



INDICE



Primo Piano:

"...Specializziamo i porti italiani..." (Ansa)

Dai Porti:

Savona:

"...Le auto del Savona Terminal a Vado per 4 mesi..."(The Medi Telegraph)

Genova:

"...Terzo valico, il commissario si occupi anche dei traffici..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Esercitazione nel porto di La Spezia..." (Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...Regione, si a convenzione su rottamazione..." (Ansa)

Livorno:

"...Indagini geognostiche, geofisiche e ambientali nel porto di Livorno..." (Messaggero Marittimo, Il Telegrafo, Ansa)

"...Altri 3 milioni di euro per lo scavalco..." (Il Telegrafo)

"...Mentalità aperta e voglia di viaggiare..." (Il Telegrafo)

"...Poker di guai sulla riva..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...Salvato ieri un uomo colpito da attacco cardiaco..." (Informatore Navale, Seareporter)

Salerno:

"...Lanciata la gara per i dragaggi al porto di Salerno..." (Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo)

Brindisi:

"...Vertice Comune-Authority sul progetto della discordia..." (Nuovo Quotidiano della discordia...) (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Pizzicotto del Comandante del Porto all'amministrazione..." (Newspam)

"...La vasca di colmata mette d'accordo maggioranza e Movimento 5 Stelle..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Zes Ionica, avanti piano..." (Gazzetta del Mezzogiorno, Affari Italiani)

"...Consolidamento Banchina Dogana, sommozzatori al lavoro..." (Brindisi Report)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
20 DICEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie dai porti italiani ed esteri
Altre notizie di Shipping e Logistica
Informare

Infrastrutture: Centinaio, specializziamo i porti italiani

Per fare controlli mirati su derrate agricole in arrivo

"Specializziamo i porti italiani in modo da poter far controlli mirati sulle derrate agricole in arrivo. Altrimenti arriva in Italia la Xylella e non si sa come". E' la proposta del ministro delle Politiche agricole, alimentari, forestali e del turismo Gian Marco Centinaio all'assemblea di Confagricoltura. "Mi piacerebbe andare in questa direzione, ma non è una promessa, - ha precisato il ministro, esponente della Lega - al momento è un sogno del ministro Centinaio. Su questo non mi sono ancora confrontato col segretario Salvini". (ANSA).

Le auto del Savona Terminal a Vado per 4 mesi

Vado Ligure - Accordo tra Reefer Terminal e Savona Terminal Auto di reciproco aiuto tra operatori portuali. A seguito dei danni provocati alle banchine di Savona dalla violenta mareggiata di fine ottobre scorso, dal 1 dicembre al 31 marzo 2019 le navi Grimaldi attraccheranno una volta alla settimana al terminal Reefer

Vado Ligure - Accordo tra Reefer Terminal e Savona Terminal Auto di reciproco aiuto tra operatori portuali. A seguito dei danni provocati alle banchine di Savona dalla violenta mareggiata di fine ottobre scorso, dal primo dicembre di quest'anno al 31 marzo 2019 le navi della flotta Grimaldi attraccheranno una volta alla settimana al terminal Reefer di Vado Ligure.

Nella delicata fase che segue la mareggiata del 29 ottobre, Reefer Terminal, controllata di Apm Terminals Vado Ligure, ha reso disponibili per i prossimi quattro mesi un'area di 20 mila metri quadrati che accoglierà le auto sbarcate una volta a settimana dalle navi della flotta Grimaldi. Questo finché non sarà pronto l'edificio multipiano di Savona Terminal Auto.

«Terzo valico, il commissario si occupi anche dei traffici»

Roma - Terzo Valico: il presidente di Confrtrasporto-Confcommercio Fabrizio Palenzona apprezza la scelta del ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Danilo Toninelli di proseguire con i lavori, e ipotizza per il futuro Commissario straordinario un mandato più esteso

Roma - Terzo Valico: il presidente di Confrtrasporto-Confcommercio Fabrizio Palenzona apprezza la scelta del ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Danilo Toninelli di proseguire con i lavori, e ipotizza per il futuro Commissario straordinario un mandato più esteso: «Per la prima volta il Terzo valico è considerato come infrastruttura di rete - afferma Palenzona -. Un'opera che, per essere efficiente, dev'essere funzionale al porto di Genova e agli impianti logistici di retro porto in provincia di Alessandria, che sono di proprietà pubblica. Da oggi, quindi non si tratta di promuovere i lavori completandoli anche rispetto ai terminal portuali e retro portuali - prosegue il presidente di Confrtrasporto - ma di promuovere i traffici del sistema che sostiene il Corridoio Reno Alpi (certamente il più importante nella logica della coesione europea). In breve, una scelta di politica dei trasporti in chiave europea fatta di traffici e infrastrutture per la competitività. In questo quadro - conclude Palenzona - avrebbe molto senso che il ministro valutasse di conferire al Commissario straordinario che dovrà essere nominato un mandato più esteso: non solo monitorare lo sviluppo dei lavori ma anche la crescita dei traffici come punto di riferimento delle amministrazioni competenti».

TERZO VALICO UTILE

SE IL PORTO CAMBIERÀ

Maurizio Maresca* La decisione del ministero dei Trasporti di rilanciare il Terzo valico è importantissima per la politica europea di coesione e per il Mediterraneo. Non è un problema di 600 mila container che potrebbero gravitare sui porti liguri, come qualcuno osserva. Aprendosi la via mediterranea all' Europa, si profila una diversa organizzazione dei mercati, che impone scelte precise alle autorità pubbliche e alle imprese. Il possibile ruolo della Belt and Road in questo disegno sarebbe decisivo.

Nelle prime dichiarazioni del ministro Danilo Toninelli e del vice ministro Edoardo Rixi, si scorge questa attenzione all' Europa. Il ministro non dice che il Terzo valico deve cambiare: dice che per essere sostenibile, e per essere rilevante per la politica europea di coesione, deve produrre tutti i suoi benefici, essendo collegato al "porto lungo" e cioè al sistema portuale e retroportuale. In sostanza il ministero descrive un gateway mediterraneo porto-retroporto-Terzo valico che deve funzionare con la scala di un grande porto di alimentazione del Continente, protagonista del rilancio della politica dei trasporti europea e nazionale. Un punto di passaggio e distribuzione che raccolga traffico attraverso Genova, Savona, La Spezia e Alessandria, e lo veicoli via Gottardo e Loetchberg, servendo l' Europa da Sud.

