mare, porti, trasporti e nautica da diporto

IL NAUTILUS

2019
ANNO XIV n°1

€ 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

Negli ultimi anni, per vari motivi, le relazioni tra porto e città sono diventate sempre più complesse, a volte articolate, e in molti casi difficili. Difficoltà giustificate che si traducono nel ricercare tranquillità operativa e senza coraggio nella governance, rispettivamente di un porto e di una città, e che portano quasi sempre ad una stagnazione economica. Tutti cercano la "condivisione – sharing" degli atti amministrativi. Tutto è dipeso e dipende dalle trasformazioni che stanno interessando i traffici marittimi e di conseguenza i porti, nodi nevralgici, dei flussi merceologici. Navi grandi, informatizzazione, comunicazione intelligente, interconnessioni fra porti e con conseguente difficoltà infrastrutturale. Una città che invece rimane impegnata solo per le varie emergenze giornaliere, senza una reale programmazione post-industriale e occupazionale, è destinata a rinunciare al proprio futuro. Anche se le Regioni e i Comuni che ospitano i porti hanno beneficiato di una crescita e sviluppo economico, dovute all'asset portuale e alla filiera logistica integrata, sempre più si sono generate situazioni di conflitto tra i porti e le città. Situazioni che possono creare effetti negativi sulla competitività fra scali di una stessa regione marittima, come per esempio il Mediterraneo. Si ritiene che un tale "conflitto" vada governato e orientato verso obiettivi pratici, non retorici, per ricavare benefici e sviluppo effettivo del territorio, sia sotto il profilo economico, sia quello occupazionale, per far crescere il porto e la propria città. "Il dialogo ed il dialogo" sono le caratteristiche, fra soggetti diversi come l'AdSP e le Amministrazioni locali, necessarie per far vivere le attività di un porto dentro una città e con la città.

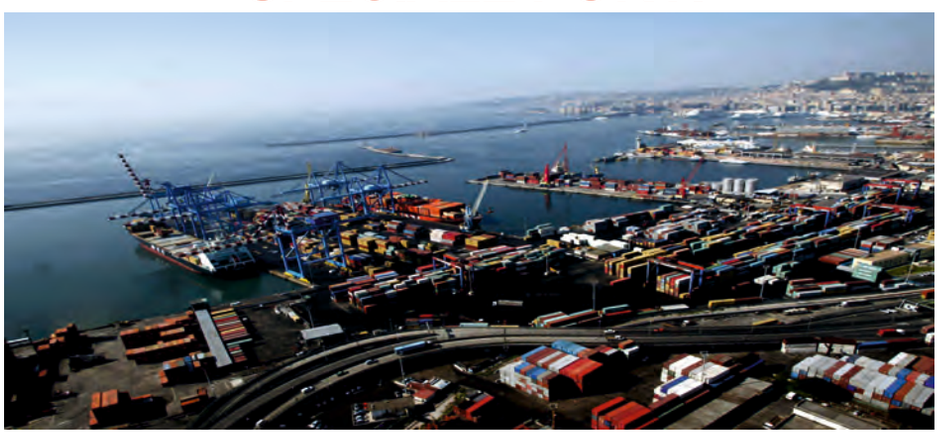
L'Ediitore
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Internet of Things	pag.2
Contratto di ormeggio	pag.3
Principo di passaggio	pag.4-5
La Via Traiana	pag.6
New Port	pag.7
Ultimo Miglio stradale	pag.8-9
Taranto-Mare 2.0	pag.10-11

www.ilnautilus.it

SPECIALE PORTI



La UE da l'ok per potenziare il porto di Genova

La commissione Europa, nell'ambito del bando CEF Transport 2018, ha selezionato uno dei progetti che l'Italia, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha presentato per aiutare Genova e tutto il territorio circostante a rinascere dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi. Si tratta di un piano che potenzia il porto e tutta l'area dell'ultimo miglio, prevedendo, una volta firmato il Grant Agreement, un cofinanziamento europeo di 6 milioni di euro

"Sono molto orgoglioso di questo riconoscimento – commenta il Ministro Danilo Toninelli – grazie al quale arriveranno risorse aggiuntive importantissime per Genova e i genovesi. Uno stanziamento per il risorgimento della città, che si va ad aggiungere a quello già disposto dal Governo, circa un miliardo di euro, a testimonianza della nostra assidua attenzione al rilancio della città". Il progetto selezionato dall'Ue prevede l'implementazione di una piattaforma ICT denominata E-Bridge (Emergency and BRoad Information Development for the ports of GEnoa) finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree buffer e connessioni di ultimo miglio ferroviario.

"Sono soddisfatto che il nostro progetto abbia trovato la condivisione dell'Europa, che dovrà ora formalizzarsi con la firma del contratto di finanziamento. Questo ci dà ancora più forza per proseguire il nostro lavoro, iniziato subito dopo il tragico crollo del Morandi, continuando a mettere in campo tutti gli strumenti necessari per aiutare Genova a ripartire", conclude il Ministro.

Internet delle cose (marittime)

La complessità dello scambio d'informazioni, in ambito marittimo portuale, impone una professionalità mirata, per cui gli utenti, siano essi compagnie di navigazione o, le navi in transito, possono lavorare scambiando dati tecnico-merceologici con gli agenti marittimi o con un server (gestito dall'Autorità portuale) per l'invio delle pratiche in entrata e/o uscita dal porto. L'agente marittimo raccomandatario della linea di navigazione prenota la capacità operativa necessaria all'attracco della nave; documenti relativi devono essere forniti all'Autorità Marittima, alla Dogana e al terminal merci o passeggeri. La condivisione delle informazioni presenta un enorme potenziale per il settore della logistica marittima. Può ridurre i costi, tagliare i tempi di consegna e in generale migliorare l'efficienza delle risorse. La condivisione delle informazioni attraverso la catena logistica offre quindi interessanti opportunità di business. Da tempo, il settore marittimo sta sfruttando i dati attraverso le tecnologie digitali per una maggiore comprensione della catena logistica al fine di migliorare i processi logistici. Le aree di applicazione delle tecnologie digitali per la raccolta, lo scambio e l'analisi delle informazioni vanno da finalità gestionali e transazionali a più applicazioni tecniche e operative. L'effettiva integrazione dei sistemi basati sui dati dipende in modo cruciale dalla qualità della loro attuazione e dalla regolare collaborazione tra le parti interessate lungo la catena logistica. Le nuove tecnologie trasformeranno i processi logistici. Esistono numerose applicazioni logistiche per innovazioni come sensori altamente sofisticati per la raccolta dei dati, strumenti avanzati di analisi dei dati e concetti avanzati come Internet of Things (IoT), blockchain (linee di distribuzione) o intelligenza artificiale. Una sfida per i trasporti marittimi e per la logistica riguarda il modo in cui questi settori strategici adottano tale innovazione; affidarsi sempre più alla digitalizzazione e all'integrazione di sistemi potrebbe esporre l'intera catena ai rischi della sicurezza informatica. L'Internet delle cose si riferisce a una rete di dispositivi e oggetti fisici interconnessi che utilizzano connessioni cablate e wireless. I servizi e le applicazioni che sfruttano l'IoT sono guidati dai dati raccolti da questi dispositivi. Le applicazioni IoT marittime hanno un potenziale particolare per i guadagni in termini di efficienza, considerando la necessità di gestire sistemi complessi di trasporto e catena di approvvigionamento, compresi l'efficienza sia tecnico-operativa che di coordinamento. L'importanza di sfruttare Internet delle cose (marittime) aumenta mentre il trasporto commerciale sembra essere sull'orlo dell'adozione di navi autonome e l'implementazione dell'e-navigation (OCSE, 2017a). Molti risultati ottenuti dall'IoT possono essere raggiunti quando diversi concetti si completano a vicenda. L'IoT emerge all'interno di un ecosistema tecnologico condiviso, completato da analisi cloud e big data, considerando che l'enorme quantità di dati raccolti da diverse fonti dovrà essere elaborata e analizzata in modo tempestivo. Questo ecosistema può anche includere combinazioni di tecnologie satellitari e telematiche che, nel contesto marittimo, possono migliorare considerevolmente la navigazione, la sicurezza, il monitoraggio e la manutenzione a distanza, la comunicazione e l'efficienza ambientale. Ad esempio, mentre le reti telematiche includono la trasmissione in tempo reale dei dati da un dispositivo al ricevitore, IoT ripresenta il concetto d'interruzione collegando questi oggetti fisici per facilitare la comunicazione in tempo reale tra sensori, applicazioni e persone. Le tecnologie di supporto di questo ecosistema comprendono i sistemi radiofrequency per le identificazioni e la localizzazione (RFID) e i relativi sensori. Un campo correlato è la comunicazione machine-to-machine (M2M), che implica uno scambio di dati autonomo tra dispositivi con limitate interferenze umane. Per il futuro, la politica dovrà riflettere sull'adozione di nuove tecnologie, garantendo modelli di business tali da produrre i benefici desiderati.

