



IL NAUTILUS



2018
ANNO XIII n°4

€ 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

Brindisi, città bellissima. Uno sky-line interrotto da un timone -il Monumento al Marinaio- rassicurante e accogliente; una Colonna romana, a testimonianza di un impegno marinaro dei Romani che, lasciando la via regina "ferma-solida", guardandola da poppa dalle loro navi nell'uscire dal porto, prendevano la "via-rotta" per l'Oriente. Per anni quelle banchine hanno servito le navi; molti operatori lungo quelle bitte servivano l'imbarco e lo sbarco di merci e di passeggeri. Poi sono servite come location per manifestazioni annuali di regate; e poi ancora qualche nave da crociera è ritornata ad ormeggiare, permettendo ai suoi ospiti di godere di viste uniche. Gli anni successivi non hanno definito l'uso marittimo, o non, di quel water front; molti si sono impegnati a partecipare al dibattito, e nel "rumore" si è consentita una censura forzata: se non appartieni a quel gruppo non potrai affermare un "no" o un "si". Il rumore che si fa sui social o su i media diventa copertura per non condividere o decidere. Anzi è preferibile un like per non disturbare il manovratore. Per fare rumore non è necessario inventare una notizia: le navi possono benissimo attraccare alla banchina A oppure a quella B. Basta, per il rumore, diffondere una notizia vera ma irrilevante, che crei ombra su quella banchina, su quella compagnia, su quella città, di rumore in rumore. E' solo nel silenzio che lavora il vero mezzo d'informazione. E allora, basta osservare quello che è successo a Genova, dopo il crollo del ponte Morandi; osservare a quanto sta operando Messina, Salerno, Trieste con -la Via della Seta- lo stesso Napoli che sta riscoprendo la sua marittimizzazione dei siti portuali e costieri; e le altre città-porto si censurano?

L'Editore
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

ZES	pag.2
Ocean Cay	pag.3
Italian Cruise Watch	pag.4-5
Rotta Artica	pag.6
Pietro Spirito	pag.8
Sergio Prete	pag.10
COSIRIFAREIBARI	pag.11-12

www.ilnautilus.it

SPECIALE CROCIERE



Innovativo sistema di controllo delle merci nel porto di Ravenna



Nel Porto di Ravenna, presso il Terminal Container Ravenna, è in funzione un moderno ed innovativo sistema che consente il controllo delle merci in entrata ed in uscita. Questo sistema, frutto dell'impegno e della collaborazione tra Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane ed operatori del Terminal Container Ravenna, permette lo svolgimento delle procedure di controllo in maniera più snella, con tempi più rapidi e con una maggiore sicurezza nelle attività di movimentazione di mezzi e containers.

Il sistema, grazie ad una innovativa "sala controllo" a disposizione della Guardia di Finanza, consente, tramite scannerizzazione dei documenti, di vigilare sulle merci in entrata ed in uscita in modo automatizzato. Attraverso l'immediata visualizzazione del documento inserito dal conducente nello scanner ed i controlli in remoto tramite telecamere, la Guardia di Finanza in servizio presso la "sala controllo"

può rapidamente verificare la regolarità dei documenti e dei mezzi e, se necessario, svolgere ulteriori approfondimenti. A novembre il Generale di Divisione Giuseppe Gerli, Comandante Regionale dell'Emilia Romagna della Guardia di Finanza ha assistito - insieme al Colonnello Andrea Fiducia, Comandante Provinciale della Guardia di Finanza di Ravenna, che lo accompagnava, al Presidente dell'Autorità Portuale Daniele Rossi, al Segretario Generale Paolo Ferrandino ed al Direttore dell'Agenzia delle Dogane di Ravenna Giovanni Mario Ferente - al funzionamento di questo innovativo sistema di controllo e, in occasione della sua visita, ha incontrato il Presidente di Sapir Riccardo Sabadini ed il Presidente di Terminal Container Ravenna Giannantonio Mingozzi.

Salvatore Carruezzo

Zone Economiche Speciali, fattori di sviluppo territoriale

I porti, in quest'ultimo scorcio del secolo scorso, sono cambiati seguendo alcune fasi intermittenti che vanno dall'internalizzazione dei commerci all'istituendo free zone e zone economiche speciali per un giusto marketing territoriale. La prima fase, per un porto che si rispetti, ha visto lo sviluppo delle proprie strutture (banchine, fondali, terminal e piazzali) in funzione di compagnie di navigazione internazionali capaci di portare traffico e flussi merceologici in quel porto. Durante questi anni, le varie A.P. (anzi i già consorzi del porto) sono state impegnate a studiare e monitorare le rotte, indici e trend del commercio internazionale. Poi, si è passato alla fase dell'intermodalità con strutture portuali dedicate (piattaforme) capaci di connettere il porto alle reti di trasporto stradale e ferroviario; qui le varie autorità hanno avuto il compito di studiare e valutare gli indici e rispettivi trend di un trasporto "local" che si trasformava in "global". A queste fasi è seguita una pausa di riflessione con l'istituzione delle autorità portuali; studi di mercato e analisi sui servizi portuali si sono imposti cambiando le poche certezze che si possedevano in tema di trasporti marittimi. Università e centri di ricerca si sono impegnati per una formazione di tutti i settori dello shipping e dell'economia marittima. Si sono riformati i certificati delle competenze delle professioni marittime; si sono riformati gli Istituti Nautici e con l'avvento delle varie accademie mercantili si sono imposti gli standard della convenzione internazionale STCW '78 e modifiche di Manila '92/2000 (quasi venti anni addietro). Nel frattempo lo shipping si stava evolvendo: le dimensioni delle navi crescevano; l'automazione spinta monitorava tutte le funzioni di una propulsione navale; s'incentivava la tipizzazione delle navi dalle ro-ro e ro-pax, alle portacontainer ed alle navi passeggeri moderne ed iniziava ad imporsi una logistica integrata con la sua supply chain. Nei vari porti lo staff delle autorità portuali governava i processi e imponeva (spendendo parecchi soldini) programmi e progetti per adeguare le strutture portuali ai nuovi bisogni del processo del trasporto. S'incentivava tutto e tutti per immolare sull'altare della competitività banchine, piazzali e specchi d'acqua per delle strutture da costruire (sulla carta), per essere porti con tutte le funzioni operative. In questo periodo tutti i porti operano in tutti i settori e si competono fra loro, standardizzando mercati e navi e con qualche porto che ha visto decadere la propria polifunzionalità. Sono pochi i porti che hanno/stanno cavalcando l'evoluzione informatica passando da una documentazione cartacea, sempre più burocratizzata, a quella virtuale, connettendo tutti i servizi in/out del porto; si è passati dall'incoraggiare società per costruire strutture hardware al favorire società private e non e star-up per vari software portuali, senza vedere aumentare traffici e navi che scalano quel porto.

Siamo in un'era in cui il flusso d'informazioni e di dati sta acquisendo in sé un valore economico di straordinaria importanza tanto da parlarsi di "data driven economy", e si sta assistendo addirittura a una forma di «smaterializzazione» di beni tangibili, trasformati in files condivisibili in rete, attraverso tecniche di stampa 3D. Un porto senza banchine, senza fondali adeguati, senza piazzali e retroportualità per funzioni e servizi efficienti/efficaci non sarà mai scalato da navi e non crescerà; non si svilupperà economicamente e non produrrà occupazione. Oggi ci troviamo in una fase – quella delle zes – convinti che questa possa essere la strategia giusta per attrarre investimenti esterni/interni alla regione portuale. Siamo in una dimensione di "sistema": di più equazioni e con più incognite di difficile risoluzione - cioè trovare una "radice" che possa soddisfare tutte le equazioni di quel sistema -. Oggi, l'importante è programmare un "piano di promozione" della retroportualità ai fini di una zes e/o free zone con investimenti finanziari per un vero marketing territoriale. Stiamo passando da una funzione portuale con la nave al centro del processo del trasporto marittimo, a una funzione di retroportualità che vede le imprese al centro di un processo agevolato fiscalmente, anche se quel porto non vedrà molte navi. Anzi in quest'ottica, il porto sarà solo di sostegno di una promozione economica/turistica, palestra di esperienze solo culturali, artistico/sociali per un futuro che vedrà le navi scalare le proprie banchine. In questo scenario s'innestano le zes: trovare aree portuali e retroportuali che abbiano una distanza adeguata dal porto; di connessione facile via strada o via treno e con terreni non gravati da vincoli burocratici del tipo paesaggistici, urbanistici o altro. Le zes sostanzialmente ricordano quelle aree che guardavano allo sviluppo territoriale e che erano gestite dai vari "Pacchetto Localizzativo" di memoria craxiana. Si parla di zes che gravita su un solo porto capace di coordinare lo sviluppo del territorio come un hub di tutte le attività commerciali. Diverse sono le zes di più sistemi portuali; dette giustamente a "rete" con specificità funzionali e trasportistiche quali container, rinfuse, merci varie, energetiche o pesca e perciò interessano aree più vaste, ma gestite da un unico "Pacchetto Localizzativo". Queste tipologie di zes dovranno essere capaci di mettere a sistema l'industria e la logistica portuale di un territorio; la politica avrà il compito di definire incentivi mirati per la crescita e per l'espansione economica del territorio, ma soprattutto il porto diventerà "guida" del processo di sviluppo.