Perché questa nuova politica si realizzi, spetta in primo luogo al ministero assicurare, attraverso l' Autorità portuale la sua impresa di governo del porto (che la legge oggi sottopone a suo esclusivo indirizzo). E questo governo deve funzionare bene, guardando quindi al mercato europeo, e non solo ai piccoli interessi locali. Se infatti il porto non sarà efficiente e ben regolato, il solo Terzo valico non cambierà la politica europea dei trasporti. C' è da domandarsi se, per conseguire questo obiettivo, non siano necessarie misure ancora più importanti riconoscendo, anche nella legge 84, la specificità dei porti gateway. La trattativa con la Commissione europea su un disegno di riforma della legge 84 offre un' opportunità.

Una seconda misura di politica dei trasporti potrebbe venire ancora dalla collaborazione tra governo, Regione Liguria e città di Genova con la Commissione europea per l' istituzione di un regime di "free zone", da aggiungere alla zona logistica semplificata prevista nel decreto Genova. In breve la vecchia idea di Victor Ukmar, oggi ripresa a corredo della ZIs (molto interessante sul punto il convegno di

-segue

Spediporto) perché, proprio in nome di un grande progetto europeo, le imprese che operano nella logistica, nella trasformazione e nei settori contigui alla portualità non paghino per un periodo di avvio imposte, contributi e tariffe se assumono, investono e producono traffici o se prestano i servizi al funzionamento del sistema.

Con attenzione, ovviamente, alle imprese che già ci hanno creduto e che hanno stretto i denti fino a oggi. In breve il cantiere della crescita pare aperto a Genova grazie alle relazioni fra le autorità centrali e locali, e specialmente grazie alla collaborazione che anche questo governo intrattiene con la Commissione europea. Ricordando che solo una realtà che cresce e interrompe il declino protegge gli interessi dei deboli e lo sviluppo del territorio.

- *Professore di Diritto internazionale.

Messaggero Marittimo

Esercitazione nel porto di La Spezia

Simulato il soccorso di un gruista di Lsct

LA SPEZIA – Ieri si è svolta per la prima volta in porto, un'esercitazione straordinaria e combinata, che ha coinvolto gli enti preposti alla sicurezza e alla gestione delle emergenze all'interno dell'area portuale: Vigili del fuoco, personale del 118, Capitaneria di porto e personale del La Spezia Container Terminal.

Scopo dell'esercitazione era verificare il grado di preparazione, coordinamento, funzionalità ed efficacia delle diverse squadre che hanno il compito di intervenire presso il terminal, in caso di chiamata urgente. Nella fattispecie, la simulazione prevedeva il soccorso e il successivo recupero di un gruista, rimasto bloccato in quota in seguito al blocco del carrello scorrevole, ed incapacitato a discendere a terra in autonomia, a causa di un ipotetico e grave incidente.

L'esercitazione combinata è stata organizzata nell'ambito di un progetto formativo sul tema della sicurezza, rivolto al personale Lsct, organizzato e condotto dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Le operazioni sono state coordinate dai Vigili del fuoco, saliti in quota insieme agli operatori del 118, per simulare l'intervento di soccorso e poi procedere alla messa in sicurezza del ferito ed alla sua successiva evacuazione mediante corde ed attrezzature di derivazione speleo alpinistica con successivo recupero in mare direttamente su un gommone dei sommozzatori dei Vigili del fuoco.

Durante le operazioni una motovedetta della Capitaneria di porto provvedeva alla necessaria interdizione dello specchio acqueo in contatto con la sala operativa ed il Vts della Capitaneria, prima di essere dirottata in Palmaria con personale 118 a bordo per un'emergenza reale verificatasi nel frattempo; a supervisionare l'operazione nel suo complesso, l'Autorità di Sistema portuale.

Durante le varie fasi dell'esercitazione un rimorchiatore, preventivamente allertato dalla Sala operativa della Guardia Costiera, presente anche con una squadra via terra, è rimasto a disposizione per offrire supporto ai mezzi di soccorso attivi nell'area, esigenza che poi non si è concretizzata in quanto la persona soccorsa è stata trasferita su un gommone dei Vigili del fuoco.

L'operazione è stata condotta e conclusa con successo in tutte le sue fasi; tutte le operazioni sono state registrate, per rendere ancora più efficace la fase di de-briefing e per essere utilizzate da Lsct e dagli enti deputati al soccorso per l'addestramento e l'implementazione delle esperienze acquisite per le proprie attività istituzionali, nonché dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, come risorsa e riferimento per future attività di formazione.

Porti: Piombino, Regione, sì a convenzione su rottamazione

Autorità Alto Tirreno avrà 20 mln per smantellamenti e refitting

19 DIC - Approvato dalla Giunta della Regione Toscana il testo della Convenzione con l'Autorità di Sistema Portuale Alto Tirreno, atto grazie al quale l'Autorità potrà disporre di circa 20 milioni di euro - tratti dalle risorse residue del Fondo sviluppo e coesione 2007-2013 - che erano stati assegnati all'allora Autorità Portuale di Piombino, poi confluita nell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno.

Queste risorse, spiega una nota, saranno destinate alle opere necessarie per rendere possibili le attività di smantellamento delle navi, di manutenzione e di refitting navale, in particolare la costruzione del banchinamento alla radice della banchina est del molo di sottoflutto, il prolungamento del molo di sottoflutto a protezione dello specchio acqueo e la realizzazione degli impianti idonei a garantire la funzionalità della piattaforma. Inoltre la Giunta regionale designa l'agenzia regionale Artea come ente terzo ed intermedio responsabile delle attività di controllo, certificazione della spesa e pagamento.