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

FIV
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
ANCE BRINDISI
patagonia
SHIPS INFORMATION SERVICE
AVVISATORE MARITTIMO DEL LEVANTE
BARI - BARLETTA - MONOPOLI

LA QUALIFICAZIONE GIURIDICA DEL CONTRATTO DI ORMEGGIO E L'OBBLIGO DI CUSTODIA DELLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO

Si discute dell'obbligo di custodia delle imbarcazioni da diporto nel contratto di ormeggio. Trattasi di un tema che non ha avuto facile risoluzione per via dell'assenza di una specifica regolamentazione del contratto di ormeggio sia nel Codice Civile che in quello della navigazione (quest'ultimo, difatti, si limita a disciplinare la figura dell'ormeggiatore).
Ci si trova, in sostanza, al cospetto di un contratto "atipico" che, tuttavia, ha ricevuto nel corso degli anni una propria qualificazione giuridica grazie al lavoro esegetico della giurisprudenza nostrana.
Preliminarmente si consideri che, secondo una definizione mutuata dall'allora Circolare della Marina Mercantile n. 154 del 1975, "l'approdo marittimo e/o l'ormeggio è un complesso di impianti specializzati sul demanio marittimo...e sul mare territoriale e che offrano la possibilità di accosti, stazionamento e rifornimento. Esso può essere dotato delle sistemazioni fisse e/o amovibili che consentono le operazioni necessarie per il mantenimento dell'efficienza delle imbarcazioni, con riguardo alle riparazioni, manutenzione, rimessaggio, revisione e custodia, rifornimento ed assistenza in genere, nonché la sosta ed il ristoro dei diportisti".
La Giurisprudenza di Cassazione, stante quest'ultima definizione, è riuscita negli anni a delineare il contenuto minimo essenziale del contratto di ormeggio consistente nella messa a disposizione di una porzione di specchio acqueo per la sosta e/o lo stazionamento di una imbarcazione da diporto (v. Cass. Civ. sez. III, n. 10484 del 2004)
Vi sono, tuttavia, delle ipotesi nelle quali il contratto di ormeggio non si limita a prevedere la sola messa a disposizione di un posto barca quanto, anche, l'erogazione di servizi ulteriori e accessori: si pensi, per esempio, alla custodia e alla manutenzione dell'imbarcazione così' come all'erogazione di acqua e corrente elettrica. In altri termini, il contratto di ormeggio può essere assimilabile a quello di deposito e/o a quello di locazione tenuto conto sia delle prestazioni accessorie erogate dal gestore di un porto turistico che della tipologia di sosta compiuta dallo stesso diportista. Del resto la stessa Giurisprudenza, al pari della Dottrina unanime, è solita distinguere tra una sosta di tipo "statico" (si pensi al caso in cui l'imbarcazione da diporto viene "tirata in secco" per la pausa invernale) e una, invece, di tipo "dinamico" che si realizza quando la sosta avviene in via temporanea ossia costituisce "momento stesso della navigazione".

Fatte le dovute premesse, si ritorni al tema in esame. Non esiste un obbligo di custodia in re ipsa: la sussistenza di un obbligo di custodia dell'imbarcazione da diporto dipende sostanzialmente dal tenore del regolamento contrattuale (l'obbligo di custodia deve essere espressamente indicato in una clausola contrattuale) così come dalla verifica delle circostanze concrete. Non sempre, difatti, il contratto di ormeggio viene redatto in forma scritta sicchè l'eventuale esistenza di un obbligo di custodia può essere desunta da alcune prove/circostanze del caso concreto: si pensi all'esistenza di un servizio fisso di guardiania e/o vigilanza (ad esempio, un circuito di videosorveglianza ecc.) all'interno di un porto turistico così come alla presenza in loco di personale della struttura cui viene "affidata" l'imbarcazione all'atto dell'ormeggio.
Un ulteriore elemento di prova potrebbe essere dato dalla dimensione dell'imbarcazione, dall'eventuale presenza di un equipaggio fisso di bordo (circostanza poco frequente e/o improbabile nel caso di imbarcazioni di piccolo cabotaggio) così come dalla durata dell'ormeggio: nel caso in cui, difatti, l'imbarcazione ormeggiasse per lungo tempo in una struttura diportistica si potrebbe presumere l'interesse del proprietario alla custodia e alla manutenzione del proprio natante.

Ovviamente tali prove possono essere desunte sia per via testimoniale che per mezzo di presunzioni gravi, precise e concordanti ex art. 2729 c.c.
Alla luce di tutto ciò, ove l'esame del regolamento contrattuale e delle circostanze concrete neghi l'esistenza di un obbligo di custodia, le eventuali clausole contrattuali secondo cui "il gestore del porto non risponde di eventuali furti o danni" non determinano una esclusione o limitazione preventiva di responsabilità ex art. 1229 c.c. né, per tale ragione, costituiscono clausole vessatorie ex art. 1341, co. II, c.c.; al contrario, le suddette clausole saranno reputate nulle e vessatorie nell'ipotesi in cui, invece, il gestore del porto turistico abbia assunto un obbligo di custodia in favore del diportista.

Stefano Carbonara

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 MOBILITA RIDOTTA)
PMR-2 (GESTIONE EMERGENZE - PERSONE A MOBILITA 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

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

Porti e applicazione del principio di passaggio inoffensivo come espressione della sovranità dello Stato costiero

Le vicende delle navi Open Arms, Aquarius e Sea Watch 3 sono ben note e, pertanto, in tale sede ci sembra superfluo ripercorrerle. Esse hanno creato molto interesse e dibattito a livello internazionale su decisioni adottate dalle autorità governative di Stati, tra cui l'Italia, di interdire l'ingresso ai propri porti e di vietare lo sbarco di persone che migrano da Paesi terzi e, infine, all'ordine, come pure l'avvertimento delle navi private armate da ONG di non entrare nel mare territoriale. Ma dovendo analizzare giuridicamente tali vicende è d'uopo usare la lente del diritto internazionale del mare. Premesso che la sovranità dello Stato costiero si estende "al di là della terraferma e delle acque interne e, nel caso di uno Stato arcipelagico, nelle sue acque arcipelagiche su una zona di mare adiacente denominata mare territoriale" (art. 2, par. 1 Convenzione di Montego Bay), in materia di ingresso delle navi nei porti degli Stati è stata codificata la presunzione a favore del diritto dello Stato costiero di interdire l'accesso ai porti in virtù di consolidati precetti che attribuiscono agli Stati sovranità piena sul mare territoriale. Per mare territoriale deve intendersi lo spazio marittimo compreso tra il territorio e le acque interne, da una parte, e lo spazio su cui si esercita la sovranità dello Stato rivierasco, dall'altra, ovvero quella zona di acque marine che costeggia il territorio dello Stato e sulle quali, per l'appunto, si estende la sovranità del medesimo.

Tale assunto comporta che nessuno Stato è obbligato a permettere a navi che battono bandiera di altri Stati di fare ingresso nel proprio mare territoriale, come pure nei suoi porti, tranne in casi di pericolo o di forza maggiore o qualora ciò sia previsto nei trattati bilaterali o multilaterali. In merito alla possibilità della "chiusura" dei porti l'ormai risalente Convenzione di Ginevra del 9 dicembre 1923 sul regime internazionale dei porti marittimi, resa esecutiva in Italia, con Regio Decreto 8 maggio 1933 n.1270, (abrogato con Decreto legislativo n.212 del 13 dicembre 2010) e in vigore dal 14 gennaio 1934, aveva già previsto (art. 16), seppur da un punto di vista commerciale, la possibilità di derogare al principio generale di libertà di accesso delle navi straniere, ancorché in casi eccezionali e per avvenimenti gravi, riguardanti la sicurezza del Paese o i suoi interessi vitali. Con l'adozione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 è stata codificata la consuetudine internazionale in base alla quale lo Stato può subordinare l'accesso ai suoi porti da parte delle navi straniere al soddisfacimento di determinate condizioni. Ciò risulta, implicitamente, dal combinato disposto degli articoli 19 e 25 par. 2, relativi ai diritti di protezione dello Stato costiero. L'art. 19, par. 2, stabilisce che il passaggio di una nave nelle acque territoriali di uno Stato è permesso "fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero". La disposizione ha natura meramente esemplificativa, ma la lettera g) del comma 2 precisa che tra le attività che potrebbero portare a considerare il passaggio non inoffensivo c'è anche "il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero". Tra le attività per cui lo Stato può quindi legittimamente sospendere il diritto garantito a tutte le navi dall'art. 17 UNCLOS, vi è sicuramente il trasporto di migranti irregolari, di cui la disciplina è rimessa alla normativa nazionale. Una simile attività difatti potrebbe ben essere considerata una minaccia al territorio nazionale, o, per lo meno, un'attività illecita da impedire. In questo modo si realizzerebbe quella protezione della sicurezza delle acque territoriali italiane minacciata da traffici illeciti in cui le navi ONG potrebbero essere individuate come partners in crime per attività più simili a taxi del mare che a soccorsi veri e propri. E' vero infatti che, oltre a negare l'ingresso nel mare territoriale, lo Stato costiero può rifiutare l'ingresso nei propri porti conformemente all'art. 25 par. 2 UNCLOS, nel quale è specificato che questo "ha anche il diritto di adottare le misure necessarie per prevenire ogni violazione delle condizioni alle quali è subordinata l'ammissione di tali navi nelle acque interne o a tali scali". Gli Stati costieri hanno la potestà di avvertire le navi che si dirigono verso i loro porti sulle condizioni a cui l'ingresso di queste navi è consentito, prima che facciano ingresso nelle acque territoriali di ciascuno stato. Secondo la prassi internazionale solo una nave che si trovi nel reale e tangibile pericolo, tradizionalmente, ha il diritto di ricevere il semaforo verde per poter far ingresso verso un porto, un terminale al largo o un altro luogo di rifugio e, in assenza di concreto pericolo, tale diritto verrebbe meno. A questo punto verrebbe da chiedersi come possano armonizzarsi tali disposizioni con l'obbligo di soccorso in mare sancito dalla Convenzioni SOLAS. Ebbene l'articolo 98, par. 1, UNCLOS determina che "Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri :a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; b) proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa; c) presti soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunichi all'altra nave il nome della propria e il porto presso cui essa è immatricolata, e qual è il porto più vicino presso cui farà scalo". Se leggiamo attentamente la norma non rinveniamo alcun obbligo di intervento diretto da parte dello Stato. Quest'ultimo deve garantire che le navi battenti la propria bandiera, qualora si trovino in presenza di naviglio in pericolo, intervengano tempestivamente per prestare assistenza. Chiaramente, l'obbligo di prestare soccorso non è assoluto, ma è condizionato dalla circostanza che la nave soccorritrice, il suo equipaggio e i suoi passeggeri non siano posti in pericolo. Lo status di pericolo viene di solito reclamato da navi nel mare territoriale dello Stato costiero e non in mare aperto, tuttavia è plausibile la ragione che tale diritto valga pure per le navi che si trovano al largo delle acque internazionali.