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
Michele Claudio D. Masciopinto
Alessandro Mazzetti
Stefano Carbonara
Alfonso Mignone
Teodoro Nigro

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



Ocean Cay modello di MSC Crociere da importare? Sì!

E' lecito estrapolare un'immagine e renderle attendibilità operativa dentro un progetto portuale fattibile e che porterebbe sviluppo economico occupazionale al porto. Questa trasformazione orografica per la MSC Cruise è possibile e sta avvenendo dall'altra parte del mondo. La MSC Cruise, Compagnia di navigazione di tutto rispetto, è impegnata nel salvaguardare l'ambiente marino: avere la capacità di trasformare un'isola, bonificarla da vecchi insediamenti industriali, in una riserva marina per poterla restituire alla natura e farne una meta d'itinerari crocieristici. Stiamo parlando dell'Ocean Cay, e relativo progetto, esclusiva isola privata delle Bahamas che si sta trasformando in una rigogliosa riserva marina e che sarà inaugurata ufficialmente l'anno prossimo per accogliere ospiti della compagnia.

Ospiti che saranno pronti a vivere un'esperienza, acque chiare e cristalline, spiagge di sabbia bianca; esperienza unica, quella che il mercato dello shipping cruising la definisce indimenticabile. MSC Crociere, proprio in questi giorni, ha dato inizio alla fase finale dei lavori nell'isola caraibica, piantando i primi alberi: il progetto prevede la semina di oltre 75.000 piante e arbusti autoctoni, fiori e arbusti caraibici, con l'obiettivo di creare un ambiente tropicale naturale e lussureggiante. Poi ci sarà la fase per la costruzione di oltre 100 strutture ecocompatibili per l'accoglienza: bar, ristoranti e alloggi per il personale che vivrà sull'isola; sarà costruito anche un faro per essere un punto nautico da rilevare per l'atterraggio e riferimento iconico del luogo oltre a sito dell'intrattenimento serale. Un molo garantirà alle navi di attraccare in sicurezza sull'isola e MSC Crociere ha già messo a punto un piano di vita, di animazione e escursione partecipata dei crocieristi sull'isola, creando un'esperienza "bahamiana" autentica e coinvolgente. Dal punto di vista ambientale, MSC Crociere, con il massimo sforzo a tutela e sostegno del mare e dell'ecosistema locale, sta ricreando il fondale marino ripopolandolo di fauna marina variegata che lo stesso oceano si aspetti e nel conservare le linee costiere dei vari isolotti circostanti. Giusto per dare dei dati, durante la bonifica dell'isola sono state rimosse oltre 500 tonnellate di rifiuti industriali e di rottami metallici; e durante la pulizia del mare sono stati eliminati tutti i detriti. E' stato possibile costruire al centro dell'isola una laguna con acque poco profonde per consentire agli ospiti, famiglie, un relax di sole; le altre otto spiagge realizzate hanno un proprio ambiente caratteristico e capaci di difendere le barriere coralline e di mantenere i livelli corretti di ph dell'acqua. Il progetto prevede anche l'allestimento di un laboratorio marino che si occuperà della ricerca su coralli resistenti ai cambiamenti climatici, per condividerne poi i risultati con altre isole caratterizzate da habitat simili. Una tale presenza territoriale da parte di un'azienda come la MSC Crociere sicuramente porterà sviluppo agli abitanti delle Bahamas: 140 persone del luogo saranno assunte per lavorare sull'isola con ruoli di tecnico, di gestione, guardiani, bagnini e soccorritori oltre a agenzie per le escursioni a terra e a mare. Ocean Cay MSC Marine Reserve sarà inaugurata a novembre 2019 e vi approderanno quattro navi, facendo scalo sull'isola in giorni diversi.

Esportando il modello "Ocean Cay" di MSC Crociere si comprende la trasformazione che sta subendo l'offerta del prodotto "crociere": non solo la nave, non solo vivere la nave, non solo l'itinerario, i luoghi da visitare, ma oggi si propone anche un'esperienza su un'isola. E allora, perché non sperimentare un sito archeologico portuale degno di far rivivere una storia coinvolgente, importando il modello MSC Cruise? Dal 2015 che la MSC Crociere scala il porto di Brindisi facendo vivere e rivivere l'esperienza di un attracco in città; una mezza giornata sulla Via Appia, in città romana, bizantina, federiciana, e di un pueblo come quello degli "schiaivoni" o dei due castelli, di terra e di mare. Rivalutare il c.d. "capannone ex Montecatini" per MSC Crociere non dovrebbe essere difficile. Capannone ex Montecatini, esempio di archeologia industriale con struttura in legno, realizzata negli anni '30 del secolo scorso con archi a tre cerniere e luce di 28 metri; in questo modo si rivaluterebbe anche il villaggio protostorico di Punta delle Terrare. Un sistema urbano-portuale che comprenda funzioni di una stazione marittima e di una sala esposizioni/museo/conferenze. Queste due funzioni, diverse, una tecnica e l'altra sociale/ricreativa; la prima dedicata al traffico turistico e la seconda alla città e ai cittadini e perfettamente integrate lungo l'unica esperienza del "mare" che da sempre ha caratterizzato la città di Brindisi. Tempo fa, alcuni imprenditori portuali di Brindisi rimasero che "il porto interno era l'ideale per le crociere", poi hanno cambiato idea al "cambiar del vento". E fu proposta la rivalutazione del capannone ex Montecatini come sede ideale per un terminal. Oggi si può affermare che i terminal debbano contenere altro e più, per cui ancora una volta la struttura può essere valida per un'esperienza unica culturale, archeo - storica e turistica. Ci fu un concorso d'idee per stabilirne una destinazione d'uso; poi abbandonati progetto e bando a favore del "non fatto" terminal "Le Vele" e lasciando fuori dal circuito doganale proprio il capannone ex Montecatini, senza comprenderne i motivi e visto che la Soprintendenza ha speso tanti soldi della comunità per il restauro. Se si è convinti che tutto ciò possa essere utile al porto e alla città, non esiste Piano Operativo Triennale - passato o attuale - che possa frenare lo sviluppo di un territorio lungo questa direzione. Si potrebbe sperimentare il modello Ocean Cay MSC Crociere a Brindisi? Dopo tutto è stata la prima Compagnia che ha creduto e portato le crociere a Brindisi.

Abele Carruezzo





THESI s.r.l. - Centro di Formazione per il Personale Marittimo
RICONOSCIUTO DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ITALIANO
 CONSIGLIO GENERALE DELLE CANTIERE DI PORTO
 E DELLA MARINE 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. 06314980728
 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 ₂ S IDROGENO SOLFORATO
ADDESTRAMENTO BASE SU NAVI CHIMICHERE E PETROLIERE
ADDESTRAMENTO BASE SU NAVI GASIERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI PETROLIERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI CHIMICHERE
ADDESTRAMENTO AVANZATO SU NAVI GASIERE
CRUDE OIL WASHING - INERT GAS SYSTEM
HIGH VOLTAGE TECHNOLOGY (LIVELLO OPERATIVO)
HIGH VOLTAGE TECHNOLOGY (LIVELLO DIRETTIVO)
RADAR OSSERVATORE NORMALE
RADAR A.R.P.A.
RADAR A.R.P.A. - BRIDGE TEAMWORK - SEARCH AND RESCUE
LEADERSHIP B TEAMWORK (OPERATIVO)
E.C.D.I.S. "GENERIC" 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 SERVIZIO 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@THECONSULTING.COM

Nuova edizione di Italian Cruise Watch: il porto di Civitavecchia sempre leader

Record storico di passeggeri movimentati (11,85 milioni, +6,8% sulle stime già positive di chiusura 2018) negli scali crocieristici italiani.

È la previsione per il 2019 contenuta all'interno della nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato da Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - durante l'ottava edizione Italian Cruise Day. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 34 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 98% del traffico nazionale in movimento passeggeri e 87% toccate nave sul totale Italia), e che tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l'occupazione media attesa delle navi.

Entrando nel merito dei singoli porti, Civitavecchia sarà sempre più leader della crocieristica nazionale con 2,56 milioni di passeggeri movimentati (+4,5% sulle stime di chiusura 2018): un passeggero su cinque, tra tutti quelli movimentati nei porti nazionali nel 2019, sarà passato nel porto laziale, che crescerà in particolare quanto ad imbarchi e sbarchi affermando il proprio doppio ruolo di home port e porto di transito.

Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,49 milioni di passeggeri movimentati (+1,4% sulle stime di chiusura 2018), una previsione che potrà però differire dal consuntivo in ragione delle modalità di applicazione dell'algoritmo di regolazione del traffico incluso nella nuova ordinanza della Capitaneria di Porto, i cui effetti sono ancora da comprendere nella loro interezza.

Al terzo posto si posizionerà Genova che, qualora le previsioni fossero confermate (+32%), potrebbe raggiungere il proprio record assoluto di crocieristi movimentati, grazie soprattutto al forte incremento della presenza di MSC Crociere (con, tra l'altro, l'arrivo delle nuove unità MSC Bellissima e MSC Grandiosa), cui si aggiunge il ritorno di Costa Crociere con Costa Fortuna.

Ai piedi del podio Napoli, in virtù di 1,23 milioni di passeggeri movimentati attesi (+12,6%), in crescita come home port, e Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture, al quinto posto con 885 mila passeggeri movimentati attesi (-1,3%).