Indagini geognostiche, geofisiche e ambientali nel porto di Livorno

Attività propedeutiche alla progettazione e realizzazione della piattaforma Europa

LIVORNO – Il contratto firmato ieri a Livorno dall'[AdSp del mar Tirreno settentrionale](#), prevede indagini geognostiche, geofisiche e ambientali nel porto. L'attività è stata affidata alla Rete temporanea di impresa costituita da Geotec spa, Geoter srl, Sondedile srl e Get srl, con una serie di prestazioni distinte.

Sono previsti, tra le altre cose, studi geologici-geofisici con rilievi batimetrici di dettaglio, studi geotecnici con esecuzione di 30 sondaggi a carotaggio continuo e 38 prove in sito eseguiti da pontone galleggiante e da piattaforma galleggiante autosollevente; studi ambientali con prelievo di campioni di fondale a piccola profondità e con esecuzione di 10 sondaggi a carotaggio continuo sino a 15 metri al di sotto del fondale marino.

I dati forniti dalle indagini geofisiche, batimetriche e geotecnica, permetteranno di definire le caratteristiche morfologiche, stratigrafiche e geomeccaniche dei terreni, mentre con l'indagine ambientale sarà possibile indagare sulle caratteristiche ambientali dei sedimenti che costituiscono il fondale marino.

Tutte queste attività sono propedeutiche alla progettazione e realizzazione della [piattaforma Europa](#) perché permetteranno di acquisire le conoscenze necessarie dei parametri geomeccanici riferiti al sottosuolo marino e ai terreni dove sorgerà l'opera di espansione a mare dello scalo labronico.

Porti: Livorno, contratto per studi geofisici Darsena Europa

Carotaggi e indagini su caratteristiche sottosuolo scalo

LIVORNO, 19 DIC - Passo avanti per l'iter sulla progettazione della Darsena Europa: è stato firmato oggi il contratto con la rete temporanea di impresa costituita da Geotec, Geoter Sondedile e Get, per effettuare le indagini geognostiche-geofisiche e ambientali nel porto di Livorno.

Queste attività, spiegano dall'Authority livornese, sono propedeutiche alla progettazione e realizzazione della Piattaforma Europa perché permetteranno di acquisire le conoscenze necessarie dei parametri geomeccanici riferiti al sottosuolo marino e ai terreni dove sorgerà l'opera di espansione a mare dello scalo toscano.

L'affidamento si articolerà in una serie di prestazioni distinte. Sono previsti, tra l'altro, studi geologici-geofisici con rilievi batimetrici di dettaglio, studi geotecnici con esecuzione di 30 sondaggi a carotaggio continuo e 38 prove in sito eseguiti da pontone galleggiante e da piattaforma galleggiante autosollevante. Previsti anche studi ambientali con prelievo di campioni di fondale a piccola profondità e con esecuzione di 10 sondaggi a carotaggio continuo sino a 15 metri al di sotto del fondale marino. Le indagini geofisiche/batimetriche, assieme a quella geotecnica, permetteranno di definire le caratteristiche morfologiche, stratigrafiche e geomeccaniche dei terreni, mentre con l'indagine ambientale sarà possibile indagare sulle caratteristiche ambientali dei sedimenti che costituiscono il fondale marino.(ANSA).

IL PROGETTO FONDI CONCESSI DALLA REGIONE

Altri 3 milioni di euro per lo scavalco «Il collegamento è una priorità»

ALTRI 3 milioni e duecentomila euro per la realizzazione del cosiddetto Scavalco, il collegamento ferroviario tra il porto di Livorno e l'Interporto A. Vespucci. «Fra i 50 milioni previsti in bilancio per gli interventi nel settore mobilità trasporti – spiega il consigliere del Partito Democratico in Regione Francesco Gazzetti – ci sono anche questi ulteriori fondi che si aggiungono a quelli già stanziati dalla Regione. Una conferma di un'attenzione costante e concreta che rafforza le strategie legate alla portualità ed alla logistica non soltanto livornese ma to-

scana. Investimenti ed opere strategiche tra cui rientra anche lo Scavalco. Ecco perché adesso –conclude Francesco Gazzetti – proprio sullo Scavalco attendiamo un'attenzione concreta anche da parte del Governo. La Regione c'è, tutti facciano la loro parte».

UNA VOLTA che lo scavalco – di cui ormai si parla da tempo – si concretizzerà permetterà di arrivare con i binari dal porto al Vespucci senza rotture di carico. Un passaggio fondamentale, in questo senso, proprio per l'interporto/retroporto.

IL PIANO

Indagini geofisiche e ambientali in porto

INDAGINI geognostiche, geofisiche e ambientali nel porto di Livorno: è stato firmato ieri il contratto con la Rete temporanea di impresa costituita da Geotec, Geoter, Sondedile e Get. L'affidamento si articolerà in una serie di prestazioni distinte. Sono previsti, tra le altre cose, studi geologici-geofisici con rilievi batimetrici di dettaglio, studi geotecnici con esecuzione di 30 sondaggi a carotaggio continuo e 38 prove in sito eseguiti da pontone galleggiante e da piattaforma galleggiante autosollevante; studi ambientali con prelievo di campioni di fondale a piccola profondità e con esecuzione di 10 sondaggi a carotaggio continuo sino a 15 metri al di sotto del fondale marino. Le indagini geofisiche/batimetriche, assieme a quella geotecnica, permetteranno di definire le caratteristiche morfologiche, stratigrafiche e geomeccaniche dei terreni, mentre con l'indagine ambientale sarà possibile indagare sulle caratteristiche ambientali dei sedimenti che costituiscono il fondale marino. Tutte queste attività sono propedeutiche alla progettazione e realizzazione della Piattaforma Europa perché permetteranno di acquisire le conoscenze necessarie dei parametri geomeccanici riferiti al sottosuolo marino e ai terreni dove sorgerà l'opera di espansione a mare dello scalo labronico.