La UNCLOS definisce alcuni concetti fondamentali, a partire dai limiti marittimi che si estendono a partire dalla costa e che segnano, con l'allontanarsi dalla stessa, il progressivo venir meno della sovranità statale. Anche nella fascia più vicina alla costa, quella delle cosiddette "acque territoriali", esiste un diritto di passaggio inoffensivo (sancito nell'articolo 17) da parte delle navi straniere, "sia per traversarlo, sia per entrare nelle acque interne, sia per prendere il largo provenendo da queste", e purché il passaggio sia "continuo e rapido". Quanto al diritto interno occorre ricordare che l'articolo 83 del Codice della Navigazione, sancisce che "Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende".

segue a pag.5

Rebus sic stantibus il nocciolo della questione, certamente, è comprendere se le navi Aquarius, Open Arms e Sea Watch 3 si trovassero concretamente nell'ambito del reale pericolo. Per comprendere ciò, è sufficiente la lettura della Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo (SAR), adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979, in cui la nozione di pericolo (distress) è stabilita nel par. 1.3.11 "una situazione in cui vi sia ragionevole certezza che un'imbarcazione o una persona sia minacciata da un pericolo grave ed imminente e che richieda immediata assistenza". Il distress è interpretato dai centri nazionali di coordinamento del soccorso in modo difforme, con ciò determinando ritardi ingiustificati nel rispondere a eventi SAR. La disposizione si accorda con l'art. 18, par. 2, UNCLOS consente a una nave straniera di interrompere il proprio passaggio inoffensivo nelle acque territoriali dello Stato costiero, senza violare le norme che disciplinano il passaggio medesimo, qualora tale interruzione sia finalizzata a prestare soccorso a persone e navi in pericolo o in difficoltà. Ma il paragrafo 3.1.9 SAR sancisce che l'obbligo dello Stato responsabile della zona in cui viene prestato il soccorso non è necessariamente quello di accogliere le navi nei propri porti quanto di coordinare le operazioni e cooperare affinchè la nave che ha garantito il primo soccorso possa approdare in un luogo sicuro (place of safety), determinato dall'autorità SAR, dove far sbarcare momentaneamente i passeggeri. Pertanto, la suddetta circostanza, tuttavia, non implica automaticamente che tale Stato sia tenuto ad autorizzare l'ingresso della nave all'interno del proprio porto (e lo sbarco sul territorio) degli individui soccorsi.

Qualora il quadro a bordo delle navi fosse classificato adeguatamente come pericoloso, si ritiene che anche in questo caso lo Stato possa ancora porre il diniego nei riguardi della nave di procedere al suo ingresso nel proprio mare territoriale per raggiungere un porto, qualora avesse fornito l'assistenza sanitaria immediata e i primi interventi agli individui che si trovavano a bordo di essa. Lo Stato costiero non è strettamente vincolato a concedere il permesso di ingresso alla nave come tale se la vita delle persone che si trovano a bordo non sia concretamente e totalmente in serio pericolo.

Alla luce di tali osservazioni l'Italia, dunque, è nel pieno diritto, ai sensi del diritto internazionale generale, di regolare, come pure inibire, l'ingresso nei suoi porti, soggetto all'eccezionalità di navi che sono in situazioni di scarsa sicurezza oppure in pericolo. Pure in questi casi, quindi, può ancora negare l'accesso, a condizione che le dovute misure siano adottate direttamente nei confronti degli individui che sono a bordo al termine della situazione di pericolo.

avv. Alfonso Mignone

La Via della Seta: una nuova strategia economica marittima

Non v'è dubbio alcuno che l'esotica Via della Seta ha incendiato l'immaginazione e l'interesse del popolo italiano. Infatti, ormai da tempo, numerosi rotocalchi e riviste ospitano nelle loro pagine più prestigiose parecchi articoli e reportage su quella che è ormai conosciuta come la Belt and Road Initiative. Questa improvvisa popolarità la si deve non solo dal dinamismo economico cinese, interessato ad entrare con forza e preponderanza nel mercato europeo, ma anche a causa della nostra storia, della nostra letteratura e dai secolari rapporti così ben raccontatici da Rustichello da Pisa nel Milione. Quindi un interesse più che giustificato, capace di accendere le passioni dei più grandi economisti dei geopolitici italiani ed allo stesso tempo tutte quelle generazioni cresciute con i racconti di Marco Polo e di Salgari. Per tali motivi il recente accordo italo-cinese è stato oggetto di grande attenzione spesso analizzato nei suoi aspetti sia economici che politici non sempre in chiave positiva. Infatti tale trattato ha preoccupato e preoccupa molti illustri pensatori nostrani poiché è stato percepito come una sorta di tradimento all'Europa oltre che alla tradizionale amicizia con gli Stati Uniti d'America. A questo punto è inevitabile fare delle considerazioni necessarie. In primis occorre sottolineare che le relazioni internazionali esistono anche, se non soprattutto, per sviluppare delle possibilità che siano economiche, politiche o anche meramente sociali. Che per loro natura proprio la stipula dei trattati tendono a creare dei canali preferenziali di sviluppo spesso a vantaggio dei firmatari e quindi a svantaggio dei non firmatari. Fatta questa doverosa precisazione occorre ribadire che l'adesione italiana ad accordi o a strategie economiche e politiche provvenienti dall'esterno dell'ambito europeo o atlantico non significhino né un cambiamento di politica estera e né la fine dell'appartenenza all'Unione Europea. Di qui sorprende come il problema si sia concentrato solo su questo tipo d'aspetto senza affrontare quello che in realtà è l'elemento di maggior rilievo, ossia domandarsi se l'Italia si fosse dotata di quelle prerogative indispensabili per trarre il massimo vantaggio dalla stipula di tale accordo. In pratica viviamo in una nazione bellissima, ma che dal lontano 1990 fatica a realizzare quelle opere pubbliche infrastrutturali indispensabili per essere competitiva in un mondo globalizzato. Infatti se andiamo ad analizzare i vari rapporti pubblicati nel 2018 si noterà come l'Italia negli ultimi anni è rimasta indietro nello sviluppo delle sue reti autostradali e ferroviarie, accrescendo così diseconomie e inibendo investimenti. Una breve analisi ci consente di cogliere come le maggiori difficoltà o, per meglio dire, le maggiori carenze della reti di comunicazione e trasporti siano concentrate nel Mezzogiorno del paese, ossia quel luogo geografico chiamato a raccogliere i maggiori frutti dell'accordo proprio per la sua posizione nel Mar Mediterraneo. In più i recenti lavori fatti a Suez non solo hanno comportato un considerevole aumento del flusso navale, ma hanno permesso l'ingresso dei giganti del mare anche dal canale egiziano. Un problema per i nostri porti totalmente integrati nei vari tessuti cittadini, quindi con scarsi spazi retro portuali che storicamente dispongono di fondali bassi, adattissimi per il cabotaggio, ma non strutturati per ospitare navi con pescaggi importanti. In pratica con i recenti lavori del canale la nostra struttura portuale è stata rimandata indietro nel medioevo. Dragare i nostri porti è divenuta un'esigenza prioritaria congiuntamente alla realizzazione di quella rete intermodale indispensabile per il sistema economico e commerciale del Paese. La realizzazione e l'avvio delle Zone Economiche Speciali stenta a decollare, una buona idea, ma al momento sprovvista di una strategia comune di sviluppo e dei fondi necessari per essere competitivi in un mercato così complesso e competitivo come quello attuale. Nel nostro paese, da sempre navale, foriero e fucina di grandi navigatori, immerso nell'unico mare capace di collegare tre continenti (infatti Mediterraneo significa mare tra le terre) mancano studi e uffici che studino il Potere Navale. Questa dolorosa assenza ha fatto si che rami così importanti per la sopravvivenza economica e politica della nostra nazione come quello del trasporto navale, dello sfruttamento delle linee commerciali e della stratificazione dei trasporti terrestri e marittimi, siano diventati non un punti di forza, ma dolorose debolezze. L'Italia con i suoi oltre settemila chilometri di coste dipende per il 90% dalle esportazioni. Dotarsi quindi non solo delle infrastrutture necessarie per far fronte alle nuove esigenze, ma ancor più di quei uffici necessari come cattedre di diritto della navigazione, dei trasporti marittimi, di storia del pensiero navale e del Potere Marittimo divengono elementi indispensabili per il futuro della nazione. La creazione di un Ministero del Mare sarebbe un buon inizio, ma congiuntamente bisognerebbe centralizzare anche il sistema ZES. Quindi non più molteplici ZES sparse su tutto il territorio nazionale, ma un unico ufficio capace di realizzare quella strategia marittima e commerciale indispensabile per sfruttare al meglio le opportunità che il secolo della Blue Economy ci offre. Tale ufficio consentirebbe di annullare la dannosa concorrenza tra porti, un sistema quindi che consentirebbe di specializzare quest'ultimi direzionando le proprie peculiarità in singoli settori marittimi creando così una sorta di sistema sinergico interportuale capace d'innescare economie di scala, indispensabili attrattori commerciali e d'investimenti industriali. Tale regia centralizzata consentirebbe anche e soprattutto la rinascita del sistema industriale ampliandolo proprio nel Mezzogiorno del paese consentendo così una più equa ridistribuzione a livello nazionale ed europeo. Un dramma che viviamo sin da prima dello Stato unitario. Sembra difficile che la singola ZES campana possa da sola affrontare le sfide economiche e commerciali lanciate da colossi politici ed economici come la Cina, la Russia e l'America. Sviluppare una strategia di lungo periodo, la centralizzazione dell'apparato dei sistemi di trasporto marittimo e la loro connessione al sistema nazionale ed europeo, strutturare un ufficio che possa essere trait d'union tra ministero degli Esteri, del Mare, del Commercio, in pratica realizzare una struttura capace di definire e studiare un possibile potere navale italiano, sono divenute necessità inevitabili per fronteggiare le nuove esigenze del sistema marittimo mondiale. Per cui la stipula dell'accordo con la Cina divenuta negli ultimi anni potenza talassocratica potrebbe finalmente dare quella spinta necessaria per strutturarci come nazione marittima e non più terrestre. Spetta solo a noi cogliere questa opportunità poiché la nostra ricchezza è solo nel mare e per il mare, un assioma sempre più evidente soprattutto oggi che viviamo nel secolo della Blue Economy.