La Liguria sarà al primo posto nella classifica regionale per passeggeri movimentati, e supererà la soglia dei 3 milioni laddove fossero confermate le previsioni relative ai tre principali scali crocieristici, Genova, Savona e La Spezia (per quest'ultima 700 mila passeggeri movimentati, +48,9%), che si posizionano tra i primi 7 porti d'Italia.

A fine 2019 saranno quattro le Autorità di Sistema Portuale con oltre un milione di crocieristi movimentati negli scali di propria competenza, al primo posto l'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale sia per passeggeri movimentati che toccate nave.

Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2019 vedrà confermate le prime tre posizioni stimate a fine 2018, con Civitavecchia a guidare questa classifica (827 toccate, +7%) davanti a Venezia (530, +7%) e Napoli (445, +17%).

Tra gli altri scali spiccano le variazioni di traffico attese a Catania e La Spezia, che registreranno nel 2019 numeri in decisa crescita rispetto alle già positive performance della corrente stagione.

Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - ha dichiarato: "Dopo molti anni di attesa si sposta sui 12 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani il nuovo traguardo a cui guardare per Governo e Ministeri competenti, Amministrazioni Pubbliche, compagnie di crociera, porti e altri operatori, nel fare programmi, decidere investimenti, impostare strategie. Un nuovo livello di traffico

che dovrebbe crescere ulteriormente nel medio lungo termine, stando alle opinioni e indicazioni dei manager e responsabili del traffico di oltre 40 scali crocieristici così come delle compagnie maggiormente attive sul territorio nazionale". Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno molti altri aspetti del comparto crocieristico.

Tra essi, un'analisi aggiornata della portualità crocieristica in Italia, identificando 49 strutture dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri (terminal), descrivendo le composizioni societarie di 22 soggetti gestori degli scali, illustrando gli interventi a supporto del comparto negli oltre 60 porti crocieristici italiani, ed inoltre presentando 5 progetti europei in corso con ricadute anche sulla crocieristica nazionale per oltre 16,4 milioni di euro di budget.

Dal report di ricerca di Risposte Turismo emerge come l'84% dei porti non abbia intenzione di modificare le tariffe di accosto per le navi da crociera attualmente applicate, e come il peso del traffico crocieristico sul totale del traffico passeggeri via mare continui a crescere (47% la media prevista per il 2018 contro il 44% del 2017). Per quanto riguarda gli investimenti sui terminal crocieristici, gli scali nazionali hanno in programma circa 200 milioni di euro nel triennio 2019-2021, di cui il 74% in infrastrutture. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2018 il porto con la più ampia varietà del portafoglio clienti sarà Civitavecchia, seguita da Livorno e da Venezia.

Tra i messaggi principali emersi durante la giornata di lavori, la necessità di migliorare le infrastrutture a supporto della crocieristica, non solo a livello portuale, ma anche in termini di accessibilità e di intermodalità (porto-città e porto-aeroporto). Inoltre, la crescente polarizzazione dell'offerta di navi di crociera, progettate per accogliere un numero sempre maggiore di passeggeri o, all'estremo opposto, per offrire esperienze diversificate per itinerari o per personalizzazione del servizio.

Infine, le grandi opportunità all'orizzonte per tutti gli attori della filiera crocieristica attiva in Italia, dalle compagnie ai cantieri, dai porti fino alle destinazioni turistiche toccate dagli itinerari in una fase d'oro per gli ordinativi di nuove navi. Nel corso del forum sono stati inoltre evidenziati il ruolo da apripista della crocieristica, rispetto ad altri settori, su tematiche importanti quali il riciclo e, più in generale, la sostenibilità ambientale, e l'importanza per il futuro di una formazione professionale sempre più specializzata.

Attenzione infine alle leve utilizzate dagli agenti di viaggio per incentivare la clientela alla scelta del prodotto crociera, e al rapporto tra crocieristica e gestione dei flussi turistici. "Alla sua ottava edizione - ha dichiarato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo - il forum si è confermato appuntamento di lavoro, occasione di crescita e confronto per gli operatori.

È il risultato non solo del coinvolgimento di relatori di prestigio quanto a realtà che rappresentano e cariche che ricoprono, ma dello stimolo che noi diamo loro, e che loro raccolgono, di dare vita ad un dibattito franco per affrontare i temi rilevanti e di attualità che guideranno l'evoluzione del comparto". "Italian Cruise Day - ha proseguito di Cesare - non come vetrina per presentare prodotti e programmi ma occasione per evidenziare le priorità da seguire, sensibilizzare chi di dovere sulla rilevanza e le ricadute di questo comparto e affrontare e risolvere eventuali criticità. E con un pizzico di orgoglio che mi sento di poter dire che l'evoluzione della crocieristica italiana passa anche dall'Italian Cruise Day". Il forum ha rappresentato anche quest'anno per gli oltre 200 partecipanti provenienti da tutta Italia uno spazio d'incontro, confronto e formazione sulle più importanti tematiche riguardanti il presente e il futuro della crocieristica nel nostro Paese, nonché un'occasione di business networking.

Nelle tavole rotonde che hanno animato il programma, coinvolgendo in più di un'occasione la folta platea di delegati presenti in sala, numerose sono state le tematiche affrontate dai relatori: dalle potenzialità del prodotto crociera agli investimenti effettuati e in programma da parte di compagnie e terminal, dalla costruzione degli itinerari crocieristici alle relazioni all'interno della filiera di produzione, fino all'intermediazione del prodotto crocieristico, ai prodotti per la nave da crociera del futuro e alla gestione dei flussi turistici.

Come da tradizione del forum, nell'ambito di Italian Cruise Day sono stati inoltre assegnati il Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro) e il Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), dedicati agli autori delle migliori tesi dedicate rispettivamente, alla produzione e/o al turismo crocieristico e alla portualità crocieristica.

Ad aggiudicarsi il Premio di Laurea ICD 2018 è stata Veronica Asta (Università degli Studi di Genova), con la tesi "Optimization models to design a new cruise itinerary: Costa Crociere case study".

Alessia Mazzocca (Università degli Studi di Napoli Parthenope) è stata invece la vincitrice del Premio di Laurea Assoporti, con la tesi "La misurazione dell'innovation service nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche".

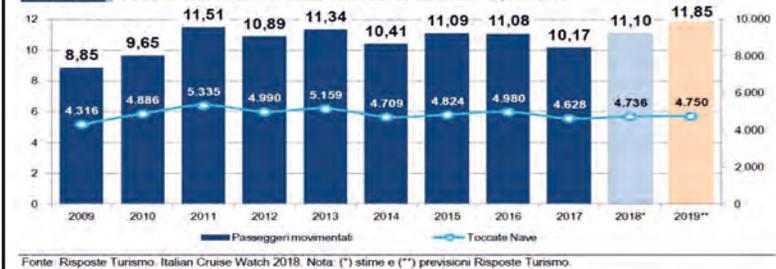
Salvatore Carruezzo

Tab. 2.21 Il traffico crocieristico in 34 porti italiani, previsioni 2019 e variazioni sulle stime 2018

	Passengeri movimentati		Toccate nave	
	Previsioni 2019	Var. 2019/2018	Previsioni 2019	Var. 2019/2018
Civitavecchia	2.592.468	4,5%	527	7,4%
Venezia ¹	1.495.000	1,4%	530	7,1%
Genova	1.350.000	32,1%	257	14,7%
Napoli	1.230.000	12,6%	445	17,1%
Savona	885.000	-1,3%	175	-10,3%
Livorno	820.000	3,1%	396	11,2%
La Spezia	700.000	48,9%	160	23,1%
Bari	610.000	8%	239	14%
Palermo	580.000	0%	172	0%
Messina	452.873	24%	170	5%
Cagliari	316.415	-16%	108	-23%
Catania	217.950	82%	111	71%
Brindisi	115.000	5%	47	2%
Trieste ²	100.000	25%	63	-9%
Olbia	95.000	-5%	58	-18%
Salerno	95.000	27%	70	8%
Ancona	85.000	0%	38	0%
Trapani	51.000	0%	52	0%
Porto Torres	50.000	576%	28	133%
Giardini Naxos	46.000	1%	100	12%
Portofino	40.000	21%	90	0%
Altri 13 porti ³	181.893	0,5%	324	1,9%
Peso sul totale 2018	98%		87%	
Previsione Italia 2019*	11.850.000	6,8%	4.750	0,3%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2018. (1) si segnala come l'applicazione dell'algorithm a Venezia, influenzando il traffico crocieristico nel porto, potrebbe condizionare l'affidabilità della specifica previsione. (2) il dato di Trieste include il traffico di Salsola; (3) Amalfi, Portoferraio, S. M. Ligure, M. di Carrara, Porto Venere, Piombino, Ravenna, Taranto, Porto Santo Stefano, Monopoli, Golfo Aranci, Porto Ercole, Lerici. (*) nel pervenire alla previsione del totale Italia si è tenuto conto, unitamente alle informazioni fornite dai singoli porti, degli scostamenti registrati negli scorsi anni tra dati previsionali e consuntivi.

Grat. 2.15 Il traffico crocieristico in Italia, 2009-2019, consuntivi e previsioni



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2018. Nota: (*) stime e (**) previsioni Risposte Turismo.

