mare, porti, trasporti e nautica da diporto

S.C. EDITORE

IL NAUTILUS

S.C. EDITORE

2018
ANNO XIII 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

Sicuramente il dopo "crollo di Genova" non sarà più come prima; l'orizzonte dei trasporti marittimi euro-mediterranei presenterà delle nubi che si spera passino presto. Un'infrastruttura fulcro di un processo di trasporto, marittimo, stradale e ferroviario, come quella di Genova, al di là dai vettori utilizzati, dimostra la sua importanza proprio quando viene meno. Le scale di una mobilità cittadina, regionale, nazionale ed europea stanno subendo una crisi di esercizio che forse implica la stessa "reputazione" di un anello importante della logistica di un Paese. A volte, nelle situazioni di crisi, le informazioni che circolano sono subito ritrasmesse senza nessuna verifica; basta aprire un blog, una pagina di -un'agorà sociale- per comprendere il bisogno di credenza concernente un'informazione, sia essa reale, virtuale o di pura propaganda politica. Qui si tratta di rimettere a posto la continuità della mobilità di merci e persone, nella considerazione che il porto di Genova non è solo della Liguria, ma dell'intero Paese: ripristinare le infrastrutture necessarie e semmai potenziarle per consentire strategicamente l'esercizio delle autostrade del mare in competizione con i porti dell'Europa settentrionale; come pure il business delle crociere e le ro-ro sulle rotte nord/sud del Mediterraneo, al fine di salvaguardare l'economia e l'occupazione. Industria e commercio è noto che hanno in comune l'affermazione di strategie che si basano sulle economie di scala: raggiungere il massimo dei profitti tramite il massimo del fatturato. Nello specifico mondo dei trasporti, il raddoppio del Canale di Suez con flussi potenziali dei traffici marittimi unitizzati, l'ampliamento dei porti core -network port nell'ambito dei corridoi plurimodali Ue e dei retroporti, il gigantismo delle navi sono tutti fattori che evidenziano la centralità del trasporto in se e della logistica nelle produzioni e nei mercati. Genova, non può aspettare i tempi della Giustizia per mantenere la sua secolare reputazione e l'Italia non può stare a guardare le diatribe di una propaganda politica.

L'EDITORE
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

ZES	pag.2
Porto di Livorno	pag.3
Speciale Pigonati	pag.4-5
I luoghi del mare	pag.6
Professioni del Mare	pag.8
Porto di Bari	pag.9
Il lavoro portuale	pag.10-11
Salerno Porto	pag.12

www.ilnautilus.it

SPECIALE CANALE PIGONATI

A Trieste convenzione per sicurezza portuale e cittadina

Nell'ambito del rafforzamento e miglioramento delle misure di sicurezza del territorio, e` stata stipulata un'importante convenzione tra la Polizia di Stato di Trieste e l'Autorita` di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.
Il presidente dell'Authority giuliana, Zeno D'Agostino e il questore di Trieste, Isabella Fusiello hanno sottoscritto presso la Torre del Lloyd l'atto che sancisce il consolidamento della collaborazione tra porto e citta`, con l'obiettivo di innalzare la soglia generale di sicurezza attraverso una risposta concreta ed efficace alle esigenze della cittadinanza e degli operatori del sistema portuale.
La convenzione e` finalizzata all'allestimento di una serie di vetture della Polizia di Stato con il sistema "Mercurio", gia` adottato su circa cinquecento volanti di altre province italiane, che permette tempestivi controlli dei veicoli attraverso il monitoraggio automatico delle targhe in prossimita` di tutte le aree portuali. L'elaborazione dei dati in tempo reale garantisce una risposta immediata e particolarmente efficace nel caso di riscontri positivi delle banche dati della Polizia di Stato, che potranno essere gestiti direttamente dall'operatore in strada con una notevole riduzione dei tempi di intervento.
Il progetto, finanziato interamente dall'Autorita` di Sistema Portuale con un investimento di circa 40.000 euro, permettera` anche di migliorare il sistema di monitoraggio della security portuale. Per D'Agostino: "Questa convenzione fa parte di un ragionamento complessivo che stiamo portando avanti collaborando attivamente con tutti gli Enti preposti, per aumentare la qualita` dell'operativita` dello

scalo, incluse le zone adiacenti al porto, ma soprattutto per prevenire e combattere comportamenti illegittimi o criminosi. Con il progetto andiamo proprio a potenziare i controlli, finanziandone l'investimento tecnologico. In quest'ottica, l'accordo con la Polizia diventa uno dei passaggi fondamentali per dare piu` sicurezza ai cittadini e agli operatori ".
In concreto, la telecamera inquadra l'autovettura, riprende la targa che viene codificata anche quando il mezzo controllato e` in movimento. Se la targa risulta rubata, non
revisionata o non assicurata scatta subito l'alert, senza che l'operatore in strada debba richiedere il "check" alla sala operativa della Questura.
"Siamo molto fieri di questo sistema", afferma il questore Isabella Fusiello, "perche´ la nostra amministrazione ha posto da tempo il tema del controllo del territorio al vertice delle sue priorita`. Ringrazio il Presidente D'Agostino per la dimostrata sensibilita` al tema e per la continua ed fruttuosa collaborazione con l'Autorita` da lui presieduta".

Salvatore Carruezzo

Le ZES importanti per la logistica

Questi ultimi anni stanno segnando una stagione positiva per il settore dei trasporti e della logistica con un'attenzione importante da parte della politica e dei media. Siamo convinti, però, che per parlare e discutere di argomenti che formano la struttura portante di un'economia avanzata, come le ZES, è doveroso comprenderne almeno il corretto significato. Mi ricordo quando negli anni '70 del secolo scorso tutti parlavano di transhipment, una modalità per il trasporto marittimo, che tutti i governanti territoriali volevano applicata nei propri porti. Cercheremo di evidenziare i passi salienti riguardo alle ZES, istituzioni economico-finanziarie, che possono favorire lo sviluppo di una regione marittima. Prima di tutto diciamo che le "Zone Economiche Speciali" (ZES) sono delle aree geografiche per cui i Governi offrono incentivi a favore delle aziende che vi operano: agevolazioni e strumenti tecnico-amministrativi, legali e fiscali in deroga alle norme vigenti. Il motivo primario dell'istituzione delle ZES è di aumentare la competitività delle aziende che vi operano, creare posti di lavoro e rafforzare il tessuto produttivo. Lo strumento delle ZES non è nuovo in altre realtà produttive del mondo. Infatti, la Banca Mondiale, nel tempo, ha individuato diverse tipologie di ZES: le Free Trade Zone, Export Processing Zone, Free Port, Urban Enterprise Zone. Le oltre 4000 ZES mondiali sono quasi tutte concentrate in Asia, nella regione marittima del Pacifico; mentre poche sono quelle dislocate in Europa. La governance di tali zone è affidata a società pubbliche o miste con l'intento di elaborare che strategie, obiettivi e strumenti economico-finanziari da attuare, oltre alle procedure amministrative per realizzare gli investimenti. In Europa, la creazione delle ZES non permette agli Stati membri di introdurre misure come contributi agli investimenti, esenzione di dazi e/o imposte e/o oneri sociali, configurabili come aiuti di Stato, vietati dall'art. 107 del Trattato di Funzionamento della UE. Tuttavia, a determinate condizioni, tali aiuti sono ammessi (art. 107 terzo comma TFUE), come le misure volte a favorire lo sviluppo di Regioni con tenore di vita sotto la media, al fine di agevolarne lo sviluppo territoriale e queste interessano quasi tutto il Meridione d'Italia. Fra le misure consentite troviamo gli aiuti agli investimenti, agevolazioni concesse in determinate Regioni per creare o ampliare gli stabilimenti, aiuti di funzionamento, agevolazioni per ridurre le spese correnti, incentivi per l'acquisizione di asset materiali e il tutto per il mantenimento dell'insediamento nella ZES per almeno cinque anni. Fra gli incentivi, almeno nelle zone franche classiche, vi sono l'esonero dei diritti di dogana e altre imposte indirette per promuovere il commercio internazionale; mentre, nelle zone franche d'eccezione, troviamo agevolazioni fiscali, vantaggi finanziari e amministrativi per le imprese, oltre a incentivi di natura economica e sociale. In Italia, prima del decreto 91/2017, le ZES erano ricadenti nel modello delle zone franche classiche, come quelle di Porto franco di Trieste e Porto franco di Venezia. Con il decreto Sud, le ZES ricadono, invece, nel modello delle zone franche d'eccezione con caratteristiche particolari: devono essere istituite in aree geograficamente delimitate e identificate; possono essere anche composte di aree territoriali non adiacenti, purchè collegate da un nesso economico e funzionale; devono comprendere un'area portuale, collegata alla rete transeuropea TEN-T. Poi un decreto della Presidenza del Consiglio ha stabilito le modalità di istituzione, la durata e i criteri generali per l'identificazione dell'area. Le Regioni interessate sono la Calabria, Campania, Puglia, Abruzzo, Molise, Sicilia e Sardegna; tali Regioni propongono al Governo l'istituzione. Le ZES sono destinate alle imprese che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o d'investimenti; i benefici concordati riguardano le procedure semplificate, regimi procedimentali speciali, tempi di realizzazione brevi per gli investimenti, accesso alle infrastrutture esistenti e a quelle previste dal Piano di sviluppo delle ZES, agevolazione fiscale rappresentata da un credito d'imposta commisurato al costo dei beni acquistati sino al 31.12.2020, nel limite di 50 milioni di euro per progetto. Le condizioni impongono alle imprese beneficiarie di mantenere la loro attività nelle ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento e l'impresa non deve essere in stato di liquidazione e/o scioglimento. Con un emendamento alla legge di bilancio 2017, oltre alle ZES sono state previste le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) che possono essere istituite dal Governo su proposta delle Regioni; sono interessate anche le Regioni dell'Italia settentrionale, con un'area portuale collegata alla rete TEN-T, con l'eccezione che le imprese non potranno godere del credito d'imposta. Quest'ultima possibilità delle ZLS al fine d'inserire anche delle Regioni settentrionali ha tutto il sapore di una dimensione politica rispetto a quella economico-finanziaria per lo sviluppo del territorio e dell'occupazione, vista la forte decadenza industriale del Meridione.

Abele 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
Simone Rella
Giovanni Botrugno

Collaborano
Matteo Bianchi
Michele Puca
Donato Caiulo
Michele Claudio D. Masciopinto
Cesare Bechis
Stefano Carbonara
Alfonso Mignone

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

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

ASSONAUTICA ITALIANA
FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA
CONI UIM
A.N.TE.P. ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

patagonia®
SHIPS INFORMATION SERVICE
AVVISATORE MARITTIMO DEL LEVANTE
BARI - BARLETTA - MONOPOLI

Il futuro del porto di Livorno è sempre più green

Il porto di Livorno scopre di avere un'anima green e tra non molto potrebbe diventare un hub di riferimento per il mercato di auto elettriche provenienti dalla Cina e destinate sia al car sharing che alla vendita. È quanto è emerso nel corso di una riunione cui hanno preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e i rappresentanti di CS group spa e Zhidou Electric Vehicle. La prima è una importante realtà in Italia, detentrice del marchio Share'n go, la seconda è una società leader nella costruzione di veicoli elettrici, costola della Shandong Xindayang Electric Vehicle, compagnia impegnata nella ricerca, sviluppo, produzione e vendita di mezzi di trasporto eco-compatibili. All'incontro erano presenti anche il dirigente promozione e comunicazone della Port Authority, Gabriele Gargiulo; tre rappresentanti della Regione Toscana (Filippo Giabbani e Marco Bennici, del settore politiche e iniziative regionali per l'attrazione degli Investimenti e Vincenzo Naso, dell'assessorato all'Ambiente e all'Energia) e l'assessore alle attività produttive del comune di Portoferraio, Angelo Del Mastro, interessato agli ulteriori sviluppi che il car sharing potrebbe avere sull'isola d'Elba.

Durante il meeting si è appreso che il Consorzio N.E. Mo.(Nuova Energia Mobile) di cui fanno parte le aziende italiane Sharen' go, Green Energy Storage e Materials Mates Italia, otterrà a breve presso l'Interporto Vespucci una nuova area di circa 1000 mq di piazzale e 500 mq di aree coperte per svolgere attività di assemblaggio e refitting delle auto elettriche.

«Assieme a una realtà importante come Cobat – ha detto Emiliano Niccolai, della Cs group – stiamo brevettando un progetto che ci porti a certificare la storia di ciascuna batteria».

Si tratta di una iniziativa che permetterà al Consorzio di raggiungere gli obiettivi per cui è nato: dare una seconda vita agli accumulatori agli ioni di litio usati nel car sharing: «Lo faremo classificando le celle di ciascuna batteria e riassemblando quelle ancora funzionanti in appositi power pack».

Quello della guida sostenibile sta diventando un business di primario livello nel panorama mondiale. Elettrificazione delle auto; guida autonoma; digitalizzazione e car sharing, sono settori che hanno mostrato negli ultimi anni una decisa accelerazione negli investimenti.

Se dal 2010 al 2013 sono stati spesi per l'autonomous drive e per l'auto condivisa rispettivamente 0,1 e 0,3 miliardi di dollari, tra il 2014 e il 2017 il volume dei soldi investiti è aumentato in modo esponenziale raggiungendo quota 6,4 e 9,6 miliardi di dollari. «Di qui a cinque anni verranno distribuite in Europa 30mila auto destinate al car sharing – ha detto Alfredo Bacci, ingegnere con oltre 30anni di esperienza in Fiat, fondatore di Cs Group e senior consultant della Zhidou – con i giusti incentivi Livorno potrebbe acquisire un ruolo strategico in questo mercato. Fondamentale è il progetto di riutilizzo delle batterie che il consorzio Nemo sta sviluppando».

Soddisfatto dell'incontro Del Mastro: «Ben vengano queste iniziative – ha detto – Portoferraio è da tempo attiva nel campo della diffusione del car sharing e riteniamo che le potenzialità del porto di Livorno in questo campo possano avere riflessi positivi anche sul territorio elbano».

Salvatore Carruezzo

Cantiere Navale Danese
www.cantieredanese.it - info@cantieredanese.it

THESI s.r.l. - Centro di Formazione per il Personale Marittimo
Riconosciuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Italiano
Comando Generale delle Capitanerie di Porto
e dalla Maritime and Coastguard Agency U.K. (M.C.A. - U.K.)
Via Martino Colonna, 93 - 70042 Mola di Bari (BA) - Italy
Tel./fax 080- 474 65 15 - P.I. 06316980728
web: www.thesiconsulting.com - mail: info@thesiconsulting.com

ELENCO CORSI - ANNO 2017

PACCHETTO BASIC TRAINING + ANTINCENDIO AVANZATO + SSA5
PACCHETTO BASIC TRAINING + ANTINCENDIO AVANZATO + SSA14
AGGIORNAMENTO CORSI BASE
AGGIORNAMENTO ANTINCENDIO AVANZATO
H_2S IDROGENO SOLFORATO
ADDESTRAMENTO BASE SU NAVI CHIMICHIERE E PETROLIERE
ADDESTRAMENTO BASE SU NAVI GASIERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI PETROLIERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI CHIMICHIERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI GASIERE
CRUDE OIL WASHING - INERT GAS SYSTEM
HIGH VOLTAGE TECNOLOGY (LIVELLO OPERATIVO)
HIGH VOLTAGE TECNOLOGY (LIVELLO DIRETTIVO)
RADAR OSSERVATORE NORMALE
RADAR A.R.P.A.
RADAR A.R.P.A. - BRIDGE TEAMWORK - SEARCH AND RESCUE
LEADERSHIP & TEAMWORK (OPERATIVO)
E.C.D.I.S. "GENERICO" apparati utilizzati Transas
E.C.D.I.S. "TYPE SPECIFIC" apparati utilizzati Furuno
BRIDGE TEAM MANAGEMENT & SHIP HANDLING
USO DELLA LEADERSHIP E CAPACITA' MANAGERIALI (DIRETTIVO)
PREPARAZIONE ESAMI M.A.M.S. (CON RILASCIO ATTESTATO PROVE PRATICHE)
S.S.O. (SHIP SECURITY OFFICER)
C.S.O. (COMPANY SECURITY OFFICER)
P.F.S.O. (PORT FACILITY SECURITY OFFICER)
AGGIORNAMENTO CORSI ISPS
SSA5 - INDOTTRINAMENTO ALLE ATTIVITÀ DI SECURITY PER IL PERSONALE MARITTIMO
SSA14 - ADDESTRAMENTO PER MARITTIMI DESIGNATI A SVOLGERE COMPITI DI SECURITY
CORSO DI FORMAZIONE PER FORMATORI
ISTRUZIONE E ADDESTRAMENTO PER IL PERSONALE IN SERVIZO SU NAVI PASSEGGERI
AGGIORNAMENTO NAVI PASSEGGERI
PMR-1 (ASSISTENZA - PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA)
PMR-2 (GESTIONE EMERGENZE - PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA)
GMDSS R.O.C. - RESTRICTED OPERATOR'S CERTIFICATE (U.K.- M.C.A.)
GMDSS G.O.C. - GENERAL OPERATOR'S CERTIFICATE (U.K.- M.C.A.)
SHIP SAFETY OFFICER (U.K. - M.C.A.)

PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI: TEL./FAX 080 474 65 15
MAIL: INFO@THESICONSULTING.COM

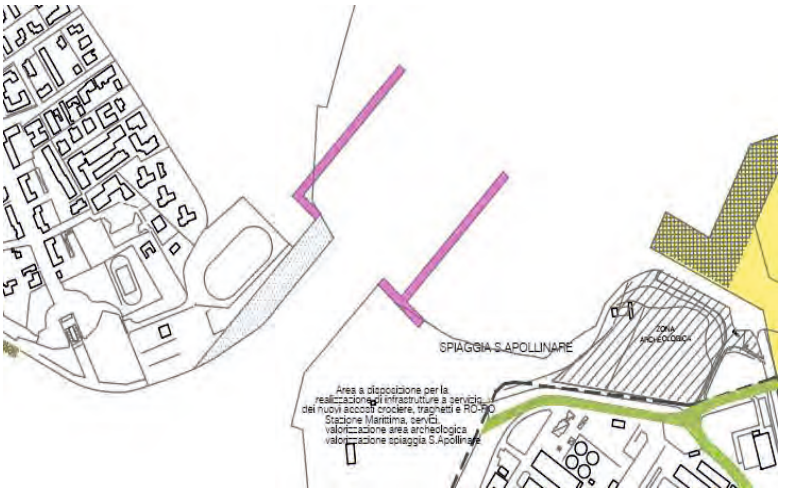
PROPOSTE PROPELLER PER IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il porto interno di Brindisi, con i due seni di levante e ponente, richiama il concetto di water-front quale piazza d'acqua alla scala urbana. Tale idea viene ripresa nella strategia del processo interpretativo che mira a cogliere le dominanti ambientali, gli elementi direttori nella costruzione di un nuovo rapporto tra la città, il territorio ed il suo porto. Quello di cui ha bisogno il porto di Brindisi in questo particolare periodo storico post-riforma, è di ripensare il proprio ruolo e le proprie strategie, esaltando le notevoli potenzialità ambientali, posizionali ed infrastrutturali tuttora sottoutilizzate e continuamente messe in discussione da scelte settoriali schizofreniche, operate ai vari livelli di governo del territorio che mai hanno "utilizzato" la contiguità tra porto e aeroporto, che rappresenta la vera enorme risorsa di Brindisi che guarda ad Est, alla via della seta etc. Se, da un lato, il primo aspetto da considerare nella strategia di riqualificazione del porto è quello del recupero dell'identità ambientali e storico-culturale dei luoghi e quello delle funzioni portuali e urbane di alto livello e delle loro localizzazioni, dall'altro lato il secondo aspetto, in parte ancora da affrontare, è quello del sistema infrastrutturale ed in particolare dell'intermodalità, ultimo miglio ed accessibilità, rivedendo le "servitù militari", le aree dismesse e le enormi potenzialità che derivano al porto di Brindisi dalla contiguità fisica con l'aeroporto.

Molte volte nell'impostare il rapporto tra la città ed il porto, il futuro della città e del porto tende ad essere definito più in termini burocratico-normativi che esplorativi; spesso prevale la questione del controllo degli spazi di competenza burocratica, ignorando largamente la qualità ed i possibili impatti negativi sul Sistema globale urbano, aeroportuale e portuale.

Il compito dei progetti, delle loro immagini e delle possibilità future in generale è quello di far progredire il dibattito sul ruolo del porto e del suo rapporto con la città e con l'aeroporto, arricchendo l'immaginario collettivo della comunità insediata, di immagini e prefigurazioni che esplorano con realismo il campo dei futuri possibili, sondando la capacità dei luoghi di accogliere i diversi progetti funzionali e i conseguenti ruoli urbani delle parti.

In particolare, in un'area già dichiarata ad alto rischio ambientale come quella brindisina, la sfida di uno sviluppo ambientalmente sostenibile ripropone il problema degli esiti a breve e lungo periodo di qualunque azione trasformativa riportando il tema dell'Ambiente e del futuro al centro della strategia politica. Occorre quindi una maggiore apertura alla partecipazione ed alla esplorazione del "sapere comune" della comunità insediata, travalicando gli angusti confini dell'esperienza quotidiana e facendo emergere i problemi di natura culturale, comportamentale e burocratico-istituzionale che impediscono la realizzazione di processi virtuosi anche in presenza di visioni "teoricamente" condivise dei progetti e dei problemi da affrontare.



Se è vero che non si può attendere che la rinascita della città di Brindisi derivi solo dal rilancio del suo porto, risulta però difficile pensare di poter avviare una strategia di riqualificazione e sviluppo sostenibile della città e del territorio salentino, privandosi di una così forte e storicamente riconosciuta potenzialità come quella portuale. Il tentativo che si vuole attuare, attraverso la proposta di partecipazione e co-pianificazione dell'ambito territoriale del Sistema Città-Porto, è quello di passare da una pianificazione per livelli amministrativi diversi (Piano Regolatore del Porto, PUG della città, Piano Territoriale dell'area industriale, Programma Operativo Portuale PON, POR etc.) ad una pianificazione per ambiti circoscrivibili in rapporto a problemi e relazioni di natura orizzontale.

Tale approccio strategico e partecipativo alla politica urbano-portuale implica il focalizzarsi in modo selettivo su ambiti territoriali e progetti concreti invece che su vaghe definizioni di obiettivi o di progetti spesso astratti e settoriali che hanno portato la città di Brindisi a perdere importanti finanziamenti europei (oltre 100 milioni dall'alba del terzo millennio). Gli studi di fattibilità che il Propeller club Port of Brindisi, ma anche altre associazioni e movimenti stanno realizzando, arricchito di schede progettuali, possono diventare lo strumento per rendere concrete e trasparenti le poste in gioco nella trasformazione del Porto, dell'Aeroporto e della città, arricchendo il contesto decisionale di immagini e proposte che possono interagire fin dall'inizio con i molteplici interessi in campo, senza indebite subordinazioni. Da tale partecipazione e da una stretta collaborazione istituzionale tra la città ed il suo porto occorre partire per definire le linee guida del nuovo Piano Regolatore Portuale che disegni il ruolo del porto nel prossimo futuro. Al fine di far progredire il dibattito saranno proposte nei prossimi mesi dal Propeller club Port of Brindisi delle "immagini progettuali" di alcune prospettive per il futuro del PORTO a partire dalle potenzialità ambientali presenti e sostenibili:

a) Allargamento Canale Pigonati, rettifica degli accosti di Sant'Apollinare ed utilizzo portuale delle banchine ex-idroscalo ed ex-aeroporto militare (ultimo miglio porto-aeroporto)

b) Salvaguardia foce di Fiume piccolo, scavi archeologici e valorizzazione del villaggio proto-storico di Punta della Terrare, riqualificazione del Capannone ex Montedison e della spiaggia di Sant'Apollinare.

c) Utilizzo del Castello Alfonsino e banchinamento dell'isola di Sant'Andrea, dragaggio Costa Morena est a -18 metri con contestuale valorizzazione e salvaguardia ambientale della foce di Fiume Grande.

segue a pag.5

d) Completamento della colmata di Capobianco con utilizzo portuale dei terreni retrostanti per dare concreta attuazione all'Accordo di Programma con la Marina Militare del 1999 ed ampliare la quarta base navale italiana, liberando e rigenerando il porto interno.
e) Ultimo miglio ferroviario, con collegamento diretto alla rete RFI Nazionale ed utilizzo logistico-portuale dei terreni ex Enel Nord.

A) **ALLARGAMENTO CANALE PIGONATI**

Il Canale Pigonati, largo appena 100 metri, rappresenta l'accesso dal porto medio al Porto interno di Brindisi, esso, dopo aver esaurito la sua funzione di difesa dai fenomeni meteomarini che lo ha caratterizzato dai tempi dei romani ad oggi (soprattutto a valle del completamento della Diga di Punta Riso avvenuto nel 1990), rappresenta sostanzialmente una limite fisco per il rapido accesso e la fruizione del Porto Interno e del water front della città di Brindisi, specialmente per le grandi navi da crociera. Oltre alla limitata larghezza del canale è da rilevare che il fondale di -12 m è tale solo nella fascia centrale dello stesso, (dal lato Ovest ci sono fondali di soli 6 metri filo banchina, per poi raggiungere i 12 m a circa 20 m dalla banchina stessa. Situazione simile si rileva dal lato Est). Allo stato dell'attuale situazione del Porto di Brindisi, con la diga di punta Riso, il Porto Interno è sufficientemente protetto dai fenomeni meteomarini per cui è possibile un allargamento del Canale per migliorare l'accessibilità al porto storico. Nel breve e medio termine è molto più utile pensare ad un migliore utilizzo della grandi risorse già presenti nel perimetro ricadente nella giurisdizione dell'Autorità Portuale che ad un ulteriore espansione del porto oltre le Pedagne. Allargare il Canale Pigonati costituirebbe una vera e propria rivoluzione all'interno del porto, consentendo con limitati impegni progettuali ed economici di ottenere il massimo risultato di utilizzo delle banchine storiche con il minimo sforzo. E' possibile pensare ad un intervento sul lato Ovest: attraverso la resezione del lato Ovest del Canale Pigonati per una larghezza di circa 35-40 m in prossimità dell'imboccatura (zona fanale verde) per una lunghezza di un primo tratto di circa 70 m, parallelo alla banchina esistente; successiva resezione rettilinea per un tratto lungo circa 240 m sino alla scala reale presente a circa 60 m dal muro di delimitazione del piazzale del Monumento al Marinaio, comportando un allargamento massimo di circa 40 m. Ovviamente l'esecuzione dei lavori si articolerà per fasi, sia nell'ottica del reperimento graduale delle necessarie autorizzazioni e finanziamenti, che di una successione corretta delle fasi lavorative. Nella prima fase si predisporrà l'allargamento delle aree a terra retrostanti il lato OVEST del Canale Pigonati, realizzando una struttura portante con pali accostati di grande diametro, completa di trave di coronamento, che costituirà la futura parete di banchina a parete verticale. Nella seconda fase, considerato che la banchina esistente è realizzata con massi sovrapposti e sono presenti blocchetti di pietra da taglio e basolato aventi un certo pregio, si procederà al recupero della parte pregiata, rimuovendola e stoccandola nelle aree limitrofe, per poi riposizionarla sulla trave di coronamento testa pali sino alla quota mediamente di +2,00 delle banchina finita. Successivamente si potrà procedere all'escavo con mezzi terrestri dal piano di campagna sino ad un massimo di -10 m, dell'area compresa tra l'attuale banchina e la palificata. I materiali escavati con mezzi terrestri, potranno essere utilizzati nella colmata di Capobianco (circa 100.000 mc). Si potrà quindi completare il dragaggio in corrispondenza del canale esistente riportando i fondai a -12 m e l'approfondimento dell'area precedentemente escavata con mezzi terrestri da -10 a -12 m. Questo materiale, previa caratterizzazione, potrebbe essere trasportato sia a Capobianco che, in minima parte (quella eventualmente poco pulita) nella vasca impermeabilizzata di Costa Morena Est. Riprendendo il progetto originario del Pigonati da una stampa del XVIII secolo, si propone, contestualmente all'allargamento, ma con diverso progetto-stralcio un doppio accosto per grandi navi, oltre alla salvaguardia della foce di Fiume piccolo (rinunciando al progetto dei 5 accosti, fortemente impattante sull'ambiente e sulla geografia storica della citta), la ripresa degli scavi archeologici e la valorizzazione del villaggio neolitico di Punta della Terrare da rendere fruibile, anche con figuranti proto-storici, ai crocieristi nelle ore di permnenza a Brindisi, oltre alla rigenerazione urbana del Capannone ex Montedison da adibire a Stazione marittima e della spiaggia di Sant'Apollinare. La presenza del villaggio protostorico di Punta delle Terrare, testimonia come da oltre tremila trecento anni il porto di Brindisi è anche teatro di incontri e di scambi di popoli diversi e che tale permanenza storica rappresenta un patrimonio su cui continuare a coltivare il dialogo tra le civiltà che l'hanno generata.

Ing. Donato Caiulo
Presidente The International Propeller Club Port of Brindisi

I luoghi del mare: il paesaggio costiero pugliese tra tutela e rigenerazione urbana

Il recupero del paesaggio è attualmente un tema centrale per la Regione Puglia, che mira a delineare un progetto territoriale per i paesaggi costieri con il duplice scopo di bloccare i processi di degrado dovuti alla pressione turistica concentrata a ridosso della costa e di valorizzare l'immenso patrimonio, urbano, ambientale e paesaggistico sia nel sistema costiero che nei suoi entroterra. L'obiettivo principale è quello di intervenire negli insediamenti costieri, con progetti di rigenerazione atti ad incrementare la qualità urbana, architettonica, ecologica ed ambientale degli insediamenti, puntando sulla riqualificazione degli ampi spazi aperti ancora presenti.
Ritengo essenziale, a questo proposito, porre una serie di riflessioni riguardanti le criticità e le necessità che ruotano attorno al recupero del fronte mare, al fine di delineare delle linee guida atte a stimolare l'attenzione e le potenzialità delle pianificazioni territoriali di recupero e promozione del paesaggio costiero.
I luoghi del mare, nel corso della storia, sono stati considerati secondo diverse funzioni e percezioni: punti di vulnerabilità ove concentrare le opere difensive; luoghi di villeggiatura legati alla nascita del turismo balneare; centri focali dello sviluppo sociale ed economico.
Oggi essi rappresentano non solo una porta d'accesso alle loro città ma anche una linea di confine, fisica e visiva, tra la vita di terraferma e il mare.
I litorali, luoghi pregni di storia e cultura, possiedono una potente capacità evocativa e una carica simbolica che li rende spazi privilegiati per pratiche artistiche e letterarie: questa carica evocativa e simbolica è stata via via riconosciuta nel tempo e finalmente si inizia a tenerne conto anche nell'ambito delle politiche urbane territoriali che volgono lo sguardo ai territori costieri nella loro complessità urbanistica, ambientale, economica e sociale.
Negli ultimi decenni abbiamo assistito ad una vera e propria riscoperta del valore del mare nelle città e ne sono testimonianza i numerosi progetti tesi a mettere in risalto questa presenza: si è parlato di water renaissance e water regeneration per indicare tutti quei complessi processi di riqualificazione e rivitalizzazione dei waterfront, quelle zone urbane a diretto contatto con il mare.
Da questa prospettiva, il waterfront non è dunque una semplice linea di demarcazione, bensì una rete di luoghi, di funzioni, di innesti e ricuciture tra la costa e la città, tra il porto e le attività urbane; un insieme eterogeneo di luoghi, edifici, persone e relazioni, spazio in cui si intrecciano le molteplicità del sistema ambientale, urbano e territoriale.
La fascia costiera è quindi una realtà multiforme nella quale interagiscono fattori diversi ed eterogenei. Un ambito complesso in cui è molto importante operare per la molteplicità e la diversità dei valori e delle forze presenti: i waterfront sono i territori complessi in cui si sintetizzano tutte le contraddizioni e le problematiche della progettazione urbana ed architettonica contemporanea.
Oggi le città sono molto cambiate poiché presentano una sovrapposizione di funzioni, per continuità ambientale, omogeneizzazione fisica e sociale, accessibilità ed efficacia degli strumenti informativi.
È da questa prospettiva che si manifesta l'importanza, per le città costiere, di recuperare il rapporto fisico, visivo e culturale con il mare attraverso politiche di rigenerazione capaci di inserirsi in discorsi di riqualificazione urbana di più ampio respiro che riguardano la città nel suo complesso.
Le esigenze inerenti la riqualificazione dei waterfront, e le relative problematiche, sono simili in numerose città costiere, ma presentano molte risposte differenti in termini di obiettivi, di strategie applicate e dimensioni degli interventi proposti.
Ogni progetto è infatti frutto del proprio contesto storico, economico, politico, sociale ed espressione del genius loci.
Esso è quindi unico ed irripetibile. Per questo motivo potremo elencare tre punti focali per lo sviluppo di pianificazioni riguardanti i paesaggi costieri, ovvero:

-La rivitalizzazione delle aree portuali e costiere, che consiste nell'apertura delle città verso il mare per favorire l'accesso al litorale grazie al superamento delle barriere infrastrutturali e la collocazione di spazi pubblici e aree pedonali lungo la riva.

-I nuovi impieghi di aree secondarie, ovvero nuove destinazioni d'uso miste, residenziali, culturali, ludico-ricreative.

-Il recupero del patrimonio marittimo attraverso interventi che prevedono il recupero di infrastrutture ed edifici in zone costiere in quanto testimonianze tangibili della storia marittima e urbana della città.

Punti che tendono ad affermare non solo il progetto di valorizzazione culturale e urbana, ma anche lo sviluppo economico urbano mediante l'introduzione di nuove attività economiche ed il rilancio turistico della città.
Infatti, il recupero delle aree costiere contribuisce, spesso, allo sviluppo economico di molte città. In sostanza, le aree recuperate vengono riorganizzate sulla base di rinnovate esigenze economiche, commerciali ma anche turistiche e sociali.
Per perseguire questi obiettivi è necessario volgere lo sguardo agli spazi portuali sottoutilizzati o abbandonati per progettare operazioni di riconversioni, delocalizzando le funzioni portuali più invasive per collocare, all'interno del porto, attività compatibili con gli usi urbani che, senza far perdere l'operatività portuale, danno un nuovo valore all'area.
Di solito, questi spazi riguardano diporti, scali passeggeri, pesca tradizionale, ma in alcuni casi sono stati recuperati edifici simbolo della passata realtà portuale che assurgono a nuova vita grazie alle nuove funzioni acquisite.
In tal modo su tutto il fronte mare riqualificato si può assistere alla nascita di nuove attività che rivitalizzano l'economia tentando di accrescere l'offerta turistica e creare posti di lavoro.
Certamente, la rivitalizzazione del waterfront, può avere impatti molto positivi sulla città, tuttavia essa non può prescindere da un progetto urbanistico di qualità e dal mantenimento di un certo equilibrio strategico tra i necessari profitti privati di alcune attività (commerciali, ricreative, turistiche, etc.) e le imprescindibili visioni di uno sviluppo sociale, di mantenimento dei servizi, attrezzature e spazi pubblici al servizio dei quartieri portuali, marittimi e di tutta la città.
La sfida è portare al centro della discussione il paesaggio nella accezione proposta dalla Convenzione Europea, come "componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità", estendendo la collaborazione ai diversi portatori di interesse intorno a un tema comune, la valorizzazione della risorsa mare, finalizzato a un progetto di recupero dei valori della natura e della storia e di una loro oculata gestione.
Occorre altresì considerare il paesaggio costiero anche nella sua accezione di "corridoio ecologico" che collega, senza soluzione di continuità, le città al mare, attraversando un territorio ricco di storia e di natura, ed è elemento caratterizzante della rete ecologica cittadina.
La posta in gioco è che lo strumento del "progetto di paesaggio", nella forma più strutturata di un contratto tra la comunità e il suo mare, diventi sede permanente per il confronto tra poteri e saperi tradizionalmente separati, ribadendo il ruolo del mare come componente primaria della "rete ecologica" e della vita urbana, e che in prospettiva esso possa offrirsi come ambito tematico privilegiato per lo scambio di idee e proposte sul destino dell'intero quadrante urbano, per una prospettiva che sia di spunto a rappresentazioni ed elaborazioni di scenari più organizzati e condivisi.
Un'opportunità per le Autorità di Sistema Portuale del territorio, ma anche per città come Bari, Taranto, Brindisi, legate assieme da una storia culturale, sociale, economica del mare, e che proprio da questo patrimonio possono trarre gli strumenti per una rigenerazione, urbana e sociale, sia del paesaggio marittimo sia del rapporto tra il mare e le comunità.

Michele Claudio D. Masciopinto

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

PROGETTO THEMIS

Interreg Greece-Italy
European Regional Development Fund
EUROPEAN UNION

TERRITORIAL AND MARITIME NETWORK SUPPORTING THE SMALL CRUISES DEVELOPMENT

INTERREG V-A Grecia-Italia 2014-2020

Idea alla base del progetto

Sostenere lo sviluppo e le attività dei porti adriatico ionici, al fine di sviluppare le loro attività sostenendo la creazione di nuovo traffico marittimo, in particolare quello delle piccole crociere e dello yachting di lusso, avvantaggiando territori ancora non sufficientemente sfruttati dal punto di vista del turismo crocieristico e rafforzando i collegamenti con i porti principali.

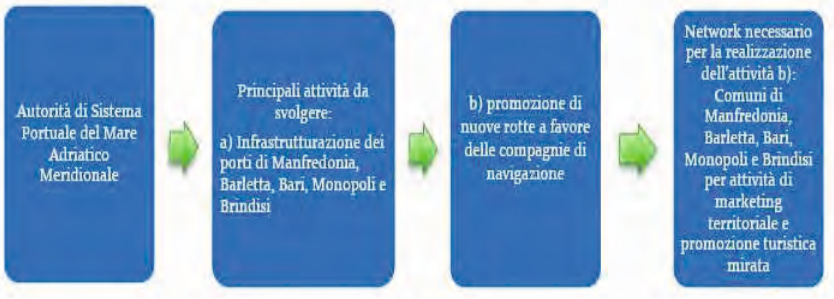
I partner di progetto

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Lead partner)
Camera di Commercio di Bari
Comune di Gallipoli
Autorità Portuale di Corfù
Comune di Paxos

I porti ed i territori

Porto di Manfredonia – area Garganica
Porto di Barletta – area Murgiana del nord
Porto di Bari – area Metropolitana
Porto di Monopoli – area Murgiana del sud
Porto di Brindisi – area Nord Salento
Porto di Gallipoli – area Sud Salento
Porto di Paxos – isole ionie dell'Epiro

Il network dell'AdSPMAM



Themis: risultati attesi e responsabilità dei partner

- Analisi dei flussi turistici – CCIAA Bari
- Brand Themis e design del modulo base di infrastruttura leggera – AdSP MAM
- Infrastrutturazione porti – AdSP MAM e AP Corfù
- Pacchetti turistici Puglia – CCIAA Bari
- Pacchetti turistici Grecia – Comune di Paxos
- Nuove rotte piccole crociere Puglia– AdSP MAM
- Nuove rotte piccole crociere Grecia – AP Corfù
- Marketing turistico locale – AdSP MAM
- Incoming e Outcoming e formazione imprenditoriale– CCIAA Bari e Comune di Paxos

Fabbisogni individuati

- L'esistenza di porti per niente o non sufficientemente attrezzati per la ricezione del traffico crocieristico
- Migliorare le infrastrutture e i servizi per il turista/crocierista
- Indirizzare i turisti/croceristi verso aree ancora poco conosciute/vendute
- Migliorare l'offerta turistica territoriale
- Sostenere lo sviluppo economico delle regioni coinvolte
- Incentivare nuove rotte/connessioni regionali e transfrontaliere
- Necessità di una strategia comune tra i partner per lo sviluppo di nuove rotte e il collegamento con i porti più grandi
- Necessità di azioni comuni per una promozione territoriale integrata

Obiettivi da raggiungere

- Sostenere lo sviluppo dei porti minori integrandoli in percorsi transfrontalieri e regionali;
- Dotare i porti di infrastrutture leggere destinate a migliorare l'accoglienza dei turisti, in particolare dei crocieristi;
- Creare migliori collegamenti tra il turismo interno e quello marittimo;
- Ampliare il territorio di riferimento turistico e quindi l'offerta turistica: il progetto creerà un marchio distintivo comune utile a rendere identificabile un'offerta turistica nuova che collega porti e territori; i partner del progetto saranno coinvolti nella creazione di nuovi itinerari turistici ed in attività di comunicazione e di marketing territoriale;
- Porre le basi per la creazione di nuove imprese di trasporto e di servizi portuali e turistici: il miglioramento delle infrastrutture dei porti, il nuovo marchio e il conseguente marketing territoriale nonché le attività di formazione, supporteranno la creazione di nuove rotte e di attività satelliti ad esse legate;
- Migliorare la capacità e l'efficienza di promozione integrata regionale delle amministrazioni pubbliche coinvolte.

La professionalità in ambito marittimo

L'andare per mare è il lavoro più antico del mondo; un lavoro, una professione che sente la responsabilità dell'affidamento di persone, carico e di navi, necessarie per la comunione dei popoli. Il professionista non è un termine fine a se stesso o un'etichetta che ti applicano addosso, ma una dimensione culturale e sociale che ti costruisce giorno dopo giorno. E' noto che la professionalità è una caratteristica richiesta e apprezzata nella forza lavoro; naturalmente non è un diploma di laurea o di altro titolo a determinare una professionalità, anche se non tutti i settori considerano il concetto di professionalità allo stesso modo. E allora chiariamo subito che un professionista è un membro di un settore professionale, regolamentato per legge, che si guadagna da vivere con la sua specifica attività professionale. Il termine professionista sottende per legge anche gli standard d'istruzione e di formazione che abilitano i membri della professione, con le particolari conoscenze e abilità necessarie per svolgere il loro ruolo all'interno di quella professione. Inoltre, la professionalità riguarda anche e soprattutto il modo etico - comportamentale durante lo svolgimento della professione: compiti diversi per persone diverse. Nel campo marittimo, con tutta la marineria ci troviamo di fronte a delle convenzioni e regole internazionali, la STCW che sottende tutti i requisiti di una professione marittima. Pertanto, una professione marittima richiede di essere "il migliore": sforzarsi di eccellere e per questo ci vuole impegno e impegno per mantenere quei livelli standard; guardare sempre all'eccellenza. Un professionista marittimo si concentra sempre sulle aspettative della sua posizione e/o grado e cerca lo skillset, la conoscenza e la formazione per raggiungerli. Un marittimo professionista deve essere affidabile: accettare i doveri del ruolo e della posizione; mantenere le promesse e rispettare gli impegni; imparare dai propri errori e assumersi la responsabilità dei loro errori; il Comandante è responsabile per tutti e questo sottolinea la professionalità. Se consideriamo l'esercizio della navigazione di una nave e/o le operazioni di ormeggio scopriamo che queste fasi non implicano necessariamente la professionalità. Queste fasi del lavoro marittimo riguardano principalmente come le pianifichi; come comunichi e collabori con il team. I veri professionisti sanno come contribuire alla causa più ampia, la salvaguardia della spedizione marittima in sicurezza per gli uomini di bordo, per il carico, per la nave e per l'ambiente marino e soprattutto sono i migliori e fanno migliori gli altri intorno a loro. La natura multiculturale del lavoro di bordo richiede che ogni marittimo si adatti alle diversità e ne comprenda gli aspetti positivi. Le molestie, l'atteggiamento aggressivo e le abitudini personali offensive devono essere abbandonate e educate e sapere che possono causare la sospensione dei contratti di lavoro. Una buona etichetta di bordo è segno di rispetto per chi ti circonda; rispettare gli altri non è solo positivo, ma è positivo per la tua carriera. E' importante che un marittimo, i suoi colleghi e l'intera organizzazione di bordo di una nave mantengano una vision sempre positiva e resiliente, anche quando le situazioni si fanno difficili e critiche. Esistono molti metodi per ridurre lo stress durante il lavoro e la consapevolezza è uno di questi. Chi lavora a bordo di una nave o esplica le professioni marittime riconosciute esercita conoscenze specialistiche e abilità adeguate alle circostanze; infatti nell'ambito marittimo i responsabili lavorano per evitare qualsiasi errore etico/professionale, valutando attentamente le opzioni di una situazione di eventuale pericolo. Tutto sommato, la conoscenza specialistica, la competenza, l'onestà e l'integrità, il rispetto, la responsabilità e l'autoregolamentazione sono alcuni degli aspetti che differenziano la professionalità dal dilettantismo e dall'inesperienza. Per tutto questo, nell'ambito marittimo, conviene sviluppare e aggiornare la professionalità per mantenere i livelli di ruolo, e per essere persone abili, motivate, responsabili del proprio ruolo e per consentire di prendere decisioni.

Abele Carruezzo

La produzione cantieristica italiana cresce del 14%

Nel 2017 il valore del mercato mondiale della nautica è stato di 20,6 miliardi di euro (+9,0% rispetto al biennio 2016-17) e la produzione cantieristica italiana ha raggiunto i 2,3 miliardi (+14,0% rispetto al 2016)
Lo ha rilevato lo studio di Deloitte "Boating Market Monitor". Il valore della produzione nautica italiana è previsto attestarsi a sui 2,5 miliardi, di cui 2,2 entrobordo. I cantieri italiani confermano la loro leadership nel settore superyacht sia per numero di unità consegnate (il 39% del totale delle unità consegnate nel 2017) che per numero di ordini (il 41% delle unità correntemente ordinate).In termini di classi di lunghezza, in Italia il segmento con la crescita maggiore è stato nel 2017 quello delle imbarcazioni tra i 12 e 30 metri (+15%),seguito dal segmento dei superyachts (+30 metri) che registra un +12,8%. Secondo Deloitte, anche se il mercato è in ripresa le dimensioni totali restano più basse dei valori pre-crisi (nel 2008 valeva 25 miliardi).

Il valore del mercato entrobordo è di 10,9 miliardi (48%), mentre il mercato dei fuoribordo/gommonautica mostra la performance migliore toccando un +14,7% rispetto al biennio 2016-17 con un valore pari a 7,4 miliardi di euro. Il mercato della vela è di 2,3 miliardi (+7,9% nell'ultimo anno). In termini geografici, il Nord America "vale" 9,3 miliardi (+15% rispetto al biennio precedente), l'Europa 4,3 miliardi (+7,4%), il resto del Mondo 7 miliardi (+9,2%). Il segmento vela dovrebbe di confermare l'andamento positivo del 2017 con una crescita attesa del 17,6% su base annua, la più alta di tutti i segmenti. Gli yacht italiani rappresentano l'86% dell'export.

Salvatore Carruezzo

Focus portuale

Il settore dei trasporti marittimi e della logistica sta interessando i media e la politica con una mole d'informazioni e di "pensierini" sul social al punto da dimenticare l'obiettivo primario del processo trasportistico. Sicuramente, dopo il "crollo ponte Genova", le declinazioni in tema di trasporti, in tutte le sue modalità, di merci e/o persone non saranno più le stesse. Due sono stati gli ultimi strumenti fondamentali di una pianificazione nazionale: il Piano Nazionale della Logistica e dei Porti e la Position Paper "Azioni per il Rilancio del Cargo Aereo"; questo secondo documento, per la prima volta, affronta in maniera sistemica il trasporto merci per via aerea. L'obiettivo di questi due documenti è consentire al nostro Paese di efficientare la supply chain della distribuzione delle merci a vantaggio del settore dei trasporti nazionali ed internazionali, dell'industria e del territorio intero, senza distinzioni fra regioni dell'est, dell'ovest, del nord e del sud dell'Italia. Con le sole applicazioni e istituzioni dello Sportello Unico delle Dogane e dei Controlli, la Piattaforma Logistica Nazionale, le ZES, l'Italia ha raggiunto livelli di efficienza vicini agli standard degli altri Paesi dell'Ue garantendo servizi alle merci certi e rapidi. Per anni, l'Italia ha investito in infrastrutture come porti, aeroporti e interporti, i cd nodi, trascurando i flussi merceologici per un'avanzata intermodalità dei trasporti, vista la particolare configurazione geografica/orografica del Paese dislocata nel Mediterraneo con due autostrade del mare efficiente/efficaci. Intanto, sul fronte dello shipping, il container standard (Teu, 12 metri cubi circa) dava una spinta innovativa all'evoluzione dei porti e delle navi. Oggi, una nave full container presenta una capacità di stiva di oltre 20.000 container, generando una relazione biunivoca: da una parte evoluzione tecnica operativa/gestionale delle compagnie di navigazione e dall'altra le fasi di imbarco/sbarco, di stoccaggio e di logistica delle navi. Si comprende benissimo quanto sia stato difficileper alcuni porti italiani, i più grandi, aumentare le dimensioni delle infrastrutture portuali e realizzare adeguati fondali visto il fattore moltiplicatore in termini economici che un container genera per quel porto, quel territorio e per l'occupazione. Pensiamo a quanto altri porti, per competere al livello euro - mediterraneo e globale, debbano impegnarsi, in termini d'investimenti economici e d'impatto socio/ambientale. Di là dal "crollo di Genova", noi crediamo che il nostro Paese, in 15/20 anni, imporrà il modello trasportistico euro-mediterraneo (Southern range) rispetto all'euro-centrico (Northern range): rilanciare alcuni porti della dorsale adriatica e tirrenica, infittire le rotte, intercettare i flussi merceologici interoceanici interessanti l'Europa e generati dai mercati asiatici (via Canal di Suez); questo consentirebbe al Sistema Italia di realizzare una strategia trasportistica bilanciata sui flussi delle merci e non solo sulle infrastrutture. Oggi occorre incentivare più il modello delle autostrade del mare dello short sea shipping soprattutto nel bacino euro – mediterraneo, inclusi i porti del nord Africa sempre più interessati a rotte Euromed. E' necessario all'interno dei nostri porti sviluppare le attività logistiche a "valore" puntando a strutturare le funzioni dei distripark, posizionati nei retroporti, nelle zone cd ZES, per avere adeguate agevolazioni fiscali e doganali. Riconoscere, a livello Ue, che il modello del Southern range, riducendo i giorni di navigazione, 4/5 giornate in meno rispetto ai porti del Nord, presenta un impatto socio/ambientale minore e con una forte riduzione di CO_2, oltre ad una sostenibilità più avanzata del processo del trasporto marittimo. Una necessità socio – politica - economica per tutta l'Italia è oggi ricucire le linee portuali di Genova e della Liguria, garantendo servizi trasportistici e logistici, per essere forti in Europa, sicuri che questo gioverà a tutti i sistemi portuali italiani.

Abele Carruezzo

Accordo tra Adsp MAM e MTCS per il corridoio intermodale

Il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'AdSP MTCS Francesco Maria di Majo hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, della durata di due anni, finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno Centrale-Adriatico Meridionale, attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici tra il Tirreno Centro-Settentrionale e l'Adriatico Meridionale. Attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro permanente verranno individuate sinergie e progetti per il miglioramento, in chiave ecosostenibile e di efficientamento energetico, dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro.

"Con la collaborazione dei porti del Tirreno Centro Settentrionale vogliamo rendere sempre più competitivo il trasporto intermodale trasversale, in particolare Ro-Ro, tra la penisola iberica e quella balcanica, soprattutto la Grecia e quindi Turchia; anche attraverso la digitalizzazione e la dematerializzazione dei processi e la individuazione di regimi procedimentali speciali, nell'ambito rispettivamente della ZES della Puglia adriatica e della ZLS laziale– commenta il presidente Patroni Griffi."

"Attraverso tale accordo, l'AdSP dei porti laziali intende condividere con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale la propria esperienza nella pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, promuovendo congiuntamente programmi volti a rendere ancora più competitivo, attraverso in particolare l'uso di combustibili alternativi per l'autotrazione e per il trasporto marittimo, il trasporto intermodale tra i porti laziali e quelli pugliesi adriatici.

Con questo Accordo, sottolinea altresì il Presidente di Majo, viene ulteriormente accresciuto il ruolo di Porto gateway di Civitavecchia rispetto ai corridoi intermodali trasversali, assicurando la naturale estensione via terra delle Autostrade del Mare nonché l'integrazione di queste ultime con le catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia e da qui anche con la Turchia.

Analogamente ai due corridoi trasversali intermodali Civitavecchia-Ancona (che passa per l'Umbria) e Civitavecchia-Roma-Ortona/Pescara, il corridoio trasversale Civitavecchia-Bari/Brindisi, a servizio in particolare del traffico Ro-Ro, contribuirà, commenta infine il Presidente di Majo, a potenziare il ruolo di "land bridge" dell'Italia centrale, con evidenti vantaggi in termini economici ed occupazionali per i porti del Tirreno Centrale e dell'Adriatico Centrale e Meridionale.

Sviluppare le diverse direttrici trasversali tra Civitavecchia/Gaeta e i porti dell'Adriatico centrale e meridionale, collegando la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia attraverso un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente, determinerà indubbi vantaggi ambientali, in termini di riduzione di emissioni nocive nell'aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, decongestionando anche il traffico sulle strade e autostrade della Liguria e della Pianura Padana.

Salvatore Carruezzo

Il lavoro portuale nei Porti che cambiano, oggi velocemente, le loro abitudini di vita commerciale e lavorativa : esclusività, peculiarità e flessibilità

Porto: delizia e virtù di e per molte attività imprenditoriali, anche internazionali, ad opera degli operatori portuali in una area territoriale determinata ed intesa come ambito portuale, vale a dire, come noto e regolamentato, aree comunque occupate da installazioni al servizio del porto, delle sue banchine, dei suoi moli e delle sue dighe con le eventuali infrastrutture, specchi d'acqua con ulteriori aree funzionali allo svolgimento delle operazioni portuali a cui per completezza aggiungerei le zone militari, le infrastrutture stradali e ferroviarie e le vie di penetrazione nel porto stesso. In pratica una entità pubblica che persegue fini pubblici direttamente collegati all'uso del mare, molto articolata e complessa ed in alcuni casi commercialmente imponente che deve fare i conti, oggi più di decenni or sono, con le esigenze della forza lavoro ivi impiegata che si immagina conterrebbe decine e decine di migliaia di addetti che scontano, in alcuni casi, la crisi economica pregressa e la tipicità del rapporto sottostante il lavoro portuale con le collegate imprese ed agenzie. E si proprio peculiare ovvero differente forse e per molti esclusivo, ma per tutti rischioso e nei moduli operativi flessibile o temporaneo come conosciuto. Il mercato del lavoro portuale può suddividersi in tre sotto mercati, iniziando dal più imponente dei terminalisti, coloro che effettuano le operazioni di imbarco e sbarco passeggeri e merci utilizzando infrastrutture fisse e mobili giuste concessioni ex articolo 18 della legge 84/94; il sotto-mercato dei vettori che pongono le loro prestazioni caratterizzanti le operazioni portuali a disposizione dei terminalista, giusta autorizzazione ex articolo 16 della legge 84/94; il mercato delle imprese fornitrici di manodopera temporanea che è disciplinato dall'articolo 17 della legge 84/94 il cosiddetto terzo mercato del lavoro. In pratica anche in questo caso dietro la poderosa spinta delle decisioni assunte dalla corte di giustizia europea, unitamente ad alcune pronunzie della giurisdizione italiana e dall'autorità garante della concorrenza, che hanno tracciato e fornito segnali indelebili di trasformazione concettuale e materiale, come per citarne una la nota vicenda denominata "siderurgica Gabrieli del porto di Genova" in tema di operazioni portuali a servizio delle vicine acciaierie, si è gradualmente provveduto ad abrogare gli articoli 110 e 111 del codice della navigazione per il tramite dell'innovativo asset normativo della citata legge 84, con la quale si elimina ogni forma di monopolio e si impedisce che l'ente pubblico non svolga attività imprenditoriale, riservandosi di converso compiti di controllo e di gestione (porto servizio pubblico, porto impresa), tramite concessione a terzi delle attività di supporto alla navigazione e di quelle tecnico manutentive. Quindi le attività relative alle operazioni portuali sono affidate alle imprese autorizzate ad operare in ambito portuale, avendo e dovendo garantire esse stesse un nucleo sufficiente di manodopera ricorrendo in caso di bisogno alla somministrazione di lavoro, che sarà effettuata da una impresa o da una agenzia dedicata in ambito portuale a questa esclusiva funzione di ricerca manodopera senza escludere, se pur sessualmente, il ricorso alle agenzie di ricerca lavoro al pari di come stabilito dall'articolo 17 comma 6 della legge 84. Un tempo passato si avevano le Compagnie Portuali, vero soggetto imprenditoriale, che fornivano obbligatoriamente la forza lavoro ai soggetti imprenditoriali portuali impegnati nelle operazioni portuali; si crearono due rapporti giuridici uno tra il lavoratore ed il soggetto che si avvale della sua opera e l'altro tra il lavoratore "prestato" e la compagnia portuale sostanziando un mercato monopolistico. Ed è proprio il mercato dell'agenzia autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, ex articolo 17 comma 10 legge 84, che consente alle imprese portuali autorizzate e concessionarie, nonché a quelle terminaliste, di poter attingere forza lavoro incardinata nella agenzia medesima che ne cura la selezione, la formazione al fine di avviare i lavoratori alle imprese utilizzatrici, l'avviamento e la gestione amministrativa e contabile, sempre in funzione delle operazioni portuali garantendo ai lavoratori il passaporto delle competenze ovvero un diagramma delle abilità, conoscenze e competenza possedute ex acquisite negli anni dal lavoratore portuale. Detto ciò l'attività portuale è dominata dalla variabilità del ciclo produttivo ed operativo e quindi da una forte esigenza di flessibilità del lavoro con condizionamenti esterni alle norme contrattuali, quali clima e tipologia di nave. Quindi alta flessibilità, alta specializzazione, alta sicurezza ed alto e diversificato rischio anche di interferenza rende il lavoro portuale oscillante al pari dei servizi prestati alle merci ed ai passeggeri, in base alle tipologie di porti ed alle tipologie di navi che vi approdano, creando vortici occupazionali ed esasperata richiesta di flessibilità tipizzata. Ciò comporta che il mercato delle operazioni portuali si suddivide sinteticamente in tre aree: il primo prevalente, quello delle operazioni portauli che viene eseguito dalle imprese ex articolo 16 e 18 ovviamente con le concessioni di aree e banchine; il ciclo della cosiddetta terzializzazione, ovvero su chiamata dell'impresa committente, che si occupa di servizi complementari accessori e specialistici. Infine i servizi segmentati di ciclo produttivo od operativo utilizzando lo strumento della sub concessione, previa autorizzazione della Adsp. Ovviamente tutto ciò ha creato diversi modelli organizzativi nei porti italiani che vanno ad esempio dalla presenza di pluralità di terminalisti che utilizzando la manodopera da una sola impresa fornitrice, ex articolo 17 comma 2, a l'utilizzo di banchine pubbliche con l'utilizzo di impresa for idrica che svolge altresì attività integrativa della struttura organizzativa delle imprese, ex articolo 16, fornendo mezzi tecnici e meccanici per gli annessi servizi portuali, passando poi ad esempio per un unico hub di transhipment con una sola impresa di servizi, ex articolo 16, senza alcuna agenzia di sommi distrazione del lavoro. Alchimia combinatoria tecnico giuridica che spinge gli imprenditori alla massimizzazione dei costi e quindi alla realizzazione di tariffe, che lo ricordiamo passano al vaglio della Adsp, al pari dell'organico dell'agenzia fornitrice e somministrante lavoro. Una menzione merita il comma 15 dall'articolo 17 della legge 84 che interviene a sostegno della occupazione del lavoro portuale temporaneo attraverso l'applicazione del contratto collettivo del reparto porti al fine di garantire il trattamento minimo inderogabile a tal punto da inserire clausole obbligatorie nei provvedimenti autorizzativi e concessori ex articolo 16 e 18. Ora fatte queste brevi e sintetiche ricostruzioni bisogna ricordare che da qualche anno molte sono le problematiche poste sia sui tavoli della Adsp che su quelli Governativi in merito al problema della sicurezza del lavoro portuale e del necessario nuovo vestito giuridico da dare ad esso. Servizi portuali per merci e passeggeri unitamente a quelli di pilotaggio, rimorchio, ormeggio, battellaggio, ovvero servizi tecnico nautici generali creano aspettative di sicurezza oggi messe in discussione non solo da eventi traumatici ma anche dal parziale e difforme rispetto delle normative sulla sicurezza dei luoghi di lavoro. E che luoghi! Immaginiamo i rischi derivanti dall'interfaccia porto-nave, luoghi differenti per dinamiche e morfologia strutturata, i rischi da investimento a causa di contestuali lavoratori tra macchinari di spostamento e di sollevamento, i rischi da interferenze di più tipologie di professionalità quali, ad esempio, autotrasportatori, personale enti pubblici portauli, personale addetto alle imprese, spedizionieri ed altre categorie funzionali agli

segue a pag.11

spazi ed ai servizi generali portuali. Una disomogeneità acuita anche dal lavoro in autoproduzione compiuto ed autorizzato con uomini e mezzi in dotazione alla nave attraccata in banchina, articolo 16 comma 3 della legge 84, con l'integrazione del più vasto ciclo di trasporto door to door ovvero l'utilizzo di impresa portauli non concessionarie. Insomma ulteriori interferenze. Non basteranno più gli adempimenti in capo all'impresa fornitrice distinti da quelli in capo l'impresa utilizzatrice, sempre nei confronti dei lavoratori temporanei per salvaguardare i lavoratori, ma servirà un ripensamento del rischio utilizzato nel lavoro nei porti ponendo al centro l'uomo: si proprio il professionista portuale capace di flessibilità ma titolato a maggior tutela che il cosiddetto correttivo porti unitamente al d.lgs 169/2016 al momento non ha fornito, se non formalmente con l'obbligo diretto alle adsp di fornirsi del piano dell'organico del porto, POT della durata di tre anni, dei lavoratori delle imprese ex articoli 16, 17, 18 da adottarsi previa delibera del comitato di gestione, sentita la commissione consultiva. Ma che dire dell'impatto della crisi sull'occupazione nei porti? Certamente è la tipologia e la classificazione del porto a fare la differenza in termini occupazionali; ma una tutela maggiore deriva dalla presenza della agenzia di lavoro portuale, ex articolo 17 comma 5 legge 84, che fornendo manodopera, la tutela anche da possibili momenti di crisi specie se trattiamo di porti hub che in Italia hanno visto il ricorso spesso alla cassa integrazione guadagni. Ne si può pensare che la norma salva compagnie, che introducendo il comma 15 bis nell'articolo 17, consentiva alla adsp di destinare sino al 15% delle entrate correnti alle imprese ex articolo 17 od articolo 16 nel caso di prevalente fornitura di manodopera, sia la panacea dei mali che affliggono da tempo la normativa sul lavoro portuale Italiano. Diversificare la gestione dei picchi di lavoro e guardare con apprezzamento ai modelli europei in maniera da superare divisioni e settoralizzazioni può essere la soluzione col vento in poppa per ridisegnare il quadro normativo del lavoro portuale, improntato alla Sicurezza anche con gli ausili di nuove tecnologie e della digitalizzazione. Carta dei servizi portuali affinché si regolamenti su scala nazionale l'assunzione, la classificazione, l'avviamento, i doveri ed obblighi che possono giocare su di un cambio di rotta per i porti italiani; porti che peraltro sentono il fiato della marcia della Cina sulle rotte commerciali italiane con la cosiddetta nuova via della seta e della strategia di costruzione transeuropea che consolida il concetto di porti quali asset strategico per l'economia europea stessa. Vedremo cosa accadrà, ma sopratutto capiremo le reali intenzioni del legislatore italiano spesso poco incline a formule sistematiche di riforma tecnico giuridiche che accompagneranno, anticipandole, le nuove soluzioni logistiche e della retroportualita.

Teodoro Nigro

Nascerà la 16esima Autorità di Sistema "dello Stretto"

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su impulso del Ministro Danilo Toninelli, darà vita alla sedicesima autorità di sistema portuale, ovvero l'Autorità dello Stretto di Messina. Alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria. La scelta va nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un'autorità di sistema portuale ad hoc. La riforma dei porti voluta dal Governo precedente ha infatti previsto di accentrare nell'autorità di distretto portuale di Gioia Tauro anche la competenza su tutto il traffico nello Stretto. Una scelta, finora non attuata, che danneggerebbe ulteriormente il territorio di Messina e di Reggio Calabria e che porrebbe in capo a un porto specializzato in transhipment, come quello di Gioia Tauro, la gestione di flussi consistenti di passeggeri. I pendolari e i passeggeri dello Stretto di Messina torneranno invece ora al centro dell'interesse pubblico, e la nuova Autorità avrà il compito di risollevare un territorio per troppi anni depauperato delle proprie risorse.

Salvatore Carruezzo

POSEIDONE
SHIPPING & FORWARDING AGENT
Viale Regina Margherita, 50
72100 BRINDISI
Tel/Fax: +39 0831.524872
Email: poseidone@poseidone.it
Website: www.poseidoneshipping.com
assocarboni BIMCO FEDESPEDI

Il presidente Daniele Rossi in Egitto: opportunità di investimento nel quadro della nuova Via della Seta

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, è stato in Egitto, per partecipare – con i colleghi dei Porti di Trieste, Venezia e Genova – ad un forum che si tiene ad Alessandria, incentrato sul tema: "L'impatto della Via della Seta e le opportunità di investimento tra Paesi arabi e Cina", che prevede una sessione dedicata alle relazioni Italia/Egitto con specifico riferimento al settore marittimo/portuale.Il Presidente Rossi, nell'ambito di questa missione coordinata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha incontrato tutte le più alte cariche Istituzionali del corrispondente Ministero egiziano, a partire dal Ministro dei Trasporti, Hisham Arafat, nonché, tra gli altri, rappresentanti dell'Unione delle Camere di Commercio dei Paesi del Mediterraneo, l'ambasciatore della Cina in Egitto, l'ambasciatore d'Italia in Egitto e il Presidente dell'Autorità del Canale di Suez. Nell'arco dei numerosi incontri previsti durante questi due giorni di il Presidente Rossi interverrà anche alla Tavola Rotonda sul dialogo tra Egitto ed Italia ed il ruolo che il Mediterraneo può giocare nel quadro della nuova Via della Seta. Questa è stata l'occasione per illustrare il Porto di Ravenna, ribadirne il ruolo di leader per i traffici con l'Egitto – soprattutto nel settore agroalimentare, per il quale storicamente si contraddistingue nel panorama della portualità italiana – e spiegare le opportunità di investimento che concretamente oggi si delineano all'interno del Porto, grazie anche all'avvio del Progetto di Hub portuale che mette a disposizione all'interno dello scalo nuove aree per la logistica e per l'insediamento di attività industriali, oltre che potenziare la stessa infrastruttura portuale che sarà in grado di accogliere navi di maggiori dimensioni, garantire più efficaci collegamenti con le principali direttrici viarie e ferroviarie e continuare a fornire servizi di sempre maggiore livello qualitativo.

Salvatore Carruezzo

Salerno Porto Mediterraneo: ponte tra Oriente ed Occidente

La tradizione mercantile salernitana affonda le sue radici nel Medioevo. All'inizio del XIII secolo l'Opulenta Salernum che si fregiava anche del titolo di Hyppocratica Civitas si presentava molto florida e fungeva, già nel periodo della dominazione normanna, da scalo di linea delle navi che ivi approdavano per scaricare mercanzie tanto che si avvertì l'esigenza di ampliare il porto per permetterne il riparo e accrescere il valore degli scambi commerciali.

Nel 1259 Re Manfredi di Svevia, per intercessione di Giovanni Da Procida, Magister della celebre Scuola Medica, per promuovere lo sviluppo dell'economia salernitana, concesse il privilegio per l'istituzione della Fiera di San Matteo, una fiera internazionale volta ad attirare i mercanti d'oltremare che fu prodromica per la costruzione, nel 1260, del Molo che, ancora oggi, porta il suo nome.

L'evento si svolgeva, in occasione della festività dedicata al Santo Patrono, in otto giorni di settembre, poi prorogati a dieci con privilegio di Re Carlo D'Angiò nel 1303. La fiera, ambita piazza commerciale e rilevante emporio del Mediterraneo, era frequentata da mercanti lucchesi, fiorentini, veneziani, genovesi, siciliani, catalani, greci, ebrei e levantini. Salerno divenne polo di scambi tra Oriente ed Occidente e, con alterne vicende, nonostante l'ascesa di Napoli, capitale amministrativa e mercantile dagli Angioini ai Borbone, lo sarà fino al decennio francese (1806 – 1815).

Come è previsto che accada per le odierne Zone Economiche Speciali (Zes) per favorire l'afflusso dei mercanti la Fiera venne creata "franca" e, dunque, sgravata da dazi ed altre imposizioni fiscali.

La storicità del porto di Salerno ed il legame con la Fiera sono testimoniate dalla presenza, nella nuova Stazione Marittima di Zaha Hadid, della riproduzione della lapide fondativa del 1260 fortemente voluta dal Propeller Club Port of Salerno. L'originale, dal 1568 è custodito nella Cattedrale cittadina. Oggi come allora, Occidente e Oriente si incontrano, grazie alla congiuntura internazionale che vede il Mediterraneoancora al centro dei traffici marittimi, dopo il

raddoppio del Canale di Suez nell'ambito della cinese Belt ad Road Iniziative (Nuova Via della Seta). Con le Zes è auspicabile attendersi che le dinamiche odierne siano le medesime di un tempo in cui la fiscalità di vantaggio era già consentita per il decollo infrastrutturale, logistico e mercantile. D'altronde, sempre grazie al Propeller, di recente, si è riscontrato dal Governo di Hong Kong l'interesse per il porto e per il tessuto produttivo della provincia.

Oggi Salerno è porto "di Sistema" ma continua ad essere è tra i primi scali nazionali nel rapporto metri lineari di banchina, numero di navi e merci movimentate. Suo punto di forza è la flessibilità in quanto gli spazi di banchina sono utilizzati alternativamente con grande professionalità dagli addetti per l'adattamento degli spazi ad accogliere le diverse tipologie di carico.

La vocazione "multifunzionale" dello scalo basata su un modello incentrato sulla coabitazione efficiente ed altamente competitiva di containers, rinfuse, Ro-Ro, rotabili, auto, crociere e di tutti gli altri settori merceologici ha consentito di sfruttare al meglio ogni metro quadrato di banchina disponibile e di incrementare i livelli di efficienza e competitività.

Avv. Alfonso Mignone Presidente
The International Propeller Club Port of Salerno