Alessandro Mazzetti

Per un'archeo-antropologia degli itinerari storici: la via Traiana

L'uomo, umanizzandosi, aveva acquisito insieme alle gambe diritte e al passo aitante un istinto migratorio, l'impulso a varcare lunghe distanze nel corso delle stagioni; questo impulso era inseparabile dal sistema nervoso centrale; e quando era tarpato da condizioni di vita sedentarie trovava sfogo nella violenza, nell'avidità, nella ricerca di prestigio o nella smania del nuovo (Chatwin 1996: 27).
Queste parole di Bruce Chatwin, scrittore inglese di racconti e romanzi di viaggio, consentono di riflettere su come i più importanti maestri delle religioni orientali e occidentali abbiano indicato nel pellegrinaggio perpetuo l'unica via per raggiungere la salvezza interiore, una modalità per ristabilire l'equilibrio armonico tra l'essere umano e la natura.
L'atto del cammino è andato arricchendosi di nuovi significati e valori, inscrivendosi in percorsi iniziatici, in riti, in vie sacre, pellegrinaggi ai santuari, processioni, così come nella letteratura attraverso i romanzi di formazione e i percorsi narrativi.
Comprendiamo allora come prima di innalzare monumenti o semplici costruzioni, l'uomo possedeva una forma simbolica con cui trasformare il paesaggio (Careri 2006): il cammino. È attraverso questa modalità che l'uomo ha incominciato a costruire lo spazio circostante, poiché l'esplorazione e il movimento sono necessari in qualsiasi territorio ai fini della sopravvivenza e del reperimento di informazioni utili per se stesso e il proprio gruppo di appartenenza: modificando i significati dello spazio attraversato, il percorso è stato la prima azione estetica che ha costruito un nuovo ordine sui territori ove si sono sviluppate in seguito le più importanti relazioni sociali e culturali.
La storia dell'umanità dunque è un storia fatta di cammini, di migrazioni, di scambi culturali avvenuti sulle vie e attraverso le vie. Questo interesse per gli itinerari storici è importante per riscoprire i processi sociali e le dinamiche storiche che hanno contraddistinto l'evoluzione dei luoghi e delle città. In questa sede ci occuperemo della Via Traiana e del suo legame con la Puglia, in particolare con la città di Brindisi.
La Via Traiana fu costruita tra il 108 e il 110 d.C. per iniziativa dell'imperatore Traiano che, per agevolare le comunicazioni con l'Oriente, rese carrozzabile un antico tratto viario alternativo all'Appia antica che univa Benevento a Brindisi. Rispetto alla ben più nota consolare Appia, quel nuovo tracciato consentiva appunto di raggiungere Brindisi con maggiore facilità solo per il fatto che abbreviava il tratto montagnoso dell'Appennino dauno sfruttando la comoda percorribilità del Tavoliere e della pianura costiera. A Benevento, all'inizio del nuovo percorso, l'imperatore fece erigere nel 114 d.C. un arco trionfale che celebrava lo straordinario lavoro effettuato, e rappresenta uno dei più importanti monumenti dell'antichità.
Da Benevento la strada scendeva verso Aecae (Troia) e attraversava il Tavoliere fino ad Herdonia (Ordona); di qui, superato l'Ofanto con un imponente ponte a cinque arcate, raggiungeva Canusium (Canosa di Puglia). Attraversato il centro canosino, la strada proseguiva poi verso Rubi (Ruvo di Puglia), e correndo ad est dell'abitato puntava in direzione di Modugno fino a Caeliae (Ceglie del Campo), poi per Norba (Conversano) e Monopoli. Da Rubi una variante litoranea raggiungeva Barium (Bari) non senza aver toccato Butuntum (Bitonto); in entrambi i casi il tracciato procedeva poi, vicinissimo alla costa, fino ad Egnathia, grande sito archeologico tuttora attivo. La strada toccava poi Ostuni e Carovigno, giungendo infine a Brundisium (Brindisi). Un prolungamento più tardo, denominato "Via Traiana Calabra" (Calabria era detta, in epoca romana, la parte meridionale della Puglia), collegò Brindisi alla città di Hydruntum (Otranto), passando per Valesium e per Lupiae(Lecce). Lungo il percorso la strada attraversava, oltre ai centri citati, una serie di stazioni di posta dette stationes,

In rosso il percorso della via Appia Antica, in blu quello della via Traiana

ovvero luoghi di sosta che potevano essere attrezzati al pernottamento dei viaggiatori e per la custodia di carri e cavalli (mansiones), o invero predisposti solo per il cambio dei cavalli e per brevi stanziamenti (mutationes). Anche nel Medioevo l'asse della strada restò l'itinerario preferito per raggiungere i porti di imbarco per la Terrasanta.
Per ciò che concerne le fonti che descrivono la via Traiana, la più antica è opera dell'Abate dello Jacopo; non mancano però testimonianze che documentano l'esistenza di vie precedenti a quella Traiana, come quella di Strabone, che ricorda due strade alternative per raggiungere Roma da Brindisi: una è l'Appia, l'altra è invece una strada che attraversava il territorio dei Peucezi, dei Dauni e dei Sanniti. Orazio descrive invece una via che seguiva la valle del Calaggio fino al torrente Canneto, poi, si dirigeva verso Rocchetta S. Antonio, Candela, e qui seguiva un percorso parallelo all'Ofanto. Un passo di Galeno rende noto un tipo di intervento promosso dallo stesso Traiano nello specifico programma politico di ripristino e adeguamento della rete viaria, nell'Italia meridionale.
La via Traiana è inoltre indicata anche nei vari Itinerari, sia il più antico l'Itinerarium Antonini che nell'Itinerarium Burdigalense, il noto resoconto redatto da un pellegrino di Bordeaux, e, soprattutto, nella Tabula Peutingeriana. Verso la fine del XIX secolo, un altro grande storico, prete e vescovo di Telese, Jannachini, con la sua opera del 1885 L'andamento della via Traiana, riprende in maniera più dettagliata gli studi sulla viabilità attraverso lo studio della toponomastica e delle strutture evidenziate lungo i percorsi; è il primo studioso ad occuparsi dell'asse stradale traianea, della quale se ne erano nei secoli perse le tracce e il reale andamento.
Il Pratilli (prete, archeologo e antiquario napoletano) nel 1745 redige l'opera Della via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi, in cui, oltre a sintetizzare i vari itinerari, riporta cartograficamente la viabilità antica secondaria, anche se con i nomi modificati.
Per l'identificazione sul terreno di questa importante arteria resta fondamentale il lavoro di Ashby all'inizio del XX sec., che ne ripercorse integralmente il cammino, dandone una completa e dettagliata descrizione, in particolare dei resti della massicciata stradale e delle opere infrastrutturali ad essa collegate che rimanevano ancora visibili.
Queste breve analisi sulla via Traiana intende essere un punto di partenza per riflettere sui progetti di studio, ricerca e valorizzazione di questo itinerario storico: Brindisi e il suo porto sono inscritti in una fitta rete di simboli, pratiche sociali e legami storici che ancora oggi uniscono il suo passato al presente odierno, nel quale è possibile pensare e sviluppare il proprio futuro. Le proposte e i progetti di pianificazione dei percorsi storico- culturali necessitano di nuovi stimoli capaci di raccordare le discipline, come l'archeologia e l'antropologia, per ottenere nuove conoscenze. Un metodo di ricerca attraverso il cammino, soprattutto in aree come quelle dei percorsi antichi, nei quali è necessario percorrere fisicamente i luoghi per ricostruire e riconoscere quei percorsi che hanno forgiato la nostra identità di uomini e comunità.