ZES: croce e delizia dell'auspicato sviluppo economico del sud Italia

Europa, Italia, Asia e Cina. ZES zona economica speciale, ovvero volano di sviluppo e di coesione economica tra il sud della penisola ed il nord notoriamente più avanti dal punto di vista del reddito pro capite e della situazione economica complessiva.

È quasi un anno che si fa un gran parlare, sia nelle sedi istituzionali che nelle associazioni di categoria dei portuali, delle istituende ZES da più parti volute ma oggi da più parti aggirate, stante la difficile opera di reale e concreta realizzazione. È sì difficile, a volte impossibile! Grosse criticità sono emerse, ovvero una confusione di competenze tra attori istituzionali, un sistema di concessioni ed autorizzazioni amministrative non veloci, un chiaro effetto spiazzamento rispetto ad imprese già operanti nel territorio destinato a ZES, infrastrutture carenti, luoghi e terreni di difficile apprensione dagli imprenditori delle nuove ZES, argomentazioni di merito merceologico in contrasto tra organismi proponenti, assenza di una regia nazionale con visione almeno europeista. Se guardiamo ad Irlanda e Polonia balza subito dinanzi agli occhi il successo delle loro ZES, nate anni addietro ma oggi veri distretti industriali con migliaia e migliaia di addetti impiegati unitamente al di sotto superando di molto le griglie operative dovute alle dogane ed alle ambientalizzazioni, oggi argomenti assenti dalle ZES italiane.

Ma come deve muoversi il procedimento che porta alle ZES? Intanto ricordiamo essere uno strumento di sviluppo del tipo a sportello unico coinvolgendo, quindi, i ministeri della salute, delle finanze e delle dogane, del commercio e dell'industria. Non è una zona franca, un parco industriale, una zona facility del trasporto, tipo corridoio doganale, una zona industriale con vocazione green.

La ZES è una ipotesi concreta di sviluppo industriale che ha nel porto e nel suo retroporto l'asset principale ed inderogabile nell'obiettivo di coesione, abbattendo le differenze tra il nord ed il sud del paese. Operando nella maniera tale da non apparire, le facilitazioni, come sovvenzioni ed aiuti statali, nelle ZES certamente la fanno da padrone alcuni incentivi collegati ai principali tributi, specie se locali e quindi regionali in grado di attrarre gli industriali di taratura internazionale. I player interessati alle ZES altro non faranno che investire nelle aree delimitate utilizzando, non solo crediti d'imposta

ma anche e soprattutto i canali di comunicazione veloci, ovvero le infrastrutture sia del porto che dei retroporti quanto mai necessarie essere efficienti ed efficaci nel trasporto medesimo sia di merci che di passeggeri. Ma ad oggi solo Gioia Tauro e Salerno hanno avviato concretamente l'iter formale finalizzato alle istituende ZES, avendo peraltro l'avallo e della Regione e del governo e quindi passando ad istituire il comitato di gestione delle medesime ZES. Le ZES come elementi costitutivi debbono avere un porto internazionale di riferimento, un'area con connessa logica economica finanziaria di sviluppo anche con interconnessioni tra più regioni e la delimitazione territoriale. Tre elementi che se è facile ad immaginare risulta di difficile fattibilità operativa incagliando la procedura.

Gli eventuali investimenti internazionali nella ZES poi dovrebbero portare ad una riduzione del costo del lavoro ed una serie di vantaggi fiscali, mai riconducibili ad aiuti fiscali ma solo inservibili nel segmento economico dei costi di produzione, abbattendoli convenientemente. Altro problema che non vede ancora soluzione è il tipo di ZES: zes industriale, commerciale energetica, green, culturale solo per citare alcune ipotesi allo studio.

E si, studio...immaginando che un imprenditore straniero intenzionato ad investire in Italia chieda velocità nelle pratiche e nei possibili finanziamenti, ovvero nelle agevolazioni con certezza dei luoghi dove impiantare capannoni e sedi produttive o di scambio, risulterebbe più consono spingere le ZES verso concrete formule di insediamento al fine di uscire dall'attuale enpass e rivolgere l'attenzione alle fluttuazioni dei mercati che alla minima distrazione, scivolano verso opportunità che a volte vengono lasciate scappare via, come accaduto in occasione del porto del Pireo. Insomma se ZES si vogliono realizzare urge una intesa concreta tra amministratori pubblici ed AdSP sotto la guida, se capace di efficacia operativa, del governo affinché si abbia una visione di insieme delle ZES in un sistema trasportistico mondiale, dove di già Asia e Cina detengono monopoli non di poco conto e capaci di far localizzare i traffici del nostro Mediterraneo se non ci si adegua rapidamente.

Teodoro Nigro

La Rotta Artica

Northern Sea Route

Così come accadde nella seconda metà del diciannovesimo secolo con l'apertura del canale di Suez, il recente ampliamento ha comportato una radicale accelerazione non solo nella strategia e tecnica dei trasporti marittimi, ma anche una in campo economico e politico. Proprio grazie a questo nuovo e recente raddoppio la Cina, secolarmente potenza regionale e terrestre, ha deciso di lanciare una strepitosa sfida commerciale alle potenze talassocratiche trasformandosi essa stessa in una super potenza navale. Se è pur vero, come sosteneva Carl Schmitt che la storia del mondo non è altro che lo studio degli scontri tra potenze navali contro quelle terrestri, è anche vero che ormai solo le potenze che riescono ad esercitare la propria influenza sui mari sono chiamate a svolgere un ruolo di grande importanza. Ormai è pacifico poter affermare che è proprio e solo il mare a delineare la classifica delle grandi potenze. Questo postulato mahaniano è ben noto al gruppo dirigenziale cinese che prima di rilanciare in modo egemone l'antica Via della Seta ha provveduto tempestivamente alla realizzazione di un fitto arcipelago di isolotti artificiali sul modello di quello realizzato ad Osaka da Renzo Piano per installarci aeroporti, basi missilistiche e approdi per navi implementando al contempo moltissimo la sua flotta navale. Così il Mediterraneo è tornato a risplendere di un antico splendore, ed essendo esso trait d'union tra Pacifico e Atlantico è ritornato polo attrattore di cospicui investimenti non solo cinesi, ma anche russi. Ovvio conseguenza visto ora la possibilità di accesso da est del gigantismo navale (una volta possibile solo dopo aver doppiato il capo di Buona Speranza con accesso tramite lo stretto di Gibilterra) e il repentino sviluppo tecnologico che consente non solo l'estrazione a grandi profondità di gas liquido, ma anche l'impiego per la propulsione navale con notevoli benefici economici ed ambientali. Proprio il gigantismo navale, ossia navi enormi capaci di trasportare enormi quantità di merci con grande pescaggio, ha anche modificato radicalmente la cartina geografica dei porti mediterranei ora raggiungibili da questi battelli direttamente anche dall'Oceano Indiano per il Mar Rosso e di conseguenza tramite Suez. È quindi del tutto evidente che nel secolo della Blue Economy solo chi si garantirà il possesso dei giacimenti gassiferi potrà realmente giocare un ruolo importante in campo economico e politico. In questa poderosa corsa al mare, ai suoi sbocchi e alle sue risorse si è aggiunta anche la Russia di Putin. Infatti il governo della terra degli zar ha deciso di far tornare la Russia ad antichi splendori. Così mentre ingaggiava una strepitosa partita a scacchi con la Cina acquistando e realizzando una fittissima rete portuale nel levante del Mediterraneo, investendo enormi somme di danaro, si preparava ad una mossa di spettacolare importanza che avrebbe modificato per sempre il futuro della navigazione, del commercio e della politica internazionale: l'apertura della rotta Artica. Chi si è occupato di guerra fredda è ben consapevole che quella rotta non è altro che la via attraverso la quale l'URSS spostava per linee interne la propria flotta. La vera grande novità è che grazie al riscaldamento globale adesso questa rotta è percorribile anche senza l'ausilio delle navi rompighiaccio.



Southern Sea Route

Una via questa di grande importanza strategica poiché essa per la sua brevità consente il trasporto di materiali in tempi brevissimi. In sintesi con l'apertura della rotta Artica il mondo è divenuto nuovamente più piccolo. Essa costeggia tutta la Russia del nord unendo tutti i porti da Vladivostok al nord Europa. Un vantaggio strategico importantissimo che rende la Russia l'unico vero gestore della rotta e dei suoi porti. La rotta Artica è considerevolmente più breve di quella della seta. Cosa ben nota a Pechino che ha da anni investito enormi quantità di danaro anche in questo progetto. Non è certo un segreto e men che meno è un caso che il governo di Pechino ha ultimamente varato la prima rompighiaccio cinese, la Xuelong. La struttura logistica e portuale russa è stata potentemente rafforzata dal governo di Mosca anche grazie ad ingenti investimenti cinesi. La realizzazione della città gassifera nello Yamal con la messa in efficienza del porto di Sabetta ne sono una riprova. Un doppio colpo poiché oltre ad aumentare la propria capacità estrattiva la Russia ora può contare su di un altro porto nell'artico mettendolo a sistema con quello di Vladivostok, Murmansk ed Arkangelsk e si sa che chi possiede i porti controlla anche le rotte. Questi elementi fanno sì che la Russia sia la nazione con maggiori possibilità di sviluppo mercantile ed economico potendo essa contare sul poderoso aiuto economico cinese. La realizzazione e la proiezione della via del nord ha già dato i propri frutti. Infatti tra i fiordi norvegesi si discute alacramente per la realizzazione di insediamenti portuali capaci di ospitare un gran numero di navi a grande pescaggio. Anche la piccola Islanda ha poderosamente ampliato, perfezionato e specializzato il porto della sua capitale. Un mondo in continua trasformazione dove le grandi potenze economiche giocano una partita importantissima fatta d'investimenti economici, marittimi e portuali, poiché si sa che il futuro, soprattutto nel secolo della Blue Economy è solo attraverso il mare.

