mare, porti, trasporti e nautica da diporto

S.C. EDITORE

IL NAUTILUS

S.C. EDITORE

2016
ANNO XI n°3

€ 2,00

ISSN 1970-6367

S.C.EDITORE Soc. coop. : Direzione e Redazione Via F.lli Cervi, 2 - 72100 Brindisi Tel./Fax 0831 517420

FROM SEA FOR SEA

La principale critica che era evidenziata della vecchia governance delle Autorità portuali, oggi Autorità di Sistema Portuale, è consistita nell'assenza di una stabile programmazione delle opere portuali affidata più alla causalità delle varie ingerenze politiche che in conformità ad un'economia dei trasporti e della logistica. Così, negli ultimi anni, si sono consolidate le problematiche di gestione dei porti più verso indirizzi protezionistici e corporativistici che verso una visone liberale dell'economia marittima, oggi passate al concetto di "sistema". Sarebbe interessante studiare l'evoluzione della portualità italiana attraverso i "piani generali dei trasporti" dal primo che risale all'aprile del 1986. In tutti si evidenziava la necessità di un nuovo approccio per la gestione dei porti, ritenuta da sempre insoddisfacente, visti gli obsoleti criteri di classificazione dei porti. Già nel riesame del 1991 si rileva la necessità di articolare i porti nazionali in "sistemi", rimasta inattuata, anche se il valore normativo fu dato dalla legge n. 84/94. Poi con i "piani funzionali" del PGT del 2001 si ritorna al problema della gestione dei porti e all'esigenza di dotarli d'idonee infrastrutture con la liberalizzazione delle aziende che gestiscono strutture e servizi. Intanto, sulla scena portuale entrano i nuovi soggetti, cioè le cosiddette "imprese terminaliste", che contribuiscono a una trasformazione profonda del lavoro portuale. Ora, con la nuova governance delle Autorità di Sistema Portuale, in base alle indicazioni della Commissione Europea, si passa all'uso di un'area portuale quale presupposto imprescindibile per l'espletamento delle attività di servizio alle navi e al carico/scarico, per una mobilità delle merci e/o passeggeri.

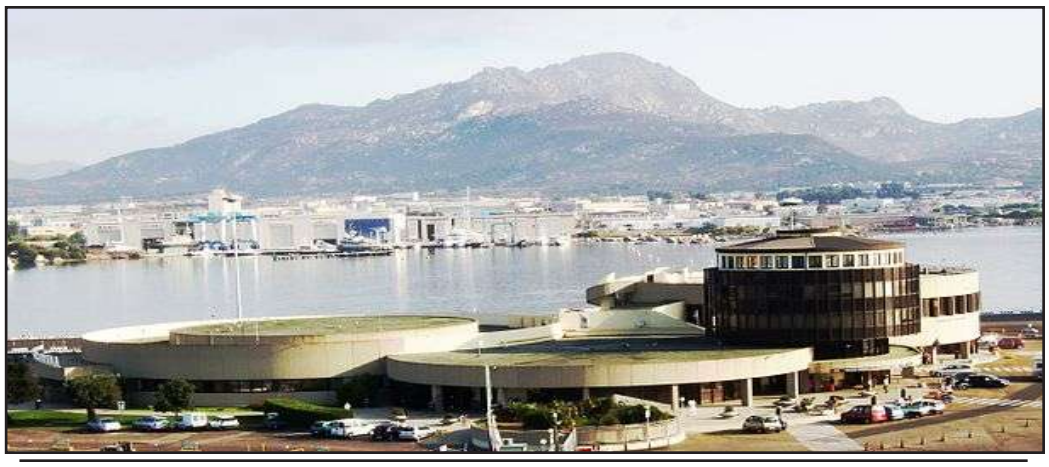
L'editore
SALVATORE CARRUEZZO

SOMMARIO

Porto di Livorno	pag.2
Porto di Genova	pag.3
Nord Sardegna	pag.4-5
Crociere	pag.6
Sinistri Marittimi	pag.8
Porto di Napoli	pag.9
Porto di Taranto	pag.11

www.ilnautilus.it

SPECIALE NORD SARDEGNA



Ripartono i lavori per la realizzazione del terminal passeggeri a Porto Torres

Dopo uno stop lungo oltre due anni, riprendono i lavori per la realizzazione del terminal passeggeri (ex Tensostruttura Lunardi) dello scalo di Porto Torres. Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, alla presenza del responsabile dell'Ufficio Tecnico della sede portotorrese dell'Autorità portuale del Nord Sardegna, ha riconsegnato il cantiere per la ripresa delle lavorazioni necessarie a completare l'opera sospesa a causa del fallimento della società appaltatrice Lakit Srl. Sarà la stessa società, sotto curatela fallimentare, a portare avanti i lavori che dovranno essere ultimati nel mese di settembre 2017. Una tabella di marcia serrata che, già dalla prossima settimana, prevederà l'esecuzione delle prove di carico sui solai realizzati e la ripresa effettiva della costruzione. Un'opera strategica, aggiudicata per un importo di 3 milioni e 400 mila euro e finanziata con fondi Fas nazionali, che diventerà il naturale congiungimento tra il porto civico e la stazione marittima realizzata fuori dall'area demaniale e attualmente di competenza comunale. Il progetto, che è rimasto invariato, prevede un edificio moderno di oltre 1000 metri quadri coperti, diviso su due livelli e architettonicamente ben inserito nel contesto urbano. Al piano terra, il terminal ospiterà un'area coperta per l'ingresso dei bus, un'ampia sala conferenze, una sala d'attesa per arrivi e partenze, biglietterie, servizi, bar; il primo piano, invece, ospiterà una zona per controllo documenti, un'altra sala d'attesa, punti informazioni, un'edicola con bookshop e altri servizi. Un iter tortuoso, quello dell'opera, iniziato nel lontano marzo 2004, con l'aggiudicazione provvisoria dei lavori e la previsione dell'edificio nell'allora porto industriale, in prossimità del pontile liquidi dove, l'anno successivo, si verificò l'incidente della Panam Serena. Tragedia che costrinse ad una revisione del posizionamento e alla localizzazione della struttura nel porto commerciale, in particolare, in prossimità delle banchine dell'antemurale di ponente. Con l'ingresso dell'Autorità Portuale, nel 2008, a seguito di una riunione congiunta con Capitaneria di Porto e Amministrazione comunale, il progetto subì un'ulteriore modifica, con l'ubicazione definitiva, e più consona alle esigenze attuali, in continuità con la stazione marittima ferroviaria, oggi stazione marittima, realizzata dal Comune. "E' un passo importantissimo che potenzierà ulteriormente l'offerta ed i servizi dello scalo di Porto Torres – spiega Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale – Il porto e l'utenza potranno contare su una struttura moderna, adeguata e soprattutto funzionale alle esigenze del traffico commerciale e crocieristico che, già dal prossimo anno, riprenderà vigore sul porto con l'arrivo di Costa Crociere ed il ritorno del gruppo Pullmantur – Croisieres de France. L'augurio è che si possa procedere speditamente e senza più intoppi, in modo da poter aggiungere un altro tassello nel rilancio di uno scalo di rilevanza nazionale dalle enormi potenzialità".

Francesca Cuomo

Dispositivi high-tech e connessioni intelligenti: il porto di Livorno entra nel futuro

La rivoluzione, quella della logistica 4.0, parte dallo scalo di Livorno e si estende alla rete stradale e autostradale, regionale e nazionale. Con la sperimentazione di dispositivi di bordo veicolo e bordo strada supertecnologici in grado di mettere in rete ogni tipo di automobile e mezzo pesante collegandolo alle infrastrutture portuali e viarie della Regione Toscana, comincia a prendere forma il porto del domani. L'obiettivo, quello che l'Autorità Portuale livornese e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni, in sinergia, hanno dichiarato di voler raggiungere è creare i presupposti per fare della Città dei Quattro Mori un laboratorio di connettività globale. Come? Organizzando a Livorno, primo evento di questo tipo ad essere celebrato in Italia, una iniziativa di larga scala battezzata con il nome di ETSI ITS Plugtests, che ha ospitato presso la Stazione Crociere circa cento ingegneri provenienti dalle imprese hi-tech più importanti del mondo: dalla Siemens alla NEC, da Cohda Wireless a NXP Philips, sino a Renesas e Kapsch (con la partnership italiana di TIM, Autostrade per l'Italia, AVR, Leghorn Group, DataCH, DBA Lab). L'iniziativa, messa in piedi da APL e CNIT con il fondamentale sostegno della Regione Toscana e il coordinamento dell'European Telecommunications Standards Institute (ETSI), organismo di standardizzazione no-profit con 800 membri da 66 paesi, permetterà in questi giorni alle oltre 40 imprese ospitate alla Stazione Crociere di creare standard comuni per far dialogare tra di loro dispositivi come computer di bordo veicolo, da installare su auto e camion, e unità di bordo strada, da installare sia nelle aree nevralgiche dello scalo labronico, che in più punti della superstrada Fi-Pi-Li e del nodo autostradale di Firenze. Si tratta di un network che una volta messo a punto permetterà allo scalo portuale e al sistema viario di riferimento di ricevere e inviare informazioni utili per efficientare tutti i processi legati al trasporto di merci e persone o per risolvere problemi di sicurezza. Il balzo in avanti sul fronte dell'innovazione tecnologica permetterà per esempio al computer di bordo installato a bordo di un camion di trasmettere il peso certificato del container direttamente al terminal di riferimento nel momento stesso in cui questo viene caricato sul TIR, oppure potranno essere inviati, in un dialogo macchina-macchina, messaggi di allerta al nodo autostradale di Firenze in ordine ad un eventuale sversamento di materiale chimico in porto o ad un possibile incidente lungo la superstrada Fi-PI-LI. Gli esempi da fare sarebbero molti. Dieci sono in effetti i case study che verranno presi in esame durante questi giorni di esperimenti da parte degli ingegneri coinvolti negli ETSI ITS Plugtests. "Livorno è già all'avanguardia sul fronte dell'innovazione tecnologica – ha detto la dirigente Sviluppo e Innovazione dell'APL, Antonella Querci -, ecco perché abbiamo molto lavorato per convincere ETSI a svolgere a Livorno i suoi PLUGTETS, evento annuale finanziato da ETSI e dalla Commisisone Europea che finora si è sempre tenuto nel Nord Europa. Oggi il porto può contare su un'ampia rete wireless di ultima generazione che già copre l'intera stazione marittima e su una "Virtual Private Network" che connette lo scalo portuale, le unità di bordo strada e la sala di controllo della FI-PI-LI, ora il passaggio finale è quello di abbattere qualsiasi tipo di barriera fisica, di fare di Livorno un porto free flow".