Michele Claudio D. Masciopinto

New città e new port

Oggi, si può affermare che le infrastrutture e i servizi della mobilità sono l'apparato circolatorio di una città; ne determinano la nascita, la dimensione e la forma, la prosperità o il declino. Lo stesso possiamo dire delle infrastrutture e servizi di un porto.
Più complessa diventa l'analisi se la inquadriamo in un'ottica di città-porto. Infatti, la crescita delle città, con quartieri satelliti e figlie dell'industrializzazione forzata, ha messo in crisi il loro apparato circolatorio e generato gravi problemi ambientali (aria, acqua, terra), con costi sociali non indifferenti.
Le infrastrutture previste nell'ambito della pianificazione europea in coordinamento e sinergia con i singoli Stati e con accordi bilaterali sottoscritti dai Parlamenti, dovranno avere obiettivi certi di rendere più sostenibile il sistema dei trasporti passeggeri e merci e nelle modalità (terra, mare, cielo) dal punto di vista ambientale, sociale ed economico.
Per governare la mobilità urbana non basta indirizzare gli strumenti tecnici e mezzi alla tutela dell'ambiente, cercando di ridurre la mobilità inutile; non basta spostare gli utenti verso il trasporto collettivo, promuovendo sistemi di trazione meno inquinanti.
Ci troviamo di fronte a nuove rivoluzioni che cambieranno radicalmente sia il modo di essere delle città, sia il modo di muoversi al loro interno. Cambia e cambierà anche il modo di essere di un porto e la sua funzionalità se vorrà garantire servizi e portualità sostenibili. A terra ci saranno veicoli non più con motore termico e si muoveranno senza il bisogno del conducente.
Lo stesso accadrà per un porto: si avranno banchine smart per garantire sicurezza alle navi e vi sarà più automazione nei servizi portuali.
La competizione fra città e fra porti sarà coniugata non solo dalle infrastrutture materiali, ma sempre di più dalla disponibilità e qualità delle infrastrutture della comunicazione e dal "capitale intellettuale e sociale". Porti di dimensioni medie possono essere oggi più "intelligenti" e adatti per affrontare la sfida di uno sviluppo compatibile con l'ambiente, la resilienza sociale, la sicurezza, l'internet delle cose e le interconnessioni.
Nessun porto può ignorare questi cambiamenti! Occorre convincersi che i porti italiani sono gateway per un mercato europeo e mediterraneo; anzi i porti del Mezzogiorno d'Italia sono anche nodi di aste e corridoi trasportistici di flussi merceologici da/per l'estremo Oriente.
Mai come in questo periodo, l'Europa ha bisogno dei porti del Mezzogiorno d'Italia per incidere sui mercati orientali. Sappiamo anche che gli interventi sulle infrastrutture non sono il tutto per garantire traffico; ci vogliono anche condizioni di mercato che possano permettere agli operatori di svolgere le loro azioni imprenditoriali con profitto, se si vuole una valida economia e vero lavoro.
Per la crescita di un porto significa sviluppare un retroporto e di conseguenza una zona economica speciale a esso collegata. Occorre impegno, da parte di tutti gli Enti preposti, a costituire un vero fattore di attrattività, facendo veicolare vantaggi economici forti alle imprese che desiderano insediarsi nelle zes in prossimità dei porti di un sistema portuale.
Porti non solo depositi o semplici zone di passaggio per le merci , ma officine di logistica di cui i porti sono anelli di congiunzione fra linee di navigazione importanti, anche verso i nuovi Paesi del Mar Nero e Mar Caspio, raggiungendo l'Iran e poi l'Iraq.
Anche in quest'ambito, le analisi dei costi/benefici su una linea di traffico marittimo con porti non adeguati, non dovranno essere "pilotati" politicamente fra porti; ma evitando la dispersione delle risorse economiche e senza progetti sovradimensionati, occorre puntare al rispetto del mercato trasportistico e credere nella capacità operativa di un porto rispetto a un altro, pur se appartenente allo stesso sistema portuale.
Un'altra considerazione di carattere geopolitico va fa fatta: la nuova infrastruttura "Suez Canal"come sta influenzando la logistica e i trasporti marittimi mediterranei di container e prodotti energetici.
Ebbene, il nuovo Canale di Suez non è più un "canale" di transito, dal Mar Rosso al Mediterraneo e vs, come lo abbiamo fino a ieri inteso.
Dal punto di vista economico, Suez è un incrocio di rotte fra più mercati: quello europeo, il mercato del Nord Africa e quello del Medio Oriente; una facility per raggiungere la costa dei Paesi orientali e soprattutto la Cina. Possiamo dire che nel prossimo futuro i porti del Mediterraneo e del Mezzogiorno d'Italia dovranno guardare (adeguandosi) a questa grande infrastruttura mondiale che è il Canale di Suez. Una grande zona economica servita da un sistema infrastrutturale e logistico che abbraccia quattro porti (Sokhna e Adabya nel Mar Rosso e Port Said est e ovest nel Mediterraneo), due aree integrate (quelle di Said e di Sokhna) e due aree di sviluppo economico territoriale (Ismailia e Quantara); il tutto in una visione moderna di sistema logistico integrato a rete, servito da vie di trasporto ferro/gomme e con un hub aeroportuale, quello de Il Cairo. Infine, ci possiamo chiedere del perché una città o un porto o entrambi debbano diventare "smart".
Si sta imponendo nella società post moderna una nuova domanda di servizi: un nuovo mercato dell'energy-mobility con una forte crescita di veicoli e bus a basso consumo energetico; un nuovo rapporto tra porto - navi per una distribuzione della potenza ibrida e/o pienamente elettrica sui servizi nave/terra lungo banchine e terminal; si va verso soluzioni portuali su "tutto elettrico" per una supply sostenibile sia per le navi e sia per i porti.
Ricordare ancora i progressi che la tecnologia digitale sta operando, cambiando drasticamente le modalità del vivere una mobilità mercantile e della nautica da diporto in tutte le sue forme. Il modo di concepire i rapporti sociali, il lavoro, la comunicazione, ampliando la "connessione" e quindi la condivisione d'informazioni e visioni del mondo sta cambiando.
Si spera che i progressi tecnologici servano non solo per migliorare i prodotti e servizi di una città e/o di un porto, ma che possano realizzare uno sviluppo sostenibile e responsabile.

Abele Carruezzo

BOTRUGNO
professional printing center

h 24
con preavviso di 30minuti
call. 392 945 6757
Since 1978
TEKNOELIOS 99 S.r.l. centrocopie
www.teknoelios.com

Esercizio consensuale del potere amministrativo nelle forme partecipative in uso alle Adsp: rotta maestra ed ultimo "miglio stradale" verso una pianificazione progettuale snella ed efficace

Protocolli, intese, accordi di collaborazione, termini cari ai giuristi ed agli studiosi del diritto amministrativo nonché agli operatori delle pubbliche amministrazioni, propedeutici ad altrettanti termini impegnativi di interessi e procedure nel mondo giuridico quali pianificazione, programmazione, progettazione, realizzazione ed innovazione nei porti e nelle aree portuali e retroportuali di riferimento. Insomma un labirinto di significati tecnico-cognitivi ai quali bisogna accedere per svolgere nella maniera più efficace l'azione di governance nelle Adsp presenti sul territorio nazionale. Ma vediamo con ordine la natura giuridica ed il contesto amministrativo in cui tali procedimenti, potremmo dire, navigano.

Le tematiche trattate appartengono al cd esercizio consensuale della potestà amministrativa per il tramite della istituzionalizzazione del modulo convenzionale nell'attivita amministrativa medesima, generalizzata a tutti i settori di azione del diritto amministrativo, pur distinguendosi dalla azione jure privatorum in cui la PA agisce nella stipula dei contratti, come un soggetto privato. Tale circostanza e differenza si evidenzia ancor più nella ipotesi in cui i contratti abbiano ad oggetto una concessione-contratto nella quale si fondono un contratto collegato alla concessione, permanendo una preliminare valutazione degli interessi pubblici e privati che sfociano comunque in un provvedimento amministrativo finale, dove si stigmatizza l'interesse pubblico da perseguire, sintesi di un nuovo assetto di interessi e rapporti fra le parti, pubblica e privata, sintesi della spendita della potestà amministrativa e delle obbligazioni civilistiche.

D'altro canto la distinzione tra accordo e contratto ha stimolato la dottrina verso una crescita della categoria degli atti bilaterali o plurilaterali amministrativi, finalizzati al raggiungimento di interessi non confliggenti, quindi paralleli confluiti nell'accordo capace di avere anche una funzione regolatrice e normativa lato sensu. A tal proposito si è parlato della categoria degli accordi organizzativi e normativi nella fattispecie degli accordi di programma utilizzati in particolar modo per la realizzazzione di opere od interventi pubblici e comunque per iniziative logistiche e strutturali ad atti vita negoziata. Fondamentale è la definizione degli obiettivi predeterminati, pur se ci troviamo in una attività amminitrstaiva negoziata che viene orientata dal contenuto specifico degli accordi. Scopi pubblici. Molto attuali sono gli accordi di programma od intese organizzative aventi ad oggetto forme pratiche di collaborazione durevole per la gestione di servizi e azioni al fine di garantire elevati standard di coordinamento e collaborazione tra le fasi di programmazione e quella di pianificazione.

Fa specie ricordare quanto sia in uso, presso le Adsp l'accordo ex art.lo 11, accordi integrativi o sostitutivi del provvedimento concessorio, ed art.lo 15, accordi tra pubbliche amministrazioni, della legge 241/90 in cui le pubbliche amministrazioni sono condizionate, peraltro, dal cd vincolo di scopo, ovvero dalla finalizzazione al pubblico interesse del contenuto degli accordi medesimi, se pur parzialmente differenti nella genesi.

Sinteticamente l'art .lo 11 detta la disciplina di moduli consensuali di esercizio del potere amministrativo, potestà, a contenuto discrezionale del provvedimento finale; l'amministrazione precedente può concludere accordi scritti in piena sintonia con la disciplina del codice civile, relativamente ai contratti in quanto compatibile. Tali accordi scritti servono a definire articolati interessi e rapporti anche tra enti pubblici e privati che convergono nel provvedimento finale che generalmente funge da esplicazione di attività a carattere vincolato.