Alessandro Mazzetti

BOTRUGNO
professional printing center

POSEIDONE
SHIPPING & FORWARDING AGENT

Viale Regina Margherita, 50 - 72100 BRINDISI - Tel/Fax: +39 0831.524872
Email: poseidone@poseidone.it - Website: www.poseidoneshipping.com





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



Buon Vento!

Intervista al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Prof. Pietro Spirito

Il porto di Napoli è compreso tra l'antico molo San Vincenzo ad occidente e la Nuova Darsena di Levante ad Oriente e, a seguito dei numerosi interventi attuati, oggi, il porto di Napoli si presenta come un porto polifunzionale, che opera in diversi settori: traffico merci, traffico passeggeri e attività industriali; oltre a garantire la continuità territoriale con le isole maggiori e minori dell'Italia. Nel settore delle crociere, il porto di Napoli svolge essenzialmente la funzione di port of call per gli itinerari del Mediterraneo occidentale; si dimentica a volte che questo porto è anche un home port per i passeggeri dell'Italia meridionale. In chiave moderna, si può affermare che lo scalo partenopeo è divenuto il primo nodo del sistema logistico campano, capace di costruire un vero "sistema portuale" con Salerno e Castellammare di Stabia. Abbiamo posto alcune domande al Presidente dell'AdSP del Mare Tirreno Centrale, Prof. Pietro Spirito, e che riportiamo di seguito.

Presidente, partiamo dal nuovo Piano Operativo di sistema (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) per gli anni 2016/2019/2020, quali opere condivise sono state realizzate? (Adeguamento infrastrutturale)

Sono in corso le principali opere di adeguamento infrastrutturale: innanzitutto i dragaggi, che si completeranno nella primavera del 2019, poi la progettazione dei collegamenti stradali e della nuova rete fognaria; e in corso la progettazione per il prolungamento della diga foranea e la ristrutturazione della Immacolatella Vecchia, il più antico edificio del Porto passeggeri, realizzato dall'architetto Domenico Vaccaro. E' in fase di espletamento la gara per la realizzazione della nuova stazione marittima per il collegamento con le isole del Golfo. Questo riguarda il porto di Napoli. A Salerno abbiamo ottenuto le autorizzazioni per il dragaggio ed abbiamo bandito la gara per la sua esecuzione; e in corso la progettazione per l'allineamento della diga foranea, e sono ripresi i lavori per il collegamento del Porto alla rete autostradale mediante la Galleria di Porta Ovest.

La "sea - economy" per la Campania sappiamo che è molto importante, vista la forte presenza di molte Compagnie di navigazione da un lato e di imprese portuali e cantieri dall'altro. Presidente, come si potrà conciliare la polivalenza funzionale dei porti di Napoli (con una retro - portualità affollata) e Salerno sempre più port - container e home - port per il traffico ro-ro e ro-pax?

Napoli e Salerno sono entrambi porti polifunzionali parte di un unico sistema: distano cinquanta chilometri, meno di quanto non siano estese le banchine di Rotterdam o di Los Angeles. Stiamo lavorando per valorizzarne l'integrazione e la complementarità: nel 2018 le tre banchine per il traffico container raggiungeranno il milione di teus movimentati.

Presidente a che punto sono le opere di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli?

L'Immacolatella Vecchia sarà ristrutturata entro il 2019. Abbiamo iniziato il percorso, molto complesso, per la rivisitazione dell'area del Piliero, che comprende gli ex magazzini generali: sono in corso i necessari confronti tra progettisti, comune di Napoli e sovrintendenza per condividere il tessuto complessivo dell'intervento, che dovrà essere integrato nel percorso archeologico che parte da Piazza del Municipio sino alla stazione della metropolitana interna al recinto portuale.

Ed il progetto sulla logistica, che vede come focus il sistema integrato del porto di Napoli, anche per la istituzione delle Zes?

Il Comitato di Indirizzo della ZES Campana ha cominciato ad operare dalla seconda metà di ottobre. Entro i primi mesi di gennaio intendiamo lanciare la call per i progetti di investimento. Attendiamo il decreto sulla semplificazione amministrativa da parte del Governo ed i provvedimenti attuativi su Irap e incentivi alla intermodalità da parte della Regione.



Salerno, Presidente, guarda molto alle esportazioni; è un porto, se si può dire, export oriented con i vicini interporti che servono non solo la Campania. Oltre alla presenza importante di Grimaldi ricordiamo l'impegno propulsivo del terminalista Gruppo Gallozzi verso la Cina. Come rendere più competitivo questo porto senza subire a nord la presenza di Napoli e a sud quella di Gioia Tauro?

Ripeto che Napoli e Salerno sono complementari: nel primo porto opera l'alleanza 2M, mentre a Salerno sono operative The Alliance ed Ocean Alliance. Gioia Tauro può svolgere una funzione di hub, completamente diversa da quella di regional ports che operiamo noi. La Cina costituisce per ora un flusso essenzialmente in import: i porti della Campania ogni anno ricevono merci per 1,5 miliardi di euro, mentre esportano solo 121 milioni. Si fa molta retorica sulla via della seta, ma potrà essere per noi davvero una opportunità se saranno rimosse le barriere che oggi frenano le esportazioni campane ed italiane.

Castellammare di Stabia per la sua cantieristica per la costruzione, riparazioni di navi e la professionalità, anche per la presenza nell'area della Facoltà di Ingegneria Navale di secolare eccellenza, non crede che questa presenza territoriale debba essere più considerata sia dal Ministero delle Infrastrutture e sia dal Governo stesso?

Fincantieri sta operando un grande sforzo, non solo a livello internazionale, per rilanciare la nostra cantieristica. Castellammare rappresenta una delle realtà produttive più efficienti del Gruppo in Italia. Organizzeremo ad inizio del nuovo anno un seminario di studi per approfondire le azioni che devono essere messe in campo per rafforzare e modernizzare questa presenza industriale.

Parlando del porto di Napoli, si pensa alle crociere. Il business delle crociere sta attraversando un periodo di forte crescita con un grande interesse di tutta la filiera. Napoli, unitamente a Salerno, come intende distribuire l'offerta turistica?

Napoli sta cogliendo tutte le opportunità di crescita: quest'anno i volumi dei passeggeri sono aumentati del 15% e lo stesso trend registreremo nel 2019. Per Salerno si tratta di realizzare prima di dragaggi e poi di lanciare una forte iniziativa di mercato. La splendida stazione marittima di Zaha Hadid potrà a quel punto essere valorizzata per come merita. Dobbiamo continuare a lavorare - come stiamo facendo - con la Gesac, il gestore dell'aeroporto di Capodichino che potenzierà anche lo scalo di Pontecagnano. Solo un miglioramento di tutti i collegamenti ci potrà generare un ulteriore salto di qualità, proponendo Napoli come home port delle crociere.

Anche nel settore dell'accoglienza bisogna riconoscere che i crocieristi sono sempre più giovani, colti e soprattutto curiosi. Quali le strategie per soddisfare la domanda "non escursionista" dei turisti venuti dal mare?

I millenians sono la sfida del futuro per il mercato crocieristico. La Campania offre due asset irripetibili per questo segmento di turisti: splendidi panorami ed un patrimonio culturale di primissimo ordine, ineguagliabile. Con queste caratteristiche possiamo svolgere un ruolo di primo piano nelle belle crociere del futuro

Salvatore Carruezzo



La fascia costiera brindisina: estetica, criticità, opportunità

Il presente articolo mira a porre le basi per una preliminare riflessione inerente la valorizzazione e la salvaguardia della fascia costiera. In sostanza, si tratta di osservare i paesaggi come "beni culturali a carattere identitario"; contesti di vita riconosciuti dagli abitanti (Convenzione Europea per il Paesaggio, 2000); produzioni sociali dinamiche; rappresentazioni culturali della realtà.

Il paesaggio è dunque una modalità espressiva di una comunità che abita un certo ambiente e rappresenta l'espressione attraverso la quale una comunità ha storicamente impresso nel territorio la propria società. In un paesaggio culturale sono rappresentati patrimoni di conoscenze sui rapporti uomo-natura determinatesi nel tempo, ma anche quel progetto "implicito" che lo rende unico, in grado di conferirgli caratteristiche di eccezionalità e non riproducibilità, che comportano due conseguenze: l'importanza della trasmissione delle pratiche di gestione, sia temporale (intergenerazionale), sia spaziale, e la necessità di un progetto di tutela che non congeli il sito ad una predeterminata condizione esteriore di equilibrio e bellezza, ma che possa garantire il mantenimento dei valori insiti nel paesaggio, in sintonia con i suoi processi evolutivi, rispondendo in modo propositivo ai fattori di crisi innescati da agenti esterni.