Le attività concrete di sviluppo digitale del porto coinvolgono le piattaforme digitali già in esercizio del porto: il Tuscan Port Community System (TPCS) ed il Port Monitoring System (MoniCA). "Attraverso la partnership con il CNIT e con le altre università ed enti di ricerca - ha detto il commissario dell'Autorità Portuale Giuliano Gallanti – vogliamo dare seguito alla realizzazione della nostra agenda digitale sulle soluzioni standard individuate a livello europeo. Riteniamo premiante il fatto di essere stati selezionati da ETSI e dall'European Road Transport Telematics Implementation Co-ordination Organisation (ERTICO) per questa campagna di sperimentazione su larga scala interamente finanziata dalla Commissione Europea. Ora si tratta di procedere lungo questa strada: Livorno mira a raccordarsi alla strategia di innovazione del territorio, perseguita da Regione Toscana: vogliamo realizzare un'unica piattaforma logistica e di trasporto da offrire a cittadini ed imprese a livello europeo ed extra-europeo e questo evento dimostra che possiamo farcela".

Salvatore Carruezzo

IL NAUTILUS
www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

Reg. e Aut. Tribunale di Brindisi
n° 8/06 del 22/03/06
R.O.C. n°14251 del 04/05/2006

Proprietario-Editore
S.C. EDITORE soc.coop.
www.sceditore.it

Direttore Responsabile
SALVATORE CARRUEZZO
Direttore Scientifico
ABELE CARRUEZZO

CapoRedattrice
FRANCESCA CUOMO

Servizi fotografici
S.C. LAB
Simone Rella

Collaborano
Michele Puca
Giampiero Campagnoli
Matteo Bianchi
Francesco De Giosa
Donato Caiulo
Giovanna Lodato
Cesare Bechis
Francesco Ventura
Stefano Carbonara
Antonio Bufalari

Redazione
via F.lli Cervi n° 2
72100 Brindisi
Tel./Fax 0831517420
E-mail salvatore.carruezzo@email.it

Stampatore
Tipografia Editrice Brindisina
via Martiri delle Ardeatine, 13
72100 Brindisi

Testata giornalistica convenzionata con
Università Cattolica di Milano
per il servizio Stage & Placement.
Per informazioni:
francesca.cuomo@ilnautilus.it

Realizzazioni grafiche a cura di:
GRAFIKA

E' vietata la riproduzione dei contenuti, anche parziali, senza l'esplicita autorizzazione dell'editore.

ABBONAMENTO
Dal 31/01/07 è possibile ricevere i sei numeri annui de IL NAUTILUS al costo di 18€. Per sottoscrivere l'abbonamento è sufficiente effettuare il versamento su c/c n. 75543199 intestato a S.C.Editore Soc. Coop. Per ulteriori informazioni Tel./Fax 0831517420 oppure direttore@ilnautilus.it

FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA
CONI UIM
A.N.TE.P.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI

Traghetti - Ro/Ro
Assistenza navi Crociera
Escursioni in Puglia
Banchine riservate
Servizi in tutta la Puglia
LLOYD'S Sub-Agency

LABOR OMNIA VINCIT
TEODORO TITI
1848
TITI SHIPPING
maritime agency since 1848

Brindisi
Vico Dè Lubelli, 8
Ph. +39.0831.523514
Fax. +39.0831.521036
www.titishipping.it

A Genova in 20 anni dai terminal privati investimenti per 670 milioni

Le imprese terminaliste che operano nel porto di Genova hanno generato, dall'inizio delle loro attività (attorno alla metà degli anni '90) a oggi, investimenti fissi per oltre 670 milioni di euro, diversamente ripartiti tra i vari comparti che caratterizzano l'offerta genovese. Se si aggiungono i 340 milioni di euro di investimenti programmati dai tre terminalisti che hanno recentemente ultimato la loro pratica di concessione, si supera la quota di un miliardo di euro. Osservando i dati e gli studi dell'Autorità portuale di Genova, per altro, emerge che nel periodo compreso tra il 2007 (ante crisi economica) e la fine del 2015 gli investimenti hanno fatto registrare una crescita del 60%, con un andamento positivo e sostenuto lungo tutto il periodo in esame.

Le performance delle imprese terminalistiche genovesi si pongono in decisa controtendenza rispetto al quadro produttivo e industriale della Liguria illustrato da Banca d'Italia lo scorso luglio e che nel triennio 2013-2015 configura, sotto il profilo degli investimenti, una situazione di estrema variabilità connessa all'elevata incertezza del contesto macroeconomico.

I dati, d'altra parte, rispecchiano e confermano i recenti risultati emersi dallo studio Nomisma-Prometeia-Tema sull'impatto economico e sociale delle attività portuali genovesi. Il 2015, in particolare, ha rappresentato un anno di assoluto rilievo per il porto di Genova con un record storico pari ad oltre 61 milioni di euro che, in termini cumulati, corrispondono a una crescita del 10% rispetto all'anno precedente.

Gli investimenti relativi al 2105 sono riconducibili per quasi il 60% al comparto di contenitori (36 milioni di euro), che negli ultimi anni ha investito in modo crescente nel rinnovo degli impianti e dell'equipment portuale, oltre alla realizzazione di interventi volti all'ampliamento della capacità di movimentazione dei terminal, considerato il costante incremento dei traffici registrati negli ultimi anni, passati dai circa 1,5 milioni di teu del 2009 agli oltre 2,2 milioni del 2015 (+ 47%).

Anche i comparti dei terminal cosiddetti multipurpose (container, rotabili e merci varie) e "specializzati" (forestali, metalli…) hanno fatto segnare un significativo picco di crescita degli investimenti rispetto al 2014. Nel 2015 si sono realizzati oltre 18 milioni di euro di interventi rispetto ai circa 9 milioni relativi all'anno precedente.

Salvatore Carruezzo

Porto di Trieste: 70 milioni di euro per il potenziamento delle linee treni con Rfi

E' stato firmato da Regione Friuli Venezia Giulia, Rete ferroviaria italiana e Porto di Trieste il Protocollo d'intesa che punta a migliorare i collegamenti ferroviari da e per lo scalo giuliano, aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro e garantire un autentico trasporto cargo intermodale e sostenibile da e verso i mercati del resto d'Europa e del Mar Mediterraneo. Il documento è stato sottoscritto da Debora Serracchiani, Presidente della Regione FVG, Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rfi. L'intesa permetterà di potenziare il collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che interessa il nuovo Piano Regolatore dell'area di Campo Marzio e la connessione con le aree portuali del Punto Franco Nuovo. L'investimento economico complessivo è di 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e la restante parte dall'Autorità di Sistema Portuale. In dettaglio, Rfi progetterà e realizzerà gli interventi per migliorare il collegamento del porto con la rete nazionale, mentre all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sono affidati i lavori di adeguamento degli impianti ferroviari all'interno del Porto. La Regione FVG avrà invece il compito di supervisionare e controllare tutte le attività previste. Al termine degli interventi, le merci transitate dal porto di Trieste potranno intercettare due dei quattro Core Corridor TEN-T europei che attraversano l'Italia: quello Mediterraneo, che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste, e il Corridoio Baltico-Adriatico, che collega importanti porti italiani come Ravenna e Trieste all'Austria e ai mercati del Nord Europa. Il progetto rientra negli obiettivi della "cura del ferro" indicata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, rispondendo agli obiettivi indicati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire entro il 2030 il 30% delle merci oltre i 300 chilometri dalla strada ad altre modalità meno inquinanti, come ferro e navi, e il 50% entro il 2050.