L'articolo 15 configura la possibilità che anche più amministrazioni pubbliche possano concludere accordi tra loro nell'esercizio consensuale della potestà amministrativa in una posizione di equiordinazione, coordinando le rispettive competenze su oggetto di comune interesse senza partire dalla ipotesi di comporre un conflitto di interessi. In entrambe le ipotesi la giurisdizione competente è quella amministrativa.

Tra gli elementi essenziali della concessione portuale ricorre il canone concessorio e la durata della concessione (a cui può seguire l'ipotesi del rinnovo).

L'atto concessorio, meglio definito provvedimento deve, poi, ben sancire il programma di attività del concessionario ai fini dell'incremento dei traffici e della produttività del porto, la salvaguardia dei lavoratori, l'investimento e l'impiego di adeguate attrezzature, atte al ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo che si intende avere. I controlli poi sapranno efficientare quanto proposto ed eventualmente assentito sin anche riconducibile ad atti di revoca per il mancato raggiungimento degli obiettivi. E su quest'ultima considerazione molte Adsp hanno esercitato ampi poteri discrezionali, sia in fase di rilascio del titolo che in fase residuale, a dire il vero di revoca, sollecitando di converso gli interventi della Corte Europea nei noti pareri, sollecitando l'applicazione del principio della libera concorrenza, della trasparenza procedimentale, della pubblicità e della proporzionalità.

Facile desumere quindi quanto sia importante l'utilizzo dello strumento della conferenza di servizi, in special modo nella ipotesi di istanze concorrenti, che comunque impattano su di un uso molto ampio della discrezionalità, spesso poco fedele ai criteri tecnici posti alla base della scelta da compiersi. Programma di attività, strategie di sviluppo dei traffici e delle economie portuali e retroportuali, piani di investimento. Elementi tutti atti a delimitare la citata discrezionalità, se pur in modalità comparativa.

Ricordiamo che non abbiamo una vera e propria procedura di gara...ma i Giudici Ermellini a più riprese nelle sentenze hanno "sollecitato" un decreto che stabilisca le modalità di gara con cui poter assegnare le concessioni demaniali portuali e quindi terminalista, al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza e di pubblicità.

La necessità di porre a "reddito" i fattori di competitività dei porti tra cui ricordiamo le più performanti caratteristiche di gestione del terminal, unitamente ai collegamenti strutturali con gli hinterland, implica una semplificazione amministrativa che in alcuni specifici casi può comportare l'applicazione dell'istituto della autotutela ,con il quale la PA si fa ragione da se, cioè può rimuovere gli ostacoli e rapporti tra il provvedimento e la concreta realizzazione dell'interesse pubblico per il quale il provvedimento è stato emanato. Autotutela decisoria ed esecutiva, ovvero agli atti e sui rapporti ma comunque tendente ad un risultato diverso da quello previsto o quando tale comportamento sia stato capace di produrre un risultato diverso.

Sia l'affidamento di nuove concessioni demaniali che il loro rinnovo transita attraverso la programmazione e la pianificazione, giammai attraverso l'estemporaneità della sola istanza di concessione magari con anticipata occupazione. Nel caso del terminalista lo stesso si pone nelle condizioni di massimo investimento ma anche di massime garanzie nella gestione del bene demaniale pubblico, specie se da esso possono dipendere centinaia di assunzioni di personale aggirando il concetto tipico del lavoro portuale dell' autoproduzione.

segue a pag.9

I piani operativi triennali nel loro sviluppo strategico prevedono in molti porti collegamenti intermodali e strategici, non solo tra porto e zone industriali od artigianali ma anche con il porto e le principali vie di comunicazioni, come autostrade e ferrovie spesso carenti, vetuste e di difficile realizzazione. Imbarchi ro-ro e ro-pax accusano l'assenza di raccordi autostradali e quindi la teoria dell'ultimo miglio non può che sollecitare gli enti pubblici territoriali in primis a garantire, favorendo, la costruzione di raccordi per agevolare l'accessibilità nelle aree portuali dalla rete stradale per velocizzare le operazioni portuali, tra le quali rammento gli imbarchi e gli sbarchi di veicoli e merci. La accessibilità marittima deve essere favorita in doppio senso: varchi, dighe e terminal consentiranno, se ben allocati e progettati, un impulso significativo sia per il trasporto via terra che per quello via mare che devono raccordarsi tra loro ed inevitabilmente saldati. Solo un rapido e forte incremento dei metodi propulsivi amministrativi di accelerazione e di coordinamento possono disegnare la giusta rotta verso una reale semplificazione; ma anche l'oramai necessaria raccolta di norme riguardanti la disciplina portuale pare urgente, magari nella veste di un testo unico che sistematicamente faccia apparire un unicum normativo rispetto a ciò che può assumere una identità spezzettata in una tendenza a spinte autonome delle singole Adsp che, ricordiamo, svolgono un pur vero ruolo propulsivo delle vicende portuali ma che, di fatto, sono l'unico snodo di sviluppo dei traffici marittimi nei nostri mari che si colorano sempre più di internazionalizzazione.

Teodoro Nigro

Navi commerciali non merci

"Navi commerciali non merci. La navigazione delle navi e non delle merci."
Questa frase è un programma che sintetizza bene il periodo storico che stiamo attraversando ed in particolare il mondo dello shipping internazionale. La frase è stata pronunciata dallo storico e studioso di economia marittima, Martin Stopford, insignito del Premio Onassis, e per lungo tempo, direttore di Clarkson Research.
Analisi- Fino ad alcuni anni addietro, l'armatore, impegnato come imprenditore e operatore dentro la filiera marittima – portuale, svolgeva i suoi affari secondo i classici canoni della domanda/offerta della merce da trasportare via mare. Poi si è affermata la navigazione di linea che ha strutturato il mercato lungo le diverse rotte commerciali; ciascuna rotta ha rappresentato un segmento di mercato. Il business si svolgeva sulla domanda/offerta al fine di determinare i noli, sempre sul doppio binario: offerta di stiva (noli) e offerta di carico (tariffe di trasporto). Il mercato era controllato in funzione di due "indici"che determinavano (ancora determinano) gli andamenti in borsa: Baltic Dry per il carico generale e lo Shanghai Containerized Freight per le altre navi ed in particolare per le ship – container.
I cicli- Stopford mette in relazione tre cicli: il ciclo economico, il ciclo del commercio e il ciclo della cantieristica. Da qualche tempo, il mercato non funziona più secondo i canoni classici. La domanda di merce non determina le offerte di stiva, anzi la merce, o meglio il volume, il carico sono diventati elementi secondari delle scelte d'investimento da parte di società di navigazione (armatori, noleggiatori, industrie marittime in genere). Da un decennio, ci stiamo trovando con i volumi merceologici che crescono poco, mentre le movimentazioni portuali crescono molto di più, grazie alla forsennata attività di transhipment, incrementata dal gigantismo navale e da una rete di servizi più capillare; i noli sono ancora stagnanti e in certi segmenti di mercato, come il trasporto dry bulk sono ai minimi storici. Intanto, i cantieri navali continuano a costruire navi, sempre più grandi, sempre più sofisticate, a prezzi tendenzialmente decrescenti, che vanno per mari in cerca di carico. Armatori e noleggiatori non realizzano profitti certi, tanto da non riuscire a ripagare i debiti contratti con società di finanziamento e trascinando nel baratro le loro banche, oppure costringendo gli istituti di credito navale a disfarsi dei loro crediti inesigibili. Intanto, sulla scena dello shipping mondiale, si stanno affacciando nuovi finanziatori, come la Cina che insieme alla finanza islamica, sono pronti a sostituire banche e istituti di credito tedeschi. Si sta attraversando un periodo di depressione monetaria che porta, con il diminuire dei volumi di carico, a far soffrire la redditività delle compagnie dello shipping. S'inizia, così, a trasferire le perdite sui cantieri navali, nonostante i sussidi statali (per far fronte alla concorrenza dei coreani e dei cinesi). Comunque, si trovano sempre nuovi finanziatori per ordinare e costruire nuove navi, o acquistarle di seconda mano, mentre le navi vecchie, di quindici/venti anni, vanno in demolizione.
Europa- L'Europa, dell'euro e dei burocrati finanziari, sta a guardare e pare che si sia in attesa di una "nuova Europa" dopo l'elezioni politiche di maggio prossimo. In Norvegia, invece, dove la crisi dello shipping dura da anni, i noli dei petrolieri – segmento di mercato dove la bandiera norvegese è forte – sono di nuovo in rapida crescita, per la domanda di accumulo di greggio in attesa del possibile rialzo del prezzo del barile. Di contro, la situazione nell'offshore – secondi agli USA – è molto critica e con le navi appoggio messe in disarmo ed equipaggi licenziati. I Ministri norvegesi, poi, non sono così pessimisti; la stampa dedicata va affermando che è questione di tempo per vedere nuovi orizzonti di business. Il "nuovo" norvegese sarà portato dalla generazione dei nativi digitali; il futuro della Norvegia sta nell'essere una nazione più smart, non più economica, ma impegnata in investimenti nella formazione, ricerca ed innovazione. Gli analisti, lo sanno, che quando si progetta in concreto l'innovazione si va verso un design navale particolare; come particolare è la parte innovativa della propulsione navale. Tutto questo, porta di sicuro scenari dell'orizzonte del gas naturale liquefatto (LNG), che rappresenta ormai la nuova frontiera o la nuova chimera di un settore -lo shipping- che, intrappolato nella rete della finanza, oscilla tra i vecchi timori della pirateria, ancora non tramontata, e i nuovi timori dei regolamenti internazionali.
Il futuro- Il futuro dello shipping pone qualche domanda: la presenza di molti Paesi marittimi/marinari (grandi e piccoli), molti porti e con le professioni marittime in continua evoluzione, si avrà una nuova matrice di trasporto marittimo? La grande linea di navigazione per il grande commercio, orientato oggi per est/ovest, si modificherà in una rete più ampia, con nuove focal zone di traffico marittimo? Molte linee di navigazione presentano oggi scarsa produttività per il commercio marittimo; non conosciamo di quanto crescerà il volume merceologico trasportato via mare. L'ultima domanda è la più importante: di quale sistema di trasporto avremo bisogno? Il discorso non può limitarsi allo shipping ma all'intera catena logistica. E'con questo scenario di futuro che l'armamento internazionale deve misurarsi. La grande sfida per il trasporto marittimo sarà quella di utilizzare le informazioni per rendere l'intero sistema più mirato e più efficiente; eliminare gli incidenti a terra e a mare; fornire una vita più significativa per coloro che lavorano nel settore terra-mare, specialmente per marittimi imbarcati a bordo le navi. Martin Stopford con le sue lezioni ci avvisa che è molto più semplice ordinare nuove navi che costruire nuovi sistemi; ma per fortuna sta per arrivare una nuova generazione portatrice della cultura dell'informazione che sposterà il focus dai consumi alle produzioni sostenibili.