In questa prospettiva, la fascia costiera rappresenta certamente uno dei sistemi più complessi: nella striscia di connessione tra l'ambiente marino e quello terrestre si localizzano una vasta quantità di habitat che ospitano comunità eco-sistemiche ricche e varie, mentre nel retroterra si sono sviluppate complesse strutture insediative, legate ai fattori di preferenza localizzativa che tale ambiente offre (approdi, clima mite, piane litoranee, fertili estuari). Se si considera il paesaggio antropico come una forma di co-evoluzione tra le comunità umane e gli ambienti naturali, i territori costieri rappresentano un caso particolare di tale processo.

Infatti, nonostante l'ambiente costiero costituisca un contesto territoriale identificabile e storicamente definito, la sua delimitazione spaziale si presenta come un problema complesso, soggetto a sfumature e declinazioni diverse a seconda del punto di vista rispetto al quale se ne tenti la definizione. Tali problematiche sono radicate anche nella fascia costiera pugliese, di cui quella brindisina rappresenta certamente un esempio molto interessante e aperto a nuove riflessioni e proposte.

Il paesaggio costiero brindisino è ancora oggi caratterizzato dalla presenza di grandi spazi disabitati, ai quali fa da contrappunto l'area urbana di Brindisi e la vasta piana agricola. Sulla costa sono presenti alcuni dei più rilevanti sistemi di aree umide a livello regionale; a questo proposito, la riserva naturale statale di Torre Guaceto rappresenta una zona di grande valore naturalistico e paesaggistico: il sito è caratterizzato dalla presenza di consistenti nuclei di macchia mediterranea e vegetazione palustre. Le alte dune, a picco sul mare, sono costellate d'estate da gigli marini, sormontati da ginepri. Il sito rappresenta un'importante zona di svernamento e di sosta durante le migrazioni per importanti contingenti di diverse specie di uccelli associate ad ambienti acquatici. Le risorgive d'acqua dolce alimentano canneti che si estendono fino ad Apani.

Ci si trova dunque di fronte ad un paesaggio caratteristico, pregno di bellezza e storia, ma insidiato da alcuni fattori di criticità, quali il rischio geologico, rappresentato dall'erosione costiera, dalle esondazioni, dai crolli di blocchi per gravità o ribaltamento. Processi erosivi investono i cordoni dunari presenti lungo il tratto costiero tra Punta Penna Grossa e Torre Guaceto, oltre che il litorale di Torre S. Gennaro, dove risultano a rischio le stesse strutture turistiche.

Un discorso a parte merita il tratto litoraneo su cui si eleva la centrale ENEL di Cerano, immediatamente a sud della città di Brindisi, e l'adiacente spiaggia di Capo Bianco, che presenta in taluni punti una situazione di elevato degrado per erosione marina, come documentano i massicci interventi eretti a difesa della falesia presente e a protezione della lunga spiaggia esistente al piede del versante roccioso.

L'insenatura naturale di Brindisi presenta oggi un elevato grado di artificializzazione in ragione delle intense attività portuali. Il grado di artificializzazione appare maggiore soprattutto nei punti dove sono state erette opere di difesa di diversa tipologia: una combinazione mista di opere di difesa arma il litorale di Punta Penna Grossa; opere longitudinali aderenti armano il litorale tra Case Bianche e Punta Patedda (ad ovest di Brindisi), l'attacco a mare dell'area industriale orientale di Brindisi e della piattaforma energetica di Cerano, oltre che la costa meridionale delle isole Pedagne; opere di difesa trasversali armano invece entrambi i lati dell'insenatura del porto (tra Punta Penne e Punta del Serrone e tra Capo Bianco e Capo Cavallo).

Inoltre durante l'estate le coste brindisine sono aggredite da un pubblico di bagnanti motorizzati, come la spiaggia di Punta Penna Grossa, che attrae in estate centinaia di automobili parcheggiate a pochi metri dalla riva. Questa situazione si verifica in tutti i tratti di costa facilmente accessibili dalla strada. In concomitanza dei picchi di massimo afflusso, la situazione diventa sgradevole perfino a Torre Guaceto, sebbene l'area protetta sia interdetta al traffico motorizzato e le auto siano confinate in un parcheggio a pagamento. La situazione è tale a causa della mancanza di alternative concrete. Tutta l'area metropolitana è stata dichiarata area ad alto rischio ambientale: l'intera ala orientale del porto è di fatto occupata dall'enorme piattaforma produttiva ed interdetta alla città. Su un'area di circa 500 ettari, si estende un enorme complesso petrolchimico (Montecatini-Shell, poi Montedison), che con gli stabilimenti Augusta e le centrali Enel ha avviato un indotto che ha fatto crescere enormemente il movimento mercantile del porto e, purtroppo, anche le criticità ambientali. Tali problematiche possono essere superate solo attraverso proposte e progetti capaci di privilegiare la prospettiva del godimento estetico del paesaggio, della sua fruizione per il tempo libero, della sua valorizzazione a fini turistici, nel quadro della riduzione del rischio e di un generale riequilibrio ambientale del litorale.

Bellezza ed economia del paesaggio costiero si traducono quindi in obiettivi molto concreti: se le amministrazioni intendono agevolare il passaggio da una fruizione esclusivamente balneare del litorale ad una fruibilità della costa in tutti i suoi valori paesaggistici ed estesa all'intero arco dell'anno, dovranno comprendere la necessità di misure ed opere inerenti la riqualificazione urbana e la rigenerazione ambientale. Nel caso della costa brindisina possiamo asserire che è presente una vasta quantità di elementi storici, architettonici e culturali che è espressamente dedita a "comunicare il paesaggio".

In conclusione, sarebbe opportuna la stesura di una mappatura sistematica ed integrata di tutti quegli elementi di carattere ambientale, estetico, storico, culturale che contraddistinguono il paesaggio costiero della zona di Brindisi e contribuiscono a conferirgli identità, in quanto risultato di interazioni tra umanità e ambiente, e che hanno trovato in questo territorio uno specifico equilibrio. Elementi che vanno considerati come "valori irrinunciabili" per regolamentare le trasformazioni, elaborare e verificare i progetti, produrre politiche territoriali. Tutto questo al fine di perseguire il principio sancito dalla Convenzione Europea del Paesaggio secondo il quale il paesaggio è il risultato delle azioni e delle aspettative della comunità.

Intervista al Prof. Avv. Sergio Prete presidente dell'AdSP del Mare Ionio

Nel corso di questi ultimi due anni, nel passaggio normativo da Autorità portuale (ente esclusivamente amministrativo) a Sistema portuale (ente di programma e di promozione di sviluppo territoriale), il porto di Taranto, ha raccolto le sfide identificate dal Governo operando nell'ottica di dare forma alle azioni richieste alla neo costituita Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che ha inteso rispondere operando una valorizzazione del concetto del "Sistema" come attore unico e strutturato.

Presidente, è noto a tutti delle difficoltà che Taranto ha attraversato per tutto il 2017 e buona parte del 2018. Lei è stato soggetto attivo, lo è tutt'ora, tra il passaggio legislativo dalle Autorità portuali a quelle di sistema. Pensiamo che sarà proprio il Sistema Portuale del Mar Ionio ad aprire nuovi orizzonti di sviluppo economico, un Suo impegno preciso, non crede?

Nel passaggio tra il precedente e l'attuale quadro normativo ed organizzativo il porto di Taranto ha beneficiato di una doppia continuità derivante dalla "conferma" del presidente e dall'assenza di porti con i quali procedere all'accorpamento. Queste due circostanze hanno certamente consentito di proseguire nella programmazione e realizzazione delle azioni tese al superamento delle criticità, partite ben prima del 2017, ed al concreto rilancio delle attività portuali e di quelle ad esse collegate. Ci sono, comunque, tante nuove e rilevanti funzioni ed attività attribuite alle AdSP che gradualmente stanno diventando operative.

Una "vision" della portualità innovativa per il porto di Taranto. Presidente, quali progettualità più importanti ha in cantiere per riprendersi quella fetta di mercato containerizzato da e per il Far East, passando per Suez?

E' evidente che, unitamente all'adeguamento infrastrutturale del Molo Polisettoriale, la priorità era l'individuazione di un operatore terminalista capace di rilanciare i traffici e riposizionare Taranto nello scenario mediterraneo ed internazionale. Yilport Holding AS è tra i più importanti terminalisti portuali al mondo (non a caso ha appena vinto il Lloyd's List Global Award 2018 per la categoria "Port Operator") la cui proprietà è al 100% della Yildirim Holding AS, che a sua volta detiene, tra le altre cose, il 24% delle quote della CMA-CGM - terza Compagnia mondiale per traffico contenitori. Yilport consentirà di sviluppare il traffico locale, il traffico intermodale, il transhipment e la logistica. Occorre creare intorno a questo operatore le condizioni per sviluppare il terminal e far crescere il territorio.

Nel settore della logistica, la "piattaforma" tarantina per integrare le modalità di trasporto da/per Calabria, Campania, Basilicata e Puglia, pone Taranto come hub per connettere mercati internazionali (Turchia, Africa mediterranea e Mar Nero). Può illustrare un focus attuale?