Salvatore Carruezzo

THESI www.thesiconsulting.com

Via M. Colonna, 93 – 70042 Mola di Bari (BA)
Tel/Fax 0804746515

……..abbiamo un mare di cose da dire……..

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti	
• Antincendio Base ed Avanzato • PSSR • Sopravivenza e Salvataggio in mare • Familiarizzazione Navi Cisterna	Corsi ed Esami in Sede
• Radar – Arpa – Arpa SAR BTM	In approvazione
Simulazione Marittima e Portuale	
• Bridge Team Resource Management • Ship Handling • Ship Handling aree Congestionate • Manovra Navale ed Ormeggio	Bosforo- Dardanelli, Gibilterra, Singapore, New Orleans Mississippi, Dover, Rotterdam, ecc.
• Disaster Management • Navigazione Artica e nei Ghiacci • Ecdis e Carte Ghiacci • Addestr. ECDIS – AIS – SSAS -	
• **Creazione Aree simulate a richiesta**	Porti, Ormeggi, Boe ecc
UK Maritime and Coastguard Agency	
• **STCW – Basic Training**	
• ISPS : SSO – CSO • GMDSS GOC – ROC Amerc Uk	Corsi ed Esami sede e Fuori Sede
Standard Qualifiche, Consulenze, Risorse Umane, Psicologia Marittima	

Porti del Nord Sardegna: approvati Pot e Bilancio Previsionale

Dati in crescita ed infrastrutturazione adeguata a sostenere il rilancio dei porti del Nord Sardegna. E', in estrema sintesi, l'agenda dei prossimi tre anni inserita nel Piano Operativo Triennale 2017 – 2019 approvato all'unanimità, insieme al Bilancio di Previsione 2017 e al Programma triennale e annuale delle Opere Pubbliche, dal Comitato portuale. Un documento corposo che, anche alla luce dell'entrata in vigore, in data 15 settembre 2016, del Decreto Legislativo n. 169 – che modifica la legge n. 84/94 dettando le disposizioni transitorie per l'attuazione della nuova governance dei porti – affronta uno scenario del tutto inedito di fronte al quale, l'ente prosegue la sua opera di programmazione. Punto di partenza, l'analisi dei dati di traffico che, al mese di settembre, segnano un più 15 per cento per Olbia, + 12 per cento su Golfo Aranci, + 26,4 per cento per Porto Torres, per un totale di crescita, su tutti i tre porti, del 16,3 per cento, ossia 562.470 passeggeri in più rispetto al 2015. Un riallineamento sempre più vicino ai numeri record degli anni 2009 – 2010, che conferma il posizionamento dei tre scali del nord isolano tra i primi posti nelle classifiche dei porti passeggeri del Mediterraneo e di fronte al quale proprio il Piano Operativo Triennale delinea un'azione concreta. A partire dalla costante manutenzione delle infrastrutture e degli impianti portuali e all'attuazione dei servizi di interesse generale. In particolare, nel POT 2017 – 2019 vengono inseriti una serie di interventi, quali, nel caso di Olbia, l'eliminazione delle sgrottature delle banchine, la manutenzione dei piazzali dell'Isola Bianca e la delimitazione del molo 1 Bis per creare un'area di "sosta" dei mezzi pesanti. Su Golfo Aranci proseguiranno gli interventi di manutenzione del porto, con la sistemazione della nuova piastra d'appoggio della scassa del Pontile EST, il posizionamento dei nuovi parabordi e il livellamento dei fondali. Interventi, questi, che completeranno l'opera di riqualificazione e rilancio del secondo scalo gallurese, avviata con il restyling della stazione marittima, che si concluderà entro la seconda metà di novembre, ed il potenziamento dell'impianto di illuminazione già collaudato. Per quanto attiene a Porto Torres, i progetti che prenderanno corpo nel prossimo triennio saranno l'Hub Portuale, che prevede la resecazione della banchina Alti fondali ed il prolungamento dell'Antemurale, il cui iter è attualmente al vaglio del Ministero dell'Ambiente per l'imminente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. A novembre si è concluso, invece, il primo lotto della Darsena Servizi, che consentirà un primo trasferimento di alcune unità da pesca, così da poter destinare, in maniera definitiva, la darsena di levante, tutt'ora occupata dai pescherecci, alla nautica da diporto. A tale intervento ha già seguito l'approvazione del progetto preliminare del 2° Lotto che prenderà corpo nel 2017. Sempre per quanto riguarda gli Alti Fondali, nel mese di marzo 2017 verranno conclusi i lavori relativi alla ristrutturazione della banchina, che prevedono il consolidamento strutturale e la ristrutturazione generale. Altrettanto fondamentali saranno opere come la riqualificazione del Mercato Ittico, per il quale l'Ente ha predisposto il progetto di fattibilità per la manutenzione, il completamento e la trasformazione in centro servizi per il porto, con spostamento degli uffici della sede di Porto Torres dell'Autorità Portuale e la consegna di altri locali agli operatori portuali.

Fondamentale, nel rilancio dello scalo, sarà, infine, l'approfondimento dei fondali del porto commerciale a meno10 metri (moli di ponente, Alti fondali e il bacino di evoluzione). Interventi, questi, che saranno inoltre indispensabili per soddisfare le esigenze di un'industria crocieristica sempre più rivolta a navi extra large e a policy stringenti sulla sicurezza della navigazione. Un mercato che, come riporta il POT, nel 2017 segnerà una leggera stagnazione in Italia ed un possibile calo in alcuni porti. Uno scenario nel quale, sicuramente, influirà la riapertura alle crociere del porto di Tunisi, la cui chiusura nel 2015 ha contribuito ad incrementare il volume delle crociere negli scali sardi e del sud della penisola. Numeri in crescita che, nel documento di programmazione, portano ad accettare nuove scommesse sulle tematiche ambientali (parte già messe in atto nel tavolo operativo con Autorità Marittima, compagnie di navigazione e agenzie marittime in rappresentanza degli armatori crocieristici), più precisamente per la riduzione delle emissioni e la produzione di studi rivolti all'adozione e all'eventuale progettazione di impianti di rifornimento di combustibili con bassissimo impatto ambientale come il GNL, uno dei quali in fase di studio di fattibilità su Porto Torres.

Crescita portuale che significa anche attenzione dell'Ente verso il demanio ed il rilascio di nuove concessioni volte a favorire l'imprenditorialità locale.

Ma anche alle dinamiche delle imprese portuali che, dallo scorso anno, con l'incremento dei traffici, rivivono una nuova stagione operativa, anche se i numeri non consentono ancora il raggiungimento della piena soddisfazione e l'apertura ad eventuali nuovi ingressi sul mercato. È comunque evidente nel POT, l'operato nell'Ente a sostenere tale imprenditorialità e la sensibilità verso le politiche di safety e formazione. Per quanto attiene al Marketing, anche alla luce del Decreto Legislativo n. 169, il prossimo triennio sarà orientato alla programmazione e alla realizzazione di una nuova campagna promozionale dei porti del Nord Sardegna nelle fiere internazionali, in particolare quelle legate al crocierismo. Un'azione che sarà sinergica con l'Autorità Portuale di Cagliari, la Regione Sardegna e la Camera di Commercio, così come già avvenuto, nel mese di marzo, in occasione del Seatrade Cruise Global di Fort Lauderdale, durante il quale, per la prima volta, nell'industria delle crociere si è affacciato il brand unico della destinazione "Sardegna".

Un'occasione per mettere in evidenza l'offerta integrata di un'isola che, sul versante crocieristico, molto ha da offrire, con proposte escursionistiche variegate e altamente competitive rispetto alle altre destinazioni del Mediterraneo. "Il Piano Operativo Triennale approvato nella riunione odierna del Comitato Portuale – spiega Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna – stante anche la recente riforma ed il periodo di transizione imposto, è un documento concreto, già operativo e cantierabile, che sosterrà e accompagnerà perfettamente il trend positivo dei traffici dei tre porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Numerose opere programmate, ma anche iniziative di carattere ambientale, di sostegno alle imprese portuali e alla valorizzazione del demanio sono una bella agenda che il Comitato consegna a chi dovrà prendersi cura, in futuro, di questo Ente. Non un libro dei sogni, ma un elenco di esigenze da soddisfare che, sono sicuro, contribuiranno in modo decisivo a tenere la portualità del Nord Sardegna ai vertici delle classifiche mediterranee dei porti passeggeri".

Nel corso della riunione di oggi, inoltre, in largo anticipo rispetto alle altre Autorità Portuali italiane è stato approvato all'unanimità il bilancio di previsione 2017 dell'Ente, allegato al quale sono inseriti anche i Programmi triennale e annuale delle Opere Pubbliche.