Abele Carruezzo

Mare 2.0 - Una guida al diritto, interazioni, economia e prospettiva della piattaforma connettiva mediterranea

E' stato sul "Mare 2.0" l'incontro di studi, con esperti del settore, organizzato da Extra Media Group, in collaborazione con Il Sole 24 Ore, che si è svolto l'8 marzo nella Galleria Meridionale del Castello Aragonese di Taranto, manufatto storico dal sapore marittimo e marinaro, a guardia dei due mari di Taranto.

Taranto, città marinara da sempre, ha voluto interpretare una giornata di studio sul "diritto" di un bene quale è il mare. Tema forte e attuale: Mare 2.0 interazioni, economia e prospettiva della piattaforma connettiva mediterranea. Il programma di studio ha visto l'intervento di due relatori, il Prof. Antonio Bufalari, avvocato marittimista e docente di Diritto della Nautica da Diporto e collaboratore di Sole 24 ORE ed il Cap. Vasc. Roberto Micelli, Capo Dipartimento Sviluppo dello Strumento Marittimo presso Ufficio Strategia Marittima e relazioni Internazionali della Marina Militare. Poi è seguita una tavola rotonda, moderata dalla Presidente di Extra Media, Dott.ssa Rosa Colucci, con la partecipazione di: Dott. Emanuele Di Palma, Direttore BBC di San Marzano di San Giuseppe; Dott. Matteo Dusconi, Direttore generale di Assonautica; Dott. Carmelo Fanizza, Presidente della Jonian Dolphin Conservation; Prof.ssa Lara Marchetta, Esperto di Diritto della Navigazione dell'Università di Bari; Dott.ssa Nica Mastronardi, Responsabile fiere & eventi b2b ARET di Pugliapromozione; Prof. Avv. Sergio Prete, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio ed il Dott. Francesco Simonetti, Presidente Palio di Taranto. Dopo i saluti istituzionali del Comandante Comando Marittimo Sud M.M., Amm. Salvatore Vitiello e della Dott.ssa Loredana Ruscigno, in sostituzione della Presidente Scuola Forense di Taranto, Paola Donvito, assente per impegni istituzionali, sono seguiti gli interventi-studio.

In particolare, l'Amm. Vitiello nel salutare gli ospiti, ha sottolineato i momenti forti di relazione della città di Taranto con il mare, anzi con i suoi mari: Mare Mediterraneo, Mar Ionio, Mar Grande e Mar Piccolo. Rapporto e relazioni che la città di Taranto ha segnato nella storia marittima mediterranea; basti ricordare, sotto l'impero romano, il Trattato sul dominio del potere marittimo, esercitato dalla città già nel 342 a.c sul Golfo di Taranto; subito dopo l'Unità d'Italia, nel 1887 con l'istituzione della più grande Base Navale della Marina Militare e con il Ponte Girevole. Nel pieno dell'affermazione dell'industrializzazione forzata, anni '50 del secolo scorso, con lo sviluppo del porto commerciale di Taranto, la città ha sviluppato banchine e traffici facendo crescere i suoi due mari. Infine, l'Amm. Vitiello ha sottolineato l'importanza della presenza della Marina Militare a Taranto, con ila suo Arsenale e le professioni di una cantieristica moderna, un bacino di carenaggio, le sue scuole per sottoufficiali con il Centro addestramento aeronavale, con la nuova Stazione Navale, grande e moderna nel Mar Grande. Questo dimostra il legame stretto della Marina con la città di Taranto e quanto importante sia il mare per una città dal punto di vista sociale, culturale ed economico. Taranto e Marina Militare, un binomio tutto imperniato su un asset "porto e mari" dedito allo sviluppo economico di un territorio che guarda al mare 2.0.

Prof. Bufalari- Il mare ha segnato l'uomo in tutti i sensi, dall'esercizio della navigazione mercantile a quella della nautica da diporto. In questi ultimi due anni – ha detto il Prof Bufalari – "la mia esperienza è rivolta alla gestione di un porto, in particolare quello di Anzio, con una vision che non sia solo rifugio di imbarcazioni e navi da diporto, ma aperta ad una polifunzionalità che abbracci tutte le funzioni di una nautica e soprattutto dei servizi alla nave, al diportista, accessori e cantieristica oltre alla filiera del turismo nautico";

sostanzialmente una mission incentrata sul "vivere il mare". Passando a trattare lo sviluppo di una economia legata al mare, bisogna tener presente le evoluzioni degli ambienti umani e geografici e dei luoghi storici di una città che si lega al mare. Relazione antica, genia di come l'uomo, per ragioni pratiche, abbia esercitato la propria sovranità-influenza sul territorio e sul mare. Come il Diritto della Navigazione e i suoi regolamenti hanno rappresentato uno sforzo tecnico, già dagli inizi del secolo scorso, per liberarsi dalla posizione ancillare da altre discipline giuridiche.

La stessa pratica nell'esercizio di istituti di diritto marittimo e gli esiti dell'esperienza mercantile hanno garantito con rigore scientifico il carattere di "diritto vivente" ed una portualità che potesse garantire occupazione e sviluppo di un territorio. Diritto vivente sull'uso del mare anche per un diportista. Così, con lo stesso rigore scientifico, abbiamo avuto il Diritto della Nautica da diporto, unitamente a quella nautica commerciale, con un potere trasferito agli Enti locali, Regione e Comune, affinché il bene pubblico "mare" fosse più vicino ai cittadini. Portualità turistica e una Nautica da diporto, diritto balneare, cantieristica nautica, diventano motori di sviluppo economico di un territorio marittimo che insiste su un porticciolo.

Un'imbarcazione o una nave da diporto è sempre una comunità viaggiante, ufficiali, marinai e hostess; e quando è in transito in porto o sostano per servizio o per destagionalizzare sono portatori di quel valore aggiunto all'economia di una città. Competenza e contenuti dei porti turistici portano ad una riflessione (soprattutto riguardo alle professioni) che devono essere coniugate con l'evoluzione tecnologica e della digitalizzazione delle relazioni in corso: navi con nuovi materiali, e nuova automazione navale, esigenze turistiche nuove, comunicazioni e connessioni informatizzate e smart sicuramente porteranno a nuove competenze e professioni marittime.

L'evoluzione della portualità turistica e della nautica da diporto va coniugata con l'evoluzione del turismo e delle sue filiere. Il porticciolo nasce come un'infrastruttura pubblica sotto la competenza primaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; ma le riforme e l'autonomia del Diritto della navigazione da diporto e le nuove condizioni sulle concessioni demaniali stanno consentendo di passare dal "progetto-porto" al "progetto–turistico". Quindi se cambiano le coordinate del "turismo" e il porto turistico vorrà essere competitivo dovrà cambiare le sue prestazioni. Il concetto di "turismo" si sta trasformando da semplice viaggio, villeggiatura, marina, villaggio e resort, in un concetto che fa riferimento al "tempo" e quindi ad una esperienza unica di tre/quattro giorni.

