi che è dalla mia parte su questa vicenda della tariffa». E all' authority che cosa chiede di preciso? «Che il comitato di gestione, fissato il 22 o il 23 luglio, stabilisca garanzie sui fatto che quei due milioni derivanti dalle azioni del piano ci saranno riconosciuti. Poi cercheremo di chiude re con i terminalisti ». "Non abbiamo i conti in rosso, ma dobbiamo ancora incassare quanto già stabilito da leggi e norme. L' authority ci dia delle garanzie nel prossimo comitato e noi approviamo il bilancio"

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

I I viaggio per l' italia

Il Pd di Zingaretti riparte dal porto "Puntiamo su lavoro e sviluppo"

Il segretario in visita agli uffici della Culmv, i cantieri navali Mariotti e la sede di sedApta " Polmoni preziosi dell' economia locale e nazionale, bisogna ascoltare chi produce"

di Matteo Macor

Genova

IL VIAGGIO PER L'ITALIA

Il Pd di Zingaretti riparte dal porto "Puntiamo su lavoro e sviluppo"

È un viaggio lento, nonostante i ritmi serrati e gli appuntamenti in agenda, quello del segretario dem Nicola Zingaretti in giro per il Paese di queste settimane. Impegnato ieri a Genova in una nuova tappa del suo ' Viaggio per l' Italia", programma diffuso di incontri sul territorio nazionale finalizzato all' « ascolto » di realtà lavorative, aziende e associazioni - spiegano dal Pd - l' impresa, del resto, è tutto tranne che un cammino facile, e richiederà tempi lunghi e pazienza. Dopo il tonfo elettorale di un anno fa e la ripresa solo parziale rappresentata dalle Europee, dalle parti del Nazareno la parola d' ordine rimane la stessa, « voltare pagina ». Un cambio di prospettiva necessario « per arrivare proporre un' alternativa reale a Lega e M5s», - fanno capire dal partito - che nelle intenzioni della nuova segreteria deve iniziare liberandosi dalla subalternità all' agenda del governo, e provando a imporne una propria, incentrata sui temi del lavoro e dell' economia. Un tentativo che non a caso, ieri, nella sua giornata ligure, ha portato il nuovo leader dei democratici in alcuni dei principali luoghi di lavoro del territorio. A Vado la Bombardier, a Genova gli uffici della Culmv a San Benigno, i cantieri navali Mariotti e la sede di sedApta, azienda specializzata in information technology. « Polmoni preziosi dell' economia locale e nazionale - li definisce lo stesso Zingaretti - dove poter capire esigenze e prospettive di chi produce per il nostro sistema». Parte di un percorso già tracciato, un graduale cammino di ricostruzione dell' azione di partito che passerà prima dall' assemblea nazionale di sabato prossimo e quindi dal lancio del programma di novembre a Bologna, per il segretario Pd, insomma, anche quello ligure è orizzonte con vista sul Paese. Ancora lontanissime le regionali del 2020, nonostante manchi un anno neanche al voto (« Le vinceremo perché chi sta governando lo sta facendo male, e chi governa se ne deve andare a casa», taglia corto Zingaretti sulla scelta futura dell' anti- Toti), anche la Liguria, in questo momento, rappresenta un palco preziosissimo per mandare messaggi chiari a un elettorato da ritrovare. In termini di temi economici, e non solo. « Il crollo del Morandi? una ferita da rimarginare che deve farci riflettere sulle concessioni tutte: - spiega, commentando la richiesta grillina della revoca della concessione a società Autostrade - perché se è giusto rafforzare gli organismi di controllo e non avere alcuna timidezza nel prendere provvedimenti nei confronti di chi non rispetta i patti, le posizioni discordanti e l' estemporaneità del governo a riguardo sono un atteggiamento infantile, che danneggia il sistema Italia, i lavoratori, le imprese, la credibilità del Paese». Seguito nei suoi incontri genovesi da fedelissimi e non (ad accompagnarlo l' ex ministra Roberta Pinotti e il numero uno regionale Vito Vattuone, il segretario provinciale Alberto Pandolfo, Giovanni Lunardon e Mario Tullo ma anche Raffaella Paita e il consigliere regionale Pippo Rossetti, storicamente più vicini all' area renziana del partito), il tentativo di creare una nuova proposta per il segretario del Pd non può che passare tutto da lì: «lavoro e sviluppo», scandisce. Già da settimane, del resto, Zingaretti pare intento a lasciar " cadere" il tema dell' immigrazione, sul quale la Lega ha costruito la base più solida del suo consenso, per puntare su altri campi. « Serve uno Stato che abbia delle politiche industriali, gli spot, le battute e le perdite di tempo non servono a creare benessere e lavoro. Serve una nuova politica per lo sviluppo, cosa che questo governo purtroppo non sta facendo » , è la denuncia. « Bisogna investire e abbassare le tasse sui salari medio-bassi, perché molte famiglie non ce la fanno

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

più. Ecco perché il Pd riparte dal lavoro e dalla voglia di produrre del Paese. L' Italia va difesa, proteggerla vuol dire ascoltare chi produce e pensare a come si può costruire un nuovo modello di crescita».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova Post

Genova, Voltri

Ribaltamento a mare di Fincantieri, a settembre dovrebbero partire i lavori

Ponente - Si è svolto questa mattina in Regione l' incontro tecnico sul ribaltamento a mare del sito di Sestri Ponente della Fincantieri: insieme all' Assessore allo Sviluppo Economico erano presenti i sindacati, l' azienda, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Opera - «Stiamo lavorando per far partire la prima fase della realizzazione dell' opera - ha dichiarato l' assessore regionale allo Sviluppo Economico Andrea Benveduti Il nostro obiettivo è dare operatività al sito entro il 2024 in quanto Fincantieri ha già commesse per navi da 180 mila tonnellate di stazza». L' assessore ha poi aggiunto: «Siamo arrivati con tutte le parti in causa al superamento di alcune criticità iniziali e alla salvaguardia dell' operatività delle attività esistenti». Benveduti ha poi parlato dei detriti dell' ex Morandi: «Speriamo possano essere utilizzati nella fase di riempimento». Costruzione - «Oggi si è svolto un incontro tecnico su tempi e modalità dell' agognato ribaltamento a mare per la Fincantieri di Sestri Ponente - ha dichiarato Bruno Manganaro Segretario Generale Fiom Cgil Genova - Dopo 10 anni di attesa finalmente a settembre dovrebbero iniziare i lavori. Con il ribaltamento a mare il cantieri di Sestri sarà finalmente in grado di accogliere le richieste per la costruzione navi di dimensioni maggiori delle attuali - ha proseguito - Per la Fiom si tratta della realizzazione di quanto fortemente voluto nelle manifestazioni degli anni scorsi, quando con l' aiuto del quartiere e della città, ci siamo battuti per tenere il cantiere aperto. Con il ribaltamento può partire una fase nuova con l' implementazione di manodopera specializzata che tutto il mondo ci riconosce», ha concluso Manganaro. Tempi previsti - «Si è svolto questa mattinata l' incontro tra Ass. allo Sviluppo Economico della Regione Liguria Benveduti, la direzione di Fincantieri , Segretarie territoriali di Fim, Fiom, Uilm e Rsu Fincantieri su ribaltamento a mare per il cantiere di Sestri. Durante l' incontro è stato illustrato il progetto che è suddiviso in più parti: la prima delle quali prevede lo spostamento del "Rio Molinassi" affiancandolo alla "Piastra a Mare" ove, in caso di dichiarazione di idoneità da parte del Ministero della Salute, verranno utilizzati per il riempimento i materiali di risulta del Ponte Morandi - hanno aggiunto Segretario generale Fim Cisl Liguria Alessandro Vella e Fabio Carbonaro coordinatore cantieristica Fim Cisl Genova - La riunione da finalmente operatività ad un progetto strategico per Fincantieri che aspettavamo da tempo, un progetto che darà la possibilità di costruire finalmente a Sestri navi fino a 170mila tonnellate aprendo una prospettiva nuova di sviluppo e lavoro per i cantieri e la città. Monitoreremmo l' andamento e il rispetto dei tempi. Ci aspettiamo a breve che venga ufficializzata una data certa per l' inizio dei lavori, tenendo presente che le opere dovranno essere ultimate entro e non oltre il 2024 per rendere operativo il progetto».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

ECONOMIA DEL MARE GRANDI MANOVRE

Il porto cresce ancora E i traffici alle stelle

SUL PORTO di Marina di Carrara operano attualmente il Gruppo Grendi trasporti marittimi, l' agenzia Dario Perioli e la storica società Porto Carrara, monopolio assoluto sino all' arrivo delle due antagoniste, si fa per dire. La società carrarina ha grossi interessi anche a Porto Marghera. L' armatore titolare della Porto Carrara Enrico Bogazzi, nata sulle ceneri della Compagnia Lavoratori Portuali, ha venduto tutto a un consorzio F21 non ancora operativo per cui le regole sono sempre le stesse: Porto Carrara, banchina Fiorillo per cui è logico che le navi nella «lista« della Porto sostano in rada aspettando il turno per l' attracco. Gruppo Grendi, Buscaiol; Perioli, Taliercio e parte della Chiesa. Nello spazio assegnato alla Perioli dovrebbe nascere un piccolo terminal per navi crociere. Com' è noto Grendi che di recente ha festeggiato 190 anni di attività con l' entrata in linea Marina-Cagliari e viceversa di un cargo ro-ro ship di 180 metri di lunghezza varato lo scorso anno mentre la Dario Perioli ha interessi con Algeria e Tunisia. Il porto quando i traffici erano alle stelle (navi in rada anche 28-30) aveva rapporti commerciali con ottanta paesi perchè la domanda era altissima sia in entrata che in uscita e operavano oltre trecento buscaiol con «mezzi meccanici» all' avanguardia. Gianfranco Baccicalupi.

12 CRONACHE

I FATTI DELLA CITTA

«Il Pd deve tornare tra la gente»

Ricco programma della festa dell'Unità a Cà Michele da giovedì

QUESTA DONNA NASCONDE QUALCOSA...

PROVA GRATIS

IL PICCOLISSIMO APPARECCHIO ACUSTICO REALIZZATO IN TITANIO CHE SOLO LEI SA DI INDOSSARE. È PRATICAMENTE INVISIBILE!

PHONAK VIRTO™ B-TITANIUM

PROVALO ORA GRATIS

800 189632

AudioNova

ECONOMIA DEL MARE GRANDI MANOVRE

Il porto cresce ancora E i traffici alle stelle

Messaggero Marittimo

Livorno

Corsini di nuovo in sella

Il verdetto della Corte di Cassazione riforma il provvedimento interdittivo

Renato Roffi

LIVORNO Per onestà va premesso che chi scrive, pur se uscito vincente da varie esperienze giudiziarie, non si sente di proclamare apprezzamenti incondizionati verso la giustizia (chiamiamola così per intenderci), pur tuttavia, il verdetto della Corte di Cassazione che ha riformato il provvedimento interdittivo subìto dal presidente dell'AdSp livornese, Stefano Corsini è, probabilmente, fra quelli che mi sentirei di condividere. Il presidente, infatti, scegliendo di affrontare la roulette del terzo grado di giudizio senza accontentarsi del discreto esito del secondo e, sopra tutto, nell'imminenza dello scadere naturale del provvedimento impugnato, dimostrava, se non altro, di avere agito in perfetta buona fede. L'ingegner Corsini che, diversamente dal suo segretario generale, con il quale aveva condiviso la triste esperienza, non si era accontentato dello sconto ottenuto dal tribunale del riesame di Firenze, si appresta, dunque a salire di nuovo in sella e, sebbene sia sicuramente uomo di mondo e non abbia bisogno dei consigli di chicchessia, insieme agli auguri sinceri di buon lavoro (il suo buon lavoro significa bene per il porto e la città) ci prendiamo la libertà di regalargli il non richiesto suggerimento di accompagnare la virtù cardinale della Prudenza al dono del Consiglio che lo Spirito Santo elargisce a tutti battezzati. Gli serviranno per valutare meglio i fatti e, sopra tutto, le persone. Intelligenti pauca.