Così come sono andate ad approvazione la fissazione del numero massimo di imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi portuali e il rinnovo di alcune concessioni demaniali su Olbia e Golfo Aranci. Necessario, alla presenza dell'Assessore Regionale ai Trasporti Massimo Deiana, anche il chiarimento relativo all'iter del Piano Regolatore di Porto Torres attorno al quale, nelle settimane precedenti, sono state evidenziate alcune criticità. "In merito al Piano Regolatore – conclude Preziosi – insieme all'Assessore Regionale ai Trasporti abbiamo ben chiarito ai membri del Comitato che non è stata disposta la sospensione dell'iter, ma semplicemente è stata data disposizione di approfondire ulteriormente la compatibilità di progettualità, quali il rigassificatore proposto dal Consorzio Industriale di Sassari, il progetto europeo Optimed che vede capofila la Regione Sardegna e lo stesso Piano Urbanistico Comunale di Porto Torres, con le linee guida adottate dallo stesso Comitato portuale nel 2012. Un'analisi necessaria e di buon senso che mira a non escludere alcuna iniziativa che possa favore la crescita economica e sociale del territorio".

Salvatore Carruezzo

Conclusi gli interventi per il rilancio del porto di Golfo Aranci

Un porto che cresce e che si rinnova, pronto alle nuove sfide del mercato dei trasporti marittimi. Con l'imminente conclusione di una serie di interventi infrastrutturali, lo scalo di Golfo Aranci inizia una nuova stagione di rilancio. I vertici dell'Autorità portuale del Nord Sardegna, rappresentati dal Commissario Straordinario Pietro Preziosi ed il Segretario Generale Giovanni Sechi, hanno visitato i cantieri, oramai chiusi, del secondo porto gallurese per verificare quanto realizzato e dare il via libera ufficiale al rilancio. A partire dalla Stazione Marittima, intervento fondamentale nel percorso di rafforzamento della continuità territoriale tra Sardegna, penisola italiana e, da quest'anno, Corsica e Francia, oltreché punto di riferimento per nuove attività commerciali ed uffici a sostegno delle attività marittime e tecnico nautiche. I lavori, iniziati nel mese di novembre 2015 e affidati alla ditta Mario Ticca Srl di Sassari, società aggiudicatrice della gara d'appalto per un importo di circa 885 mila euro, hanno riguardato principalmente la ristrutturazione e l'ampliamento, finalizzato all'installazione dell'impianto radiogeno per il controllo bagagli, dell'esistente fabbricato, architettonicamente risalente ai primi anni '60. Nel dettaglio, tutta la struttura è stata sottoposta ad impermeabilizzazione, con il ripristino dei cornicioni danneggiati dalle infiltrazioni e dalla forte esposizione all'azione degradante dell'ambiente salmastro e la sostituzione degli infissi obsoleti con altri di nuova generazione in grado di garantire migliori prestazioni energetiche all'edificio. Sempre in ottica di risparmio energetico e cura dell'aspetto architettonico, la facciata è stata rivestita da una schermatura frangisole realizzata con lamelle in alluminio orientabili elettricamente dall'interno. A protezione del sistema di protezione solare, è stata poi inserita una veletta superiore perimetrale in alluminio che sormonta su tre lati la vetrata continua e il frangisole. Internamente, invece, è stata sostituita l'intera controsoffittatura con una più moderna, ispezionabile, composta da pannelli metallici e illuminazione a led e sono state posizionate nuove porte. Il completamento dell'intero progetto ha garantito l'ampliamento dello stabile di altri 113,5 mq; incremento di volumetrie necessario all'installazione dei sistemi di security e di un'ulteriore piccola sala d'aspetto per i passeggeri in transito. Un intervento, questo, che si inserisce in un'azione, partita alcuni anni fa, di rilancio dell'operatività dello scalo di Golfo Aranci. Il primo intervento sostanziale è stato l'allungamento a quota 225 mt di lunghezza del pontile est (la quota iniziale era 160 mt), seguito, in corso d'opera, dalla realizzazione di un ormeggio alternativo ricavato dallo smantellamento di un dente d'attracco non più in concessione alle Ferrovie dello Stato. Opere alle quali, prima dell'estate, è seguita l'installazione di un impianto di illuminazione moderno ed efficiente, controllabile da remoto per garantire un consistente risparmio energetico, affidato per circa 288 mila euro alla ditta Palandri & Belli Srl. A completamento della posa dell'asfalto nei piazzali portuali, il cui appalto è stato affidato alla ditta Ediltecnica Srl per un importo di 129 mila euro, e la messa in sicurezza dei binari non più utilizzati dalle Ferrovie per il collegamento a mare, proprio alcuni giorni fa, è stata realizzata la nuova segnaletica e sostituita la cancellata dell'area ad accesso ristretto. "Con queste opere – spiega Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna - si conclude un percorso di trasformazione del layout portuale, che suggella il passaggio da una vocazione prettamente legata al settore merci ferroviario ad una di tipo turistico – commerciale. L'immagine del porto che emerge dal sopralluogo di questa mattina è quella di un nuovo biglietto da visita da offrire alle centinaia di migliaia di passeggeri in transito, che a breve potranno contare su una stazione marittima adeguata e funzionale alle esigenze di un porto di valenza nazionale che, quest'anno, segna una crescita del 13 per cento rispetto al 2015, con un totale di passeggeri che, in 10 mesi, si avvicina alle 600 mila unità". Nello specifico, nel periodo gennaio – agosto, al porto di Olbia i movimenti nave sono aumentati di 1.060 unità, passando da 3.323 del 2015 a 4.383 dell'anno in corso (+31,9 %); crescita che influisce sul numero passeggeri, che passa da 1.882.398 del periodo gennaio – agosto 2015, a 2.287.977 del 2016 (+ 21,55 per cento in otto mesi). Crescono del 26,71 per cento anche le auto e i camper al seguito (da 598.760 del 2015 passano a 758.675 del 2016). Ma il dato più significativo è, sicuramente, quello del solo mese di agosto, con 859.707 passeggeri (circa 30 mila al giorno) e 276.912 veicoli al seguito, rispettivamente il 15,5 e 17,7 per cento in più rispetto allo stesso periodo 2015. Incremento dei traffici confermato anche su Golfo Aranci. Sale del 13 per cento il numero delle corse nave (da 683 dello scorso anno a 772 di quello in corso); stessa percentuale (+ 13 %) anche per i passeggeri: da 392.763 dello scorso anno a 442.943 del 2016. Aumentano del 9,9 per cento anche auto e camper al seguito (da 127.065 a 139.599 dello stesso periodo gennaio – agosto 2016). Consistente anche la crescita degli otto mesi per lo scalo di Porto Torres, con il numero dei movimenti nave che sale del 29,35 per cento (da 954 a 1.234). Crescita del 27,4 per cento, invece, per il numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 533.138 del 2015 a 679.406 dell'anno in corso. Stessa percentuale di incremento anche per le auto al seguito, che passano da 170.476 dello scorso anno a 221.239 del 2016.

Francesca Cuomo

Italian Cruise Watch: nel 2017 previsti 11 milioni di passeggeri movimentati

	Passeggeri movimentati		Toccate nave	
Primi 10 porti	*Previsioni 2017*	*Var. 2017/2016*	*Previsioni 2017*	*Var. 2017/2016*
Civitavecchia	2.200.000	-4,4%	780	-6,6%
Venezia	1.400.000	-12,5%	492	-8,0%
Napoli	1.000.000	-25,1%	400	-16,7%
Genova	1.000.000	-4,8%	220	-10,2%
Savona	980.000	stabile	200	-5,2%
Livorno	700.000	-11,4%	347	-16,8%
La Spezia	540.000	stabile	150	7,1%
Palermo	510.000	stabile	175	stabile
Bari	480.000	stabile	149	stabile
Salerno	360.000	71,4%	190	72,7%
Altri porti	1.817.000	13,6%	1.651	-2,7%
Previsione Italia	**10.987.000**	**-3,6%**	**4.754**	**-4,8%**

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2016.