segue a pag. 11

Un'impresa turistica e nautica che non riesce a dare servizi di qualità, tali da permettere al turista e al diportista quella "sensazione" di pienezza esperienziale, sarà fuori dal mercato e dalle rotte di una nautica da diporto pleasure e commerciale. Un porto turistico che non sia polifunzionale nell'offerta di servizi tecnico-nautici, cantieristici, di gestione di rifiuti, refitting all'imbarcazione, anche di fronte a dei sinistri marittimi e di servizi di connessione smart finanziaria, bancaria, hotellerie, turistica e benessere(beauty spa) al diportista, è fuori dal mercato e dalle rotte.
Infine, il Prof Bufalari ha sviluppato gli ambiti di un dritto al mare riguardo alle concessioni demaniali, (i requisiti, come vengono distribuite e come vengono gestite); gli ambiti europei di un Diritto della nautica da diporto e relative categorie di accatastamento e impianti di gestione dei rifiuti importante per un porto; le classi di un'imbarcazione e le relazioni con le Capitanerie di Porto; l'uso commerciale di un'imbarcazione, sui charter a tempo e/o a viaggio sui posti barca; fondi di finanziamento europeo per progetti sul new-turismo e i nuovi porti turistici e nautici; sulla salvaguardia dell'ambiente marino incentivando pescherecci nel recupero della plastica in mare. Tutto strategicamente ruota intorno alla formazione dei giovani a partire dagli Istituti Tecnico nautici, e non solo, ma anche agli Istituti Tecnici Superiori post diploma.
Si auspica una dimensione sistemica, anche da parte delle Istituzioni, tra turismo e nautica da diporto con tutte le relative filiere; in particolare l'unicità di riferimenti normativi in materia di porti turistici e nautici, evitando i conflitti fra sovranità legislativa tra Autorità di Sistema Portuale, Regione e Comuni, favorendo così investimenti di capitali privati italiani e/o esteri in imprese turistiche e nautiche.
Cap. Vasc. Roberto Micelli- Il Comandante inizia con una domanda retorica: "Siamo consapevoli della nostra italiana marittimità"? Didatticamente il suo intervento ha evidenziato una " Visione continentale dell'Italia in relazione alla marittimità di uno Stato". La globalizzazione e l'internazionalizzazione, ancora una volta, hanno posto il bene "mare" ad essere solcato da flussi materiali ed immateriali e sicuramente hanno posto e porranno sempre più in futuro un problema di security. Cambiamenti climatici, pressioni demografiche (importanti per l'Italia e per l'Europa), crisi finanziarie che si trasformano in crisi occupazionali, una grande massa di dati gestita da reti, web ed internet; cambiamenti sociali che vanno letti con "chiavi" differenti. Sulla scena mondiale si sono affacciati i -global consent-, cioè degli spazi/domini, non legati a nessun controllo politico sovrano di uno Stato, che stanno consentendo un accesso libero di merci, prodotti e dati. Il mare è diventato l'ambiente di maggior traffico per il trasferimento di flussi merceologici da un porto ad un altro, creando seri problemi di security per la stessa visione continentale e marittima di uno Stato. Analisti concordano che la maggior parte delle relazioni sociali degli Stati post-moderni si svolgono lungo le proprie coste che si affacciano sul mare, al punto da definire questo secolo come il "secolo del mare" -siècle bleu-.
Molti Paesi marittimi, della Ue e della NATO, riconoscendo l'importanza del mare, hanno sentito il bisogno di elaborare strategie inerenti alla marittimità, aumentandone la connettività con il mare. Il Mediterraneo, sebbene impegni solo l'1% del pianeta acqueo, la maggior parte dei flussi merceologici ed energetici passa per questo mare. L'Italia, con i suoi 8000 Km di costa, baricentrica nel Mediterraneo, da lavoro a 470.000 addetti, più 300.000 dell'indotto; l'Italia è la prima flotta mondialie per navi ro-ro e ro-pax; la quarta per prodotti alla rinfusa; leader come nazione con un'offerta turistica ampia nel settore della crocieristica; fondamentale nella cantieristica navale soprattutto per navi crociera; anche nel settore della nautica da diporto e costruzione di yacht non è da meno, ed è per tutto questo che lo Stato italiano si è dotato di una strategia marittima e di una rete internazionale per garantire la propria marittimità. In questo secolo, perciò il mare è diventato "libero" e liberamente impiegato. Il Mare Mediterraneo è sotto minacce, dirette e trasversali, come la pirateria, terrorismo, immigrazione clandestina e armi di distruzione di massa, stanno assumendo connotazione geografica differenti. I cambiamenti climatici hanno portato a solcare nuove rotte; presenza subacquea nella zona fredda della Groenlandia, Islanda ed Inghilterra di vettori a forte autonomia, lungo le acque territoriali di questi Paesi, impone nuovi security plane; nei mari della Cina, la realizzazione di isole artificiali mercantili stanno portando ad aumentare il potere marittimo e la relativa capacità territoriale di un Paese. La pirateria latente del Corno d'Africa di fatto ha ridotto i trasporti nel mar Rosso e quindi potrebbe creare una certa marginalità del Mediterraneo; i narco-trafficanti che, usando vettori mercantili (container) dai Caraibi all'Africa, invadono con la loro mercanzia una marittimità di uno Stato stravolgendone finanze e banche. Tutto questo porta ad una costante implicazione sul Mediterraneo, variando la c.d. territorialità di questo antico mare e dell'Italia. Poi, il Comandante Micelli ha illustrato alcuni case-study, che hanno compromesso una territorialità del mare, inficiando l'utilizzo del diritto al mare contro un terzo Paese. Il caso della piattaforma petrolifera Saipem con una nave dell'Eni che non riesce ad effettuare i lavori perché navi militari turche presidiano la zona, dichiarata area di esercitazione militare e quindi pericolosa, rivendicando la propria territorialità. L'altro caso è dell'anno scorso: alcune navi militari russe hanno sorvegliato lo stretto per accedere il Mar D'Azov, (salvaguardare da attacchi terroristici il ponte da poco restaurato), di fatto impedivano ai pescherecci dell'Ucraina di praticare la pesca. La Marina Militare italiana contribuisce al sistema-Paese svolgendo la propria azione con un approccio olistico alla marittimità nei settori più sensibili, come quelli della difesa nazionale e della sicurezza marittima e della navigazione. Inoltre, la Marina Militare italiana, grazie alla sua azione resiliente, contribuisce al sistema-Paese, in generale, per reagire alle minacce interne/esterne che comprometterebbero il tessuto sociale dell'Italia. Ultimo, l'impegno della cooperazione internazionale per la sicurezza della navigazione mercantile a difesa dell'industria nazionale. Il Comandante ha concluso il suo intervento con un'affermazione che rimane tutto un programma: "Il mare è per l'Italia uno strumento sul quale è necessario affermare, e soprattutto difendere i propri e ramificati e variegati interessi nazionali. Ma la libertà dei mari e la conseguente libera affermazione dell'interesse nazionale non devono essere dati per scontato." Per andare verso una nuova marittimità e connettività verso un Mare 2.0 di un Paese è necessaria una nuova governance del mare sistemica ed integrativa, sostenere la cultura marittima, coordinare il cluster marittimo e le professioni del mare, contribuendo così alla continuità del "pensiero mare".

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

Un nuovo terminal passeggeri nel porto di Bari

E' stato presentato a Bari, nella sede dell'AdSP MAM, il progetto di fattibilità tecnica ed economica: "Proposta per un edificio da adibire a terminal passeggeri sulla banchina 10 del porto di Bari". Una struttura, moderna e funzionale, che si svilupperà su una superficie di 3.200 mq, per un importo complessivo di circa 5 milioni di euro ed il collaudo è previsto per il 2021. "Il porto cresce, crescono i traffici e ci vogliono le infrastrutture ed il porto si adegua ai traffici, questa è la regola", commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il prof. Ugo Patroni Griffi, "Quest'opera arricchirà la già ampia gamma di servizi offerti dal porto di Bari, che in questi anni si è imposto come uno degli scali polifunzionali più importanti in Italia e porta di collegamento con i Paesi dell'Est europeo e del Medio Oriente". "Le compagnie scelgono i porti sulla base di parametri ben precisi, come la presenza di strutture di accoglienza funzionali, moderne e dotate di tutti i confort e bisogna assolutamente adeguarsi per non restare indietro", continua il Presidente. "Questo progetto rappresenta un'opportunità per la nostra città, sintesi di un lavoro di valorizzazione e di organizzazione del nostro sistema portuale" commenta il sindaco della Città Metropolitana di Bari, Antonio Decaro. "Bari può diventare un importante punto di riferimento per il trasporto di merci e passeggeri del Mediterraneo. La riqualificazione dell'area del terminal passeggeri e della banchina 10 del porto ci permetterà di migliorare i servizi a terra per i passeggeri dei traghetti e delle crociere sulla darsena di ponente". Conclude il Sindaco: "Procedono i progetti già finanziati delle altre infrastrutture a supporto dello sviluppo portuale tra cui il porto turistico, il molo San Cataldo e la Camionale che collegherà il porto con l'interporto e il nuovo casello autostradale". Il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano spiega perchè la puglia deve essere attrattiva per le compagnie crocieristiche: "Questo secondo terminal consentirà l'attracco di cinque navi da crociera contemporaneamente, sono navi gigantesche. È un lavoro che deve essere fatto anche negli altri porti pugliesi. Abbiamo assolutamente bisogno di spingere il traffico crocieristico, di trattenerlo e di dotare i nostri porti di quelle comodità che servono a migliorare l'accoglienza e a far decidere le compagnie a rimanere più di qualche ora o qualche giorno. Questo significherebbe far cambiare in meglio i fatturati di centinaia di aziende. La Puglia deve ospitare turisti tutto l'anno, le crociere si fanno tutto l'anno e non solo d'estate e sono importantissime per distribuire il carico turistico assieme agli eventi culturali. E' una strategia che perseguiamo con grande determinazione che può essere replicata in tutte le città che hanno porti e che devono competere tra di loro per conquistare questi importanti finanziamenti". Altre opere verranno relizzate nel porto di Bari come la realizzazione del dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna Molo S.Vito e un intervento di movimentazione di sedimenti all'interno del bacino portuale. "Ci sono i dragaggi di Bari, che sono in fase avanzata, come spiega il presidente Griffi, che ci porteranno ad essere il porto con i maggiori fondali, in tutto l'Adriatico, a meno 13, subito dopo il porto di Trieste. Centomila metri cubi di sedimenti verranno movimentati e lo faremo con un nuovo metodo, ecologico, non verrà estratto nulla dall'acqua e verrà tutto incanalato in geotubi che saranno collocati in una parte del porto che non verrà utilizzata per i traffici".

Salvatore Carruezzo