The Medi Telegraph

Livorno

Inchiesta Livorno, cancellata la sospensione per i vertici dell' Authority

Livorno - La Corte di Cassazione ha deciso: va cancellata l' interdizione che in febbraio ha decapitato l' Authority e alcune fra le principali imprese del porti. Lo anticipa il Tirreno in un articolo di Mauro Zucchelli. «Ma, per uno degli immancabili paradossi della giustizia - scrive il quotidiano - cancellare la sospensione non significa "cancellarla" davvero: significa di fatto mantenerla e, al tempo stesso, per cancellarla viene rimesso il fascicolo nelle mani del Tribunale del Riesame che invece l' aveva confermata seppur riducendola. La situazione riguarda i vertici dell' istituzione portuale livornese (il presidente Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali) ma anche imprenditori e manager come i cugini omonimi Corrado Neri, alla guida di aziende del gruppo di famiglia, come Massimiliano Ercoli, in precedenza amministratore di Seatrag Autostrade del Mare, e come Costantino Baldissara, figura-chiave dell' armatore Grimaldi nel porto di Livorno. La Cassazione ha dato loro ragione: l' esigenza cautelare di tenerli lontano dai loro ruoli per impedire che combinino qualcosa di illecito non c' è, e tuttavia non possono ancora tornare ai loro posti né all' Authority né nelle aziende. Leggi l' articolo sull' edizione on line Il Tirreno.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Code sulla Flaminia dimezzata E l' alternativa è piena di buche

Iniziati i lavori per la messa in sicurezza, due sole corsie non bastano per il traffico del porto Il Comune consiglia di passare in via Grotte, ma la carreggiata è ristretta per l' asfalto rovinato

Primo piano - Ancona

Code sulla Flaminia dimezzata
E l'alternativa è piena di buche

Iniziati i lavori per la messa in sicurezza, due sole corsie non bastano per il traffico del porto
Il Comune consiglia di passare in via Grotte, ma la carreggiata è ristretta per l'asfalto rovinato

LA VIABILITÀ

LA VIABILITÀ ANCONA «Stavolta il primo che si lamenta...». Il monito lanciato su un affollato gruppo Facebook di anconetani sottolineava, all' annuncio dell' avvio dei lavori sulla Flaminia, che davvero per una volta non era il caso di lamentarsi per i cantieri stradali, vista l' urgenza della messa in sicurezza di una strada così trafficata e lastricata di buche. Ma dopo il primo giorno di lavori (l' appalto ne prevede 120, anche se il Comune spera di fare prima) sono in molti a domandarsi perché cominciarli proprio ora, a luglio inoltrato, nel bel mezzo del traffico dei vacanzieri che gonfiano i traghetti. E a chiedersi perché la principale strada alternativa, via Grotte, sia ridotta ancora a un colabrodo, nonostante gli annunci di una sua sistemazione risalgano alla campagna elettorale della primavera 2018. Basta che sbarchi un traghetto, uno solo, com' è successo poco dopo mezzogiorno per l' Hellenic Spirit della Anek Lines, in arrivo da Patrasso-Igoumenitsa, per riversare sulla Flaminia un volume di Tir e vetture insostenibile per una strada ridotta a due sole corsie (quelle sul lato mare) per un tratto lungo un km e 100 metri dal bypass della Palombella andando verso Torrette. Risultato: una fila continua fino all' incrocio per Torrette, con tempi di percorrenza di circa mezz' ora per neanche due chilometri di strada - e tre quarti dal porto alla variante alla statale 16 - nonostante il prodigarsi delle pattuglie della Municipale che dal primo mattino presidiavano il tratto di Flaminia interessato dai lavori, dall' incrocio con via Conca fino al bypass della Palombella. «Qualche problema solo in occasione degli sbarchi, con accumuli di traffico che smaltiamo facendo viabilità manuale», dicevano ieri sera alla Polizia municipale. Gli sbarchi sovrapposti Figurarsi però cosa potrebbe accadere nei weekend di luglio e agosto, quando il viavai dei traghetti per Grecia, Croazia e Albania si intensificherà con arrivi e partenze più serrati. Per questo già ieri mattina il Comune, oltre a consigliare percorsi alternativi, faceva sapere che «nei tratti più delicati i lavori saranno eseguiti di notte». E già da oggi si cercherà di concordare con l' Autorità portuale un piano per le uscite scaglionate dal porto. «Se arriva una nave con cento tir a bordo - spiega l' assessore alla Viabilità Stefano Foresi - non si può farli uscire tutti insieme verso la Flaminia durante i lavori. Magari è il caso di farne uscire venti alla volta». E sarà interessante capire come sarà gestita l' apertura dell' altro cantiere atteso sulla Flaminia da più di un anno (i lavori sono stati consegnati alla ditta appaltatrice da un paio di settimane), quello per la riasfaltatura dal bypass fino alla stazione. L' altro problema che ha scatenato lamentele e proteste riguarda la viabilità alternativa suggerita dal Comune per spingere gli utenti del traffico locale a non utilizzare la Flaminia. Il passaggio delle ambulanze La principale strada secondaria che collega Torrette al centro senza passare sul lungomare, ovvero via Grotte che sale verso Posatora, consigliata sui canali social dell' amministrazione civica, è lastricata di buche e ieri addirittura in un tratto la carreggiata era stata ristretta per evitare danni per le sospensioni o cadute di motociclisti. Ieri il traffico era molto più sostenuto del solito e con il rischio di blocchi sulla Flaminia, via Grotte dovrebbe essere l' unico passaggio utile anche per le ambulanze dirette all' ospedale regionale di Torrette. L' asfalto più disastrato è nel tratto, salendo verso Posatora, che precede l' incrocio

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

con via del Carmine. «Questa mattina - segnalava ieri un residente di Posatora, che passa tutti i giorni in via Grotte - hanno deciso, visto l' indecorosa condizione dell' asfalto, di chiudere praticamente una corsia vicino allo scollinamento in zona cimitero di Posatora, per rattoppare qualche buca con un sacco di asfalto freddo». Siamo in un punto molto pericoloso, segnala il cittadino, ricordando che una settimana fa proprio lì c' è stato un incidente, perché quando si passa sull' altra corsia non si vede chi arriva nella direzione opposta. Oggi si chiudono le buche «Si è trattato di un primo intervento tampone perché domenica pomeriggio in quel tratto di strada era caduta una ragazza in scooter», spiega ancora Foresi. Ma già stamani all' alba, garantisce l' assessore, «un camion con tre quintali di asfalto caldo sarà in via Grotte e le nostre squadre chiuderanno tutte le buche dal dosso del cimitero a scendere, liberando la carreggiata». L' appalto per riasfaltare via Grotte è stato già assegnato e i lavori potrebbero partire subito, «ma finché ci sono i cantieri sulla Flaminia - aggiunge Foresi - meglio non sovrapporre i due interventi» Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Dal porto alla variante servono tre quarti d' ora

La prova al seguito di un tir tedesco appena sbarcato

Primo piano • Ancona

In pillole

L'AZZARDO DELL'INVERSIONE PER EVITARE GLI INGORGHI

PER ALMENO TRE SETTIMANE AGIBILI SOLO DUE SOLE CORSIE

SBANDA AL BIVIO DI VIA CONCA AUTO SULLO SPARTITRAFFICO

Dal porto alla variante servono tre quarti d'ora

La prova al seguito di un tir tedesco appena sbarcato

Le tappe

A TORRETTE LA SEGNALETICA NON INFORMA

I TEMPI

I TEMPI ANCONA Per essere il primo giorno di lavori non c' è male. Trequarti d' ora, in media, per coprire il tragitto fra l' uscita dal porto e l' ingresso alla Variante della Statale 16 a Torrette. Il clou, ovviamente, sulla Flaminia, trasformata in un percorso a ostacoli dal cantiere che ieri ha cominciato a muovere i primi passi: nei momenti più critici, in concomitanza con l' arrivo dei traghetti, si sono toccate punte di mezz' ora per percorrere i due chilometri (1,9 per la precisione) che separano il bypass della Palombella dall' incrocio con via Conca. Sessantaquattro metri al minuto: a questa velocità si viaggiava ieri pomeriggio, quando abbiamo deciso di incollarci a un Tir tedesco, appena sbarcato in porto, per calcolare con esattezza i tempi di percorrenza della principale arteria di collegamento fra l' autostrada e il centro. Dalla Cruise Olympia Sono le 17,02 quando dalla pancia della Cruise Olympia, il traghetto della Minoan Lines partito da Igoumenitsa e atteso per le 15, ma arrivato con un paio d' ore di ritardo, comincia a scendere il torpedone di camion (ne trasportava circa 140, oltre ad auto e camper). Ad uno ad uno, superano la barriera doganale e si dirigono verso nord. Il nostro Tir targato Colonia, probabilmente diretto in Germania, supera il varco alle 17,23 sotto un sole cocente che picchia ancora a 33 gradi. Il bestione impiega pochi minuti per superare la prima rotatoria al Mandracchio e passare per via Einaudi e via Mattei, fra mille sollecitazioni dovute alle buche (a proposito: quand' è che il Comune si deciderà a rendere dignitose anche queste due strade-groviera da terzo mondo?). Il tragitto sembra scorrevole. Ma è solo un' illusione. Alle 17,30 in punto ecco il primo blocco, in corrispondenza dell' uscita del bypass, proprio dove comincia il cantiere della Flaminia. Procedendo verso Torrette, infatti, si crea subito un imbuto a causa dell' unica corsia di marcia. Il traffico scorre a singhiozzo, mentre gli scarichi dei Tir portano la temperatura percepita, nell' ingorgo, a 40 gradi. Ci vogliono quasi 20 minuti per superare il primo chilometro di Flaminia. Poi di nuovo uno stop, a circa 200 metri dal supermercato Lidl. In lontananza, si scorgono i vigili urbani impegnati a regolare il traffico all' altezza dell' incrocio con via Conca: inevitabilmente si creano code a scendere, dalle due direzioni. Una pattuglia della polizia municipale verrà sempre impiegata in questo punto nei momenti cruciali, quindi in corrispondenza degli sbarchi, anche perché la segnaletica purtroppo è carente: a Torrette, dalle parti di via Velino, via Metauro e sulle strade circostanti, non si vedono cartelli che mettano in guardia gli automobilisti dell' avvio dei lavori né vengono indicati percorsi alternativi. Così, chi non è informato finisce per imbottigliarsi nel traffico. Mezzi di soccorso in coda Capita anche ai mezzi di soccorso che, a volte, non possono proprio evitare la Flaminia, come l' autoscala dei vigili del fuoco partita in sirena per un' emergenza e rimasta bloccata prima dell' incrocio di via Conca, attorno alle 18,30. Incrocio che il Tir tedesco a cui ci siamo francobollati riesce a varcare alle 18, cioè dopo mezz' ora di imprecazioni e continui stop-and-go sulla Flaminia. Il primo semaforo rosso tra via Conca e via Esino (ore 18,04) è uno zuccherino al confronto del tragitto da incubo appena compiuto. Da lì in poi la circolazione si fa scorrevole, almeno fino all' ingresso sulla Variante, circa 45' dopo lo sbarco. E siamo solo al primo giorno di lavori. Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ozono nell' aria «Mai superata la soglia limite per l' allarme»

Il sindaco dopo l' esito degli esami dell' Arpam

L' INQUINAMENTO ANCONA «L' innalzamento dei valori di ozono non ha mai superato la soglia di allarme». Lo ha assicurato ieri il sindaco Valeria Mancinelli, rispondendo ad un' interrogazione del consigliere Gianluca Quacquarini (M5S) che ha denunciato «la mancanza di informazione e l' assenza di provvedimenti concreti per la tutela della salute dei cittadini da parte del Comune». «La questione è di competenza dell' Arpam e della Regione - ha spiegato il sindaco - e solo una notte c' è stato il superamento della soglia di 180 microgrammi al metro cubo, detta soglia di informazione, che rende obbligatorio informare la cittadinanza. Gli enti preposti hanno informato i cittadini e la stessa cosa ha fatto il Comune. Non c' è invece mai stato il superamento della soglia di allarme, oltre i 240 microgrammi al metro cubo». L' Arpam e il Comune hanno infatti comunicato che nella stazione di monitoraggio della qualità dell' aria di Ancona Cittadella, giovedì 27 giugno, alle ore 23, era stata registrata la concentrazione oraria di ozono pari a 203 microgrammi al metro cubo. «Per quanto riguarda la ricerca delle cause che sono molteplici ha spiegato la Mancinelli - il Comune, la Regione e l' Autorità di Sistema Portuale, attraverso il progetto Pia stanno facendo un' indagine molto puntuale e scientificamente dettagliata». m. s. m. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona

Marcia su Roma dei sindaci «Fermate le barriere di Rfi»

Incontro al ministero contro il muro antirumore tra case e linea ferroviaria

Ozono nell'aria «Mai superata la soglia limite per l'allarme»

Il sindaco dopo l'esito degli esami dell'Arpam

Sarà presentato alla Corte dei conti

Esposto sull'interporto La Lega: «Tutto fermo»

FINabruzzo

IL SUPER PRESTITO Continua...

ANCONA - Via Marino della Repentina, 10 - Tel. 071.2075921

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ex Privilege Yard, i lavoratori chiedono di riaprire il cantiere

Civitavecchia

Medici indisponibili, chiusa Endoscopia

Ex Privilege Yard, i lavoratori chiedono di riaprire il cantiere

Nel centro storico di Santa Marinella varata la Ztl notturna per tutta l'estate

Dissesto, Allumiere riceve 500mila euro dal Governo

LA PROTESTA Una protesta improvvisa, non annunciata, quella che circa venti lavoratori ex Privilege hanno messo in scena ieri mattina di fronte alla sede dell' Autorità portuale. Gli ex dipendenti della società che stava realizzando il mega yacht si sono presentati intorno alle 9, affermando che avevano intenzione di occupare la sede di Molo Vespucci qualora non fossero riusciti a parlare con il presidente dell' Adsp Francesco Maria di Majo. In sintesi, i lavoratori volevano ricordare al numero uno dell' ente il protocollo d' intesa che la stessa Authority aveva sottoscritto con i sindacati sulla loro ricollocazione sempre in ambito portuale. La cosa sembrava essersi risolta quando la Royalton, società maltese, ha rilevato cantiere e yacht lasciato a metà, con la stessa società che aveva assicurato l' impiego degli ex operai Privilege. Ma della riapertura del cantiere non si vede traccia, dopo che la stessa Autorità portuale aveva annunciato che l' area avrebbe riaperto al massimo a metà giugno. E' trascorso quasi un altro mese, ma i cancelli di quel cantiere sono ancora chiusi. Per questo i lavoratori ieri hanno inscenato la protesta, poi rientrata intorno alle 12,30, dopo che si era anche sparsa la voce che avrebbero occupato proprio il cantiere. Cosa che però non è avvenuta. Probabilmente anche grazie all' intervento della Polmare, che ha cercato di tranquillizzare i manifestanti, ma soprattutto dopo che sarebbero arrivate assicurazioni da parte dell' Autorità portuale. In sintesi, Molo Vespucci sarebbe vicino a dare il via libera alla Royalton per la ripresa dei lavori. La stessa Adsp, infatti, aveva chiesto ulteriori chiarimenti e altra documentazione all' impresa di James Frangi dopo che erano emersi alcuni procedimenti giudiziari che coinvolgono Royalton negli Stati Uniti. Documentazione che è stata fornita già da svariati mesi all' Authority. L' ente si è messo al lavoro, creando due gruppi, capitanati dalla segretaria Roberta Macii. Un primo gruppo sta studiando le carte relative alla concessione dell' area e dello yacht; l' altro gruppo sta vagliando gli aspetti economico-finanziari. Un lavoro che, secondo quanto trapela dagli uffici di Molo Vespucci, dovrebbe concludersi entro un paio di giorni. Con la speranza che stavolta i tempi vengano rispettati. Del resto, trapela che anche James Frangi, ad di Royalton, sarebbe piuttosto stanco di questa attesa. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Capri Event

Napoli

Napoli, il porto diventa hub dell' innovazione

Mercoledì 10 luglio NAStartUp e Volaviamare Alilauro lanciano l' Innovation Seafront Summit: così dalle 17 le idee dell' hi-tech si presentano alla community di investitori e grandi

MARIO ORLANDO

Mercoledì 10 luglio NAStartUp e Volaviamare Alilauro lanciano l' Innovation Seafront Summit: così dalle 17 le idee dell' hi-tech si presentano alla community di investitori e grandi imprenditorill porto di Napoli diventa un hub dell' innovazione. Guardando al futuro e aprendosi all' hi-tech in una lunga giornata dedicata alle startup. Mercoledì 10 luglio, nella Volaviamare HQ del molo Beverello, che si candida a essere incubatrice di startup, NAStartUp e Alilauro propongono tre eventi: alle 17, l' Innovation Seafront Summit, un incontro tra esperti per discutere su iniziative per trasferire il know how tecnologico delle aziende hi-tech e delle startup al porto di Napoli; alle 17.30, un corso gratuito di project management, tenuto da Paola Mosca, management & coaching consultant; a seguire il tradizionale appuntamento di NaStartupDay, giunto all' undicesima edizione, con nuove idee innovative che si presenteranno alla community di investitori e grandi imprenditori. Infine il TechCocktail.'Questa è un' occasione davvero speciale. NAStartUp, con la sua community, accelera uno degli asset più importanti della città e prova a farlo mettendo insieme tutti gli attori, facendoli dialogare per trovare nuove soluzioni smart', sottolinea Antonio Prigiobbo, director di NAStartUp, community che punta a far nascere, crescere e accelerare le innovazioni, le startup e i talenti made in Napoli.'L' idea del panel è di far confrontare gli attori principali dell' ecosistema portuale con l' auspicio e l' ambizione che nascano nuove sinergie per sviluppare progetti che migliorino la vita di tutti', spiega Salvatore Lauro, presidente Volaviamare.In programma, tra gli altri, gli interventi di Vittorio Ciotola (presidente Giovani Industriali), Pietro Spirito (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale), Luca Cascone (presidente della IV Commissione Consiliare Permanente Trasporti), Eleonora Chioda (caporedattrice Millionaire e autrice del libro 'Silicon Valley', Hoepli), Davide Dattoli (founder dello spazio di co-working Talent Garden e tra gli under 30 più influenti secondo Forbes), Ivan Dama (ceo Idea Solution). E ancora: Giacomo Giurazza (Vertis SGR), Giovanni Marinaccio (CEO SintesiSud) Riccardo Monti (AD Triboo), Antonio Prigiobbo (director NAStartUp), Luigi Polito (CEO Imperatore Travel), Gennaro Tesone (DigitalMagics) e Agostino Vollero (docente Digital Marketing Università di Salerno). Gli interventi porteranno a un diario delle attività da sviluppare, redatto da Giancarlo Donadio.Tra le idee innovative che verranno presentate, con Susanna Sanseverino, alla community - e che intercettano i settori della logistica, del food, del turismo e dell' agricoltura smart - Gustavolo, Heart, Cargup, 3Bee e ShowDesk.

Msn

Napoli

Napoli, il porto diventa hub dell' innovazione

la Repubblica

Napoli, il porto diventa hub dell'innovazione

Il porto di Napoli diventa un hub dell' innovazione. Guardando al futuro e aprendosi all' hi-tech in una lunga giornata dedicata alle startup. Mercoledì 10 luglio, nella Volaviamare HQ del molo Beverello, che si candida a essere incubatrice di startup, NAStartUp e Alilauro propongono tre eventi: alle 17, l' Innovation Seafront Summit, un incontro tra esperti per discutere su iniziative per trasferire il know how tecnologico delle aziende hi-tech e delle startup al porto di Napoli; alle 17.30, un corso gratuito di project management, tenuto da Paola Mosca, management & coaching consultant; a seguire il tradizionale appuntamento di NaStartupDay, giunto all' undicesima edizione, con nuove idee innovative che si presenteranno alla community di investitori e grandi imprenditori. Infine il TechCocktail."Questa è un' occasione davvero speciale. NAStartUp, con la sua community, accelera uno degli asset più importanti della città e prova a farlo mettendo insieme tutti gli attori, facendoli dialogare per trovare nuove soluzioni smart", sottolinea Antonio Prigiobbo, director di NAStartUp, community che punta a far nascere, crescere e accelerare le innovazioni, le startup e i talenti made in Napoli."L' idea del panel è di far confrontare gli attori principali dell' ecosistema portuale con l' auspicio e l' ambizione che nascano nuove sinergie per sviluppare progetti che migliorino la vita di tutti", spiega Salvatore Lauro, presidente Volaviamare.In programma, tra gli altri, gli interventi di Vittorio Ciotola (presidente Giovani Industriali), Pietro Spirito (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale), Luca Cascone (presidente della IV Commissione Consiliare Permanente Trasporti), Eleonora Chioda (caporedattrice Millionaire e autrice del libro "Silicon Valley", Hoepli), Davide Dattoli (founder dello spazio di co-working Talent Garden e tra gli under 30 più influenti secondo Forbes), Ivan Dama (ceo Idea Solution). E ancora: Giacomo Giurazza (Vertis SGR), Giovanni Marinaccio (CEO SintesiSud) Riccardo Monti (AD Triboo), Antonio Prigiobbo (director NAStartUp), Luigi Polito (CEO Imperatore Travel), Gennaro Tesone (DigitalMagics) e Agostino Vollero (docente Digital Marketing Università di Salerno). Gli interventi porteranno a un diario delle attività da sviluppare, redatto da Giancarlo Donadio. Tra le idee innovative che verranno presentate, con Susanna Sanseverino, alla community - e che intercettano i settori della logistica, del food, del turismo e dell' agricoltura smart - Gustavolo, Heart, Cargup, 3Bee e ShowDesk.

Agi

Napoli

De Magistris: "Stiamo costruendo una flotta per andare a soccorrere i migranti"

agi CRONACA

AGI > Cronaca

De Magistris: "Stiamo costruendo una flotta per andare a soccorrere i migranti"

Il sindaco di Napoli, in visita a Lampedusa, annuncia anche che ci sarà un processo per crimini contro l'umanità, dove le ong saranno testimoni

agi video

In bici per ripulire le coste inglesi dalla plastica

"In questo Paese si ribaltano la verità e la realtà: chi salva vite viene arrestata, come Carola; chi tiene in ostaggio persone in barca non ha conseguenze. Questo è un terreno di scontro, stanno preparando altro. C'è una motivazione per tutto questo: ci sarà un processo contro i responsabili dei crimini contro l'umanità e le ong sono i testimoni, hanno le registrazioni".

In bici per ripulire le coste inglesi dalla plastica

2018 ANNO AMBIENTE 28.137

16 miliardi di fatturato, in calo le persone denunciate. Ecco i numeri sulle ecomafie

Lo ha detto il sindaco di Napoli Luigi de Magistris, che poi ha aggiunto: "Il porto di Napoli è aperto, l'ho detto alla Sea Watch a suo tempo lo ripeto ora. Stiamo costruendo una piccola flotta, velieri, gommoni, barche perché siamo disposti ad andare a soccorrere. Voglio vedere se si fa un maxiprocesso, abbiamo anche l'aula bunker... un de Magistris+700. Da magistrato a sindaco sono 120 i procedimenti a mio carico. Perché sono un mariolo? No

"In questo Paese si ribaltano la verità e la realtà: chi salva vite viene arrestata, come Carola; chi tiene in ostaggio persone in barca non ha conseguenze. Questo è un terreno di scontro, stanno preparando altro. C' è una motivazione per tutto questo: ci sarà un processo contro i responsabili dei crimini contro l' umanità e le ong sono i testimoni, hanno le registrazioni". Lo ha detto il sindaco di Napoli Luigi de Magistris, che poi ha aggiunto: "Il porto di Napoli è aperto, l' ho detto alla Sea Watch a suo tempo lo ripeto ora. Stiamo costruendo una piccola flotta, velieri, gommoni, barche perché siamo disposti ad andare a soccorrere. Voglio vedere se si fa un maxiprocesso, abbiamo anche l' aula bunker... un de Magistris+700. Da magistrato a sindaco sono 120 i procedimenti a mio carico. Perché sono un mariolo? No perché facevo la caccia ai marioli...", ha aggiunto in visita a Lampedusa. Se avete correzioni, suggerimenti o commenti scrivete a dir@agi.it . Se invece volete rivelare informazioni su questa o altre storie, potete scriverci su Italialeaks , piattaforma progettata per contattare la nostra redazione in modo completamente anonimo.

Otto Pagine

Salerno

"Mare sicuro", anche un drone sulle acque salernitane

Incontro tra Protezione civile e Capitaneria di porto: disponibile anche una termocamera notturna

Condividi lunedì 8 luglio 2019 alle 09.53 Salerno . Rafforzare i servizi di controllo e monitoraggio nell' ambito del progetto "Mare sicuro" 2019. Presso la capitaneria di porto di Salerno il comandante Giuseppe Menna ha incontrato il dirigente della protezione civile della Regione Campania Claudia Campobasso per fare il punto della situazione sulle attività svolte nel mese di giugno, ovvero nella prima fase dell' operazione. Nelle scorse settimane è stato infatti stipulato un accordo di collaborazione tra la Guardia costiera e la Protezione civile che prevede anche l' impiego di un mezzo nautico utilizzato come supporto nell' assolvimento dei compiti istituzionali della capitaneria, dalla salvaguardia della vita umana in mare alla tutela dell' ambiente marino. Il sistema di protezione civile campano partecipa fornendo collaborazione attraverso i volontari del "coordinamento rete Campania 2020" che sotto la direzione della Capitaneria di porto partecipano al pattugliamento delle acque del Compartimento di Salerno, in particolare nelle giornate di maggiore affluenza di bagnanti e diportisti. Nel corso dell' incontro, la protezione civile ha rappresentato al comandante della Capitaneria la disponibilità dell' impiego di un' ulteriore risorsa che potrebbe rivelarsi preziosa nello svolgimento delle attività di controllo in materia di sicurezza e di tutela ambientale lungo il litorale salernitano, ovvero un drone che oltre ad avere una videocamera è dotato di una termocamera per facilitare le ricerche in orario notturno.

La Repubblica (ed. Bari)

Bari

La vertenza I 5 Stelle: " La Regione dia chiarimenti sulla vicenda della Porti Levante"

2 Bari

L'INCHIESTA

Assenteisti coperti dai controllori retata in ospedale, arrestati in 12

Emiliano: "Segnalate i responsabili anche a me direttamente, li farò arrestare"

I 5 Stelle: "La Regione dia chiarimenti sulla vicenda della Porti Levante"

«Da anni i sindacati denunciano le condizioni in cui sono costretti a lavorare gli operai della Porti Levante, la società che si occupa della sicurezza nei maggiori porti sul territorio pugliese. Lo scorso 1° luglio l' Unione sindacale di base (Usb), dopo aver presentato un esposto all' Anac, l' Autorità anticorruzione, su presunte irregolarità in riferimento alla procedura a evidenza pubblica riguardante la cessione di quote e affidamento di servizi della società, ha proclamato lo stato di agitazione dei lavoratori. Si tratta di una situazione di rilevante interesse pubblico, per questo chiediamo la massima chiarezza». Lo dichiarano i consiglieri regionali Gianluca Bozzetti e Antonella Laricchia, del Movimento 5 Stelle, che hanno richiesto di ascoltare in V e VI commissione l' assessore ai Trasporti, Giovanni Giannini, e il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Ugo Patroni Griffi, per conoscere quali azioni la Regione intenda porre in essere in merito alla gara a evidenza pubblica e quali siano la sua posizione in merito e quella dell' Autorità di sistema. L' Usb nell' esposto chiede di «bloccare le procedure di affidamento in corso e, nel contempo, di intervenire al fine di verificare la regolarità nonché la legittimità della gara espletata». «Vogliamo capire - concludono i pentastellati - quali siano le effettive condizioni in cui si trovano a dover lavorare gli operai e sapere se sia stata tenuta in conto la denuncia dell' Usb sulle presunte irregolarità nella gara. Non si può continuare a far finta di niente: le istituzioni devono monitorare quanto sta accadendo».

Quotidiano di Bari

Bari

{ Regione Puglia } Dopo i sindacati, in campo anche i consiglieri di minoranza per ascoltare in Commissione Assessore ai Trasporti e Presidente Authority

Gara sicurezza al porto, ora anche i Cinquestelle chiedono chiarezza

4 Bari & Provincia

Malati di aids rifiutati da un lido balneare

Gara sicurezza al porto, ora anche i Cinquestelle chiedono chiarezza

A Bisceglie nasce il comitato cittadino a difesa dell'ospedale

A ottobre il Policlinico avrà il nuovo pronto il soccorso

Sempre sotto la lente d' ingrandimento la situazione dei lavoratori al porto di Bari, con particolare guardo a quelli impegnati sul fronte della sicurezza. "Da anni i sindacati denunciano le condizioni in cui sono costretti a lavorare gli operai della Porti Levante, la società che si occupa della sicurezza nei maggiori porti pugliesi. Lo scorso 1° luglio l' Unione dei Sindacati di Base, dopo aver presentato un esposto all' Anac su presunte irregolarità in riferimento alla procedura ad evidenza pubblica riguardante la cessione di quote e affidamento di servizi della società, ha proclamato lo stato di agitazione degli stessi lavoratori. Si tratta di una situazione di grande interesse pubblico, per questo chiediamo la massima chiarezza", scendono adesso in campo i consiglieri del M5S Gi anluca Bozzetti e Antonella Laricchia. I quali ieri hanno richiesto di 'audire' in V e VI Commissione l' assessore pugliese ai Trasporti, Giovanni Gianni ni e il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Ugo Patroni Griffi, proprio al fine di conoscere quali azioni la Regione intenda porre in essere in merito alla gara ad evidenza pubblica, ma anche quale la posizione dell' Ente in merito e quella dell' Autorità di Sistema. L' Usb nell' esposto ha già chiesto, vale la pena ricordarlo, "... di bloccare le procedure di affidamento in corso e, nel contempo, di intervenire al fine di verificare la regolarità nonché la legittimità della gara espletata". "Vogliamo capire - concludono i pentastellati - quali siano le effettive condizioni in cui si trovano a dover lavorare gli operai e sapere se sia stata tenuta in conto la denuncia dell' USB sulle presunte irregolarità nella gara. Non si può continuare a far finta di niente: le istituzioni devono monitorare quanto sta accedendo". Dunque, non conosce soste la vertenza dei lavoratori addetti alla sicurezza dipendenti dalla società 'Porti Levante Security', ancora assai preoccupati dalla gara in corso, celebrata dall' Autorità Portuale per privatizzare il servizio. Nei giorni scorsi c' era una loro rappresentanza a piazzale Cristoforo Colombo per protestate contro quella che Usb ha definito senza troppi giri di parole "svendita" del servizio ai privati. E da qualche giorno, come detto, sulla gara in via di aggiudicazione c' è pure un esposto all' Autorità Anticorruzione di Raffaele Cantone, presentato dall' avvocato barese ed ex consigliere comunale Paolo Marra con al centro la procedura aperta e curata dalla stessa Authority portuale in cui è stata formalizzata una sola offerta, da parte di un' ATI: Securpol Puglia s.r.l. (mandataria)/Sicuritalia s.p.a./S.G.S. s.coo.p.a. (mandanti). L' A.N.A.C. ha deciso di approfondire i rilevi sui quali ha puntato l' indice il legale barese, mentre ora an che i consiglieri Cinquestelle hanno chiesto chiarimenti direttamente ad assessore regionale e presidente dell' Autorità Portuale sia sulla gara indetta dall' Autorità Portuale per la 'security' nei porti del mar Adriatico meridionale - e cioè a Bari, Brindisi, Monopoli, Manfredonia e Barletta - e sia, di conseguenza, sul futuro occupazionale di una società con lavoratori da troppo tempo sotto torchio ed esasperati. Francesco De Martino.

Il Nautilus

Brindisi

GLI ONOREVOLI ARESTA E PALMISANO IN VISITA ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI E ALLA DELEGAZIONE DI SPIAGGIA DI VILLANOVA DI OSTUNI

Nella giornata odierna, l' Onorevole Avv. Giovanni Luca ARESTA, componente la IV Commissione Difesa della Camera dei Deputati, e l' Onorevole Avv. Valentina PALMISANO, componente la II Commissione Giustizia della Camera dei Deputati, si sono recati in visita alla Capitaneria di Porto di Brindisi e alla Delegazione di Spiaggia di Villanova di Ostuni per approfondire i compiti affidati al Corpo delle Capitanerie di Porto e al personale militare che lo compone. Ad accoglierli, il Comandante della Capitaneria di Porto, Capitano di Vascello Giovanni Canu, che ha avuto l' opportunità di illustrare ai parlamentari le molteplici funzioni attinenti l' amministrazione marittima, la sicurezza della navigazione e i trasporti marittimi, le funzioni di controllo delle attività di pesca, i compiti relativi agli usi civili del mare, nonché i principali sistemi di controllo e monitoraggio del traffico marittimo e le tecnologie adoperate per la tutela, conservazione e salvaguardia del mare e dell' ambiente costiero brindisino. Successivamente, i parlamentari hanno effettuato una visita del porto di Brindisi a bordo della dipendente motovedetta CP 281, e con l' occasione hanno avuto modo di conoscere le procedure impiegate per le operazioni di ricerca e soccorso in mare, anche in caso di incidente o inconveniente aeronautico nelle acque prospicienti l' aeroporto di Brindisi. Dopo la tradizionale firma del Libro d' Onore e la consegna del Crest della Capitaneria di Porto di Brindisi, gli ospiti, accompagnati dal Capo del Compartimento Marittimo, si sono recati in visita alla Delegazione di Spiaggia di Villanova di Ostuni, dove il Primo Maresciallo Np Giovanni Punzi, titolare dell' Ufficio, ha fatto gli onori di casa, illustrando le peculiarità del sorgitore ostunese. Al termine della visita, gli Onorevoli ARESTA e PALMISANO hanno manifestato vivo apprezzamento per l' impegno che gli uomini e le donne della Guardia Costiera prestano quotidianamente al servizio dei cittadini. I parlamentari, inoltre, hanno tenuto a evidenziare che la visita ha costituito anche un momento utile per l' approfondimento dello specifico ambito operativo e dell' economia marittima della provincia brindisina, manifestando l' intenzione di impegnarsi in iniziative finalizzate alla promozione delle potenzialità di sviluppo del territorio brindisino. Brindisi, 8 luglio 2019.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Nautilus

Taranto

Cerimonia conclusiva di presentazione dei risultati raggiunti della fase di lancio del Futureport Innovation Hub del porto di Taranto

La fase di lancio del Futureport Innovation Hub del porto di Taranto entra nel vivo

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - in collaborazione con PortXL, il primo acceleratore di startup del settore marittimo al mondo, con sedi a Rotterdam, Anversa e Singapore - organizza per il prossimo 9 Luglio la giornata finale di un percorso di innovazione che si è sviluppato nel periodo maggio-luglio 2019. La sessione di lavori, dal titolo 'Entrepreneur in a day', si svolgerà presso il porto di Taranto, nei locali della piattaforma logistica e vedrà come protagonisti, oltre all' AdSP e Port XL, le principali aziende dell' ecosistema logistico-industriale-portuale tarantino che lavoreranno insieme alle cinque start up (locali e internazionali) selezionate - Fritrak, Befreest, G-Storage, Eneri Air e Ecowave Power - per lo sviluppo di soluzioni di business da implementare a livello locale. A partire dalle ore 16.30, a conclusione della sessione di lavoro, si terrà una cerimonia conclusiva di presentazione dei risultati raggiunti a cui gli organi di stampa sono invitati a partecipare. Ai fini del rilascio dell' autorizzazione dell' accesso in porto, si chiede di voler comunicare, entro e non oltre il giorno 08.07.2019, i nominativi dei referenti degli organi di stampa che si recheranno in porto all' indirizzo: operativo@port.taranto.it ; segreteria@port.taranto.it .

Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto, l' opposizione interroga il sindaco

24
Corigliano Rossano
Due ospedali e un medesimo e inesorabile destino
Fiamme in un deposito Caos in via Fontanelle
Nello stabile erano stivate bombole di gas
Porto, l'opposizione interroga il sindaco
La tassa di soggiorno non si paga più
Farmacie

Finita la poesia inizia la prosa e per l' esecutivo guidato dal sindaco Flavio Stasi è tempo di fare i conti con le vere problematiche del neo costituito comune unico Corigliano Rossano. Con i consiglieri di minoranza pronti a pungolare l' amministrazione per capire quali saranno le linee guida su cui approntare il loro mandato. Il porto ed il suo futuro, ma, soprattutto, quale sarà il ruolo di questa grande infrastruttura nello sviluppo della nuova realtà urbana resta tra i quesiti di maggiore incisività. Un' interrogativo che è pronto ad aprire il dibattitto, ma che passi anche attraverso azioni reali e concrete. E così il gruppo di Civico e Popolare composto dai consiglieri Gino Promenzio, Francesco Madeo, Aldo Zagarese e Rosellina Madeo hanno protocollato una interpellanza a risposta orale all' indirizzo del vice sindaco, Claudio Malavolta, che detiene la delega al Porto. Ripercorrendo quelle che sono state le date salienti che riguardano la struttura portuale di Schiavonea, senza scordare che la stessa rientra anche nell' ambito della cosiddetta Zes. Ma al centro dell' interpellanza vi sono le gravi carenze del porto. Manca l' energia elettrica, non vi è approvvigionamento di acqua «che è urgentissima l' immediata istituzione di un' isola ecologica, con annessi almeno quindici contenitori per la raccolta differenziata, per gli olii esausti, oltre a prevedere la possibilità di raccogliere rifiuti speciali». E così al vicesindaco Malavolta i quattro consiglieri della minoranza consiliare chiedono di sapere «quali sono le intenzioni di questa amministrazione per dare una soluzione alle problematiche della nostra marineria e nello specifico: se e quali azioni verranno intraprese nei confronti dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro alfine di ottenere la dovuta attenzione per un settore vitale come quello della pesca di Corigliano Rossano; Le modalità e i tempi con cui verranno intraprese eventuali iniziative di confronto di carattere politico e amministrativo; Se e quali azioni verranno intraprese per risolvere la problematica della mancata utilizzazione dei cantieri nautici della Lega Navale Italiana ubicati a ridosso banchina ovest della seconda darsena». (ant.bales.) Il gruppo "Civico popolare" riapre il dibattito sulla Zes.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

D' Agostino: "Anche la Piana di Gioia Tauro ha cambiato passo"

"La Calabria Cambia passo" non è solo uno slogan, ma un concetto vero, tangibile. A parlare sono i fatti, i numeri, i risultati di politiche finalmente vicine alle esigenze dei cittadini dei territori e delle realtà produttive". E' quanto ha detto il consigliere regionale, Francesco D' Agostino, che oggi pomeriggio è intervenuto ai lavori del nuovo evento voluto dal presidente della Regione Mario Oliverio e dalla Giunta regionale e che si è svolto presso la Sala convegni di Villa Zerbi a Taurianova sul tema: "La Calabria cambia passo: i Comuni protagonisti nella Piana di Gioia Tauro". Nel suo breve intervento D' Agostino ha fatto riferimento ai diversi settori che in questi cinque anni hanno registrato un vero e proprio cambio di passo: agricoltura, fondi europei, beni culturali, turismo, innovazione, ambiente, scuole, università, ecc. "Mai come oggi -ha detto- la Piana di Gioia Tauro ha avuto tante opportunità come quelle offerte dai bandi del PSR che hanno spinto tantissimi giovani a mettere in campo con fiducia idee, imprese e progetti vincenti. Anche questo territorio, quindi ha invertito la rotta, i Comuni sono diventati protagonisti delle scelte e degli investimenti delle risorse e quella che oggi raccontiamo è una Regione virtuosa, punto di riferimento in diversi settori. Certo, il lavoro da fare è ancora tanto, ma la direzione è quella giusta. Alcuni ritardi e qualche punto di debolezza ancora permangono. La sanità è uno di questi, anche se non va dimenticato che l' impegno per la sanità territoriale non è mai venuto meno, nonostante il commissariamento che ha impedito di poter incidere per come era necessario. Lo sforzo per il nuovo ospedale della Piana è un esempio dell' approccio utilizzato in questi anni. Un' attenzione continua e diretta per risolvere i problemi e accelerare i tempi. Le ultime notizie positive a riguardo le abbiamo ottenute nei giorni scorsi, con la cessione di Tecnis e l' ottenimento di risorse dal fondo di riparto per la sanità. La Regione metterà 31 milioni di euro per garantire il fabbisogno necessario al progetto". "Il ruolo del Consiglio regionale in questo senso -ha aggiunto D' Agostino- è stato positivo ed importante sia come supporto all' attività della Giunta regionale che come stimolo all' azione di governo. L' Aula ha approvato leggi importantissime, attese da decenni, in settori strategici. Penso alla legge per la riorganizzazione del settore dei rifiuti, ad esempio. Ma anche alla legge Urbanistica, alle legge sui trasporti, alla legge per le aree interne. Oppure, dopo anni di parole, e grazie all' impegno straordinario del Presidente Oliverio e dell' assessore Russo, alla legge per la realizzazione della ZES. La Calabria oggi possiede una Zona Economica Speciale dislocata su più punti strategici il cui "cuore" è il Porto di Gioia Tauro". "Finalmente -ha concluso il consigliere regionale- questa Regione ha una visione ed una prospettiva. La Calabria oggi può parlare un linguaggio positivo ed europeo. Concludo non prima di aver rivolto un ringraziamento sincero al presidente Oliverio che in tutti questi anni ha dimostrato un' attenzione concreta e costante per questo territorio, per la provincia reggina e per i Comuni di quest' area così difficile e così ricca di opportunità. Altri risultati, ne sono certo, arriveranno nei prossimi mesi. E sono certo che i calabresi in futuro sapranno puntare ancora su un progetto vincente e di prospettiva". Prima del consigliere D' Agostino è intervenuto il sindaco di Taurianova Fabio Scionti che ha ringraziato il presidente Oliverio e la Giunta regionale per le tante opportunità offerte in questi anni ai Comuni, soprattutto per quanto riguarda i servizi sociali (4 milioni e mezzo stanziati dalla Regione), la Zes, la raccolta differenziata dei rifiuti, la pubblica illuminazione, i beni culturali, l' utilizzo degli Isu ed Ipu nei servizi comunali, ecc. Anche il sindaco di Taurianova, infine, ha concluso auspicando un' iniziativa forte ed unitaria sulla sanità.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Il vicepresidente della giunta regionale Russo: "Assegnati alla Piana di Gioia Tauro 360 milioni di euro"

"Le risorse che la Giunta-Oliverio ha attribuito ai Comuni della Piana di Gioia Tauro nel triennio 2015-2018, rendendoli, come mai era accaduto prima, protagonisti e artefici delle scelte e degli investimentieffettuati sul territorio, ammontano a 85,4 milioni di euro a cui si sommano altri 272,4 milioni di euro destinati ad enti diversi, per un totale complessivo di circa 360 milioni di euro". Lo ha detto il Vicepresidente della Giunta regionale, Francesco Russo, aprendo i lavori del quinto evento voluto dal presidente della Regione Mario Oliverio e dalla giunta regionale svoltosi oggi pomeriggio presso la Sala convegni di Villa Zerbi a Taurianova sul tema: "La Calabria cambia passo: i Comuni protagonisti nella Piana di Gioia Tauro". Il "focus" dell' incontro, che ha registrato una grandissima partecipazione di consiglieri regionali, provinciali e comunali, sindaci, amministratori locali, rappresentanti sindacali, autorità civili e religiose e tantissimi cittadini, è stato quindi interamente dedicato alla Piana di Gioia Tauro, un' area strategica per la crescita e lo sviluppo dell' intera regione. "La Piana di Gioia Tauro -ha aggiunto Russo- è una realtà che evidenzia grandi contraddizioni e offre enormi potenzialità per la presenza di una forte agricoltura e di un porto strategico per tutto il Paese, di cui spesso si è soltanto parlato senza far seguire mai alle parole i fatti. Oggi noi vogliamo parlare di una Regione, che in una visione d' insieme della crescita e dello sviluppo,in questi anni ha scelto il cambiamento nelle azioni e nei fatti. Ne parliamo, quindi, non facendo né annunci nè promesse, ma mettendo in relazione gli investimenti già attribuiti ai Comuni ed altri enti territoriali, con quelli relativi alle aziende del settore agricolo e industriale, oltre a fare il punto sullo stato degli investimenti nell' area portuale" Nel corso del suo intervento il Vicepresidente Russo, dopo aver ricordato le condizioni di partenza assolutamente negative da cui ha preso il via nel 2015 l' esperienza del governo regionale guidata dal presidente Oliverio, hadettagliato minuziosamente l' elenco delle risorse assegnate ai Comuni della Piana di Gioia Tauroche ammontano complessivamente, come già sopra evidenziato, a 85,4 milioni di euro così ripartiti:19.951.149,70 euro per le scuole, 6.557.489,86 per il miglioramento sismico di edifici comunali strategici, 2.570.374,42 euro per il miglioramento del servizio di raccolta differenziata, 8.694.934,61 per l' ingegnerizzazione delle reti idriche, 3.064.936,26 euro per la pubblica illuminazione, 1 milione 130 mila euro per opere pubbliche varie (legge 24/87) nei centri storici, luoghi di culto e viabilità, 150 mila euro per reti idriche e acquedotti, 15.081.240,50 euro destinati alla depurazione delle acque, 7.948.814,94 euro per interventi per arrestare il dissesto idrogeologico e l' erosione costiera, 2 milioni 170 mila euro sono stati destinati ai beni culturali, 590 mila euro per interventi di viabilità e Protezione Civile, 720.201,34 euro per bonifiche e recupero aree degradate, 60.741,72 euro per la pulizia delle spiagge, 14.825.056,28 euro PAC infanzia e Anziani, 199.911,18 destinate al sistema integrato di educazione e di istruzione 0-6 anni ANNO 2017, 133 mila euro ad eventi culturali storicizzati innovativi, 90 mila euro organizzazione e sviluppo dl turismo, 12 mila euro per contributi a iniziative e manifestazioni di rilievo regionale, 1 milione 471 mila 550,88 euro per contratti locali di sicurezza. Le risorse assegnate ad altri enti -ha aggiunto il prof. Russo- ammontano, invece, ad un totale di 272,4 milioni euro così dettagliate: ingegnerizzazione delle reti idriche 53.021.931,20, Beni culturali 9.516.949,90, Scuole 5 milioni 148 mila euro, dissesto idrogeologico 22.705.324,46 euro, 21 milioni di euro per aeroporti e porti nazionali ed internazionali, 10 milioni di euro per interventi Anas, Edilizia Sanitaria- Accordo di Programma integrativo del 13.12.2007 150.133.542,61;Edilizia Sanitaria- Programma di adeguamento alla normativa antincendio (D.CIPE 08/03/2013 N. 16) 140.417,44 euro,Edilizia Sanitaria-Programma per

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

la realizzazione di Strutture per cure palliative-Hospice (L. 39/99) 700 mila euro. 21 milioni di euro, inoltre, sono stati assegnati per i porti di Palmi e Gioia Tauro e 75,7 milioni di euro sono stati destinatiai settori idrico e idrogeologico. Altre cospicue risorse sonostate finalizzate a potenziare il settore agricolofavorendone il rilancio ed il ricambio generazionale attraverso il Psr Calabria 2014-2020. 31 i progetti dei Comuni finanziati per un totale di 4,5 milioni di euro, mentre50,9 milioni di euro sono stati assegnati ad enti terzi per finanziare complessivamente 6367 progetti realizzati in diversi Comuni della Piana di Gioia Tauro.Questol' elenco delle risorse (4,5 milioni di euro)assegnatedirettamente ai Comuni per finanziare i 31 progetti: Cinquefrondi 1 progetto per un ammontare di 250 mila euro, Cittanova 4 progetti per 594.497,62 euro, Cosoleto 2 progetti per 130.832,12 euro, Delianuova 1 progetto39.157,89 euro, Galatro1 progetto per 10 mila euro, Giffone 1 progetto per 123.883,68 euro, Melicuccà, 1 progetto 10 mila euro, Molochio 2 progetti, per 193.373,12 euro, Oppido Mamertina 3 progetti per 440.846,98 euro, Palmi2 progetti 358.406,83,Polistena, 1 progetto per 232.433,88,Rosarno, 2 progetti per 1 milione di euro,San Giorgio Morgeto , due progetti 292.938,65 euro, Sant' Eufemia d' Aspromonte 1 progetto 294.605,17,Scido 3 progetti 211.357,02, Sinopoli 1 progetto 134.055,24, Varapodio 3 progetti 204.313,03. Totale31 progetti 4.520.701,23. Gli investimenti del PsrCalabria 2014-2020 destinati ad enti terzi nei Comuni della Piana di Gioia Tauro ammontano ad un finanziamento complessivo, attraverso le Misure Strutturali, di 512 progetti per una somma di 26.861.026,56 euro e a 24.018.165,76 destinati a 5855 progetti finanziati attraverso le Misure a Superficie, per un ammontare totaledi 6367 progetto finanziati con una somma pari a 50,9 milioni di euro. Segue l' elenco dei Comuni in cui sono stati finanziati tali progetti suddivisi per progetti finanziati attraverso Misure Strutturali e progetti finanziati per Misure a Superficie: Misure strutturalie Misure a Superficie- Comuni, Numero Progetti e Importo Anoia, Misure Strutturali - 2 progetti 129.962,29, Misure a Superficie - 46 progetti 225.822,02; Candidoni 5 progetti 1.637.316,2 - 26 progetti 123.598,18; Cinquefrondi 8 progetti 148.826,42 - 150 progetti 435.629,25; Cittanova 66 progetti 3.131.998,99 - 620 progetti 2.634.725,09; Cosoleto 9 progetti 240.686,68 - 142 progetti 445.565,39; Delianuova 30 progetti 1.941.373,63 - 0 progetti; Feroleto della Chiesa 3 progetti 308.765,19 - 24 progetti 60.954,10; Galatro 1 progetto 1.334,41 - 46 progetti 92.662,15; Giffone 0 progetti - 19 progetti 15.272,67; Gioia Tauro26 progetti 1.218.821,16 -264 progetti 1.710.822,32 euro; Laureana di Borrello 31 progetti 1.054.291,22- 327 progetti 1.397.333 euro; Maropati 12 progetti 326.840,40- progetti 223 338.443,55 euro; Melicucco 17 progetti 764.862,59 - 176 progetti 835.506,99 euro; Melicuccà 1 progetto 19.982,00 - 0 progetti; Molochio 2 progetti 313.836,52-207 progetti 667.077, 20; Oppido Mamertina 37 progetti 2.635.799,02 -529 progetti 2.668.792,48; Palmi 23 progetti 1.869.381,61 - 250 progetti 1.017.056,66; Polistena 17 progetti 812.892,19 - 204 progetti 1.366.060,77; Rizziconi66 progetti 2.136.458,08 - 481 progetti 2.199.155,06, Rosarno 41 progetti 1.836.233,31 - 508 progetti 1.924.116,83; San Ferdinando 7 progetti 283.710,20- 70 progetti 276.702,97;San Giorgio Morgeto 7 progetti 744.042,94 - 204 progetti 352.266,70; San Pietro di Caridà10 progetti 844.379,86 - 9 progetti 45.830,03; San Procopio 8 progetti 264.147,79 - 34 progetti 173.592,73; Santa Cristina d' Aspromonte 6 progetti 479.361,27 - 0 progetti; Sant' Eufemia d' Aspromonte 4 progetti 138.030,77 - 0 euro; Scido 2 progetti 130.345,47 - 81 progetti 251.055,10; Seminara 4 progetti 604.103,44 - 246 progetti 777.064,99; Serrata 8 progetti 461.122,16 -152 progetti 393.984,51; Sinopoli 14 progetti 1.192.367,97 - 338 progetti 1.219.103,26; Taurianova 20 progetti 483.138,23 - 322 progetti 1.653.176,11; Terranova Sappo Minuli 3 progetti 156.585,39-25 progetti 98.734,82; Varapodio 22 progetti 550.029,08 - 132 progetti 618.060,65. TOTALE progetti finanziati attraverso Misure strutturali: n. 512per un ammontare di 26.861.026,56 TOTALE progetti finanziati attraverso Misure a Superficie n. 5.855 per un ammontare di 24.018.165,67 SINTESI DEI FINANZIAMENTI POR 2014-2020 AD AZIENDE DELLA PIANA DEL SETTORE INDUSTRIALE BANDO INTERNAZIONALIZZAZIONE, 10 AZIENDE PER UN IMPORTO DI 454.161,69 BANDO IMPIANTI E MACCHINARI31 AZIENDE PER UN IMPORTO DI 3.554.620,42 FONDO FRIF E FOI AREA DI GIOIA TAURO - FINCALABRA 3 STANZIATI 1.115.000,00 FONDO RIE SEZIONE ORDINARIA AREA DI GIOIA TAURO - FINCALABRA 6 STANZIATI 958.000,00 FONDO RIE SEZIONE SEMPLIFICATA AREA DI GIOIA TAURO - FINCALABRA3 STANZIATI 249.000,00 TOTALE: 53 Aziende finanziate per un importo complessivo di 6.330.782,11 SINTESI FINANZIAMENTI INTERVENTI NELL' AREA LOGISTICA INTEGRATA DEL PORTO DIGIOIA TAURO cluster interventi per il trasporto marittimo e terrestre (logistica generale): 308,9 M cluster interventi per