Sono i 10,99 milioni di passeggeri movimentati (-3,6% sulle stime 2016) e 4.754 toccate nave (-4,8%), una flessione che interrompe il biennio 2015-2016 di crescita consecutiva e che segna una nuova variazione negativa così come accadde nel 2014 e nel 2012. Queste le previsioni relative al traffico crocieristico 2017 formulate da Risposte Turismo e contenute nella nuova edizione di Italian Cruise Watch. I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 30 porti crocieristici italiani rappresentativi del 97% del traffico nazionale in movimento passeggeri, scali che salgono a 34 per le toccate nave (88% di rappresentatività sul totale Italia). Civitavecchia si confermerà al primo posto nazionale nel 2017, ancorché in calo rispetto alle stime del 2016, seguita da Venezia, che dovrebbe registrare il traffico più basso degli ultimi 9 anni. Napoli, storicamente terzo porto italiano, vedrà insediata nel 2017 la sua posizione da Genova e Savona. Con riferimento al 2016, il report di ricerca evidenzia la presenza di ben 5 scali nazionali nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nei primi 10 porti del Mediterraneo, a dimostrazione della centralità del nostro Paese nel turismo crocieristico dell'area. L'intera Italia rappresenta, secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, il 37,9% dei passeggeri e 29,5% degli accosti nell'intero Mediterraneo. Più in particolare, con 2,3 milioni di passeggeri movimentati Civitavecchia si collocherà a fine anno al secondo posto alle spalle di Barcellona (2,6 milioni). Al 4° posto Venezia (1,6 milioni), al 6° Napoli (1,33 milioni), all'8° Genova (poco oltre il milione) e al 9° Savona (980 mila). Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno altri aspetti del comparto crocieristico. Per quanto riguarda le infrastrutture portuali si evidenzia, nel periodo 2006-2016, una crescita costante della modalità di ormeggio in banchina e in rada dovuta all'aumento del numero di navi presenti in contemporanea negli scali crocieristici, trend destinato a crescere anche nel 2017. Secondo il report di ricerca di Risposte Turismo nel triennio 2014-2016 i principali porti crocieristici nazionali hanno investito nelle infrastrutture dedicate alla crocieristica oltre 7 miliardi di euro e sono in programma investimenti di pari valore anche per il prossimo triennio. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2016 Civitavecchia si confermerà il porto individuato come destinazione dal maggior numero di compagnie di crociera che fanno scalo nel nostro Paese (circa due terzi), seguito da Venezia e da Napoli. La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti (24) è stata Oceania Cruises, seguita da Silversea Cruises (23) e Costa Crociere (21). In merito alle stime 2016 e alle previsioni 2017 relative all'andamento del fatturato degli agenti di viaggio che operano in Italia generato dal solo prodotto crociera, l'edizione di Italian Cruise Watch presentata questa mattina alla Spezia mostra, per il terzo anno consecutivo, segnali di ottimismo, a dimostrazione dell'importanza del comparto all'interno della macroindustria crocieristica. Circa l'81% degli intervistati stima infatti a fine anno una stabilità o un incremento del proprio giro di affari generato dal solo prodotto crociera, percentuale che, nelle previsioni 2017, sale di circa 9 punti, attestandosi al 90,6%. È da notare come, rispetto all'anno in corso, per il 2017 sia attesa una diminuzione della percentuale degli agenti di viaggio che prevedono un calo (9,4% contro il 18,8%) e una crescita di chi, invece, stima un aumento del proprio giro d'affari generato dal solo prodotto crociera (52,1% contro il 45,8%). Per quanto riguarda l'evoluzione della clientela, il report evidenzia un trend di crescita per il triennio 2015-2017 per quanto riguarda la quota sia di clienti under 30 sia di clienti alla prima crociera. Italian Cruise Watch contiene anche quest'anno un approfondimento monografico, dedicato in questa edizione alla portualità crocieristica minore in Italia, intendendo per essa i numerosi scali che hanno accolto, nel 2015, meno di 50.000 passeggeri. Più in particolare, dall'analisi emerge come, a dispetto di un'incidenza molto contenuta sul totale del traffico crocieristico nazionale (con 422 mila crocieristi movimentati è un peso pari a circa il 4%), gli scali considerati nell'indagine (39) abbiano registrato oltre 1.000 toccate nave complessive in Italia (il 21% su scala nazionale). Il report mostra inoltre come la movimentazione passeggeri in tali porti abbia una stagionalità più accentuata rispetto alla media nazionale, concentrandosi tra i mesi di aprile e novembre con un picco a luglio. Dall'approfondimento emerge un'ampia varietà di realtà distribuite su tutto il territorio nazionale: alcune si sono appena affacciate alla crocieristica mentre altre da oltre vent'anni accolgono navi da crociera. Seppur meno note dei grandi porti nazionali, sono punti di accesso e scoperta del nostro territorio dal mare che vedono diversi soggetti a vario titolo impegnati nell'accoglienza di navi e passeggeri. Operatori e comunità locali sono generalmente a favore di tale fenomeno, le cui reali aspettative di sviluppo andrebbero però più saldamente legate alle decisioni sugli investimenti in una logica di vantaggioso rapporto tra costi e benefici.

Francesca Cuomo

Il Decreto Cociancich rivoluziona il Registro Navale Italiano

A prescindere dalle battaglie di nervi imbastite da Vincenzo Onorato ed Emanuele Grimaldi, il decreto legislativo di riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese si appresta a produrre più di qualche sobbalzo nel firmamento nazionale ed europeo.

L'ultima versione licenziata dal Governo, in attesa della levigatura finale da parte del Consiglio dei Ministri, potrebbe memorabilmente consolidare l'obbligo di imbarco di marittimi italiani e comunitari su navi ro-pax impegnate in rotte di cabotaggio nazionale, insulare e continentale. E difatti, secondo quanto disposto dal comma 2 quater, articolo 5 dell'attuale bozza, il personale iscritto nella tabella di armamento dei ro-pax dovrà giocoforza rispondere a tale condizione affinchè le compagnie di navigazione possano continuare a disporre dei benefici fiscali e contributivi previsti dal Registro internazionale. Verrebbero meno, pertanto, gli accordi di flotta sottoscritti sino ad oggi dalle compagnie di navigazione nonché dalle organizzazioni sindacali di categoria.

Sia chiaro, tale regime opererebbe con riferimento esclusivo al personale iscritto nella tabella minima di armamento. L'articolo 3 potrebbe consentire – si attendono maggiori lumi - per tutti i marittimi imbarcati in più rispetto alle tabelle minime il possibile impiego di lavoratori extracomunitari. Ed inoltre, i benefici fiscali, ai sensi dell'articolo 9, si applicherebbero "anche ai soggetti residenti e non residenti con stabile organizzazione nel territorio dello Stato italiano che utilizzano navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali iscritte nei registri dei paesi dell'Unione Europea e dello Spazio Economico Europeo". Vale a dire, gli armatori italiani potrebbero scegliere di iscrivere le proprie navi ad un registro comunitario e continuare a godere del trattamento fiscale favorevole previsto sia dal Registro Internazionale che dal regime d'imposta sul tonnellaggio (la c.d. Tonnage tax).

L'introduzione di un simile emendamento rientra, seppur indirettamente, tra le condizioni fissate dalla Bruxelles – nello specifico, dalla Dg Competition, Commissione Europea - per la proroga del regime d'imposta sul tonnellaggio fino al 31.12.2023. Pur di veder suggellato tale regime, il Governo italiano si era impegnato, all'inizio di quest'anno, a predisporre una serie di misure compensative tra cui l'inasprimento delle norme sul regime d'aiuti ed il rafforzamento della normativa sulla tassazione delle plusvalenze negative su navi acquisite prima del 2005. Rimanendo nell'alveo del regime d'imposta sul tonnellaggio, va aggiunto che l'Agenzia delle Entrate, pochi giorni or sono, ha sancito con la Risoluzione n. 104/E la compatibilità tra questo regime ed una parte delle agevolazioni fiscali previste dal Registro Internazionale ex articolo 4, D.L. n. 457/1997. Quest'ultime dispongono non solo la detassazione dell'80% del reddito prodotto mediante l'utilizzo di tali navi quanto, anche, il riconoscimento di un credito d'imposta pari all'IRPEF dovuta sui redditi da lavoro corrisposti dall'armatore al personale di bordo. Ebbene, secondo l'esegesi dell'Agenzia delle Entrate, resta confermata l'incompatibilità tra la tassazione forfettaria, prevista dalla Tonnage tax, e il suesposto regime di detassazione dell'80% mentre non vi sarebbero ostacoli al riconoscimento del credito IRPEF relativo al personale di bordo: nulla quaestio, al contrario, per i redditi non assoggettati al regime d'imposta sul tonnellaggio.

Come si suol dire, molta carne è stata messa a fuoco e soltanto l'approvazione del decreto in Consiglio dei Ministri fornirà una sinossi definitiva delle innovazioni approntate. Le nuove misure, dopo anni di crescita esponenziale (dal 1998 ad oggi gli addetti del settore sono più che raddoppiati, raggiungendo oltre 60mila unità) saranno effettivamente in grado di garantire maggiore occupazione per i marittimi italiani? La questione è sempre lì, dietro l'angolo.