Certamente la posizione geografica del porto di Taranto e le sue infrastrutture agevolano il ruolo non solo di hub nel Mediterraneo centrale con particolare riferimento ai traffici da/per Far East e Middle East ma anche per i traffici intramediterranei. L'obiettivo è quello di diventare anche un porto gateway, con un mercato di riferimento più ampio di quello captive, aumentando la presenza sul territorio delle imprese e sviluppando le attività logistiche ed intermodali.

L'accordo con l'Agenzia Industrie Difesa per il Green Ship Recycling (sito della ex Yard Belleli) può mettere a disposizione del cluster marittimo mediterraneo sia strutture e sia professionalità; pensiamo all'Arsenale Militare e bacini di carenaggio al servizio dei settori mercantile e della nautica da diporto.

Presidente gli accordi vanno bene, ma non bastano; come trasformare gli accordi in opportunità di sviluppo?

L'accordo di cui trattasi è finalizzato a verificare la possibilità di realizzare un impianto di Green Ship Recycling nell'area dell'ex Yard Belleli. L'Università degli Studi di Bari sta completando uno studio di fattibilità che ci dirà se l'operazione è fattibile o meno. Se lo studio sarà positivo procederemo ad implementare questo progetto di economia circolare che potrebbe essere molto importante per il territorio.

Alto accordo, Banco di Napoli e l' AdSP del Mar Ionio, per assistere finanziariamente le imprese che investiranno nelle Zes; non crede che i Comuni e Regioni interessate debbano investire di più?

Il quadro delle agevolazioni e semplificazioni si sta andando a delineare. La ZES, così come concepita, deve essere valutata insieme ad altri fattori per poter esprimere un valore attrattivo.



Sono convinto che questo strumento, insieme alla presenza di grandi players internazionali, alla posizione geografica, ai servizi ed alla innovazione possa rappresentare un fattore di attrattività e di crescita della competitività del porto e delle aree ad esso collegate.

Presidente, la partecipazione di Taranto allo Shanghai International Shipping Institute (help-desk) è asset per la partecipazione alla Via della Seta? Ma anche per nuove linee ro-ro?

Con lo Shanghai International Shipping Institute ci sono rapporti molto importanti consolidatisi nel tempo, sia come Ente che a livello personale. L'Asia, ed in particolare la Cina, con i suoi grandi porti, rappresenta una quota importante dell'import export mondiale. E' evidente che un continuo aggiornamento sulla evoluzione della portualità cinese e dei progetti come la Belt and Road Initiative è indispensabile per un porto che ha ambizioni e relazioni internazionali. Stiamo anche lavorando per l'attivazione di linee ro-ro diversificate rispetto a quelle attualmente presenti nel contesto regionale.

Matera 2019, capitale della cultura, porterà inevitabilmente Taranto come porto e Brindisi come aeroporto al centro di nuove opportunità in chiave turistica. Presidente quali strumenti ha programmato?

Purtroppo la programmazione degli itinerari crocieristici avviene su base pluriennale. E' previsto per l'anno prossimo un sensibile aumento degli scali delle navi da crociera ma abbiamo ancora tanto lavoro da fare. Con la Basilicata e Matera vi sono accordi di sviluppo congiunto e per noi rappresenta un ulteriore fattore promozionale. L'effetto "Matera" non si concluderà nel 2019 ed a breve contiamo di iniziare ad abbinare anche l'effetto "Taranto". Continuiamo nella nostra programmazione infrastrutturale e di marketing certi che anche Taranto, in sinergia con gli altri porti pugliesi, possa ambire anche ad una fetta del mercato crocieristico.

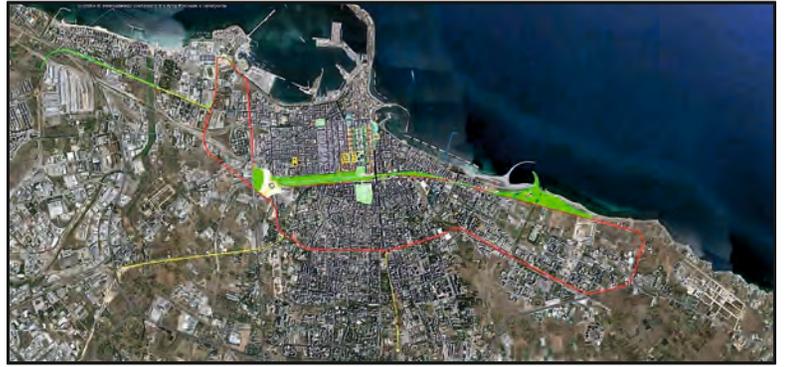
Taranto non è da meno delle altre realtà storico-artistiche dell'Italia e del meridione. Vi è una domanda crocieristica importante per scalare il porto di Taranto. Quali strategie state mettendo in campo, banchine dedicate (Polisettoriale e molo San Cataldo), terminal e soprattutto accoglienza turistica?

Al momento la domanda per scalare Taranto è ancora ad uno stato embrionale ma stiamo cercando di capitalizzare le esperienze per aumentarla. I riscontri dei turisti e degli armatori di questi ultimi due anni sono molto positivi. Nonostante i risultati ottenuti, abbiamo l'esigenza di promuovere il territorio insieme agli altri Enti per avere una ricaduta positiva anche sul traffico crocieristico. I turisti non vengono per visitare il porto ma i luoghi circostanti. Da questo punto di vista stiamo lavorando con la Regione, Provincia e Comune per implementare le azioni di promozione. In ambito portuale sono in corso importanti lavori infrastrutturali (Falanto Service Port Center, rettifica e testata del Molo San Cataldo). Stiamo progettando con il Comune di Taranto un bellissimo Waterfront che prevede la riqualificazione delle aree di cerniera tra il porto e la città. La Marina Militare diventa sempre più un valore aggiunto anche dal punto di vista turistico, culturale e sociale grazie alla organizzazione di manifestazioni ed eventi di particolare pregio. Il Museo MarTA e la Soprintendenza Archeologica valorizzano l'enorme patrimonio presente sul territorio. Taranto e la sua provincia hanno tanto da raccontare dal punto di vista storico, archeologico, artistico, paesaggistico e culturale.

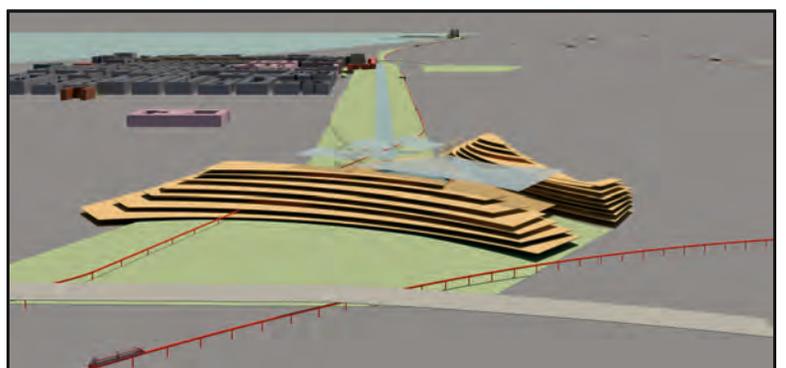
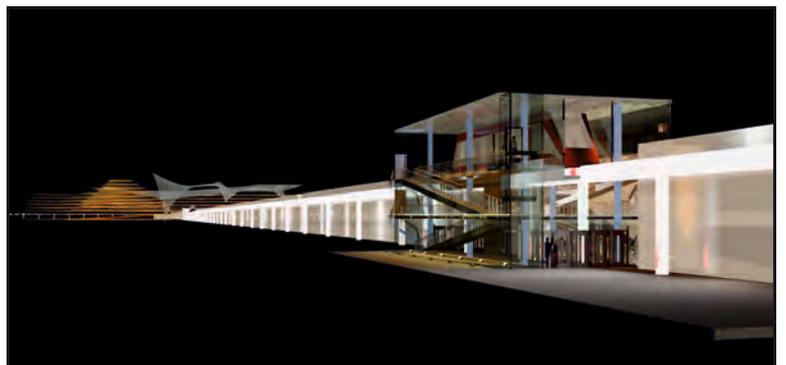
COSIRIFAREIBARI: un Big Bang per un nuovo Universo Sociale