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

la logistica agroalimentare (polo del freddo): 130,1 M cluster interventi per la logistica metalmeccanica-automotive: 32,6 M cluster interventi immateriali (ricerca e formazione): 38,5 M cluster interventi di integrazione territoriale (Zona Economica Speciale): 319,0 M TOTALE complessivo dei finanziamenti 829,1 milioni di euro. SINTESI FINANZIAMENTI INTERVENTI CLUSTER TRASPORTI STRADA Raccordo stradale sud alla rete TEN-T (I lotto): 15,0 M; Potenziamento funzionale raccordo stradale svincolo A2-Rosarno e varco portuale lato Est: 5,0 M; Potenziamento funzionamento raccordo stradale svincolo A2-Rosarno e varco portuale lato Ovest: 5,0 M; Innalzamento livello di servizio svincolo A2 Rosarno: 6,0 M; Potenziamento funzionale asse stradale ex-ASI1: 6,0 M; Potenziamento funzionale prolungamento asse stradale ex-ASI1: 1,4 M; Realizzazione asse stradale area ex-ASI2: 7,0 M; Sistemi tecnologici per la security dell' area ex-ASI2: 4,0 M; TOTALEINVESTIMENTI: 49,40 MILIONI DI EURO FERROVIA Adeguamento raccordi ferroviari in area portuale: 3,0 M Potenziamento posto di controllo San Ferdinando a standard 750 m.:10,0 M Realizzazioni impianti raccordati in area ex-ASI1: 4,0 M Riqualificazione binario ferroviario in area ex-ASI2: 5,0 M Elettrificazione II binario al target 750m: 5,0 M Adeguamento a modulo 750 tratta Rosarno-Paola-Sibari: 20,0 M TOTALE : 47,0 M MARE Banchinamento cerchio di evoluzione sud: 30,0 M Estensione banchinamento cerchio di evoluzione sud: espropri e piazzali: 10,0 M Completamento banchina di ponente lato Nord (chiusura spiaggia): 16,5 M TOTALE 56,5 M TOTALE FINANZIAMENTI Strada 49,4 milioni di euro + 47 milioni di euro per la ferrovia +56,5 milioni di euro per il mare per un totale di 152, 9 milioni di euro. L' intervento del vicepresidente si è concluso con un focus sul porto di Gioia Tauro. Sono stati ripercorsi i passi più significativi della ZES Calabria, voluta fortemente dalla Regione. Con il D.P.C.M. del 11.05.2018 è stata istituita la ZES in Calabria; con il D.L. del 20.06.2017, n. 91 Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno convertito con modificazioni dalla L. del 03.08.2017, n. 123, sono stati attribuiti 200 M. Sono stati illustrati tutti gli interventi messi in campo per lo sviluppo dei trasporti nel sistema Gioia Tauro. È stato richiamato l' Accordo per l' Area Logistica Integrata di Gioia Tauro che deve essere finanziato ancora dal PON Ministero dei Trasporti 2014/2020. Entro luglio sembra che il Ministero dei Trasporti chiuderà la prima fase dell' accordo. Gli interventi assolutamente prioritari previsti riguardano per 49,4 M il trasporto stradale; per 47,0 M il trasporto ferroviario; per 56,5 M il trasporto marittimo. Il totale ammonta a 152,9 M di cui 30,5 M sono già stati finanziati dalla Regione, dall' ANAS e dal Ministero degli Interni; il resto è a carico del Ministero dei Trasporti che ha le risorse europee PON a disposizione.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Addio alla ruota panoramica

L' estate è cominciata da un pezzo e della ruota panoramica neanche l' ombra. Sono passate più di tre settimane dall' avviso pubblicato dalla Port authority per annunciare che la ditta Lupetti aveva chiesto la concessione dell' area di fronte al museo per montare la sua ruota. Nei giorni scorsi, però, la ditta locale dei fratelli Moino, nei tempi previsti dalla legge, ha presentato una seconda richiesta per lo stesso tipo di attività da svolgere nella stessa area. L' iter burocratico si è così allungato e ancora oggi non si sa se Olbia riuscirà ad avere la sua giostra. Irritato da questa "guerra delle ruote" Marco Balata, assessore al Turismo, che con l' amministrazione aveva patrocinato l' arrivo della ruota della ditta Lupetti: «Olbia forse non avrà la sua ruota. Quello che ritengo potesse rappresentare l' ennesimo segnale di svolta si è arenato davanti a corsi e ricorsi, sicuramente legittimi, che di fatto lasciano un vuoto. Non nascondo l' amarezza e ringrazio la ditta Lupetti per il progetto presentato e che, a oggi, ritengo il più completo e valido in assoluto». (d.b.)

Olbia

Doppio salvataggio nel mare di Golfo Aranci

LA DENUNCIA » LA SOPRINTENDENZA CORRE AI RIPARI

Il sito punico regno dei vandali

In via Nanni una bici è stata coperta con le pietre prelevate da un muro. Le rovine saranno interrate

Addio alla ruota panoramica

Monte Pino da commissariare, la politica si divide

Il sindaco di Budduso Satta: «La burocrazia blocca l'opera». Il consigliere Meloni: «Valutare bene»

SANITÀ

L'assessore Nieddu a Berchidda: «Malattie rare, riaprirà il centro»

La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Cagliari

sindacati e parlamentari

Corsa contro il tempo per il porto canale

Economia

TURISMO E AGROALIMENTARE

Sempre più aziende sarde a caccia dei mercati globali

La Legacoop coinvolge 20 imprese per andare all'assalto di Canada e Cina
La Confapi lancia il menu Sardegna in una catena di 100 ristoranti in Giappone

Corsa contro il tempo per il porto canale

Vini, Siddura punta ai consumatori russi

La cantina di Luogosanto guarda a est. L'ad Ruggeri: lavoriamo per consolidare il nostro brand

L'agroalimentare sardo sbanca Milano

Egas, in arrivo le agevolazioni per altri 114 Comuni dell'Isola

CAGLIARI Sindacati e parlamentari provano a salvare il porto canale di Cagliari vicino al collasso: l' obiettivo è il rilancio per preservare centinaia di posti di lavoro e una buona fetta dell' economia della Sardegna. Ma occorre fare in fretta, perché la Cict (Gruppo Contship) principale terminalista dei container che ha avvisato la procedura di licenziamento per i 210 dipendenti, dovrebbe cessare ufficialmente l' attività entro il 31 agosto. C' è anche da affrontare anche il tema della procedura di decadenza della concessione alla Cict che dovrà essere votata dal comitato di gestione del porto prima della pausa estiva. Il presidente dell' Autorità portuale Massimo Deiana ha chiesto il rinvio «ma senza altri elementi utili sarò costretto a riconvocare il comitato di gestione del porto: per legge non si può fare altro». Sindacati e parlamentari si sono ritrovati nella sede regionale Uil dopo l' incontro tra sindacati e azienda. William Zonca della Uil (foto) ha parlato di «un esito né positivo, né negativo: l' azienda ha detto di essere aperta al dialogo per trovare un percorso alternativo». L' obiettivo è aprire subito un tavolo ministeriale cui partecipino tutti. Salvatore Sasso Deidda (FdI) dice che il sindaco di Cagliari Paolo Truzzu sta scrivendo a Conte per chiedere di sbloccare i vincoli burocratici che ostacolano il rilancio del porto canale. Emilio Floris (Fi) spinge sulla necessità di «prolungare il più possibile la presenza dell' azienda per provare a costruire soluzioni». Pino Cabras (M5s) suggerisce di «intercettare la proiezione della Cina nello scenario del Mediterraneo» parlando anche della possibilità di «ricostruzione dell' azienda a partire dai lavoratori specializzati». Andrea Frailis del Pd è stato molto realista: «Il terminalista vuole fare utili, il porto di Cagliari deve essere allettante». Massimiliana Tocco, Cgil, ha proposto la possibilità che si crei un terreno più fertile con Zes e zona franca. E che si pensi alla specializzazione del porto per esempio con la creazione di un impianto per la lavorazione delle merci, dagli imballaggi ai semilavorati. (a.palm.)

L'Unione Sarda

Cagliari

L' intervento

Presa in giro sul porto canale

Commenti

RISPONDE MASSIMO ORIVELLI

Coscienza verde

L'INTERVENTO

Presa in giro sul porto canale

I VOSTRI SMS

SU MUNTRONAXIU

N ei giorni scorsi si è chiuso un vertice dell' Organismo di partenariato della risorsa del mare e del Comitato di Gestione (ex Comitato Portuale) che ha assunto la decisione di rinviare la possibilità di chiudere il rapporto con il Terminalista del Porto Canale di Cagliari, la Cict, con la revoca dell' autorizzazione ad operare nel Porto Canale. L' esito del vertice è stato salutato con grande apprezzamento dall' Autorità Portuale, l' ingegner Deiana, il quale ritiene, che con tale decisione, si aprano nuovi spazi di mediazione sui licenziamenti dei lavoratori e sulla possibilità di un rilancio dell' attività di transhipment. Ho paura invece che siamo all' ennesima presa in giro. Non capisco come si possa dare credito a Contship che ha dimostrato l' incapacità - e ancora peggio la volontà - di non voler rilanciare il Porto Canale, scegliendo di investire su Tangeri. Contship ha perso la leadership e la credibilità del proprio management e sta ancora a galla, grazie all' azionista che eroga i denari per tenerla in piedi. Si guardi ai fatti: in Italia ha perso per prima Livorno, poi Gioia Tauro e ora ha lasciato morire Cagliari. Di fronte a questi fatti ci vuole il coraggio di cambiare e cercare un partner motivato e in grado di coinvolgere clienti nuovi perché questi non mancano, il mercato mondiale del Transhipment è in continua ascesa, ha bisogno però di essere analizzato con serietà e professionalità, non ci si può affidare al passaparola. C' è bisogno cioè di atteggiamenti opposti a quelli conosciuti fino ad oggi dalle Istituzioni, le quali non hanno saputo, o voluto, vigilare sull' operato del concessionario e si sono lasciate narcotizzare. È opportuno un atto di coraggio del governo centrale e della presidenza della Regione Sarda, che punti a preparare un pacchetto di incentivi (a proposito: che fine hanno fatto i 60 milioni del contratto di localizzazione?) e che metta da parte gli attori in scena, dediti solo a lasciare deteriorare la situazione, con rinvii tattici, che come unico risultato portano solo sciagure, fallimenti e licenziamenti. Hanno parlato di 80 milioni per rifare il molo di Su Siccu quando ora l' unica cosa che serve per rilanciare il Porto Canale sono gru adeguate in grado di servire le nuove navi, che sono mostri da 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e alte come palazzi a 12 piani. Questi giganti del mare faticano a trovare banchine arredate e tecnologicamente attrezzate per accoglierli, Cagliari può essere il loro hub ideale, il futuro del Transhipment sarà come gestire e dove far manovrare nel Mediterraneo questi colossi che fanno rotta sul Far East, Europa e Usa. Non andrebbe poi dimenticata la possibilità che le merci in transito trasportate da questi giganti potrebbero avere interesse ad essere lavorate in regime fiscale di Zona Franca, se finalmente essa diventerà una realtà cosi come previsto. GIORGIO ASUNI EX SEGRETARIO DELLA CGIL.