Stefano Carbonara

Sinistri marittimi: criticità, cause e dinamiche ricorrenti

Ancora rimangono vivi nella nostra mente i gravi sinistri marittimi occorsi in questi ultimi anni alle navi Costa Concordia e Norman Atlantic. Sinistri che impongono riflessioni: l'Amministrazione per un monitoraggio più puntuale delle norme esistenti e vigilanza nel settore marittimo e tutti gli operatori del settore devono investire in sicurezza della navigazione. La Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno condotto uno studio sulle dinamiche e sulle cause più frequenti degli incidenti e sinistri marittimi dal 2007 al 2015. Lo studio di tali eventi che colpiscono il processo del trasporto marittimo ha l'obiettivo di individuare e risolvere le criticità esistenti, e, attraverso l'individuazione delle cause e delle dinamiche più ricorrenti si giunga all'emanazione di raccomandazioni utili alla loro prevenzione, fornendo uno strumento utile agli operatori marittimi per elevare i livelli di sicurezza della navigazione marittima e del lavoro a bordo delle navi. A tale proposito, ricordiamo che per "sinistro" marittimo s'intende una sostanziale differenza dei parametri lineari/cinematici dell'equazione di previsione/stimata dello stato di una nave in un certo istante/sito marittimo e quelli dell'equazione della situazione dello stesso stato e per quella nave; per cui non manovrando in sicurezza o alterando la manovra di sicurezza avviene una collisione. Le tipologie, poi, di sinistro marittimo "collisione" e "urto", pur rappresentando entrambe uno scontro indesiderato con altra entità esterna, si distinguono tra loro solo per la natura fisica di tale entità: altra unità navale in caso di collisione (incidenza fra le rotte), o qualunque altro oggetto in caso di urto (infrastruttura e/o struttura portuale o naturale emersa o sommersa). Secondo il Codice di gravità IMO dei sinistri marittimi (Circolare IMO-MSC-MEP.3/Circ.310), i sinistri sono stati classificati nelle categorie MG (molto gravi), G (gravi) e MR o ISR (minore o scarsa rilevanza). In particolare "incidente molto grave" è un incidente che implica la totale perdita della nave, la perdita di vite umane, o un grave inquinamento ambientale. "incidente grave" è quello non qualificato come incidente molto grave e che può implicare un incendio, una esplosione, una collisione, un arenamento, dei danni da cattive condimeteomarine, danni dovuti a ghiaccio, a cedimenti strutturali dello scafo, o a presunti difetti nello scafo, ecc.. Tali incidenti possono provocare: il fermo dei motori principali, danni estensivi agli alloggi o gravi danni alla struttura della nave, come la sommersione dello scafo in acqua, ecc.; cioè sono tali da rendere la nave incapace di continuare la navigazione senza pericolo per la nave stessa o l'equipaggio, o inquinamento ambientale (indipendentemente dalla quantità); ancora sono gravi, come un guasto ai servizi ausiliari, tali da richiedere il rimorchio della nave o l'assistenza da terra. "incidente di minore o scarsa entità" è un incidente che, non potendosi qualificare come molto grave o grave, comprende anche gli "incidenti marittimi" (marine incident), che a loro volta comprendono gli incidenti pericolosi (hazardous incidents) ed i mancati incidenti (near misses). Le analisi realizzate nello studio della Direzione Generale del Mit, aggiornate a febbraio 2016, hanno riguardato i sinistri delle unità navali occorsi nelle acque territoriali nazionali da gennaio 2007/dicembre 2015, sulla base delle informazioni trasmesse da parte dalle Autorità Marittime e dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto alla DG Mit. Il primo dato che si riscontra è la diminuzione costante del numero dei sinistri, dai 349 (2007) ai 232 (2015); anche il numero di navi coinvolte in sinistri nello stesso periodo è stato in diminuzione, mentre le tipologie di sinistro, affondamento unità navale, collisione e urto sono risultate rispettivamente del 21,13%, del 20,61% e del 17,41%. Le Direzioni Marittime che hanno presentato una maggiore frequenza di sinistri nel periodo 2007/2015 sono state Napoli, Salerno, Cagliari, Livorno e Gaeta, rispettivamente con una quota percentuale di sinistri pari all'8,77%, 4,96%, 4,47%, 4,44% e 4,34% rispetto al totale dei sinistri nel periodo; le Regioni in cui si è avuta la maggiore frequenza di sinistri sono Campania, Sicilia, Sardegna, Puglia e Lazio. Nel 2015 si è riscontrata anche una più accentuata flessione nel numero di decessi a seguito di sinistri marittimi (-64,00% rispetto al corrispettivo valore assunto nel 2007). Nel periodo 2007/2015 la sinistrosità delle sole navi nazionali risulta in costante diminuzione dall'anno 2009, anche se si è rilevato un incremento nella consistenza annua sia dei decessi sia dei ferimenti nei sinistri marittimi dovuto principalmente ai due gravi incidenti avvenuti nel 2012 e nel 2014 alle navi, "Costa Concordia" e "Norman Atlantic". Si è riscontrato, inoltre, negli ultimi anni un progressivo declino della flotta navigante; per questa ragione alla flessione nel numero d'incidenti non corrisponde un'analoga diminuzione dell'indice d'incidentalità, in particolare per le navi da carico, per il trasporto di passeggeri e per i pescherecci. Nella maggioranza dei casi individuati, come causa principale del sinistro è risultato predominante l'errore umano (50,43% dei fattori causali individuati nel periodo 2007/2015). Infine, si è rilevato che la tipologia di sinistro marittimo più frequente, l'affondamento di una nave, ha principalmente come fattori causali gli errori o le omissioni nella manutenzione dell'unità navale e degli apparati di bordo, e le criticità legate alle merci o persone, trasportate a bordo in quantità eccessiva o distribuite in modo tale da rendere instabile l'unità navale. Altre due categorie di sinistro molto frequenti, avvenute complessivamente su oltre metà delle unità di tipo commerciale, ovvero le collisioni e gli urti, sono risultati siano state causate preminentemente da criticità legate alla mancata osservanza delle regole da 5 (servizio vedetta) a 7 (rischio di collisione ed errato uso dei sistemi radar) e da 12 a 18 (diritto alla via in mare) del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare (COLREG), e in particolare alla mancata osservanza del servizio di vedetta a bordo della nave. I fattori causali che hanno contribuito in modo efficace alla genesi del sinistro più frequentemente individuati dalle inchieste effettuate dalle Autorità Marittime sono: il fattore umano, inteso come il complesso dei fattori (slips, lapses, mistakes) riconducibili all'errabilità dell'essere umano; poi abbiamo le deficienze strutturali o le avarie a macchine o apparati di bordo (compresa la propulsione) e il caso fortuito, inteso come tutte le circostanze casuali, non modificabili e non prevedibili (come ad esempio l'urto contro un corpo sommerso o semisommerso). Per i pescherecci, gli errori cosiddetti umani riguardano sì l'inadeguatezza del personale di bordo a espletare, unitamente ai carichi lavorativi connessi alle attività di pesca, anche le funzioni e i doveri collegati alla sicurezza della navigazione. Nelle conclusioni del rapporto della DG del Mit si rileva l'importanza di migliorare la cultura della sicurezza degli operatori, e di adottare una migliore organizzazione del lavoro a bordo, oltre alle innovazioni tecnologiche nelle attrezzature di bordo, tali da aumentare l'efficienza e la produttività delle risorse umane impiegate a bordo. Ancora una volta, si pone l'accento sull'importanza di una istruzione nautica e di una formazione professionale continua.

Abele Carruezzo

L'Italia Repubblica marinara

Tutti sappiamo che nodi (porti, città, villaggi costieri), linee, (ferrovie, autostrade, rotte aeree, acque navigabili, le vie marittime) e flussi (movimenti di veicoli su queste rotte con carichi e persone) sono tre elementi principali del processo generale del trasporto. Il porto è un nodo particolarmente importante poiché si trova nell'interfaccia di collegamento tra mare e terra, nella zona in cui grandi flussi di merci o persone sono trasferiti dalle navi e viceversa. I porti sono quindi un sottosistema critico all'interno del sistema generale dei trasporti. Il concetto di porto come recita il Codice della Navigazione si può dire che è messo in biblioteca! Già con la legge 84/94 il "porto" fu de-costituzionalizzato introducendo l'Autorità Portuale e, per fortuna, lasciando inalterati i principi e le funzioni dell'Autorità Marittima. In questi lunghi mesi, il piano post-moderno della portualità italiana è andato avanti con l'introduzione delle Autorità di Sistema Portuale da un lato, e con altri ordinamenti di riforma portuale dall'altro, si cerca o si cercherà di risolvere o meno gli attriti sui servizi e sul lavoro portuale, fino a giungere all'abolizione dell'istituto del demanio marittimo. Una vera governance di "sistema" che traccerà la linea del post-portuale (porto come azienda), voluta dall'Italia o forse imposta dall'Ue (porti core e corridoi politici) per gestire una concorrenza mediterranea a favore di regioni marittime nord-europee. Ma in Europa tutti i porti e le rispettive portualità non sono uguali: la finanza, tramite teoremi di un' economia marittima polarizzata in flussi merceologici e su pochi nodi di una rete oceanica, non può alterare una geografia portuale naturale (vedasi i flussi migratori di persone e quelli immateriali delle comunicazioni-globalizzazione dei popoli supera quella economica/finanziaria). Prima di parlare di "sistema" in ambito portuale, mi preme ricordare il "come" un porto era declamato anni addietro: "il porto è una grande opera/sito con funzioni di rifugio e servizi per le navi, per la movimentazione e servizi alle merci e ai passeggeri oltre ad essere anello di congiunzione delle catene logistiche che uniscono internazionalmente l'origine e destino del processo del trasporto marittimo". Le merci, con i rappresentanti della domanda di trasporto, i caricatori, unitamente alle linee di navigazione (le rotte) sono i fattori principali che incidono sulla scelta di scalare un porto rispetto a un altro. E' chiaro che poi vi sono altri parametri che caratterizzavano quel porto come capacità portuale, infrastrutture, retroportualità, e servizi che rendono l'ottimizzazione di quell'itinerario- liner che comprende quel porto. Ancora, un'altra riflessione è d'obbligo: la definizione di città-porto. Non esiste una definizione univoca del concetto di "città portuale"; spesso esso è definito e descritto "in rapporto a", piuttosto che "come"banalizzando volutamente il concetto di porto. L'introduzione delle Autorità di Sistema Portuale ha alterato questa definizione, per cui tutti i porti dentro un'AdSP sono uguali; ma non basta avere un affaccio sul mare, con un'infrastruttura che funge da scalo portuale, indipendentemente dalla dimensione, tipologia di servizio offerto per essere una città portuale; oppure non basta far parte di un'AdSP.