Mentalità aperta e voglia di viaggiare Ecco il futuro del lavoro 'marittimo'

Chiusi i corsi di formazione Sisam: le strategie per lo sviluppo

GIORNI frenetici, come sempre prima della chiusura dell'anno, a livello di istituzioni portuali e di categorie. Ieri è stata la giornata di due eventi per ciascun verso importanti: il tavolo di partenariato dell'Autorità di sistema; e la chiusura dei corsi di formazione per la Sisam, una delle realtà storiche del mondo portuale ormai internazionale, che mantiene saldamente le proprie radici a Livorno dal 1985. Va subito detto che il tavolo del partenariato – come noto organi consultivo, ma allargato a tutte le categorie – non ha prodotto granché. I temi più importanti,

SISTEMA

Ieri si è svolto anche il tavolo di partenariato dell'Autorità Portuale

che saranno poi discussi anche nella prossima riunione del comitato di gestione – forse domani stesso – riguardavano il piano organico del porto, il nuovo regolamento del lavoro portuale e una serie di concessioni, comprese alcune modifiche dei criteri delle concessioni stesse da adeguare sulla base delle circolari di Roma.

ALCUNI dei temi erano stati a loro volta rinviati qualche giorno fa dalla commissione consultiva, per esplicita ammissione che si tratta di argomenti sui quali occorrono approfondimenti e verifiche. Così anche sul regolamento

del lavoro portuale l'AdSP ha ricevuto solo una parte (e nemmeno maggioritaria) di risposte dalle aziende cui aveva chiesto proposte e indicazioni. I tempi stringono, perché entro la fine dell'anno il comitato di gestione ha scadenze da mantenere. Da qui qualche fibrillazione. Considerando anche che un'altra riunione, quella del consiglio della Porto 2000, non ha potuto che orientarsi sul provvisorio visto che non si è ancora giunti all'attesa assegnazione definitiva della gara per la gestione del comparto crociere e traghetti. Più positivo l'incontro nella sede degli Scali Cerere per i cor-

si di formazione della Sisam Agenti, una delle più blasonate agenzie marittime livornesi ormai ramificata in tutto il mondo grazie all'iniziativa di Pier Luigi Maneschi e del figlio Antonio.

L'INCONTRO è stato introdotto dal giornalista Bruno Dardani di Genova, che ha rifatto la storia del gruppo Maneschi sia come agenzia che nelle sue ramificazioni da terminalista a operatore nell'armamento. Lo stesso Pier Luigi Maneschi ha poi ricordato a una platea di alcune decine di giovani dipendenti come sia cambiato velocemente il mondo del lavoro in campo marittimo, di co-

me occorre avere una mentalità aperta alle realtà ed alle esperienze dei paesi più avanzati, e di come sia fondamentale per i giovani non tanto il 'posto' di lavoro quanto la volontà di imparare, di adeguarsi ai cambiamenti e di viaggiare senza confini né remore. I corsi Sisam, finanziati da Fondimpresa per la formazione professionale, hanno visto la partecipazione di 24 giovani dell'azienda e la premiazione dei quattro risultati migliori. Sono: Giada Rigolo, Cristina Vergili, Nicolò Giovannelli ed Edoardo Carri. È finita con un brindisi natalizio e l'impegno del gruppo per sempre nuove sfide.

A.F.

Poker di guai sulla riva: ex deposito Atl, bacini, Mediceo e Porto 2000

LIVORNO. L'ippodromo non è la sola incognita che grava come un macigno sul lungomare. Ce ne sono almeno altre quattro, e portano con sé non solo le competenze (e le responsabilità) del Comune ma, almeno per tre di esse, anche – anzi, soprattutto – quelle dell'Authority come istituzione di riferimento. È la riprova, una volta di più, che l'economia del mare (e la striscia di territorio fra terra e acqua) è l'elemento fondamentale della nostra città.

Primo tassello del puzzle: l'arca ex Atl in via Meyer, dove per decenni è stato localizzato il deposito bus. A vuoto il tentativo di venderla per fare cassa, adesso è tutt'al più usata (mica tan-

to) come parcheggio. Un po' poco.

Il secondo aspetto che dev'essere risolto riguarda l'arca dei bacini di carenaggio: finalmente è stata sbloccata la gara per l'affidamento indetta da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale.

Il terzo elemento è lo specchio d'acqua della metà sud del Porto Mediceo: qui è previsto il porto turistico ma non mancano le contestazioni (e il sindaco Nogarin ha detto parole pesantissime).

La quarta carta di questo poker è l'enigma del porto passeggeri: la privatizzazione è stata fatta, l'aggiudicazione definitiva è arrivata. Eppure... —

M.Z.

Informatore Navale

Salvato ieri un uomo colpito da attacco cardiaco: in funzione una ambulanza per il pronto soccorso nel porto di Napoli

Napoli, 19 dicembre 2018 – E' stato salvato ieri un uomo colpito da infarto grazie al pronto intervento dell'ambulanza presente nell'area dell'Angioino. L'uomo si trovava a Calata Porta Massa, dove ha avvertito dolori lancinanti al petto.

Immediatamente è stata avvertita, su segnalazione della Capitaneria di porto, la postazione di pronto intervento presente nello scalo partenopeo. In pochi minuti l'ambulanza ha raggiunto la banchina di Calata Porta Massa e da lì, dopo i primi soccorsi, la persona è stata trasferita all'Ospedale Cardarelli. L'uomo, in arresto cardiaco, grazie alle cure prestate nell'arco di pochi minuti, si è salvato.

La postazione è attiva da alcune settimane e prevede la presenza dell'autambulanza dalle sei della mattina alle 22.00 di sera. A bordo sono presenti un medico e un infermiere, oltre all'autista.

“ E' una novità importante- precisa il Presidente dell'AdSP Pietro Spirito- perché da diversi anni era stato chiuso il piccolo ambulatorio posto alle spalle dei Silos Granari. Il porto mancava dunque di un servizio di pronto soccorso. Grazie alla disponibilità di una della società che fanno parte della rete del 118, abbiamo potuto ripristinare il servizio che si è dimostrato, come nel caso di ieri, provvidenziale.”

La scelta di assegnare all'ambulanza, come postazione, quella del molo Angioino è dovuta alla prossimità alle aree di imbarco dei passeggeri (molo Beverello e calata Porta Massa) tra le più trafficate del porto (ogni anno passano oltre 6 milioni di passeggeri).

Porto di Napoli, è attivo il servizio di una ambulanza per il pronto soccorso

Salvato un uomo colpito da attacco cardiaco

Napoli, 19 dicembre E' stato salvato ieri un uomo colpito da infarto grazie al pronto intervento dell'ambulanza presente nell'area dell'Angioino. L'uomo si trovava a Calata Porta Massa, dove ha avvertito dolori lancinanti al petto.

Immediatamente è stata avvertita, su segnalazione della Capitaneria di porto, la postazione di pronto intervento presente nello scalo partenopeo. In pochi minuti l'ambulanza ha raggiunto la banchina di Calata Porta Massa e da lì, dopo i primi soccorsi, la persona è stata trasferita all'Ospedale Cardarelli. L'uomo, in arresto cardiaco, grazie alle cure prestate nell'arco di pochi minuti, si è salvato.

La postazione è attiva da alcune settimane e prevede la presenza dell'autambulanza dalle sei della mattina alle 22.00 di sera. A bordo sono presenti un medico e un infermiere, oltre all'autista.

“ E' una novità importante- precisa il Presidente dell'AdSP Pietro Spirito- perché da diversi anni era stato chiuso il piccolo ambulatorio posto alle spalle dei Silos Granari. Il porto mancava dunque di un servizio di pronto soccorso. Grazie alla disponibilità di una della società che fanno parte della rete del 118, abbiamo potuto ripristinare il servizio che si è dimostrato, come nel caso di ieri, provvidenziale.”

La scelta di assegnare all'ambulanza, come postazione, quella del molo Angioino è dovuta alla prossimità alle aree di imbarco dei passeggeri (molo Beverello e calata Porta Massa) tra le più trafficate del porto (ogni anno passano oltre 6 milioni di passeggeri).

Informazioni Marittime

Lanciata la gara per i dragaggi al porto di Salerno

I lavori termineranno ad aprile 2021. Poi lo scalo potrà accogliere navi fino a 15 mila teu e attivare la stazione marittima a più di due anni dall'inaugurazione

I porti della Campania si potenziano con l'opera più importante, i dragaggi, il 'portone' da cui far entrare navi più grandi. [In corso di ultimazione a Napoli](#), l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale ha lanciato giovedì il bando gara per i dragaggi al porto di Salerno. Sarà consultabile sul sito tra circa una settimana, dopo la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale.

Per Salerno significa principalmente poter fare due cose importanti: far entrare portacontainer fino a 15 mila teu, il triplo più capienti circa di quelle che entrano oggi (il Salerno Container Terminal del gruppo Gallozzi si sta attrezzando con [nuove gru e mezzi di banchina](#)), e vedere finalmente in funzione la stazione marittima [inaugurata nel 2016 nel giorno della Liberazione](#), disegnata da Zaha Hadid e mai entrata in funzione proprio per lo scarso fondale. La stazione dovrebbe essere operativa già tra fine 2019 e 2020, mentre per le portacontainer bisognerà aspettare un altro anno.

L'opera costerà 38 milioni, di cui 25 milioni per il dragaggio e 13 milioni per i servizi e le attività connesse. Intesserà tutto il porto di Salerno. Verranno dragati 3 milioni e 250 mila metri cubi di sedimenti, circa il doppio di quelli che si stanno per finire di escavare nel porto di Napoli. Terminati i lavori, i fondali del porto di Salerno scenderanno a 14 metri e mezzo nell'area mercologica, a 11 metri e mezzo nell'area passeggeri.

Secondo Spirito, «la notizia importante è non solo che la gara partirà tra una settimana, ma che già alla fine del primo ciclo di dragaggio potranno attraccare al molo Manfredi navi da crociera moderne. È infatti previsto che nel primo anno si arrivi a un fondale di 9,70 metri rispetto agli 11,50 previsti alla fine dei lavori, sufficienti per l'attracco di grandi navi e dare quindi alla stazione marittima la funzione per la quale è stata realizzata. Anche per le attività commerciali del Porto si potranno apprezzare miglioramenti già al termine della prima fase del dragaggio».

Lavori lunghi

I lavori stabiliti dal ministero dell'Ambiente, in un decreto di [poco più di un mese fa](#), sono spalmati in un anno e mezzo, divisi in due tronconi, uno tra novembre 2019 e aprile 2020 e uno tra novembre 2020 e aprile 2021. È stato stabilito che il rimescolamento idoneo dei sedimenti per il golfo di Salerno è nel periodo invernale e non si potrà eliminare più della metà del volume per singolo troncone. Prescrizioni che coincidono con le indicazioni dalla stazione zoologica Anton Dohrn e dalla Commissione Via. «Opereremo nell'ambito delle prescrizioni definite dagli organismi di controllo. Siamo stati veloci: da fine di settembre, da quando il ministero dell'Ambiente ha approvato il nostro progetto, abbiamo definito il progetto esecutivo, predisposto verifiche e rilievi batimetrici», afferma Spirito.

Il dragaggio consisterà nell'escavo delle zone di banchina e di accesso con sversamento a largo, in un punto preciso. Verranno utilizzate draghe semoventi, aspiranti e autocaricanti. I mezzi dovranno recuperare il materiale dal fondo delle darsena, stivarlo, trasportarlo e versarlo in mare aperto. Per questo, la gara stabilisce che punti qualificanti per le imprese che si vogliono presentare sono l'utilizzo di draghe recenti e con capacità superiore a quella minima stabilita di 11 mila metri cubi; la possibilità di affiancarne un'altra di ausilio e, infine, il ribasso offerto rispetto al prezzo fissato a base d'asta, che è di 25 milioni.

Dragaggio porto di Salerno: via alla gara

Già alla fine del primo ciclo di lavori potranno attraccare navi da crociera moderne

NAPOLI – Via ufficiale della gara per il dragaggio nel porto di Salerno. Il bando, dopo essere stato firmato dal presidente dell'AdSp del mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, verrà reso noto attraverso il sito ma non prima della pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale (tra una settimana circa).

I fondali dell'area commerciale, dopo l'opera di dragaggio che riguarderà l'intero porto di Salerno, saranno portati a 14,50 metri, e quelli dell'area passeggeri a 11,50 metri di profondità, 3.250.000 i metri cubi che dovranno essere dragati.

Il costo complessivo a base di gara è pari a 38 milioni di euro: 25 milioni di euro per i lavori di dragaggio e 13 per attività connesse alla realizzazione dei lavori.

I lavori, secondo quanto [prescritto dal ministero dell'Ambiente](#) e dalla Stazione zoologica Anton Dornh, dovranno essere effettuati in due diversi periodi: la metà dei volumi da dragare dovrà essere compiuta da metà Novembre 2019 a metà Aprile 2020, l'altra da metà Novembre 2020 a metà aprile 2021.

“Opereremo nell'ambito delle prescrizioni definite dagli organismi di controllo” ha spiegato Spirito.

“Dalla fine di Settembre, periodo in cui il ministero dell'Ambiente ha approvato il nostro progetto, abbiamo in velocità definito il progetto esecutivo, predisposto una serie di attività indispensabili per procedere alla gara (verifiche, rilievi batimetrici).

La notizia importante è non solo che la gara partirà tra una settimana, ma che già alla fine del primo ciclo di dragaggio potranno attraccare, al [molo Manfredi](#), navi da crociera moderne: è infatti previsto che nel primo anno si arrivi a un fondale di 9,70 metri di profondità rispetto agli 11,50 previsti alla fine dei lavori. Ma con 9,70 metri potremo garantire l'attracco di grandi navi e dare quindi alla Stazione marittima la funzione per la quale è stata realizzata. Anche per le attività commerciali del porto si potranno apprezzare miglioramenti già al termine della prima fase del dragaggio”.

L'operazione prevede che venga effettuata con draghe semoventi, aspiranti e autocaricanti: i mezzi dovranno non solo recuperare il materiale dal fondo delle darsena, ma dovranno anche stivarlo, trasportarlo per poi versarlo nel sito di immersione in mare autorizzato dal ministero dell'Ambiente.

Il capitolato di gara stabilisce che punti qualificanti per le imprese che presenteranno la domanda per partecipare all'assegnazione dei lavori saranno la disponibilità di draghe con capacità superiore a quella minima stabilita in 11.000 metri cubi; l'anno di costruzione della draga; la disponibilità dell'impresa ad affiancare un'altra draga a quella principale; il ribasso offerto rispetto al prezzo fissato a base d'asta (25 milioni di euro).

Vertice Comune-Authority sul progetto della discordia

Appuntamento oggi pomeriggio alle 17 a palazzo di città

● Amministrazione ed Autorità di sistema portuale si confronteranno oggi pomeriggio, alle 17 a palazzo di città, sul progetto per la realizzazione della vasca di colmata tra Costa Morena Est ed il pontile Montecatini.

Il presidente dell'Authority Ugo Patroni Griffi, che a quanto pare non potrà essere presente all'incontro, ha già messo a disposizione del sindaco Riccardo Rossi e della sua amministrazione l'ingegnere Francesco Messineo, uno dei massimi esperti italiani sull'argomento dragaggi. Che, secondo quanto trapela, avrebbe già sentito il sindaco Rossi, chiarendo una serie di punti che riguardano l'attuale disciplina in materia. Normativa che sarebbe stata chiarita anche dal comandante della Capitaneria di porto.

Ma cos'è la vasca di colmata e a cosa serve? Si tratta di un grande "contenitore" destinato ad accogliere i sedimenti, sabbia argillosa e fanghi in particolare, provenienti dai dragaggi che l'Autorità portuale ha programmato in particolare nell'area di



Accanto, il municipio di Brindisi, dove oggi pomeriggio si terrà l'incontro tra amministrazione ed Autorità di sistema portuale dell'Abruzzo menzionato sulla vasca di colmata tra Costa Morena Est ed il pontile Montecatini

IL CONFRONTO

La "cassa" per stivare la sabbia e i fanghi

● La vasca di colmata dovrebbe contenere i fanghi dei dragaggi previsti in tre punti del porto brindisino.

Le aree interessate dagli "scavi" marini

● I dragaggi sono previsti nell'area di Sant'Apollinare, a Costa Morena e nel canale di ingresso al porto, per 600mila metri cubi.

Sant'Apollinare. Operazione che consentirà di realizzare le nuove banchine, tanto attese dagli operatori, proprio in quel punto. Ma oltre che a Sant'Apollinare, i dragaggi sono previsti nell'area del canale di ingresso al porto interno e tutto intorno ai moli di Costa Morena. Cosa fare, però, di oltre mezzo milione di metri cubi di fanghi? Ecco il senso della cassa di colmata tra Costa Morena Est ed il pontile Montecatini, che dovrebbe contenere tutti i sedimenti provenienti dai dragaggi, tra i 500 ed i 600mila metri cubi, ed evitare la loro dispersione.

Pizzicotto del Comandante del Porto all'amministrazione: "Sono profondamente meravigliato da questo no. Occasione imperdibile per Brindisi"

BRINDISI – Anche il Comandante della Capitaneria di Porto, Giovanni Canu, sente il dovere di prendere posizione sulla vicenda della realizzazione della cassa di colmata e dei dragaggi.

"Sono profondamente meravigliato – dichiara il Comandante – perché si sta perdendo l'occasione per rilanciare il porto di Brindisi. Questa è un'occasione preziosa, a mio parere imperdibile, e invece di entrare a discutere nei dettagli su ciò che potrebbe essere eventualmente modificato, aggiustato, comunque gestito, si oppone un no granitico che praticamente lascia tutti quanti a terra. Perdere un'occasione di questo tipo significa rimpiangere un domani il fatto che il porto di Brindisi si troverà sicuramente tagliato fuori da quelle che saranno le rotte principali che producono un'economia concreta a favore della città. E questo solo per aver trattato con superficialità delle progettualità che potrebbero essere in qualche modo ridiscusse in quelli che sono dettagli ma, nella sostanza, si tratta di opere che promuovono l'economia del porto, il quale rappresenta il motore di tutta la città. Io parlo da persona che in soli tre mesi si è innamorata della realtà brindisina: mi sta a cuore questa città perché effettivamente Brindisi è una città che merita e nella quale c'è molto da fare per via di un potenziale inespresso".

La vasca di colmata mette d'accordo maggioranza e Movimento 5 Stelle

Inattesa convergenza con l'opposizione sull'importanza dei dragaggi

di Francesco RIBEZZO PICCININ

Freme la maggioranza di centrosinistra dopo le dichiarazioni dell'assessore all'Urbanistica Dino Borri sul progetto per la vasca di colmata a Costa Morena Est voluto dall'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale. Dichiarazioni che hanno fatto insorgere tutti gli operatori portuali. Un progetto rispetto al quale l'assessore ha espresso tutte le proprie riserve ma soprattutto del quale Borri sarebbe venuto a conoscenza soltanto durante una riunione della commissione Urbanistica, presieduta dal consigliere comunale Pd Alessio Carbonella, a pochi giorni dalla scadenza dei termini per la presentazione delle osservazioni, fissata al 23 dicembre, nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale.

È proprio delle dichiarazioni dell'assessore all'Urbanistica, che durante uno degli incontri sul Pug aveva annunciato il parere negativo sul progetto da parte dell'amministrazione, ha discusso mercoledì sera la maggioranza in una riunione furtiva. Che si è conclusa, in realtà, in un nulla di fatto visto che la posizione ufficiale sarà concordata soltanto dopo l'incontro, previsto per oggi pomeriggio, con l'Autorità di sistema portuale.

Questo non significa, tuttavia, che i partiti ed i movimenti di maggioranza non abbiano, almeno in parte, le idee chiare. Idee che sembrano, inaspettatamente, simili a quelle del Movimento 5 Stelle e anche di Forza Italia. «Il rilancio del porto di Brindisi - sottolinea proprio il presidente della commissione Urbanistica Carbonella - passa necessariamente da importanti investimenti infrastrutturali. I dragaggi dei fondali dell'area del porto medio rivestono notevole importanza strategica nella prospettiva di aumentare l'appealabilità e l'attrazione dello scalo brindisino. È pacifica la circostanza che la vasca di colmata debba rispettare gli aspetti idrogeologici dell'area, previsti dalla normativa vigente in materia di valutazione di impatto ambientale, e possa essere composta esclusivamente da materiale, caratterizzato, prelevato dai fondali brindisini. Ritengo doveroso, comunque, sottolineare la piena disponibilità al confronto, da sempre, dei vertici dell'Autorità di Sistema portuale che, con l'intervento dell'ingegnere Francesco Di Leverano nella commissione consiliare Urbanistica, da me presieduta, ha offerto l'occasione di conoscere e trattare diversi argomenti inerenti lo sviluppo portuale, tra cui i dragaggi. Credo che, al netto dei legittimi approfondimenti opportuni per un progetto così complesso, su cui saranno impegnate anche altre "strutture" a livello ministeriale, si debba cogliere questa opportunità e compiere un ulteriore passo verso lo sviluppo necessario a questo territorio».

Anche per il capogruppo di Liberi e Uguali Alessandro Antonino i dragaggi sono fondamentali per lo sviluppo del porto. «A mio avviso, dopo gli ap-



Una visuale satellitare dell'area interessata dal progetto per la realizzazione della vasca di colmata

profondimenti necessari che riguardano il fatto di coesistere il conferimento nella vasca di colmata dei soli residui derivanti dai dragaggi del porto di Brindisi, è importante - dice Antonino - non indugiare e confrontarsi a stretto giro con l'Autorità di sistema per individuare la soluzione ideale per permettere i dragaggi e direttamente permettere di avere una prospettiva di-

versa per questa città». Il consigliere comunale di "Ora tocca a noi" Giulio Gazzano, dal canto suo, vorrebbe maggiori chiarimenti. «La questione - fa notare - è molto tecnica e va approfondita. Aspettiamo domani», conclude facendo riferimento al vertice di oggi pomeriggio.

I 5 Stelle, invece, fanno notare che del progetto si discute da molto tempo. «Ciò che era già

conosciuto ai molti - incalzano Gianluca Serra, Tiziana Mutulesse e Paolo Le Grazie - era incredibilmente sconosciuto all'assessore all'Urbanistica del comune di Brindisi». Ai 5 Stelle risulta, poi, «che il progetto sia in fase avanzatissima e sia già finanziato e che, al vaglio del ministro dell'Ambiente, pare abbia già incassato il parere favorevole di Regione Puglia e della Provin-

Gli operatori

Ops, Raccomar e Fedespedi tutti favorevoli all'intervento
«Necessario per i traffici»

La politica

Il via libera è bipartisan
«Senza sviluppo portuale non cresce neanche la città»

cia di Brindisi».

Dopo di che, però, i consiglieri pentastellati accusano la maggioranza di non riservare sufficiente attenzione agli argomenti relativi allo sviluppo del porto. Se sindaco, giunta e maggioranza, concludono, «non sono in grado di cogliere che il porto è la base da cui partire per rilanciare la città, forse è ripetitivo che si facciano da parte».



Zes Ionica, avanti piano «Lavoriamo sui progetti»

Incontro Puglia-Basilicata a Roma, ma le criticità restano



CENTRALE Il porto di Taranto è il fulcro della Zona economica speciale ionica

ALESSANDRA FLAVETTA

● ROMA. L'incontro al ministero dello Sviluppo Economico sulla Zes Ionica «è stato richiesto dall'assessore della Puglia, Mlvo Borraccino, per approfondire le opportunità che possono arrivare ai nostri territori da questo strumento di vantaggio, nell'ambito delle politiche industriali di cui ha la titolarità il dicastero di via Veneto, indipendentemente dal Piano di sviluppo strategico per l'attuazione della Zes, che è competenza del ministero per il Sud e della presidenza del Consiglio». Lo ha spiegato l'assessore allo Sviluppo della Basilicata, Roberto Cifarelli, dopo un'ora di confronto con i tecnici del Mise insieme al collega pugliese e al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio, Scipio Prete.

Ieri, dunque, non si è fatto il punto sulle criticità segnalate dal governo sul Piano di sviluppo strategico, «ma abbiamo assicurato che i nostri staff stanno lavorando sulle osservazioni al documento programmatico di base pervenuto dal Ministero dell'Economia e Finanze e dal Ministero per il Sud per correggere le criticità emerse, in uno spirito di leale collaborazione interistituzionale, indispensabile per il positivo proseguo dei lavori», afferma l'assessore Borraccino. A novembre, infatti, il ministro Barbara Lezzi aveva definito «alcunosi» e «disomogenei» i documenti pugliesi e lucani perfino rispetto al perimetro dell'area della Zona Economica Speciale Ionica, che si estende su 2.811 ettari: 1.750 in Puglia, intorno al porto di Taranto e 1.061 ettari in Basilicata, da Melfi verso l'aeroporto di Grot-

taglie Martina Franca, Castellana, fino a Francavilla Fontana. Mentre il ministero dell'Economia aveva segnalato che le direttive europee impedivano di ridurre le acque sull'energia, come previsto dal piano interregionale su cui si richiedevano modifiche.

L'incontro «cordiale e positivo» secondo Borraccino, «serviva a capire come riempire di contenuti il Piano, in un lavoro congiunto col ministero dello Sviluppo a partire dall'attrazione degli investimenti e gli incentivi alle imprese», ha aggiunto Cifarelli. Ai primi di gennaio gli assessori allo Sviluppo di Puglia e Basilicata si rivedranno, poi ci sarà un altro focus coi consiglieri regionali ed i parlamentari del territorio. «Subito dopo, sempre con spirito di massima collaborazione, chiederemo un incontro al ministero per il Sud», rende noto in un comunicato l'assessore pugliese «per stabilire ogni aspetto procedurale alla definizione della Zes». A quel punto si tornerà al Mise «per affrontare gli aspetti legati alla attrattività del progetto da parte delle imprese nazionali ed estere, nonché alla governance prevista dal regolamento recante l'istituzione della Zes».

Intanto, dopo che l'altro ieri la Regione Molise ha finalmente approvato il Piano strategico per la Zes Adriatica, si cerca di recuperare i ritardi per far procedere anche l'altra area di vantaggio interregionale, non ancora formalizzata, che si sviluppa su 2.700 ettari tra le province di Bari, Puglia, Lecce e Brindisi, connesse ai porti di Manfredonia, Barletta, Bari e Monopoli e agli snodi logistici degli aeroporti di Bari, Brindisi e Foggia.

IERI ALL'UNIVERSITÀ DI BARI

«Acqua e risorse umane» Il dibattito di Aqp col filosofo Galimberti

● Progresso, trasformazione, produttività e ruolo delle risorse umane sono alcuni dei temi al centro del dibattito organizzato da Acquedotto Pugliese - Aqp Water Academy e l'Università di Bari. Relatori il presidente Aqp, Simone di Cagno Abbrescia, il rettore Antonio Uricchio, il responsabile Risorse umane di Aqp, Pietro Scrimieri che hanno introdotto l'intervento del filosofo e psicanalista Umberto Galimberti.

«Le risorse umane» secondo di Cagno Abbrescia «sono il vero motore di un'organizzazione diffusa e capillare in un'azienda che vuole stare al passo coi tempi e guardare con fiducia al futuro. È nostro dovere valorizzarle e accompagnarle nelle loro attività, consapevoli del ruolo sociale che esse svolgono: rendere fruibile alla comunità un bene primario come l'acqua».

ZES, Borraccino al Governo: 'Acceleriamo l'avvio di Ionica e Adriatica'

Procedono gli incontri verso la realizzazione delle ZES (Zone Economia Speciale) interregionali "Ionica" ed "Adriatica", rispettivamente con Basilicata e Molise.

Si è svolto presso il Ministero dello Sviluppo Economico l'incontro per esaminare le problematiche legate all'attuazione della **ZES interregionale Ionica**, che vede la compartecipazione della Puglia e della Basilicata.

All'incontro hanno preso parte Mino Borraccino, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia, il collega **Roberto Cifarelli** della Regione Basilicata ed il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, **Sergio Prete**. Nei primi giorni di gennaio l'appuntamento avrà un prosieguo, a cui seguirà l'allargamento ai Consiglieri Regionali e ai Parlamentari del territorio, per mettere ciascuno nelle condizioni di conoscere le **potenzialità che la ZES può offrire a queste due regioni**, così bisognose di un rilancio sul piano economico e occupazionale.

"Subito dopo - ha annunciato Mino Borraccino - sempre con spirito di massima collaborazione, chiederemo incontro al Ministero per il Sud per stabilire ogni aspetto propedeutico alla definizione della ZES".

Brindisi Report

Consolidamento Banchina Dogana, sommozzatori al lavoro

BRINDISI - Si lavora anche in questi giorni al consolidamento delle banchine Centrale e Dogana nel Seno di ponente del porto di Brindisi. Opere programmate da tempo dall'Autorità di sistema portuale. Sino agli anni Novanta erano quelle dove si svolgevano le operazioni di imbarco e sbarco di numerosi traghetti che facevano la spola con Patrasso, Igoumenitsa e le Isole Ionie, mentre da molti anni ormai sono destinate al diporto nautico, allo yachting e saltuariamente all'approdo di qualche nave da crociera.

Ma il lungo lavoro svolto in passato ha lasciato il segno, e sul fondo del Seno di Ponente si lavora per consolidare la base di queste banchine storiche. Freddo o non freddo, bisogna sfruttare le giornate in cui il vento e la corrente consentono un minimo di visibilità ai sommozzatori che devono guidare direttamente la parte più delicata degli interventi. Il video amatoriale è stato girato nel tardo pomeriggio odierno, poco prima del crepuscolo.