L'Unione Sarda

Cagliari

La crisi. Lettera a Conte

Il sindaco Truzzu: «Via i vincoli dal Porto canale»

Sulla spiaggia ormai scomparsa, cancellata da antichi abusi, restano i vincoli. Per questo il sindaco Paolo Truzzu ha inviato una lettera al presidente del Consiglio Giuseppe Conte per chiedere di sbloccarli. Una richiesta di sanatoria per liberare il porto canale dagli ostacoli burocratici che stanno frenando lo sviluppo dello scalo industriale. Un documento che anticipa di qualche ora la conferenza dei servizi fissata per oggi a Roma. «Superiamo i vincoli che bloccano le attività senza neanche più difendere il territorio. Chiediamo, invece, un nuova autorizzazione paesaggistica che consenta di salvare i posti di lavoro, garantendo la crescita nel rispetto del paesaggio e dell' ambiente», ha scritto Truzzu sul suo profilo Facebook. Parola d' ordine, dunque, salvare i posti di lavoro del Porto canale e rilanciare l' economia dell' Isola. I tempi stringono. La Cict, il terminalista che ha in gestione le banchine dello scalo, ha annunciato che cesserà l' attività il 31 agosto. Ieri sindacati e parlamentari (Emilio Floris, Michelina Lunesu, Pino Cabras, Salvatore Deidda, Andrea Frailis e Romina Mura) si sono confrontati per cercare di trovare una soluzione. «L' azienda - ha riferito William Zonca della Uil - ha detto di essere aperta al dialogo per un percorso alternativo».

16 Cagliari

Beni militari, dismissioni interrotte

Il sindaco Truzzu: «Via i vincoli dal Porto canale»

Da oggi in funzione i nuovi ascensori

Ansa

Cagliari

Insieme per salvare il porto canale

STEFANO AMBU

di Stefano Ambu Porto canale di Cagliari da rilanciare per salvare posti di lavoro ed economia della Sardegna. Subito, perché il principale terminalista dei container dovrebbe cessare ufficialmente l' attività entro il 31 agosto. Ma c' è anche la spada di Damocle della procedura di decadenza che dovrà essere votata dal comitato di gestione del porto forse prima della pausa estiva. Di fronte alla crisi e alla procedura di licenziamento per i 210 dipendenti della Cict (ma il discorso può essere esteso ad altri addetti), sindacati e parlamentari sardi si sono ritrovati nella sede regionale della Uil per cercare di trovare una soluzione. Si è partiti dall' incontro di questa mattina tra sindacati e azienda. "Un esito - ha sintetizzato William Zonca della Uil - né positivo, né negativo: l' azienda ha detto di essere aperta al dialogo per trovare un percorso alternativo". Ma è una corsa contro il tempo: il primo obiettivo è quello di aprire subito un tavolo ministeriale. "Ma deve essere un incontro - ha detto Zonca - con la partecipazione di tutti". Presente anche la segretaria regionale Uil, Francesca Ticca. Salvatore Sasso Deidda, parlamentare FdI, ha annunciato che il sindaco di Cagliari Paolo Truzzu sta scrivendo al premier Giuseppe Conte per chiedere di sbloccare tutti i vincoli burocratici che ostacolano il rilancio del porto canale. Romina Mura (Pd) ha chiesto di costruire "un momento di discussione parlamentare". Emilio Floris di Forza Italia, d' accordo sul tavolo. "Cerchiamo di prolungare il più possibile la presenza dell' azienda - ha detto - per provare a costruire delle soluzioni. Ma tutto questo va fatto subito". Pino Cabras (M5s) ha suggerito l' opportunità di "intercettare la proiezione della Cina nello scenario del mediterraneo, considerando gli interventi a Genova, Trieste e in Africa". Cabras ha parlato di un' altra possibilità: la "ricostruzione dell' azienda a partire dai lavoratori specializzati". Andrea Frailis del Pd è stato molto realista: "Il terminalista vuole fare utili, il porto di Cagliari deve essere allettante". La neo senatrice Lina Lunesu (Lega-Psd' Az) ha sollecitato l' importanza di "rimanere uniti per un discorso che non riguarda solo il porto di Cagliari, ma tutti gli scali sardi". Massimiliana Tocco, Cgil, ha proposto la possibilità che si crei un terreno più fertile con Zes e zona franca. E che si pensi alla specializzazione del porto per esempio con la creazione di un impianto per la lavorazione delle merci, dagli imballaggi ai semilavorati. Raffaele Loddo, Cisl e lavoratore del porto, ha rivolto un invito all' unità della politica senza guardare a parti e colori. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha sottolineato di aver chiesto al comitato di gestione di rinviare la votazione di procedura di decadenza della concessione al terminalista. "Ma a un certo punto - ha detto - senza altri elementi utili, sarò costretto a riconvocare il comitato di gestione del porto: per legge non si può fare altro".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Quotidiano di Sicilia

Catania

INTERVENTI PER LA SICUREZZA DEI CITTADINI Il presidente dell' Autorità portuale Annunziata interviene dopo le polemiche sui muretti divisori

"Il porto resta aperto alla città, ma è necessario mitigare i rischi"

10 PROVINCE

Catania Metropolitana

A San Cristoforo dodici posti letto in due immobili confiscati alla mafia

"Il porto resta aperto alla città, ma è necessario mitigare i rischi"

Università subito alle urne Prima votazione il 23 agosto

CATANIA - "Il porto resta aperto alla città, ma stiamo lavorando per garantire la sicurezza di tutti gli utenti". Il presidente dell' Autorità di sistema portuale per la Sicilia orientale, Andrea Annunziata, interviene in seguito alle recenti discussioni accese dopo la realizzazione di nuovi muretti divisori tra l' area prospiciente la Capitaneria di porto e la via Dusmet, prontamente rimossi dopo l' intervento del sindaco. Degli 11 varchi, infatti, solo cinque resteranno interdetti al passaggio, mentre gli altri permetteranno il libero accesso. "È una questione di ordine - continua Annunziata - e della necessità mitigare i rischi per i frequentatori, sia di giorno che di sera, fatta salva l' apertura alla città in accordo con il Comune di Catania e la sua amministrazione". Nessuna chiusura, dunque, garantisce il presidente, che commenta anche la protesta degli esercenti di uno dei bar situati all' interno dell' infrastruttura catanese e le polemiche nate in seguito a un' ordinanza emessa dall' Autorità di sistema portuale in concomitanza con l' avvio di alcuni lavori su parte del piazzale. L' atto, firmato dal presidente Annunziata e dal comandante della Capitaneria di Porto, Gaetano Martinez, prevede infatti, alcuni divieti di sosta e di transito, nonché l' apposizione di barriere fisiche proprio per proteggere l' area del cantiere e le persone. Inoltre, non si potranno scaricare le merci. Da qui la protesta del titolare del bar situato proprio nell' intersezione della viabilità temporanea e separato dalla strada da alcuni new jersey in cemento. "Ci hanno letteralmente chiuso - afferma il titolare, Paolo Consiglio - mentre in altre aree siano stati istallati dei rallentatori e un semaforo. Le barriere impediscono agli avventori di vedere il nostro esercizio e in molti - prosegue tirano dritto". Un problema segnalato anche in occasione di un incontro lo scorso mese di aprile tra responsabili dell' Autorità portuale e gli esercenti. In quell' occasione, i titolari del bar avevano chiesto la possibilità di trovare una soluzione che consentisse l' apertura di qualche varco tra i new jersey. "Confermo la mia volontà di pervenire ad un accordo anche sacrificando le legittime pretese che conseguono alla concessione - afferma Consiglio: te nendo conto degli interessi di tutti, propongo di suddividere la corsia stradale in parti eguali o al massimo 60% per camion e ralle e il restante 40% per il passaggio pedonale. In questo modo i mezzi potranno circolare regolarmente in sicurezza, nel rispetto peraltro della segnaletica stradale in vigore. Con tale configurazione sarà escluso qualsiasi ipotetico pericolo di danno per le persone mentre il traffico potrà continuare a svolgersi senza cambiamenti dei sensi di marcia". Secondo la proposta, i varchi potrebbero essere ricavati in corrispondenza delle attuali strisce pedonali in modo da rendere libero l' accesso. "Si potrebbe anche ripristinare un sistema di controllo del traffico pedonale - aggiunge Renata - che è stato in uso nell' area sino al 2015". Una volontà sposata dall' Autorità portuale che ha confermato la possibilità di realizzare gli attraversamenti, pur sottolineando come le misure adottate servano a tutelare il cantiere e tutti gli operatori e utenti in transito.

La Sicilia

Catania

Convegno dell' Ance sulle risorse per la città

Patto per Catania: focus su criticità e prospettive Confronto aperto su fondi per 332 milioni (34 spesi)

Confronto aperto sulla rimodulazione dei fondi del Patto per Catania, che come effetto più rilevante ha prodotto il "taglio" delle risorse per 49 milioni destinate alla riqualificazione della mantellata del porto. La compartecipazione del Comune sarà limitata a 5 milioni di euro - ha confermato ieri il sindaco Pogliese - per creare un "tesoretto", con altre economie di spesa di appalti già assegnati e ribassi, con cui affrontare prioritariamente il dramma dell' emergenza casa in città». L' opera sarà per 44 milioni a carico dell' Autorità di Sistema del Mare della Sicilia Orientale e comunque si farà, ha assicurato il presidente Andrea Annunziata. Nel corso del convegno promosso dall' Ance insieme agli Ordini professionali è stato fatto il punto sui 332 milioni di fondi disponibili, di cui 151 "commissariati" per il depuratore e la sicurezza idraulica dei torrenti, e sui 34 milioni già spesi. Cesare La marca Pagina III.

LA SICILIA

Catania

Area metropolitana
Jonica messinese

Nuovo rettore, si vota a fine agosto

Patto per Catania: focus su criticità e prospettive
Confronto aperto su fondi per 332 milioni (34 spesi)

Scontro frontale grave romeno

Confermati in appello 25 anni a Salvatore Di Grazia

La Sicilia

Catania

RIPOSTO

Via libera del Tar ai frangiflutti che proteggeranno l' area portuale

Catania Provincia

A Roma per la "guerra della sete"

Galleria Bufardo, la filiera la società e i Comuni di Fiumefreddo, Calatabiano, Mascali e Messina

Il Tribunale superiore delle Acque il 17 luglio esaminerà il ricorso contro il decreto regionale 111/19

RIPOSTO

Via libera del Tar ai frangiflutti che proteggeranno l'area portuale

Dopo il corteo in mare e nelle vie di Torre Archirafi la Madonna della barca "accoglie" i fedeli in piazza

RIPOSTO. Via libera anche dal Tar di Catania all' avvio dei lavori di messa in sicurezza del primo bacino turistico, previsti da un progetto finanziato dalla Regione per un milione di euro. Con sentenza della terza sezione è stato, infatti, rigettato il ricorso della "Marina di Riposto - Porto dell' Etna" - società che ha costruito su concessione regionale alla fine degli anni '90 il porto turistico (secondo bacino) - contro il Comune di Riposto. Sul "banco degli imputati", nello specifico, c' era il progetto commissionato dall' ente locale sulle "opere complementari per la protezione dello specchio acqueo del primo bacino del porto turistico". Il progetto prevede la costruzione di una scogliera antiriflettente a ridosso della banchina di riva, con la funzione di mitigare il moto ondoso nell' area portuale. Quali i motivi del ricorso del "Marina di Riposto"? In sintesi, sosteneva la concessionaria marittima, che le opere previste finanziate dalla Regione non sarebbero conformi al Prg portuale. Altro punto di forza del ricorso del "Marina", la sua proposta di project financing per gestire anche il primo bacino turistico, che prevedeva i lavori di messa in sicurezza della darsena comunale, danneggiata dalle mareggiate del 2009 e del 2014. I legali del Comune hanno, invece, sostenuto che la proposta di project financing non era conveniente per l' ente locale, che fra l' altro si sarebbe dovuto accontentare dell' assegnazione di 25 posti barca. Oltretutto, hanno sostenuto i legali di Riposto, la proposta del "Marina" non prevedeva lavori di completamento della darsena comunale. La sentenza della terza sezione del Tar di Catania ha "smontato" le obiezioni inserite nel ricorso del "Marina di Riposto", dando ragione al Comune marittimo, che ora potrà far iniziare i lavori, peraltro già appaltati. Salvo Sessa.

Avvenire

Focus

La reazione del Palazzo

Navi e porti, il governo è diviso

VINCENZO R. SPAGNOLO

Navi e porti, il governo è diviso

Profughi, stragi occultate
In arrivo nuove accuse Onu

Accoglienza «governata», c'è chi la fa già. Al di là ogni retorica

Nuovo giro di vite annunciato da Salvini, ma Conte vuole vederci chiaro. Ancora duello con Trenta Il piano: Marina e Guardia di Finanza schierate a difesa dei confini di mare. Domani il vertice Nonostante le frizioni a livello europeo e i malumori di M5s che sfociano negli screzi a distanza col ministro della Difesa Elisabetta Trenta, il titolare leghista del Viminale Matteo Salvini prova a rilanciare, annunciando ulteriori interventi nelle acque territoriali italiane e nel Canale di Sicilia. L' annuncio arriva al termine del Comitato nazionale per l' ordine e la sicurezza e suona come una risposta indiretta alle perplessità della titolare della Difesa, espresse in un' intervista al Corriere della Sera: «L' avevo detto a Salvini: senza la missione Sophia torneranno le Ong. Non ha voluto ascoltare e adesso si lamenta. Ora navi militari contro gli scafisti». A Trenta, Salvini ribatte con un «sarebbe ora, meglio tardi che mai», ma precisando: «Le navi militari italiane non forniscono servizio taxi su richiesta delle ong». Il clima di contrasti interni non piace al premier Giuseppe Conte, che prova a mediare con una doppia mossa: una lettera ai ministri interessati, in cui chiede maggior coordinamento; e un vertice ad hoc, fissato per domani sera alle 19. Marina e Gdf in campo. Nel Comitato al Viminale, si è discusso di nuove misure «contro l' immigrazione irregolare», attraverso un «incremento dei controlli per ridurre le partenze dei migranti (con utilizzo di radar, mezzi aerei e navali)», nonché della «presenza delle navi della Marina e della Guardia di Finanza per difendere i porti italiani ». E a sera la Difesa parla di «pieno impegno a protezione delle coste», ma senza menzionare i porti né l' impiego di ulteriori mezzi. La nota dell' Interno riferisce poi di «contatti con la Tunisia per migliorare e aumentare i rimpatri e per ridurre le partenze», dell'«invio di dieci motovedette italiane da consegnare alla Guardia costiera libica entro l' estate». Si annunciano pure nuovi «emendamenti al decreto Sicurezza bis» (attualmente al vaglio della Camera): uno, presentato da M5s, prevede di anticipare la confisca delle navi che trasportano migranti al primo ingresso non autorizzato in acque italiane (e non più in caso di reiterazione) e che «i natanti possano essere impiegati dagli organi di polizia, capitanerie di porto, per attività di polizia ovvero finalità di giustizia, di protezione civile o tutela ambientale». Non sarà il «blocco navale» invocato dalla leader di Fdi, Giorgia Meloni, ma ha comunque un' apparenza di norme e controlli più stringenti. Fra gli analisti militari, circolano letture di segno differente: c' è chi valuta la mossa come un' altra stretta in chiave anti-Ong; e chi invece la inserisce in un piano più ampio del governo per individuare in tempo i barchini-fantasma, portando comunque i migranti al sicuro. Tensioni fra Difesa e Interno. Resta comunque il malumore del ministro pentastellato Trenta per l' intenzione di Salvini (che nei mesi scorsi aveva annunciato che l' Italia sarebbe uscita dalla missione navale Ue 'Sophia'). La Marina militare, afferma Trenta, «continua ad assicurare i tradizionali compiti istituzionali di difesa dei confini marittimi... Abbiamo 'Mare Sicuro', che arriva fino alle acque davanti le coste libiche» e «abbiamo quattro navi già schierate, compresa Nave Caprera in porto a Tripoli per l' assistenza tecnica alla Guardia costiera libica ». Alle sue valutazioni, Salvini ha ribattuto con un secco: «Non rispondo alle polemiche. Il lunedì mi alzo contento, altri un po' nervosetti, problema loro. Replicano i numeri», perché «Sophia, con tutto il rispetto, recuperò decine di migliaia di immigrati e li portò tutti in Italia».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Avvenire

Focus

Fonti del Viminale riferiscono di «18.390 migranti» soccorsi negli anni 2017 e 2018 con l' operazione Sophia e «tutti arrivati in Italia». Un «peluche» da Di Maio. Nel Movimento, a masticare amaro non è solo il ministro Trenta. «Se il ministro dell' Interno dice di sentirsi solo sul tema migranti, vorrà dire che gli mandiamo un peluche », ironizza il vicepremier 5s Luigi Di Maio, dando un colpo al cerchio e uno alla botte: «Sui migranti i magistrati decidono in autonomia. Ma dobbiamo rafforzare alcune normative: una cosa è salvare persone in mare, altra cosa andarle a prendere e usarle per provocare l' Italia. Non si tratta di operazioni di salvataggio». RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Giornale

Focus

La Marina chiuderà i porti e intanto «sperona» la Trenta

Salvini vuole le navi militari in azione, gli ufficiali attaccano il loro ministro. Conte: basta sovrapposizioni

IL FATTO

La Marina chiuderà i porti e intanto «sperona» la Trenta

Salvini vuole le navi militari in azione, gli ufficiali attaccano il loro ministro. Conte: basta sovrapposizioni

Migranti, nuova rissa tra i vicepremier

Chiara Giannini - Le navi della Marina militare e quelle della Guardia di finanza saranno schierate davanti ai porti italiani, in modo da bloccare l' eventuale ingresso delle imbarcazioni delle Ong. È quando è stato deciso ieri nel corso del Comitato per l' ordine e la sicurezza pubblica riunito ieri dal ministro dell' Interno Matteo Salvini. Già il ministro della Difesa, Elisabetta Trenta, aveva annunciato di voler intensificare la presenza della Marina nel Mediterraneo, con nuove misure, andando allo scontro con il collega del Viminale, accusato di aver voluto sospendere l' operazione Sophia. Oltre a questo si procederà con i controlli aerei e radar volti a capire quando i barconi partono in modo da intervenire in tempo con un vero e proprio blocco navale militare. Inoltre, saranno fornite altre dieci motovedette alla Guardia costiera libica e si punterà a una trattativa diplomatica con la Tunisia per assicurare controlli anche da parte di quel Paese. Se la nuova soluzione proposta da Salvini da una parte piace, i militari sono però preoccupati per un altro aspetto. «Prima di tutto - chiarisce un ufficiale della Marina di servizio a Roma - dobbiamo ricordarci che già con Mare Nostrum, all' epoca in cui capo di stato maggiore della Forza armata era l' ammiraglio Giuseppe De Giorgi - si ipotizzò di bloccare i flussi. Il risultato fu che avemmo un' invasione. È ovvio che se ci si trovasse come allora di fronte a un gommone carico di migranti e gli stessi fossero in difficoltà o si gettassero in mare, come è probabile che facciano, le nostre navi dovrebbero recuperarli e portarli in Italia. Ok al blocco navale, ma no a eventuali recuperi dei barconi, perché se il piano non fosse supportato da accordi bilaterali tra il nostro Paese e altre nazioni sarebbe un fallimento e rischieremmo una nuova invasione». Come ammesso dalla stessa Trenta la situazione libica è instabile, quindi è ovvio che a Tripoli non potrebbero essere riportati. «Ed è improbabile - fanno sapere ancora alcuni dipendenti della Marina militare - che anche Stati come la Tunisia possano decidere di accoglierli. Gioco forza si dovrebbe portarli nei Paesi a sud dell' Europa, in primis il nostro». Vero è, peraltro, che con Mare Sicuro finora si è garantita la sicurezza delle acque territoriali, ma in tutti questi mesi gli interventi che hanno riguardato il recupero dei migranti da parte della Marina si contano sulle dita di una mano. A questo si aggiunge che i numeri dell' operazione Sophia danno ragione a Salvini. Nel 2017 si fecero 126 interventi per 15.218 persone soccorse, nel 2018 29 interventi per 3.172 immigrati soccorsi, con un totale di 18.390 soggetti recuperati, tutti arrivati in Italia. Peraltro, la Trenta più volte ha fatto capire che vorrebbe i porti aperti, a differenza del collega vicepremier leghista. «Lei - proseguono alcuni ufficiali - pensa che la soluzione sia accogliere chi arriva dalla Libia perché quel Paese è instabile. In realtà, ha ragione Salvini, in Italia non devono arrivare». Nella diatriba tra Salvini e Trenta entra a gamba tesa il premier Giuseppe Conte: «Da alcune settimane stiamo assistendo a un progressivo incremento del numero di imbarcazioni che trasportano migranti che si approssimano alle nostre coste e sollecitano un attracco nei nostri porti. Diventa pertanto ancora più urgente coordinare le iniziative dei ministeri competenti, anche al fine di evitare che possano

ingenerarsi sovrapposizioni o malintesi che finirebbero per nuocere alla nostra azione». Il vertice si terrà domani.

Il Manifesto

Focus

Salvini schiera la Marina militare a difesa dei porti

Il ministro annuncia nuove misure per fermare le navi delle ong e bloccare le partenze dei barconi. Domani vertice a palazzo Chigi

TERRIFICANTE
Salvini schiera la Marina militare a difesa dei porti
Il ministro annuncia nuove misure per fermare le navi delle ong e bloccare le partenze dei barconi. Domani vertice a palazzo Chigi
Ma le misure del ministro sono l'ultimo atto della propaganda anti-migranti
MESSA A SAN PIETRO NELL'ANNIVERSARIO DEL SUO VIAGGIO A LAMPEDUSA
Francesco con i migranti: «Gli ultimi sono i torturati nei campi di detenzione»

Matteo Salvini può essere soddisfatto. La guerra contro le ong adesso potrà contare anche sull' aiuto delle navi della Marina militare e della Guardia di finanza chiamate a «difendere» i nostri porti. Una misure decisa ieri nel corso di una riunione del Comitato nazionale ordine e sicurezza convocato d' urgenza dal ministro dell' Interno per discutere come impedire alle navi delle organizzazioni umanitarie l' ingresso nelle acque territoriali italiane. Tra le altre misure adottate anche un incremento dei controlli per ridurre le partenze dai barconi dalla Libia e dalla Tunisia grazie all' utilizzo di radar, aerei e droni in modo da accelerare, rispetto a quanto accade oggi, l' intervento della cosiddetta Guardia costiera libica e di quella tunisina. Ma anche la fornitura al governo di Tripoli di altre dieci motovedette (lo stesso annuncio il Viminale lo aveva fatto anche l' 11 giugno scorso al termine di un' altra riunione del Comitato per l' ordine e la sicurezza) «A me non serve un' operazione di trasporto di immigrati in giro per il Mediterraneo. A me serve un' operazione di protezione e tutela e oggi gli esponenti della Difesa hanno dato suggerimenti utili non per distribuire i problemi in giro per 'Europa ma per bloccarli alla radice», ha commentato Salvini al termine della riunione. Per la propaganda leghista le nuove misure rappresentano sicuramente un successo. Resta da vedere quanto la loro applicazione porterà realmente ai risultati sperati dal governo gialloverde. Per adesso i tecnici del ministero della Difesa sono al lavoro per capire quante navi serviranno nel prossimo futuro per aumentare la nostra presenza nel Mediterraneo. Il piano prevede che la competenza sulle acque nazionali spetti ai mezzi della Guardia di finanza, mentre alla Marina militare va il compito di vi gilare in acque internazionali. Ma cosa accadrà quando verranno intercettati un barcone in difficoltà o la nave di una ong? Salvini non lo spiega, ma sul punto fonti della Difesa non lasciano spazio a dubbi: «Tutto avverrà nel rispetto delle normative internazionali», è la risposta. Il che significa che non verranno effettuati respingimenti delle imbarcazioni con i migranti verso la Libia, vietati dal diritto internazionale, ma anche che non saranno messe in atto manovre tese a ostacolare il cammino della nave della ong che ha tratto in salvo uomini, donne e bambini e che sta cercando di raggiungere un porto sicuro. «Cosa che, come ha ricordato anche il ministro dell' Interno, la Libia non è», ricordano sempre dalla Difesa. Al massimo, quindi, si può ipotizzare che potranno essere svolte delle ispezioni a bordo in modo da ritardare il tra gitto delle imbarcazioni, ma è difficile che un comandante della Marina militare - la stessa che nel 2014 diede vita alla missione Mare nostrum «salvando l' onore dell' Europa», come riconobbe il presidente della Commissione europea Jean Claude Juncker - possa decidere di forzare più di tanto la situazione. La questione sbarchi continua intanto ad agitare i rapporti tra alleati, al punto che il premier Giuseppe Conte ha convocato per domani un ver tice a palazzo Chigi al quale, oltre a Salvini, sono stati chiamati a partecipare anche i ministri Trenta, Toninelli, Tria e Moavero. Scopo dell' incontro è quello di coordinare gli interventi dei vari ministeri per «evitare - spiegano a palazzo Chigi - che possano ingenerarsi sovrapposizioni o malintesi che finirebbero per nuocere all' efficacia dell' azione del governo». Un' ulteriore conferma delle tensioni esistenti, ammesso che ce ne sia il bisogno, arri va dalla battuta fatta ieri da Luigi Di Maio e servita a liquidare le parole con cui Salvini si è lamentato di essere astato lasciato da solo a fronteggiare le navi delle ong. «Se il ministro dell' Interno si sente solo,

Il Manifesto

Focus

e non gli possiamo neanche dire che ci sono strade alterative per risolvere questo problema per sempre, vuol dire che manderemo un peluche», ha detto il vicepremier grillino difendendo la ministra Trenta a sua volta attaccata dal leghista.