Forse si vuole realizzare un passaggio strutturale dalle città-portuali e dalle "repubbliche marinare" (le 23 AP) ad una grande "repubblica marinara" con quindici "autorità di sistema-portuali". Quindi, dal ruolo del porto, deputato all'interscambio commerciale e con un'opportuna sede del sistema industriale, cioè dalla triade "città-industria-porto", si passa a nuove dinamiche per far fronte, si dice, alla diversa organizzazione territoriale (voluta dalla globalizzazione) verso una strutturazione reticolare in cui sia le città che i porti dovevano e ancora oggi devono competere per poter essere importanti nodi di connessione, innestandosi una guerra fra le repubbliche /autorità portuali, per cui tutte facevano tutto il "portuale" possibile. I porti sono per attrarre traffico, le industrie per attrarre le merci manipolandole e le città per attrarre popolazione, attività economiche e capitali. La ricerca di una nuova vocazione per un territorio, da industriale a turistica, da energetica a tutta commerciale, da ro-ro a tutta container, non deve essere dettata da motivi d'imitazione; in molti casi, infatti, le città tendono a replicare una da soluzione di successo applicata a un altro contesto e, ignorando il processo sottostante al successo che quell'esperienza ha avuto, rischiano di banalizzarne il contenuto, andando seriamente incontro a un'esperienza fallimentare. Ora tutto è messo a "sistema". Nella teoria dei sistemi, un "sistema" è definito come un insieme di elementi attivi nelle interrelazioni tra loro e con l'ambiente; cioè, un sistema è costituito da almeno due o più parti (elementi) che sono fisicamente o logicamente interrelazionati tra loro. Ora gli elementi possono essere aggregati per il numero o per la specie (vera sommatoria) o per i loro rapporti (vera costituzione). Le interrelazioni sono azioni che integrano le funzioni operative di un sistema. Come il sistema, il porto non è solo il terminal per il carico/scarico o stoccaggio, ma anche molte altre funzioni che hanno rapporti stretti con queste caratteristiche e ciascuno di essi (elementi-porto) coopera insieme per far funzionare il sistema senza problemi. La filosofia delle AdSP si realizza tramite l'approccio sistemico, fondato sulla percezione globale d'interazioni tra gli elementi (porti), l'organizzazione, il fine, l'orientamento (teleologia) per raggiungere gli obiettivi strategici della portualità italiana. Le interrelazioni tra le attività portuali possono essere materiali, di gestione o immateriali e ogni singolo elemento (porto) di un sistema portuale deve garantire, oltre alla mobilità delle merci e/o passeggeri, le relazioni tra le persone e le funzioni strutturali territoriali. Questo non deve creare attriti sociali, politici ed economico-finanziarie per la città di quel porto; cioè, non solo shipping, ma una società intera che sarà governata da un'Autorità di Sistema Portuale, in cui, il Sindaco di quella "città – porto – industria", nodo connesso a una rete, è solo un rappresentato, nel nome di una "Repubblica marinara".

Abele Carruezzo

La Regione Campania destina 148 milioni di euro per opere portuali

La Giunta Regionale della Campania ha deliberato l'assegnazione di 148 milioni all'Autorità portuale di Napoli per la realizzazione di interventi infrastrutturali previsti nel Grande Progetto. A confermarlo il presidente della Commissione Trasporti, Luca Cascone. L'Unione Europea ha dunque riammesso per la programmazione 2015-2020 i fondi destinati nella precedente programmazione alla realizzazione di opere infrastrutturali nello scalo partenopeo. Una conferma prevista e giunta al termine di un fitto scambio di pareri, documentazione, tra gli uffici dell'Autorità portuale e quelli della Regione Campania. "Gli interventi riguarderanno - ha tenuto subito a precisare il Commissario Straordinario Antonio Basile - la gara per il dragaggio dei fondali del porto, il completamento del sistema fognario e i lavori per il rifacimento del sistema viario interno allo scalo. Per il dragaggio contiamo di aggiudicare i lavori tra la fine di quest'anno e i primi mesi del nuovo. Molto dipenderà dalla commissione di gara e dalla capacità di esaminare in tempi rapidi la documentazione che i vari concorrenti presenteranno". I componenti del Comitato portuale hanno approvato all'unanimità la delibera di variazione del bilancio di previsione 2016 che alla voce " avanzo di cassa" inserisce i 148 milioni del Grande Progetto.

Francesca Cuomo

Il settore crocieristico in Asia non rallenta

L'organizzazione internazionale delle compagnie crocieristiche (CLIA) ha reso noti i risultati del nuovo studio globale Asia Cruise Trends 2016.
Ancora una volta, i dati confermano che il settore crocieristico in Asia sta crescendo ad un ritmo record e non mostra segni di rallentamento.
Infatti, secondo quanto emerge dallo studio, il mercato asiatico sta vivendo una forte crescita di anno in anno con un impressionante aumento del numero dei crocieristi del 24% nel 2015 rispetto al 2015 e un totale di 2,08 milioni di passeggeri nel 2015. Anche distribuzione, capacità e destinazioni crocieristiche in Asia mostrano una crescita significativa.
"Ci aspettavamo che il mercato asiatico registrasse una crescita record relativa ai viaggi in crociera, ma siamo comunque stupiti della velocità con la quale questa regione sta emergendo come una delle destinazioni e uno dei mercati di origine più significativi delle crociere nel mondo", ha affermato Cindy D'Aoust, Presidente e CEO di CLIA "Il progetto Asia Cruise Trends ha prodotto ancora una volta dati estremamente importanti su cosa sta accadendo nel mercato crocieristico asiatico, qual è la sua dimensione attuale e quali sono i recenti trend di crescita".
"Il settore crocieristico si è dimostrato agile nel rispondere rapidamente alla domanda di crociere in Asia, fornendo navi da crociera con servizi ed attività su misura per i viaggiatori asiatici", ha proseguito Cindy D'Aoust "Le crociere in Asia continuano a offrire opportunità sempre più allettanti per gli ospiti internazionali che vogliono visitare i luoghi affascinanti che l'intera Asia è in grado di regalare".
Aumento del numero di crociere offerte - Il numero di crociere e viaggi oceanici offerti nella regione continua a crescere per soddisfare la domanda, con 1.560 partenze in programma per il solo 2016, in aumento del 43% rispetto allo scorso anno.
Aumentato significativamente anche il numero di giorni in cui le navi da crociera sono in funzione, da 4.307 giorni di funzionamento nel 2013 a 7.918 nel 2016.
Aumento delle navi da crociera - Quest'anno, 60 navi da crociera oceaniche navigheranno in Asia contro le 43 navi del 2013, il 15% in più rispetto alel 52 navi che hanno operato nel 2015.
Tra le navi in navigazione quest'anno, 14 opereranno per tutto l'anno, mentre altre 12 hanno ampliato la loro rotta in Asia.
Rafforzamento della capacità - La capacità di trasportare passeggeri continua a crescere e aumenta del 51% nel 2016. Di conseguenza, la capacità di trasporto passeggeri complessiva sulle navi da crociera oceaniche raggiungerà 3,2 milioni nel 2016.
Destinazioni più richieste - Le crociere in questa regione includono più di 204 destinazioni in 17 Paesi, rendendo il viaggio in crociera uno dei modi più semplici per visitare più destinazioni in tutta l'Asia. L'introduzione di nuovi porti in tutta l'Asia è vantaggiosa per i viaggiatori, ma lo è anche per le economie locali visto l'aumento dei visitatori nelle destinazioni asiatiche.
Il Giappone è ancora una volta il Paese con il maggior numero di destinazioni con 1.526 approdi nel 2016, seguito da Cina (850), Corea del Sud (745), Vietnam (466) Malesia (422) e Singapore (391).
Il porto più visitato nel 2016 sarà Jeju Island, in Corea del Sud (460 toccate), seguito da Shanghai (437), Singapore (391) e Fukuoka (258).
Crescono i passeggeri asiatici - Sempre più passeggeri asiatici stanno scegliendo la vacanza in crociera. Il mercato asiatico sta vivendo una forte crescita con un aumento del numero dei crocieristi del 24% dal 2014 al 2015 e un totale di 2,08 milioni di passeggeri nel 2015.

Aumento dei crocieristi cinesi - Dal 2012 al 2015, il numero dei passeggeri cinesi è cresciuto del 66% ogni anno. La crescita nel 2015 è stata del 40%.
Nel 2015, sono stati 986.000 i passeggeri provenienti dalla Cina continentale, pari a quasi la metà del volume asiatico, rispetto a 703.000 nel 2014. Sia nel 2014 che nel 2015, la Cina è stata il mercato di origine che ha registrato la più rapida crescita mondiale.
Preferenza per le crociere brevi - I passeggeri asiatici continuano a preferire crociere di breve durata. Nel 2015, quasi 3 passeggeri asiatici su 10 (30%) hanno continuato a scegliere le crociere di due o tre notti e la metà (50%) ha scelto quelle da quattro a sei notti. Quasi un quinto dei passeggeri ha scelto crociere con una durata maggiore con un 19% di passeggeri asiatici che hanno optato per quelle dal sette a 13 notti.
Di conseguenza, la durata media delle crociere effettuate dai passeggeri asiatici è leggermente aumentata da 5,2 notti nel 2014 a 5,3 notti nel 2015.
Esplorazione dell'Asia - Anche se il turismo asiatico in uscita sta esplodendo in tutto il mondo, lo studio ha rilevato che i crocieristi asiatici sono principalmente esploratori delle destinazioni asiatiche.
Più di 8 passeggeri asiatici su 10 (84%) hanno scelto una crociera in Asia. Il restante 16% è volato verso destinazioni da crociera al di fuori della regione, soprattutto verso l'Europa, con un tasso pari al 74% del volume internazionale, seguito da Alaska e Caraibi.
Dal Giappone, il 23% dei passeggeri asiatici viaggia al di fuori dell'Asia, e il 30% in India.
Solo il 3,6% dei viaggiatori cinesi sceglie destinazioni al di fuori dell'Asia.
Crocieristi sotto i 40 anni - In Cina, l'età media dei crocieristi è sotto i 43 anni e circa il 42% dei crocieristi è al di sotto dei 40 anni. Per la regione, lo stesso segmento di età rappresenta il 38% di tutte le navi da crociera.
Attirare viaggiatori asiatici - Le compagnie da crociera hanno accolto la necessità di portare le loro navi e servizi migliori in questa regione.
Le nuove offerte su misura per gli ospiti asiatici comprendono attività a bordo destinate alle famiglie multi-generazionali, negozi di fascia alta, informazioni in lingua asiatica, menu adattati per includere cibi e cucina del luogo e cabine con servizi di alta tecnologia.

Salvatore Carruezzo

Porto di Taranto: avviata la procedura per il Molo San Cataldo

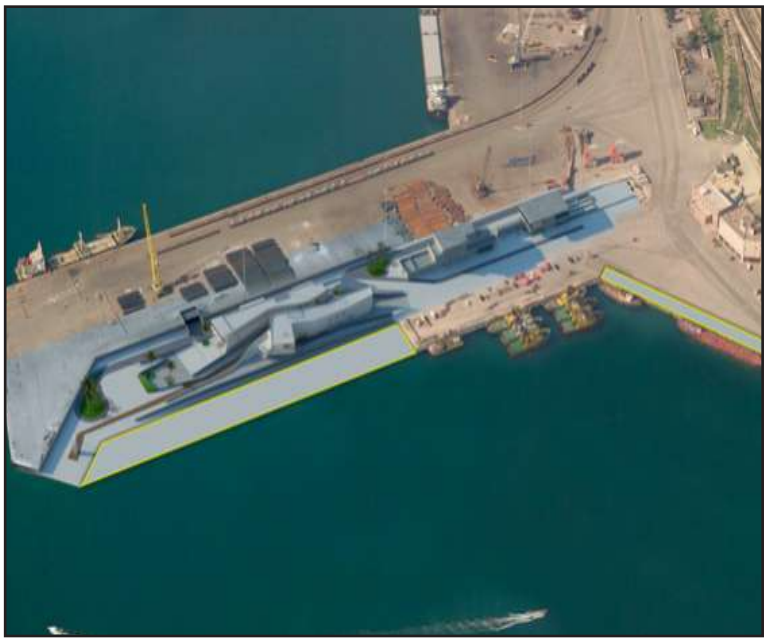
L'Autorità portuale di Taranto ha avviato a novembre, mediante l'invio alla GUCE per la pubblicazione, il bando di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei lavori di "Rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del molo san Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto". L'appalto sarà aggiudicato mediante procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del D.lgs. 50/2016, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 95, comma 2, del D.lgs. 50/2016. In particolare, l'intervento sulla banchina di Levante del Molo San Cataldo consisterà nella rettifica del filo banchina esistente del I Sporgente che sarà allineato con quello dei tratti subito precedente e successivo secondo le indicazioni del vigente piano regolatore portuale con conseguente allargamento della banchina di levante. L'area dell'intervento si estende per circa 230 m, con una larghezza pari a circa 25 m. Il progetto prevede la realizzazione di una banchina su pali con impalcato di spessore complessivo pari a 1.60 m costituito da travi e piastre prefabbricate solidarizzate tra loro da un getto di completamento in c.a.. La quota finale del rustico del piazzale è 2.80 m.

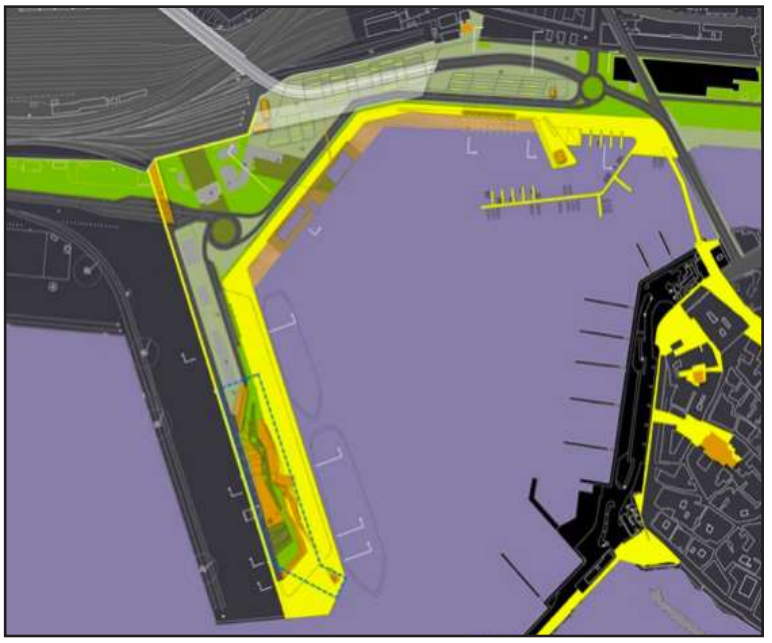
L'intervento comprende altresì il consolidamento della Calata 1 attraverso il rifodero della banchina esistente attualmente inagibile. Entrambe le banchine interessate dall'opera sono destinate ad uso pubblico.

I lavori di ripristino sopracitati consentiranno agli operatori di usufruire di ulteriori ormeggi per il traffico passeggeri/merci varie/Ro-Ro/Ro-Pax (come da Piano Regolatore Portuale). L'intervento infrastrutturale, grazie anche al realizzando Centro Servizi Polivalente (che avrà anche funzioni di Stazione marittima,) rientra, quindi, nel più ampio percorso di riqualificazione di tutto il waterfront (fino al Castello Aragonese) per una necessaria integrazione tra la città e il porto, generando continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali e, quindi, tra la le aree portuali e il borgo cittadino con lo sviluppo di attività di natura culturale-ricreativa e connesse al traffico passeggeri.

Con il progetto di riqualificazione del waterfront, lo scalo di Taranto si è classificato tra i vincitori del "Premio Urbanistica", nella categoria "Qualità delle infrastrutture e degli spazi pubblici" nell'ambito del concorso indetto dalla rivista scientifica dell'Istituto Nazionale di Urbanistica che, dal 2006, seleziona i progetti preferiti dai visitatori di Urbanpromo, l'evento nazionale di riferimento per la rigenerazione urbana organizzato dall'Inu e da Urbit. Il premio verrà consegnato il prossimo 8 novembre. Il completamento dei progetti citati consentirà di diffondere una nuova identità fondata sulla fusione armonica della cultura urbana e di quella marittima, dove il mare rappresenta la principale risorsa in grado di innescare processi di sviluppo locale e di rigenerazione urbana sostenibili nel tempo. Nel frattempo è stato firmato il provvedimento (Decreto n. 104/2016 del 04.11.2016) con cui l'Autorità portuale, stazione appaltante, ha approvato gli atti della seconda fase procedurale redatti dalla Commissione giudicatrice ed ha concluso la procedura di gara per le concessioni del Molo Polisettoriale con l'esclusione del Consorzio Ulisse "Ionian Shipping Consortium, Tecnomec Engineering Srl e Taranto Iniziative produttive Srl"; la cui offerta tecnica non è risultata rispondente alle esigenze ed agli obiettivi sottesi alla procedura medesima.

Francesca Cuomo





POSEIDONE
SHIPPING & FORWARDING AGENT
VIA REGINA MARGHERITA, 50 72100 BRINDISI TEL.0831 524872 PBX TELEX 051 94078270
TELEFAX 0831 564025 email poseidone@poseidone.it internet www.poseidone.it

Just ask Yachtin' Puglia
and we'll make the impossibile possibile.
In Puglia.

YACHTIN' PUGLIA
EXPERIENCE THE SECRET ITALY

Titi Shipping
Vico de Lubelli, 8
72100 | Brindisi

yachtinpuglia.com
info@yachtinpuglia.com