Bari deve guadagnare una nuova "Myra": i nuovi marinai dovranno, ancora una volta, fare una scelta coraggiosa. A volte cambiare il "punto di vista" è salutare. Siamo abituati a vedere palazzi, negozi..., cielo e mare dal basso, seduti in una scatola detta "auto" che continuamente ci deforma la lettura di un territorio, di una città comprese le relazioni umane. La nostra vita è scandita da un insieme di segnali codificati (semafori, accessi e sosta); oppressi dall'affanno del traffico, dal rumore delle auto bloccate al solito incrocio; tutto questo non ha niente in comune con una mobilità sostenibile. Mi piacerebbe raggiungere in pochissimi minuti i punti nevralgici di una città; respirare un'altra aria, e osservare una città nuova, fatta di costa e di aree verdi; partire dal porto e giungere subito in stazione ferroviaria, ospedale, borgo vecchio e centro servizi. E' possibile? Occorre un sistema di trasporto ferroviario di passeggeri e merci dove i convogli viaggino sopra una sede vincolata -monorotaia- con traiettoria ad anello. Occorrerà volgere la prua della nave-Bari, per conquistare non un mito ma un nuovo orizzonte laico, capace di proiettare la città verso quella dimensione internazionale che è nel cuore di tutti i baresi. Bari, grande città metropolitana e di mare merita un futuro diverso, con un orizzonte del mare e del cielo che appartengono alle comuni relazioni umane di ogni barese. Una Bari nuova: "cosirifareibari"! Il piano progettuale, rivoluzionario, è dell'ingegner Vito Masi: un impegno professionale per costruire una Bari diversa, libera, vivibile, attraversata da un "fiume verde", un vero Big Bang per un nuovo Universo Sociale. "In una realtà come quella della città di Bari - afferma l'ingegnere Masi - collocata al centro di un hinterland metropolitano e di un meridione sempre più 'desertico', dove la mancanza di infrastrutture non è che il termometro di una sempre più profonda crisi esistenziale in un Sud marginalizzato nella sua economia e nei suoi valori, non basta 'pensare' ad un Rinascimento virtuale del contesto sociale in cui viviamo, occorre creare concretamente le condizioni per una rinascita vera e duratura del Sistema Paese." Ed ancora Masi afferma "Perché non esiste un 'Nord' senza un 'Sud'. E non esiste un 'Sud senza un 'Nord'." Ed ecco l'idea progettuale di Masi nel dichiarare che per invertire la tendenza a questo 'incaprettamento', occorre dare segnali forti e chiari che diventino simbolo e paradigma di una rinascita da troppo tempo soffocata da burocratismi, mafie e cedimenti striscianti di strati sociali sempre più ampi al malaffare. "Cosirifareibari" è una strategia che vuole essere una risposta eclatante e rivoluzionaria a tutto questo ed ambisce a diventare il simbolo di una nuova speranza sociale: "Se lo sono cambiato, e Voi siete cambiati, tutto il Mondo può cambiare!" grida Rocky Balboa alla vecchia CCCP, ripiegata su ideologismi arcaici e sclerotizzati.

Stiamo attraversando, un periodo della nostra storia con scenari variabili, da una rivoluzione industriale prima a quell'informatica poi; fasi e declinazioni sociali molto accelerati che richiedono nuove logiche comportamentali flessibili e dinamiche. Una domanda di trasporto pubblico che cresce sempre più; il sistema di movimentazione in uso sul territorio urbano (bus con alimentazione autonoma e tram ad alimentazione elettrica da cavi aerei) sempre più limitato in termini di capacità di trasporto e con costi di gestione elevati (pensiamo a tempi d'attesa, soste, e livelli standard di sicurezza). Anche il sistema di trasporto extraurbano incide nel degradare le nostre città (entrata e uscita) e dilatando i tempi di percorrenza da un punto all'altro del territorio cittadino. Tutto questo comporta una sensibile e crescente riduzione delle attività commerciali e produttive, strozzate dalla difficoltà di accesso e parcheggio di utenti e merci, in una città, come Bari, che da sempre trae la sua linfa vitale da commerci e turismo. E ancora vediamo che il borgo murattiano barese è sempre più asfissiato dai rumori, dallo smog, dal traffico, e sembra accelerare la propria auto desertificazione. Crescono le barriere nelle relazioni sociali di una città perché ci si allontana dai suoni, dai colori, dai silenzi, da quel mondo "a misura d'uomo" necessario per vivere. Crescono i costi ambientali dell'inquinamento acustico, termico e atmosferico generato da una società in cui i "consumi" sostituiscono la quantità alla qualità, le "abitudini di massa" al feed-back della memoria, la droga dell'indifferenza alla fantasia; l'habitat urbano ne esce degradato senza via di ritorno per il vivere quotidiano. Per cercare un nuovo "punto di vista", bisogna tener conto che non si può affrontare il "nodo" di Bari senza aver



risolto l'equilibrio del borgo, né il borgo può prescindere dalle sue interazioni con la città e il territorio metropolitano; quindi, qualunque intervento teso a riorganizzare parti significative del centro storico deve prima affrontare in maniera radicale e risolutiva il nodo dei flussi di uomini e merci da e per la città. E allora immaginiamo di creare una piastra pedonale attrezzata: sollevata di circa 5 metri rispetto al livello stradale; arredata a giardino pensile e connessa con scale mobili e percorsi terrazzati fioriti ai marciapiedi esistenti; sotto scorre il traffico attuale e sopra dotata di monorotaie per il trasporto rapido di massa; fondendo così, integrando piazze, teatri, musei, giardini, mare. In questa maniera saranno facili nuove percezioni e nuovi scenari, generando un "fiume verde" per consentire di riappropriarsi delle stagioni, del profumo dell'erba, del sorriso di un amico, del canto degli uccelli, di odori e sapori antichi, cioè del riaffermarsi del "se stesso". Un treno a "mono"-rotaia, come dice la parola stessa, che si muove scorrendo su una trave-guida di supporto e nella versione ipotizzata da due carrozze, lungo poco meno di ventisette mt e che può trasportare fino a 230 passeggeri, di cui trenta seduti. Calibrata su un totale di 27 Km di tracciato, costituito da 1 anello centrale e tre bretelle di collegamento ai parcheggi perimetrali di scambio per le utenze extraurbane; la cui velocità massima, pari a 80 km/h, è compatibile con una implementazione a scala extrametropolitana -point to point- del sistema per gestire anche il traffico pendolare; ipotizzando di captare per ogni Km di monorotaia l'uno per cento del volume di traffico quotidiano in entrata nell'area metropolitana di Bari e con un ricavo netto superiore a 70 milioni di euro/annui, l'adozione di un people mover con questa tecnologia avrebbe un impatto ambientale nullo (motori elettrici a recupero di energia autoalimentati da pannelli fotovoltaici), ricucendo le periferie urbane con standards eccellenti per comfort, quantità di persone trasportate, certezza dei tempi di trasporto e sicurezza.



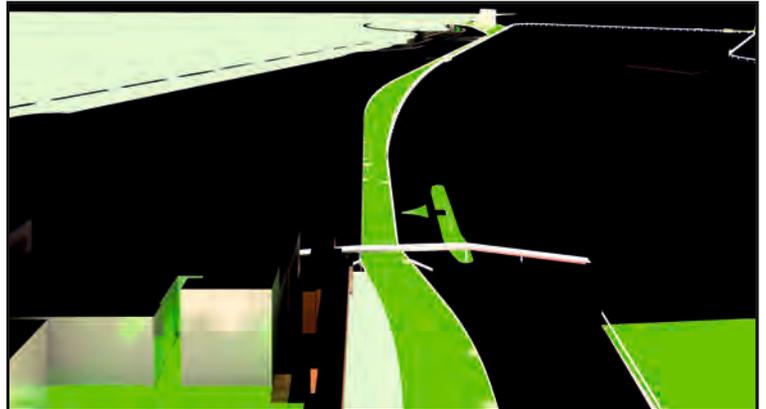


Quattro, in sintesi, i punti qualificanti di questo 'New Deal':
La Monorotaia: un sistema di trasporto rapido di massa in grado di ridurre i volumi di traffico del 27%, ad emissione nulla e con un utile medio annuo superiore a 100 milioni €, annullando di fatto le distanze tra centro e periferia con un tempo massimo di spostamento non superiore a 30';

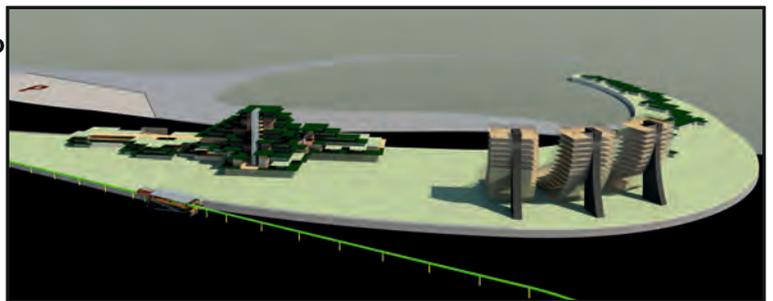
Il Fiume verde: più di 45 Ha di verde nel cuore della città, realizzati al di sopra del fascio di binari che oggi divide in due il territorio cittadino;

La Galleria delle Nazioni: 300.000 mq di spazi espositivi equamente distribuiti tra 'Oriente' ed 'Occidente' ed uniti da una piazza all'italiana, dove confrontare culture, artigianato, merci, anime. Sulla 'Via della Seta';

La Porta della Città: 18.000 mq divisi tra edifici terrazzati, destinati a terziario, residenziale e portuale, (con 22.00 mq a giardino pensile) e 24.000 mq di centro direzionale.



Salvatore Carruezzo



GRIFFINIA COPYRIGHT 2009



Direzione - Head Office
 Via Dalmazia, 31/A
 72100 BRINDISI
 Tel./Phone - Fax +39 0831 508104
 Cell./Mobile phone +39 335 6977355
 e-mail: peyranibr@libero.it

Ufficio Operativo - Operation Office
 Costa Morena - Porto di Brindisi
 Cell./Mobile +39 335 6253748

Ufficio Amm.vo - Administ. Office
 Strada Consortile Km. 5,600
 74100 Taranto
 Tel./Phone +39 099 4714261
 +39 099 4704020
 Fax +39 099 4706842

PEYRANI BRINDISI

IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY

