mare, porti, trasporti e nautica da diporto

S.C. EDITORE

IL NAUTILUS

S.C. EDITORE

2012
ANNO VII n°5
Settembre - Ottobre

€ 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

Avere una strategia dei "grandi spazi" culturali e fisici (di terra e di mare) per un porto è di fondamentale importanza. Capacità e consistenza portuale non devono essere visti in una dimensione statica, ma coniugate in una prospettiva dinamica di "rete" di grandi linee di comunicazione, concepite e partecipate nei sistemi trasportistici sia di terra sia di mare. L'opinione che la strategia vincente sia solo quella generata dal "mercato" non è sufficiente; infatti, venuto meno il cosiddetto mercato il porto si desertifica. Allo stesso modo, non è sufficiente la sola dimensione delle infrastrutture portuali; perché la tecnologia navale che sta portando a grandi navi di merci e/o passeggeri rendono obsoleti fondali, banchine e servizi. Le due prospettive strategiche non vanno separate se si vogliono avere "grandi spazi": per mare e terra i piani operativi di una pensata-programmata-pianificata capacità portuale si devono fondere, perché unico è lo scenario del processo del trasporto marittimo; ogni strategia particolaristica e campanilistica è superata. La città, il porto e l'aeroporto, insieme unico che ha bisogno di rivendicare e manifestare la propria specificità di essere in una regione marittima dinamica e capace di offrire servizi per soddisfare i bisogni dei passeggeri, delle merci e dei mezzi di trasporto. Peculiarità e caratteristiche di uno scenario complesso che si sta affacciando all'orizzonte dei trasporti: stiamo assistendo ad una variabilità densa di porti, porticcioli, aeroporti di cui le varie amministrazioni locali hanno il "desiderio" di competere con tutti in tutto; e soprattutto si assiste alla indeterminazione della capacità portuale e/o aeroportuale derivata dalla perdita di controllo dei processi di sviluppo dell'intero processo del trasporto.

L'Editore
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Porto di Genova	pag.2
Mar Mediterraneo	pag.4-5
Salone Genova	pag.6-7
Porto di Trieste	pag.8
Barcolana	pag.9
Porto di Cagliari	pag.10
Porto di Venezia	pag.12

www.ilnautilus.it

SPECIALE MEDITERRANEO

Assoporti: "Regole più chiare da UE"

I porti italiani chiedono al Governo di aprire "con urgenza" un confronto con l'Unione Europea sulla politica portuale. A giudizio di Assoporti, che ha diffuso una nota, "servono nuove formule finanziarie, supportate da normative, comunitarie e nazionali, coerenti con l'obiettivo primario di incentivare investimenti privati in porti compressi fra l'esigenza di realizzare nuove infrastrutture (in particolare nel settore container) e la carenza ormai cronica di fondi pubblici". L' Italia rischia una volta di più di partire in grande ritardo rispetto alla concorrenza nord europea e mediterranea. Assoporti ricorda che in Germania è entrato in funzione il primo mega terminal oceanico per grandi navi porta container, quello di Wilhelmshaven, mentre a Barcellona e' stato inaugurato il nuovo Terminal Catalunya di Hutchison Port Holding e sono stati decisi 100 milioni di investimenti nei terminal esistenti. "I porti italiani - afferma il presidente di Assoporti, Luigi Merlo - chiedono con urgenza al governo di aprire un confronto con l'Unione Europea sia sul tema dei tempi delle concessioni che Bruxelles vorrebbe ridurre, sia sulle regole del gioco che il commissario ai Trasporti Siim Kallas ha confermato voler riscrivere nell'ottica di una maggiore trasparenza, di certezze per gli operatori e di un ingresso in banchina di soggetti esterni al sistema". ''E' un momento delicatissimo - prosegue Merlo - anche perchè la dimensione della sfida lanciata dal mercato e dai grandi container operator non consente esitazioni di sorta. E' per altro significativo come il governo spagnolo e quello della Catalogna, impegnati in un taglio drastico di tutte le spese, abbiano invece incrementato i fondi per la portualità". Entro il 2015 alcune fra le maggiori concessioni di terminal portuali in Europa arriveranno al giro di boa del rinnovo, e il clima di incertezza potrebbe mettere a rischio i massicci investimenti che i privati hanno pianificato per i prossimi anni. Peraltro sembra inevitabile che nei prossimi anni una consistente svendita di asset portuali (sta già accadendo in Gran Bretagna) sia destinata a penalizzare ulteriormente i Paesi, Italia in primis, che denunciano forti rigidità amministrative e che non hanno generato condizioni di reale autonomia finanziaria.

Salvatore Carruezzo

Porto di Genova: cambia la tecnica di dragaggio

In porto a Genova è cambiata la tecnica esplosiva con cui si procede ai dragaggi attualmente in corso: le attuali microcariche saranno sostituite da microcariche esplosive "a volata", che consentiranno di far procedere più velocemente i lavori arrecando nel contempo meno disagi ai cittadini. Lo ha confermato il presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo, precisando che la nuova tecnica è stata autorizzata dalla commissione tecnica provinciale per le materie esplodenti. I cittadini da settimane protestano contro le esplosioni in porto, che a loro dire danneggiano le case. Secondo molti abitanti della zona del porto, le micro-esplosioni hanno provocato crepe e altri danni, e per questo i cittadini, riunitisi in assemblea, hanno deciso di scendere in piazza. "E' necessario fermare questo modo di procedere - ha detto il presidente di Assoutenti, Furio Truzzi -, arreca danno agli abitanti e alle loro case. Il dialogo con Autorità Portuale prosegue ma i comitati chiedono risposte concrete, e' necessario fare cose concrete. Come, per esempio, dare avvio alle nuove procedure di dragaggio". Merlo ha risposto alla protesta annunciando l'autorizzazione della nuova tecnica esplosiva. "In questi mesi ho sempre dato disponibilità al confronto e alla trasparenza - ha dichiarato -. Abbiamo risposto singolarmente e siamo sempre disponibili a farlo ad ogni questione che ci viene posta da ciascun cittadino attraverso un lavoro di massima capillarità". "Ricordo inoltre - ha proseguito - che su mia decisione nelle settimane scorse avevo fatto ridurre la potenza delle esplosioni e bloccato le operazioni notturne seppure autorizzate, pur comportando tutto questo variazioni operative e allungamento dei tempi". "L'intervento di dragaggio nell'area del bacino del porto storico è reso necessario dalla maggiore dimensione delle navi che stanno scalando già ora il porto di Genova - ha aggiunto -. Se il nostro porto, in controtendenza rispetto al panorama nazionale, quest'anno ha sensibilmente incrementato la propria attività nei primi sette mesi dell'anno, raggiungendo numeri record nonostante la pesantissima crisi, lo deve anche al fatto che i lavori di dragaggio consentono di essere competitivi e all'altezza delle necessità del mercato". Per Genova, il problema è che nell'area interessata ai lavori invece che materiale sabbioso e limoso è presente roccia che può essere asportata solamente con l'utilizzo di microcariche. "Ritardare questa attività o ancor peggio non completarla vorrebbe dire perdere immediatamente competitività - ha concluso Merlo -, mettere a serio rischio i nostri terminal, i bacini di carenaggio, i loro lavoratori e quelli della Compagnia Unica e dell'indotto, a vantaggio di altri porti soprattutto stranieri. Come presidente dell'Autorità portuale, ho il dovere di garantire il funzionamento del porto mettendo in atto tutte le iniziative necessarie alla sua operatività e al suo sviluppo".

Abele Carruezzo

I PORTI DEL NAPA A BRUXELLES FANNO LOBBY

I rappresentanti dei Porti del NAPA (North Adriatic Ports Association) hanno incontrato, presso la sede della Rappresentanza Slovena a Bruxelles, le rispettive rappresentanze regionali e statali in seno all'Unione Europea per presentare le attività e dell'associazione e i progetti di sviluppo dei porti adriatici. L'obiettivo condiviso è di sviluppare le relazioni con gli organi istituzionali dell'UE e far conoscere i vantaggi dell'arco Adriatico quale sistema multi porto competitivo per la movimentazione delle merci rispetto ai sistemi portuali nord europei. Particolare attenzione è stata rivolta al Progetto ITS Multiport Gateway, un progetto cofinanziato dall'UE grazie al quale si sta realizzando una piattaforma informatica per l'interscambio elettronico dei dati tra i porti del Nord Adriatico e facilitare così l'arrivo e la gestione dei cargo da tutto il mondo. Durante l'incontro sono stati presentati i vantaggi competitivi, anche quelli sotto il profilo ambientale oltre a quelli di risparmio di tempi, di costi e di qualità ed affidabilità dei servizi, del Nord Adriatico rispetto ai traffici da e per il Far East, nonché i progetti di sviluppo infrastrutturali di ciascuno dei 5 scali al fine di poter connettere efficientemente (soprattutto via ferrovia) i mercati serviti ai corridoi prioritari della rete Ten-T. Tutte le rappresentanze hanno dimostrato interesse e disponibilità a collaborare con i porti Napa con l'obiettivo di moltiplicare le occasioni di incontro e informazione tra gli scali e le Istituzioni Europee, che già da tempo guardano con favore alle iniziative del Multiporto. Per il Napa si tratta infatti di un'occasione unica per presentarsi e far valere, anche attraverso le rappresentanze a Bruxelles, le proprie richieste e proposte ai più alti livelli decisionali dell'Unione Europea.

Salvatore Carruezzo

IL NAUTILUS
www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

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

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

Direttore Responsabile
SALVATORE CARRUEZZO
Direttore Scientifico
ABELE CARRUEZZO

CapoRedattrice
FRANCESCA CUOMO

Servizi fotografici
S.C. LAB
Simone Rella

Collaborano
Marialaura Scotto
Francesco Ribezzo Piccinin
Michele Puca
Christiano Spagnoletti
Matteo Bianchi
Francesco De Giosa
Diego Ricci
Donato Caiulo
Giovanna Lodato
Cesare Bechis
Maurizio Dessì

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

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

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

Realizzazioni grafiche a cura di:
GRAFIKA

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

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

FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Camera di Commercio Brindisi

A.N.TE.P.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI

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

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

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

A bordo di una nave da crociera …

La vita a bordo di una nave impone dei cambiamenti sia ai passeggeri che a membri dell'equipaggio. Se per quest'ultimi il problema si pone da contratto di lavoro, per i passeggeri, appena saliti a bordo di una nave, le relazioni sono più complesse ed è per questo che hanno bisogno di essere assistiti da tutor. Tre fattori si impongono all'attenzione: carenza di spazi a bordo di una nave, anche se grande; i movimenti della nave intorno agli assi di equilibrio, in quanto galleggiante sottoposta alle condimeteomarine; la diminuzione generale di sicurezza personale, che rende emotivamente fragili con la consapevolezza di incorrere in pericoli potenziali. Per quanto riguarda lo spazio disponibile a bordo, occorre sottolineare la strada fatta dagli architetti navali dall'inizio del secolo breve ad oggi: dalla suddivisione verticale in classi di passeggeri (Titanic) ai transatlantici inglesi "posh", gli italiani Rex, Michelangelo e Raffaello, dove la terza classe diventa turistica. Alle "città galleggianti" di oggi dove le separazioni sociali sono mascherate da una struttura-nave che ti fa rivivere un "mito": quello dei transatlantici, quello di un simulatore di una "Ferrari" o quello del giardino green-space per il golf-club; e comunque i benestanti (chi spende per una sola crociera facendo parte per pochi giorni degli happy few) stanno in alto e a prua, contrariamente a quello che accadeva negli anni '60 dove i poveracci stavano a prua a prendere aria ed acqua (before the mast). Spazi aperti, oggi, sulle navi da crociera per far vivere a tutti gli ospiti gli angoli lussuosi e sontuosi, offrendo l'immagine di una società aperta senza divisioni sociali. In riferimento ai movimenti della nave, diciamo che oggi con tutta la tecnologia informatizzata se si incontra mare forza sette anche una grande nave da crociera di oggi dovrà fare i conti con rollio e beccheggio e pericoli potenziali sono sempre in agguato. Il problema più importante che si pone oggi è la diminuzione di sicurezza generale: la nostra vita è affidata nelle mani di altri; noi diciamo mani esperte. Però che cosa si può comprendere durante la lesson safety appena imbarcati e poi per ritrovare la propria cabina si impiegheranno due ore circa, dimenandosi tra ponti ed ascensori per scarsa familiarizzazione della nave? Lesson valida per gli "addetti ai lavori" e non per "comuni addetti al leisure". Il problema diventa complicato e con ricerca di soluzione in itinere quando trattiamo la "gestione" delle masse: dall'imbarco, sbarco, vita di bordo e soprattutto in caso di "sinistro" in mare.

Foto: Simone Rella

Le crociere, oggi, come prodotto turistico, sono divenute di massa, almeno in Mediterraneo con numeri di passeggeri significativi, per cui l'armamento ha pensato di aumentare le strutture di una nave, mantenendo i costi bassi; navi lunghe oltre i 290 metri, larghe sui trenta metri, con uno sviluppo verticale di quattordici ponti che ospitano otre tremila passeggeri. Si può vivere benissimo l'intera crociera tutta a prua o a poppa senza mai passare per la reception, salvo quando devi depositare denaro e l'ultimo giorno per pagare i servizi ricevuti. In una nuova società, dominata da una economia dei servizi, la conoscenza e la familiarizzazione della nave con le sue "vie e piazze" oltre ai ponti, per essere risorsa-passeggero ai fini della safety, non dovranno essere comunicate e basta; ma trattandosi di grandi masse, devono e dovranno essere moltiplicabili e condivise e soprattutto auto-rigenerative.

Abele Carruezzo

THESI www.thesiconsulting.com

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

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

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

Mediterraneo: la ricchezza in fondo al mare

Un mare da 29 mld di euro. A tanto ammonta il valore economico che il Mare Nostrum è in grado di produrre, con una media di 10mila euro per kmq. A stabilirlo è uno studio realizzato nel 2011 dal Pan Bleu, l'organismo del Programma Ambiente mediterraneo delle Nazioni Unite, e reso noto dal WWF Italia. E il 68% della stima potrebbe arrivare soltanto dalla fornitura di servizi e attività ricreative. Un bacino di potenzialità immenso, eppure con varie criticità che ne minano il delicato equilibrio. Tra i paesi che più di altri beneficiano della vicinanza al Mar Mediterraneo vi è proprio l'Italia. Vantaggi che arrivano dalla presenza delle 27 aree marine protette ma anche ad un patrimonio unico tra biodiversità, paesaggio e beni culturali. Un'economia, quella che ruota attorno alla nostra fascia costiera, con una resa stimata a 36 milioni di euro per anno. **La Biodiversità**. É una ricchezza che non resta su carta. Non a caso il WWF parla di 'Ecoregione Mediterranea', guardando alla biodiversità come ad uno degli elementi distintivi di quest'area a livello globale. Pur rappresentando l'1% della superficie marina della Terra, il Mediterraneo è uno dei mari più ricchi del mondo per l'ospitalità offerta a forme viventi ed ecosistemi. Qui si concentrano l'8% della flora mondiale e l'8% della biodiversità marina mondiale, con il 28% di specie endemiche, ovvero esclusive del bacino. Endemica è anche la metà delle circa 17mila specie tra animali e vegetali ivi presenti, con 1300 specie di alghe, 6500 specie di invertebrati e 8500 di vertebrati. Altrettanto assortito il paesaggio. Grande la varietà di habitat costieri di pregio, ognuno con peculiarità morfologiche e floro-faunistiche ben precise e dal fascino indiscusso. **La mano dell'uomo**. Ma il topos dell'alto grado di antropizzazione che, se privo di criteri, mette in pericolo l'ambiente, non risparmia neppure il Mare Nostrum. «Il rapporto 'Andamento dell'Impronta Ecologica nel Mediterraneo' documenta che la domanda dell'area mediterranea per le risorse ed i servizi ecologici è incrementata del 197% nei 47 anni presi in considerazione, dal 1961 al 2008, aumentando il deficit ecologico del 230%, e del 150% negli ultimi 4 anni, a partire dal 2008, e che nel solo 2008 tre paesi da soli hanno inciso per più del 50% sull'impronta totale della regione mediterranea, ovvero Francia (21%), Italia (18%) e Spagna (14%). Si tratta ovviamente di un trend insostenibile. Le politiche di rigore economico falliranno se non terranno conto dello spaventoso deficit ecologico che abbiamo accumulato e che non siamo più in grado di ricostituire». Si esprime così Gianfranco Bologna, Direttore Scientifico del WWF Italia, durante la presentazione del nuovo rapporto "Andamento dell'Impronta Ecologica nel Mediterraneo" del Global Footprint Network. É ancora l'associazione ambientalista a confermare che «Negli ultimi 50 anni il territorio costiero è stato progressivamente trasformato dalle imponenti e aggressive installazioni industriali e aree portuali, dalla distruzione delle dune litoranee e dall'erosione costiera, dagli effetti del cambiamento climatico, dalle edificazioni massicce e dall'urbanizzazione», (dal dossier WWF: "Coste, il profilo fragile dell'Italia"). Oltre la metà dei 46mila km di costa in area mediterranea risulta urbanizzata, con 150 milioni di abitanti che producono 3.8 miliardi di metri cubi di rifiuti ogni anno. Guardando al Belpaese: i suoi 8.000 km di profilo costiero – a metà tra spiagge e coste alte o rocciose – sono abitati dal 60% della popolazione mentre le grandi città in riviera accolgono circa il 24% della popolazione, con una densità di abitanti quasi doppia rispetto alla media nazionale. E solo il 30% del patrimonio costiero italiano è rimasto naturale. Un affollamento che non poteva non dare conseguenze, in particolare nella produzione indiscriminata di rifiuti. Nelle acque tra Italia, Spagna e Francia, galleggiano 500 tonnellate di plastica, con concentrazioni persino superiori a quelle presenti negli oceani Atlantico e Pacifico. Uno studio del 2010 condotto da ARPA Toscana ed Emilia Romagna rivela il dominio della plastica tra i rifiuti deposti in mare, con una media del 60-80% e con punte tra 90 e 95%.

Flora e fauna. Ma qual è la ricetta per un Mar Mediterraneo in buono stato di salute? Significativa è la risposta contenuta ne "Il manifesto del WWF per un Mediterraneo di qualità": «Ha biodiversità in espansione, rigogliosa, viva e vegeta». E proprio sotto questo profilo non mancano segni di cedimento lanciati dal nostro mare. Tra i sintomi va segnalata la riduzione della Posidonia oceanica in area mediterranea, tale da giustificarne l'inserimento dal 1990 nella lista rossa delle specie protette del Mediterraneo a rischio estinzione (secondo Dir. n. 92/43/CEE). Questa pianta rappresenta un bioindicatore importante per la qualità delle acque, oltre ad assumere un ruolo di primaria importanza nella difesa delle coste e nell'irrobustimento dei fondali. In Italia il Servizio Difesa Mare del Ministero dell'Ambiente cita diversi i fattori che influiscono sulla scomparsa della Posidonia, tra i quali compaiono elementi di disturbo antropici, come la cementificazione delle rive, l'inquinamento, la pesca con reti "a strascico", gli ancoraggi. Sotto scacco è anche la fauna locale: «In Mediterraneo – sottolinea in una nota il WWF Italia – la foca monaca è praticamente scomparsa, abbiamo estinto localmente razze e squali, secondo l'IUCN (International Union for Conservation of Nature) tonno rosso, cernia bruna e pesce spada sono minacciate d'estinzione, molto più in pericolo di leoni e leopardi. La foresta algale, che riveste i fondali rocciosi, è minacciata da specie invasive ed aliene». Per non parlare delle 130mila tartarughe che ogni anno nel Mediterraneo vengono catturate accidentalmente negli attrezzi da pesca. E, di queste, 40mila muoiono. Pollice verso anche al settore della pesca. Secondo la Comunità Europea, oltre l'85% dei pesci pescati in Mediterraneo è eccessivamente sfruttato mentre circa 1.5 milioni di tonnellate di pescato si ottiene ogni anno con metodi di pesca distruttivi, spesso illegali. **La navigazione**. I rischi per gli animali e per la biodiversità in generale arrivano anche dalla normale attività di navigazione. Un esempio su tutti è dato dal caso dei cetacei: come segnalato dall'Istituto Tethys, dal 1972 al 2001, nel Mediterraneo sono morte 43 balenottere comuni colpite accidentalmente dalle navi. Tra i pericoli legati all'attività marittima va contemplato, poi, l'incidente. In media, nel Mare Nostrum, si verificano circa 60 gravi incidenti marittimi all'anno e in circa 15 episodi le navi coinvolte riversano in mare sostanze chimiche o petrolio. A causa del traffico marittimo intenso, le zone più soggette ad incidenti nel bacino sono gli stretti di Gibilterra e di Messina, il canale di Sicilia e gli attraversamenti dello Stretto Cannakale, nonché le zone in prossimità dei porti, come Genova, Livorno, Civitavecchia, Venezia, Trieste, Pireo, Limassol/Larnaka, Beirut, Alessandria. Come rammenta il REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea), Centro sulla prevenzione e la gestione dell'emergenza in caso di inquinamento marino, dal 1985 al 2010 si sono verificati nel Mediterraneo ben 27 incidenti, per uno sversamento complessivo di 270 mila tonnellate di idrocarburi. Spetta all'Italia il primato del greggio sversato in mare negli ultimi 25 anni (inchiesta di Stefano Pisani, su dati Rempec), con ben 162.200 tonnellate. Podio condiviso, a seguire, con la Turchia (con quasi 50mila tonnellate) e dal Libano (29mila). Un dato così pesante per il nostro Paese va senz'altro giustificato dal fatto che la metà del greggio arrivato nel Mediterraneo – ovvero 9 milioni di barili al ogni giorno - viene scaricato proprio nei porti petroli italiani (sono 14 gli scali petroliferi).

I relitti. E ancora pericoli per i fondali, stavolta minacciati da cause antiche. Secondo l'Osservatorio dei Veleni gli abissi del Mediterraneo in fondo al mare giacciono navi affondate cariche di sostanze velenose altamente nocive per la salute del mare e dell'uomo. Si tratta dei relitti delle navi militari affondate durante la Seconda Guerra Mondiale e di ordigni rimasti inesplosi. Non molto tempo fa l'autorevole rivista New Scientist ha rispolverato la questione attraverso l'intervento di due esperti internazionali di sicurezza marina, Trevor Gilbert e Dagmar Etkin, i quali hanno calcolato che in tutti i mari del mondo i relitti potenzialmente inquinanti sono 8.569. L'indagine – ripresa in Italia dal mensile Focus - segnala come per il Mar Mediterraneo la minaccia sia rappresentata dall'iprite. «L'allarme non è tanto per i relitti affondati ma quanto per il contenuto, soprattutto se si tratta di sostanze chimiche come l'iprite – fa sapere il prof. Nicolò Carnimeo, docente di diritto della navigazione all'Università di Bari - Un caso specifico lo troviamo nei fondali pugliesi, precisamente sul litorale barese quando durante la Seconda Guerra Mondiale a seguito di un attacco subito dal porto di Bari, navi con a bordo l'iprite vennero affondate e la sostanza chimica si riversò in mare, si pose sui fondali». Un pericolo reale se sei pensa che nel solo Mediterraneo si hanno 361 relitti e che, a causa dei processi di corrosione, questi siano in grado di rilasciare una quantità di carburante 20 volte superiore a quella fuoriuscita nel disastro del Golfo del Messico. «L'allarme quindi sta negli ordigni inesplosi, non solo della Seconda Guerra Mondiale, ma anche quelli della guerra dei Balcani ad esempio, scaricati in mare – chiarisce Carnimeo - .

É l'inquinamento bellico quello più pericoloso, le bombe il cui involucro viene corroso nel tempo e sprigiona sostanze velenose in mare aggredendo flora e fauna.
I relitti in sè non sono un reale pericolo». Ad oggi non sono presenti accordi internazionali per sanare il problema.
La responsabilità delle navi è a carico degli armatori e in molti casi i proprietari sono deceduti. Intanto si sa che per ripulire i serbatoi sommersi servirebbero dai 2.300 ai 17 mila dollari a tonnellata di petrolio.
Soluzioni. Cosa può fare, invece, nel concreto la comunità internazionale? Ripartire da un approccio diverso, ad esempio. «É fondamentale, come il WWF chiede da tempo ad esempio con il programma 'Oltre il PIL', realizzato insieme a Commissione Europea, Parlamento Europeo, Ocse e Club di Roma, affiancare una contabilità ecologica e sociale a quella economica e individuare nuovi indicatori di benessere e progresso - dichiara Paolo Lombardi, Direttore del WWF Mediterraneo -.
Paradossalmente, invece, con la crisi economica e finanziaria in atto si stanno prendendo provvedimenti che deregolamentano la tutela del capitale naturale e dei beni comuni invece che rafforzarla (azioni politiche in questo senso sono già presenti nei piani di Grecia, Spagna, Portogallo ed anche dell'Italia)».
Per questo l'associazione ambientalista preme a sensibilizzare governi, amministrazioni e cittadini affinchè venga sviluppato prima di tutto un sistema di gestione integrato delle coste e dei mari, «dove la salvaguardia degli ecosistemi vada di pari passo con uno sfruttamento economico sostenibile e una netta riduzione dell'inquinamento e degli impatti derivanti da attività umane» (nota "Il WWF per un Mediterraneo di qualità").
Necessario – ricorda Gianfranco Bologna, Direttore Scientifico del WWF Italia - muoversi anche sul fronte delle «Green Infrastructures per riconnettere il tessuto della natura dell'area mediterranea e mettere in campo urgentemente azioni che riducano questo 'deficit ecologico' facendo in modo che le capacità rigenerative dei sistemi naturali siano in grado di ricostituire le risorse utilizzate dalle nostre economie e le capacità ricettive degli stessi rispetto ai nostri scarti e rifiuti».

Una veduta del Mar Mediterraneo

Intanto è ancora il WWF, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che ha predisposto per le Aree Marine Protette italiane dei piani di gestione standardizzati, con strategie e obiettivi mirati. L'obiettivo è quello di arrivare, entro il 2020, a creare una rete di Aree Marine Protette per il Mediterraneo. «Economie sostenibili, sicurezza e dialogo culturale, infatti, - conclude Lombardi, Direttore del WWF Mediterraneo - non possono essere raggiunti senza un ambiente mediterraneo sano».

Giovanna Lodato

Marinedi: rete di porti turistici in Mediterraneo

Si è parlato di tutto al Salone Nautico Internazionale di Genova. Come ogni anno, ogni stand ha offerto le proprie "eccellenze" per una nautica sostenibile e vocata al turismo nautico e costiero non solo dell'Italia, ma di tutto il Mediterraneo. Infatti, invece di proporre nuove iniziative per promuovere la nautica incentivando il diportista a comprare barche ed a navigare, riducendo tasse e contro-tasse, si è parlato anche di istituire una rete di porti nel Mediterraneo; una rete di Marina che possa soddisfare le diverse tipologie di utenza. La Marinedi spa, società nata dallo scorporo di un ramo d'azienda della Acquatecno srl, leader nel settore dell'ingegneria marittima, vuole connettere porti e sempre porti. Nasce con l'obiettivo precipuo di sviluppare un network mediterraneo e caraibico di Marina interconnessi funzionalmente e connotati dai medesimi standard di qualità. Attualmente la Marinedi dispone di otto porti (3952 posti barca) , quattro in fase di sviluppo (3180 posti barca) e nove under iter autorizzativo (5540 posti barca). Per l'amministratore delegato della Marinedi, Renato Marconi, l'obiettivo è quello di costruire una "rete" di trenta Marina, 15 in Italia e 15 all'estero; infatti nel comunicato di chiusura del Salone di Genova, ha scritto: " La rete consente risparmi ed efficientamenti che con un singolo porto non sono possibili. Abbiamo manuali operativi comuni in modo tale che al cliente venga offerto lo stesso servizio ovunque ormeggi nei porti della rete. Dal prossimo anno ci sarà anche la possibilità con il nostro progetto di rete informatica e di call center di fare prenotazioni in automatico, su tutti i porti della rete. I clienti stabili avranno priorità di ormeggio e sostanziosi sconti nei porti della rete. In generale, con la rete vogliamo offrire garanzie di servizi e di trasparenza di prezzi, soprattutto al cliente straniero, che in Italia in questo momento ha paura di essere ' maltrattato ' . Esattamente come nelle catene alberghiere dove il servizio allo Sheraton di Kartoum è uguale a quello dello Sheraton di New York. Obiettivo: avvicinare il traffico internazionale alle marine italiane". Attualmente la Marinedi ha in gestione i marina di Villasimius, Teulada, Cagliari, Forio, Procida, Torre Fumo, Policoro e Brindisi. Sta realizzando il Marina di Napoli, di Diamante, di Balestrate e Marina di Anzio. In Mediterraneo, oltre alla sua presenza già operativa in Tunisia, la società sta trattando per realizzare una seconda struttura; mentre è presente già in Croazia, Montenegro, Albania, Grecia, Turchia ed Egitto. Inoltre, attende la stabilizzazione del nuovo governo libico per ultimare il progetto di due realtà oggi dedicate in prevalenza alla pesca; sono in corso anche rapporti con i governi di Algeria e Marocco. Una rete molto ampia di posti barca, sperando in molte barche che possano solcare il Mediterraneo. Soprattutto, si auspica che la sua mission possa, da sola vista in questo periodo la poca partecipazione degli Enti territoriali, per scarsità di bilanci economici, incentivare l'economia della città che ospita il marina, attraverso il rispetto delle tradizioni locali e la creazione e valorizzazione di nuove professionalità, la valorizzazione di itinerari turistici nell'entroterra, con il proposito ulteriore di offrire anche agli ospiti non domestic, un "made in Italy" diversificato, con caratteristiche riconoscibili, ma non precofenzionate.

Abele Carruezzo

Il Salone di Genova resiste alla crisi

Si è svolta la cinquantaduesima edizione del Salone Nautico Internazionale di Genova; un'edizione che è stata in dubbio sino all'ultimo, messa in difficoltà dalla crisi mondiale, pagata in primis dal settore della nautica, e apertasi sabato 6 Ottobre tra i cortei di protesta degli operai dell'ILVA che rischiano di perdere il lavoro. Alla fine il Salone è riuscito a mettere insieme i grandi marchi della nautica mondiale anche quest'anno, eppure solo negli ultimi giorni prima dell'apertura si sono ammorbidite le tensioni con gli operatori soprattutto del settore vela che lamentavano una scarsa valorizzazione del loro prodotto all'interno della Fiera di Genova e che avevano addirittura provato ad organizzare un contro salone. Le aziende nautiche della vela, soprattutto quelle basate sull'Adriatico avevano cercato di mettere in piedi una contro manifestazione alla Marina di Sestri Ponente e poi un secondo tentativo all'interno dell'arsenale militare alla Spezia, salvo desistere all'ultimo ricucendo con l'organizzazione del Salone. L'apertura è stata segnata dalle proteste, quella dei lavoratori ILVA, s'è detto, e quella di UCINA contro il Governo; l'associazione delle imprese nautiche chiede all'esecutivo dei tecnici di rivolgere maggior attenzione al settore denunciando in una nota: "20 mila posti di lavoro a rischio nel settore, evaporato il 15% del mercato interno, domanda degli ormeggi stanziali e in transito calata dal 15 al 25% rispetto al 2011, flessione nella domanda di servizi e accessori e nella vendita di attrezzature." Sabato 13 al Salone Nautico di Genova c'è stato il Ministro Corrado Passera per tentare di dare una risposta ai temi posti da UCINA. Quella che si è appena conclusa non sarà un'edizione record, come quelle a cui eravamo abituati negli anni scorsi; gli espositori sono passati dai 1500 del 2011 ai 900 di quest'anno, e girando per i 2000mq di aree espositive non si assiste di certo alla ressa di visitatori che ha sempre accalcato il Nautico ad ogni edizione. "Resistere". Questo sembra essere il motto delle imprese nautiche presenti al Salone Nautico, ma sembra essere anche il motto degli organizzatori dell'evento genovese e delle istituzioni liguri in generale, far passare questa tempesta senza esserne spazzati via. Eppure Paolo Vitelli, patron di Azimut-Benetti, ha spiazzato tutti proponendo di organizzare la prossima edizione del Salone Nautico Internazionale a Viareggio; proposta subito raccolta dal Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi che ha annunciato pieno sostegno purché si possa trattare di uno spostamento definitivo.

Matteo Bianchi

LA NAUTICA ED IL FISCO: UNA QUESTIONE ANCORA APERTA

Il Ministro Passera e il Presidente Armella

La crisi c'è in tutto il mondo, ma la verità emersa anche al convegno "Nautica e fisco tra sviluppo ed equità: le novità tributarie 2012", tenutosi il 12 ottobre, in occasione del 52° Salone nautico internazionale di Genova, è che coloro che hanno la capacità di acquistare un'imbarcazione continuano a farlo; purtroppo lo Stato italiano, attraverso le ispezioni ed il clima di terrore fiscale instaurato, ha fatto sì che i diportisti italiani si allontanassero dalla loro passione. Nel mondo, la barca è vista come un bene di consumo come tutti gli altri, mentre in Italia vi è il luogo comune che i contribuenti possessori di un mezzo nautico si siano arricchiti in mondo non trasparente: un collegamento logico perverso che ha contribuito in modo negativo all'attuale stato della nautica italiana.

Un controllo ossessionato in mezzo al mare, l'istituzione della tassa di stazionamento, poi convertita in tassa di possesso, ha provocato la massiccia fuga all'estero delle barche italiane oltre al mancato arrivo di quelle straniere. Certo, trasformare la tassa di stazionamento in tassa di possesso è stato visto come un provvedimento opportuno, ma oramai il dado era stato tratto.

Difatti i dati attuali, rapportati a quanto emerso dall'indagine del gennaio scorso svolta dall'Osservatorio nautico nazionale per verificare l'impatto dell'adozione della tassa di stazionamento (come detto poi trasformata in tassa di possesso) hanno mostrato che la contrazione dell'occupazione di posti barca dall'inizio dell'anno si è notevolmente aggravata, passando dal -17% di gennaio al -26% di luglio 2012. Il Governo prevedeva di incassare 160 milioni di euro dalla tassa di possesso sulle unità da diporto...ne ha incassati appena 26.

La tassa era stata concepita come strumento di equità sociale, a fronte dei tagli delle pensioni, ma ha rappresentato, nei fatti, l'ultimo colpo di una generale politica fiscale piuttosto aggressiva nei confronti del settore della nautica che ha portato alla vendita di migliaia di imbarcazioni. Comunque, negli ultimi dodici mesi, il settore nautico ha potuto contare, oltre che sulla trasformazione della tassa di stazionamento in tassa di possesso, sul riconoscimento dei titoli professionali italiani nel sistema inglese, sulla semplificazione di alcune procedure per le imbarcazioni da diporto, sul noleggio facilitato delle barche, sulle semplificazioni doganali per l'esportazione.

Un tema molto sentito dal diportista nautico è dato certamente dallo spesometro: tale istituto poggia la sua essenza sulla ricostruzione induttiva del reddito del contribuente attraverso la sua spesa, ma non è sicuramente agevole collegare la spesa al reddito; basti pensare che ogni contribuente spende a modo suo.

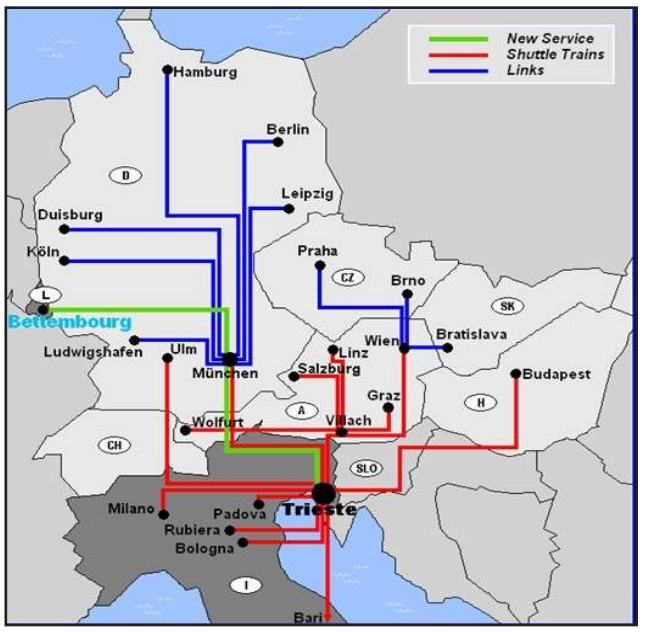
Ad esempio, un soggetto appassionato di barche sarebbe disposto a spendere di più per acquisire quel bene, dato che associa allo stesso un maggior peso rispetto ad un altro soggetto, invece amante di oggetti di antiquariato, il quale spenderebbe di più per l'acquisto di un quadro piuttosto che per una barca: però, a parità di reddito del contribuente, il punto di vista dello Stato non dovrebbe cambiare. Purtroppo tale ricostruzione induttiva (dalla spesa al reddito) finisce per relegarsi in una costruzione rigida che esula dalla singolarità e dalla realtà del contribuente.

La questione che affrontiamo inerisce alla possibilità di difesa del contribuente nei confronti del fisco: il punto di partenza non può che essere l'inquadramento giuridico di tale istituto: l'Agenzia delle Entrate parte da un elemento di sua conoscenza (la spesa) per arrivare ad un altro elemento che non conosce (il reddito del contribuente). Il problema è, dunque, capire se si agisce nell'alveo delle presunzioni legali o semplici, perchè in base a ciò l'Agenzia, il contribuente ed il giudice adotteranno diverse strategie e/o cambieranno i loro orientamenti.

Pertanto, se siamo nella presunzione legale, all'Agenzia basta dimostrare la spesa ed il relativo indice. Ma se siamo nella presunzione semplice, l'Agenzia non può limitarsi ad affermare di poter provare la spesa ed il relativo indice, ma deve convincere il giudice che a quell'indice corrisponde quel reddito anche con altri mezzi di prova ed informazioni. All'uopo, vale la pena ricordare che al 4 comma dell'art. 38 del D.P.R. 600/1973 il legislatore usa l'espressione "si può risalire al reddito": da tanto si evince che se il legislatore avesse voluto usare l'espressione "si deve" ben avrebbe potuto farlo, o comunque si sarebbe espresso in modo diverso. Da tale assunto potremmo affermare che ci si trova nell'alveo delle presunzioni semplici e non legali. Se gli strumenti fossero gestiti in modo flessibile e non rintanati in una rigidità che finisce per esulare dalla realtà del contribuente, gli stessi sarebbero utili; e se si potesse essere a conoscenza dei modi in cui gli stessi fossero calcolati, il contribuente avrebbe l'opportunità di difendersi in modo adeguato e sensato, perché da un lato lo spesometro rappresenta un giusto mezzo di equità fiscale, ma dall'altro non dovrebbe mai orientare le scelte del contribuente, penalizzando o favorendo alcuni beni a discapito dell'economia. Tale istituto, invece, dovrebbe semplicemente fotografarne la capacità di spesa del contribuente. In conclusione, a parere di chi scrive, la revisione dello spesometro potrebbe anche favorire il rilancio della nautica da diporto.

Francesco De Giosa
Studio legale - commerciale De Giosa

TRENITALIA CARGO E ALPE ADRIA INVESTONO SUL PORTO DI TRIESTE



Trenitalia Cargo e Alpe Adria investono sul Porto di Trieste: crescono da 4 (inizio 2012) a 32 treni (fine 2012) sullo scalo del capoluogo giuliano. “Un Porto virtuoso in continua crescita attira l’attenzione – ha affermato il responsabile di Trenitalia Cargo, Osvaldo Bagnasco – e noi intercettiamo la crescita”. L’intenso lavoro di Alpe Adria, Autorità Portuale e Adriafer (che gestisce tutta la manovra ferroviaria in ambito portuale) stanno portando risultati immediati. “Il convoglio – ha precisato l’ad di Alpe Adria, Antonio Gurrieri - ha una portata di 1.430 tonnellate, 547 metri, 16 vagoni per complessivi 32 camion: per ora 2 collegamenti a settimana, 3 entro fine 2012 per arrivare a 5 in primavera del 2013”. “Sono i numeri del Porto di Trieste – ha precisato Marina Monassi, presidente dell’APT - che consentono di potenziare a fianco dei traffici i collegamenti ferroviari, in piena linea con quanto voluto dall’Unione Europea in fatto di intermodalità green a basso impatto ambientale con riduzioni di emissioni di anidride carbonica. Ma ci sono importanti novità anche sul fronte Rostock, dopo il protocollo firmato a ottobre 2011, siamo arrivati all’accordo di questi giorni che farà partire dal 9 dicembre del 2012 in fase sperimentale il collegamento Trieste-Monaco-Rostock per arrivare a regime a un collegamento diretto, dando piena attuazione a quel corridoio Baltico-Adriatico fortemente voluto dall’Unione Europea”. “A suggello – da parte di Gurrieri – la notizia che si sta lavorando anche su dei possibili collegamenti su Mosca”. Dopo un test di prova effettuato nel mese di agosto, il 10 settembre 2012 è partito il nuovo servizio ferroviario combinato per il trasporto di trailers (semirimorchi stradali) sulla direttrice che collega il porto di Trieste al Lussemburgo, sulla tratta Bettembourg-Trieste-Bettembourg, gestito dalla Società Alpe Adria S.p.A., in collaborazione con la società ferroviaria lussemburghese CFL Cargo S.A. e quella italiana Trenitalia S.p.A., avviato in fase di start up con frequenza bisettimanale (2 treni round trip, da dicembre 3). Alpe Adria ha assunto tale iniziativa nel quadro dell’ampliamento delle proprie attività di operatore logistico M.T.O. che cura la gestione e lo sviluppo dei collegamenti intermodali da e per il porto di Trieste. L’organizzazione e la gestione dei convogli sarà assicurata da Alpe Adria e CFL con la seguente articolazione operativa: Alpe Adria si occuperà della tratta Trieste-Monaco e viceversa, utilizzando quale vettore la società Trenitalia in joint con la sua partecipata TX Logistic per il tratto estero, mentre la lussemburghese CFL Cargo si occuperà della tratta Monaco-Bettembourg e viceversa, operando essa stessa in qualità di vettore ed MTO. La terminalizzazione del servizio a Trieste è attestata sugli impianti ferroviari portuali del Terminal E.M.T. S.r.l. (Europa Multipurpose Terminals), società del gruppo Parisi che gestisce in concessione il Molo VI del Punto Franco Nuovo, operazione che vede direttamente coinvolta anche la società controllata dall’A.P.T. Adriafer, in qualità di gestore della manovra ferroviaria sugli impianti portuali. Francesco Parisi, concessionario del molo VI dal 1994, si è dichiarato particolarmente soddisfatto del fatto che “Trenitalia è ritornata a credere sui traffici da e per il Porto di Trieste, riuscendo ad essere competitiva sul mercato”. Il carico trasportato è costituito da semirimorchi stradali con provenienza e direzione da/per la Turchia via mare con i servizi Ro/Ro che scalano Trieste, appartenenti al Gruppo MARS Logistics, uno dei più grandi operatori del trasporto internazionale sulle direttrici che collegano il mercato europeo ai mercati turco e medio-orientale, rappresentata da Erdin Erengul che ha sottolineato l’intenzione di “lavorare ulteriormente alla crescita del Porto di Trieste, con ulteriori servizi ferroviari da e per lo scalo giuliano”. L’avvio del collegamento si sta rivelando soddisfacente sia in termini di affidabilità che di transit time, per cui si ritiene che potrà a breve realizzarsi il programma di implementazione del servizio previsto dalle due Società, mediante il progressivo aumento dei convogli fino a raggiungere la frequenza di n. 5 treni round-trip a settimana. Gli orari di circolazione del servizio, per quanto riguarda Trieste, nella prima fase di start-up, sono stati fissati su richiesta dei clienti, con la seguente articolazione: la tratta Nord-Sud con partenza da Bettembourg alle ore 06:50 del martedì e del sabato, con arrivo a Trieste Campo Marzio alle ore 07:05 rispettivamente del mercoledì e della domenica; la tratta Sud-Nord con partenza da Trieste Campo Marzio alle ore 19:50 del mercoledì e della domenica, con arrivo a Bettembourg alle ore 21:50 rispettivamente del giovedì e del lunedì. Lo schedule definitivo della tratta Monaco-Bettemburg ed i relativi orari di arrivo/partenza a Bettembourg sono tuttora in fase di perfezionamento; da rilevare che i primi convogli sperimentali hanno garantito un transit-time complessivo per tratta pari mediamente a 25/26 ore. Il servizio in questione, che si sviluppa su di una percorrenza ferroviaria complessiva pari a 960 Km, rappresenta un primo concreto esempio di estensione verso Nord del range di influenza del porto di Trieste sull’entroterra del Centro Europa, ed è stato inserito tra i “pilot projects” del recente studio “Transitects” (Transalpine Transport Architects), un progetto comunitario sviluppato dai paesi membri Italia, Austria, Germania e Slovenia nell’ambito del programma 2007-2013 Spazio Alpino a valere sui fondi ERDF-INTERRGE IV B. Su diretta istanza di C.F.L. inoltre, detto servizio è stato positivamente valutato ed incluso nell’elenco dei progetti approvati dalla UE nell’ambito del programma Marco Polo II – call 2011 (MPII-2011/8) tra le iniziative finalizzate al trasferimento modale strada/rotaia. Nell’ambito del programma generale di sviluppo dei collegamenti intermodali e combinati tra il porto di Trieste ed il suo hinterland, l’iniziativa in questione va ad inserirsi nel piano strategico attuato da Alpe Adria, anche su esplicito mandato dell’Autorità Portuale di Trieste che, a partire dagli inizi del 2012 ha visto realizzarsi la ripresa del collegamento con Milano ed il rafforzamento della direttrice su Padova, che di fatto ha assunto frequenza e caratteristiche da “Shuttle metropolitano”. Di prossima realizzazione il collegamento transeuropeo con Rostock, servizio che sarà proposto ai clienti a partire dal mese di dicembre 2012 e che si concretizza quale primo prodotto del Corridoio TEN-T n. 1 Adriatico-Baltico; l’accordo operativo che attiva tale servizio è stato firmato a Rostock il 24 settembre scorso tra Alpe Adria e la Hafen-Entwicklungsgesellschaft di Rostock. Altre iniziative sono allo studio per implementare i collegamenti con il Nord-Est italiano (Verona) e con la Slovacchia (Dobra), nonché – sulle direttrici a lunga percorrenza – con il mercato della C.S.I.

Salvatore Carruezzo

Barcolana 44 al rallentatore: vince Esimit Europa 2

Una Barcolana al rallentatore, tra le più lente degli ultimi anni. Esimit Europa 2, la barca più veloce del Mediterraneo, che quest'anno ha infranto molti record: ha impiegato infatti 3 ore e 59 minuti per tagliare il traguardo della regata più affollata d'Europa, che questa mattina a Trieste aveva radunato al via 1737 imbarcazioni a vela, con oltre 20mila velisti a bordo. Dopo che la vigilia aveva visto oltre 25 nodi di Bora, la 44.a Barcolana ha riservato uno scirocco debolissimo in partenza, andato poi a calare fino ad annullarsi, lasciando "al palo", in mezzo al Golfo, quasi tutta la flotta. Il meteo locale prevedeva l'arrivo di un Ponente che poi non si è concretizzato e solo 20 scafi sono riusciti a tagliare il traguardo, dopo l'intero percorso di circa 17 miglia. In partenza, un Vasco Vascotto al timone del Tp52 Aniene 1.a Classe, ispirato dall'aria di casa si è lentamente lanciato, sorprendendo anche Esimit Europa 2 e prendendo per i primi minuti, assieme a Maxi Jena di Mitja Kosmina, la testa della regata. È stato un lentissimo incedere verso la prima boa: dopo il primo quarto d'ora di navigazione Esimit Europa 2 è riuscita a lanciare fuori dalla mischia della partenza il super maxi, prendendo così la velocità necessaria per portarsi in testa, controllando con due virate gli avversari. Presentatasi alla prima boa già con un distacco incolmabile, lo scafo timonato da Alberto Bolzan, con lo skipper Jochen Schümann, ha combattuto solo contro il vento e se stesso per chiudere la regata, dopo molta fatica e già pensando all'evento successivo, il tentativo di record verso La Valetta. Dietro a Esimit Europa 2, Maxi Jena di Mitja Kosmina, con in pozzetto i due campioni di 470 Jas Farneti e Simon Sivitz Kosuta, ha dovuto controllare Vascotto per tutto il lato di disimpegno, prima di imporsi grazie alla superficie velica e alla stazza della barca. Mentre nelle retrovie era già aria di festa - perché il Golfo di Trieste non lasciava entrare un alito di vento e il traguardo diventava sempre più un miraggio - a poppa di Esimit Europa 2 si consumava la lotta per il podio. Vascotto, che ha girato secondo la prima e la seconda boa, ha visto Maxi Jena passarlo all'inizio del terzo lato: la navigazione verso Santa Croce si è rivelata decisiva, con stop and go continui che hanno obbligato i team a continui cambi di vele. A metà lato, l'ungherese outsider Wild Joe, 60 piedi da regata con gennaker armato sul bompresso "old style", si è inserito tra i primi, recuperando posizioni e inserendosi tra Aniene 1.a Classe e Maxi Jena. Mentre Esimit Europa 2 cambiava mille vele a prua per crearsi il vento e chiudere la regata in pochi secondi meno di quattro ore, Maxi jena girava la boa di Santa Croce e manteneva il secondo posto difendendosi dalla new entry. Il secondo posto arriva con oltre mezz'ora di ritardo, segue Wild Joe e Vascotto, ottimo quarto e primo di categoria. Il miracolo lo compie quest'anno il piccolo 40 piedi Sayonara, primo nella prima classe (dieci anni su dieci che vince di categoria) del velaio muggesano Roberto Bertocchi: barca vuota, 11 persone a bordo e un fedele gennaker di 120 metri quadri issato una ventina di volte per raccogliere ogni refolo del Golfo. Sesto posto per Shining (terzo nella classe Super Maxi), che non esprime tutte le sue potenzialità. Il traguardo a Barcola premia solo venti imbarcazioni. "Una Barcolana diversa, diversissima - ha dichiarato il presidente della Società velica di Barcolan e Grignano Vincenzo Spina, anche lui in regata con il suo "Nothing Personal" - sabato avevamo tanta Bora, oggi niente vento. Le regate sono regate e comanda il vento. A terra, abbiamo organizzato una grande festa, lunga oltre una settimana, oggi la festa si è protratta in mare, perchè molti equipaggi hanno colto subito che sarebbe stato difficile chiudere la regata". La classifica vede quindi 20 arrivati su 1737 partiti, ma per effetto del particolare regolamento della Barcolana, ulteriori 58 barche che entro il tempo limite hanno passato il cancello di Miramare entreranno in classifica se invieranno come da istruzioni di regata la dichiarazione di osservanza con il proprio tempo di passaggio al "gate". La Bonaccia ha fermato a duecento metri dall'arrivo La Poste, lo scafo timonato dalla giovane velista Benedetta Skofich, con al fianco l'imprenditore e velista Vincenzo Onorato e il triestino Lorenzo Bressani alla tattica. "Ci siamo fermati a poco dal traguardo - ha dichiarato Bressani - ma con il cuore noi abbiamo davvero vinto. Ci siamo tutti commossi quando i ragazzi sono tornati a terra, festeggiati da tutti. La Barcolana ha fatto un vero miracolo, ha reso protagonisti otto ragazzi con sindrome di Down che hanno regatato tra 1700 barche. Resta un po' di amarezza per la scelta dei giudici di non aver ridotto il percorso: potevamo chiudere a Miramare, sarebbe stata ancora più festa per tutti".

Salvatore Carruezzo

140 milioni di euro per il porto di Cagliari

Quasi centoquaranta milioni da investire nei prossimi anni per il rilancio del porto di Cagliari. Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità portuale Piergiorgio Massidda nella conferenza stampa di riepilogo di un anno di attività alla guida dello scalo marittimo. "Non abbiamo tutti questi soldi - ha spiegato - ma ci stiamo attivando per reperire tutte le risorse che ci servono per garantire sviluppo e soprattutto tanto lavoro". Tra gli obiettivi dell'Authority anche quello di ampliare la rete di rapporti internazionali nel settore merci: gli ultimi accordi sono quelli stipulati con l'est europeo con Riga e Kalingrad. La scommessa si chiama Porto canale: avviati i lavori per il distretto della cantieristica (6 milioni), mentre e' in fase autorizzativa il progetto delle opere a mare per un totale di 26,5 milioni. Per il traffico merci la svolta potrebbe arrivare, sempre nel porto industriale, con il nuovo Punto di ispezione frontaliera con esperti in grado di dare l'okay all'arrivo di frutta o carne: il bando e' stato pubblicato due settimane fa, l'importo è di 1,5 milioni. In corso di ultimazione anche le opere di infrastrutturazione destinate al distretto industriale e alla zona franca. Progetti anche per la zona che va dal porto Canale a Sarroch. "Sta arrivando molta sabbia - ha anticipato Massidda - e d'accordo con il comune potrebbe essere il caso, ad esempio a La Maddalena spiaggia, di avviare un ripascimento". 'Un modello cagliaritano per la zona Franca in Sardegna imboccando la strada proposta dalla Merkel per Amburgo. 'Su questo percorso - ha spiegato il presidente dell'Authority - ci stiamo muovendo in Italia solo noi e Trieste. Ci stiamo lavorando anche grazie all'aiuto di grossissimi esperti del settore: serve una formula che vada oltre la zona franca fiscale e doganale. Cagliari sta parlando di queste possibilita' anche con Monti: la situazione non e' semplice, ma contiamo presto di arrivare a una soluzione". Bocciata la zona franca doganale: "Dovremmo chiudere tutto e recintare e i lavoratori della zona dovrebbero entrare con il passaporto. Con vantaggi economici tutti da valutare", ha chiarito Massidda. Trasporto via acqua attraverso il canale di guardia tra aeroporto e porto in vista del decollo dell'home port per le crociere. "L'insolito sistema di trasferimento - ha anticipato il numero uno dell'Autorità portuale di Cagliari - potrebbe essere utilizzato sia per i bagagli sia per un avvicinamento 'naturalistico' alla città in mezzo a canali e stagni". Per quanto riguarda il turismo, Massidda ha ricordato che l'Authority si sta muovendo per lanciare il porto storico come meta dei grandi yacht: "Cagliari può diventare un grande centro internazionale per il diportismo'', ha sottolineato.

Salvatore Carruezzo

Turismo e porticcioli turistici

Dopo gli impegni di presenza imprenditoriale e politica nei vari Saloni nautici internazionali, il cluster della nautica da diporto dovrà affrontare la funzione principale di un porto turistico.

Appena dieci anni fa, in tutti i convegni dedicati, si parlava e si auspicava l'aumento di posti-barca lungo le coste della nostra Italia. Iniziò una corsa a costruire porticcioli, darsene e cale per la nautica da diporto in tutti i seni di mare, senza obiettivi operativi di nautica sostenibile.

Alcuni siti portuali furono realizzati con una ottica portuale-turistica-nautica; ma altri hanno solo soddisfatto le mire finanziarie-econonomiche di gruppi vocati a fare solo business, senza minimamente pensare allo sviluppo turistico di quel territorio; altri ancora hanno solo costruito porticcioli con funzione di garage-nautico.

Però, negli ultimi decenni, la natura dei porticcioli turistici si è evoluta radicalmente: dall'essere solo luoghi adibiti all'arrivo ed alla partenza di imbarcazioni da diporto, i porticcioli sono divenuti punti strategici di catene logistiche dei flussi turistici e nautici.

Anche il panorama competitivo è divenuto molto diverso, con gli hinterland sempre più contesi e la competitività portuale-nautica sempre più dipendente da fattori esterni al porticciolo (infrastrutture di servizi della mobilità, ferrovie, porti ed aeroporti).

La nautica da diporto è un settore complesso che relaziona il diportista, la barca ed il viaggio; per cui i porticcioli sono influenzati dal significativo potere contrattuale dei diversi soggetti del mercato della nautica e del turismo costiero e nautico in generale.

D'altra parte, crescere economicamente per un porticciolo turistico significa espansione territoriale e quindi essere influenzato da altre esigenze degli utenti, con preoccupazioni di natura ambientale ed urbanistica.

A fronte di questi nuovi trend sociali e di mercato, una sola funzione è rimasta costante, quella per cui i porticcioli rimangono sempre di vitale importanza per il turismo nautico, per lo sviluppo delle attività nautiche, per il benessere dei diportisti e degli abitanti delle città di mare; veri promotori della crescita economica di un territorio costiero e del suo hinterland.

Foto: Simone Rella

Per garantire che questa funzione, essenziale per l'economia, rimanga salvaguardata, è necessario un "rinascimento" della gestione dei porticcioli, unito ad una consapevolezza della politica per quanto concerne le esigenze di sviluppo dei siti costieri turistici. Gestire al di là della proprietà, significa assumere compiti sia pubblici che economici; soddisfare le diverse sfide che le forze di mercato e la società impongono ai porticcioli; amministrazioni comunali che non devono solo adempiere alla conservazione del territorio costiero di un Marina, ma avere un ampio spettro di compiti e che aggiungano valore alla comunità di mare, alla filiera della nautica, alla società e al contesto ambientale in cui si trova ad operare il sito nautico.

Organizzazione e gestione nuova del Marina per promuovere interessi comuni di tutti i soggetti, diretti ed indiretti, interessati; una governance convinta che la "rinascita" dei porticcioli porta sviluppo ed occupazione. Perseguire l'ottimizzazione delle performance nell'offrire "servizio" adeguato alla nautica e non solo ed esclusivo mantenimento della concessione a tutti i costi; in sostanza applicare delle strategie che promuovono i valori positivi dei porti con la comunità locale ed il territorio costiero in generale.

Rinascere significa realizzare un adeguato clima imprenditoriale per diportisti, investitori, armatori, cantieri, operatori di turismo costiero e nautico e per i prestatori di servizi; investire in infrastrutture, impianti e servizi complementari in ambito portuale-nautico, nelle più ampie reti e "cluster" innovativi, vuol dire sviluppare il porticciolo nel suo complesso.

Abele Carruezzo

Porto di Taranto: sfuma l'accordo con Rotterdam

Rotterdam rinuncia alla joint-venture che avrebbe dovuto legare il porto olandese a quello di Taranto e che avrebbe avuto il compito di valorizzare le aree portuali e retroportuali del porto ionico e di attrarre investimenti da parte di operatori nazionali ed internazionali. L'intesa sottoscritta lo scorso aprile, con cui si sanciva l'alleanza della Puglia con il piu' grande porto europeo, ha portato poi alla redazione di uno studio sul porto tarantino e sul sistema portuale pugliese ed italiano. Dopo accurate analisi e valutazioni, i vertici del porto olandese hanno annunciato all'Autorità portuale di Taranto e alla Regione Puglia, che non intendono più portare avanti l'accordo di collaborazione tra i due scali. Alla base di questo ripensamento, ci sarebbero ragioni economiche e di sviluppo futuro. In primo luogo il caso Ilva. Secondo infatti l'analisi dell'Autorità portuale di Rotterdam, venendo meno l'acciaieria, la più grande d'Europa, verrebbe totalmente ridimensionato il ruolo industriale di Taranto e del suo porto, punto ritenuto fondamentale ed imprescindibile dagli olandesi. L'altra ragione è di carattere più generale ed è legata al quadro normativo italiano: dall'Autorità portuale di Rotterdam sostengono infatti, che la rigidità delle norme italiane non consente lo sviluppo di un partenariato a valenza operativa, in grado di consentirgli l'entrata nella gestione del porto. Un eccesso di burocrazia in sostanza, di cui troppo spesso veniamo tacciati e che, ovviamente, non interessa solo il sistema dei porti. Rotterdam non vuole rischiare e quindi, si tira fuori dalla joint-venture tra i due porti, limitando il rapporto alla sola consulenza. Dopo pochi mesi quindi, da quel protocollo d'intesa, gli olandesi sono arrivati alla conclusione che a Taranto non c'è una evidente opportunità di business che possa giustificare una joint-venture. L'Autorità portuale di Taranto ha tenuto comunque a precisare che "non è in atto alcuna forma di cancellazione del rapporto di collaborazione con lo scalo olandese, perché la stessa continuerà a svolgersi almeno fino alla scadenza prevista nel Memorandum of Understanding, cioè 24 mesi". Il progetto degli olandesi, che pare quindi non ancora del tutto decaduto, era quello di verificare la possibilità di attrarre verso Taranto, nuovi insediamenti industriali e quindi entrare di diritto nella gestione dell'Autorità Portuale di Taranto. "I rappresentanti del Porto di Rotterdam- ha infatti voluto precisare il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto Sergio Prete- hanno sempre dichiarato che la scelta é caduta su Taranto perché è, come il loro, un porto industriale e che non erano assolutamente interessati né alla logistica né al traffico containers. Ogni riferimento a presunte decisioni connesse a tali attività o ai lavori ad esse collegati, pertanto, deve considerarsi totalmente infondato e fuorviante. La maggiore criticità evidenziata dagli olandesi rimane, quindi- ha ribadito Prete- quella legata alla mancanza di autonomia delle AA.PP. nell'ambito del sistema portuale italiano, tant'è che, ove dovesse essere emanata una riforma di legge più incisiva, si potrebbe dar corso a forme di collaborazione più impegnative." Speranza condivisa anche dall'assessore ai Trasporti della Regione Puglia Guglielmo Minervini, il quale ha assicurato massimo impegno affinchè le prospettive di sviluppo legate all'accordo non siano del tutto cancellate. Per il momento però, l'annunciata joint venture, sarà sostituita da un semplice rapporto di consulenza.

Marialaura Scotto

POSEIDONE

SHIPPING & FORWARDING AGENT

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

BREAKING NEWS
a cura di Salvatore Carruezzo

Porto di Anversa: calo del 2% nel 2012

Il porto di Anversa ha registrato il quarto trimestre consecutivo di calo del traffico delle merci. Lo scalo belga ha infatti chiuso il periodo luglio-settembre di quest'anno con un volume movimentato pari a oltre 45 milioni di tonnellate, con una flessione del 2,4% sul terzo trimestre del 2011. Nei primi nove mesi del 2012 il porto ha movimentato complessivamente 138.905.003 tonnellate di merci, con una diminuzione del 2,2% rispetto a 142.074.576 tonnellate totalizzate nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno. L'Autorità Portuale di Anversa ha sottolineato che la contrazione del traffico è stata determinata principalmente dal temporaneo fermo delle raffinerie della Belgian Refining Corporation (BRC), mentre il traffico dei container ha registrato una lieve flessione (-0,6%) e i traffici di rotabili e le rinfuse secche sono aumentati rispettivamente del 18,6% e dell'1,7%. Nel periodo gennaio-settembre di quest'anno il traffico containerizzato è stato di 78.722.648 tonnellate (-0,6%) con una movimentazione dei container pari a 6.517.956 teu (-0,5%). Nel settore delle rinfuse il traffico è ammontato complessivamente a 48.407.751, con una riduzione del 3,4% sui primi nove mesi del 2011. Le rinfuse liquide sono diminuite del 5,4%, a 33.702.020 tonnellate, con un calo del 41,3% delle importazioni di greggio a 2.027.695 tonnellate. Le rinfuse secche sono aumentate dell'1,7% a 14.705.731 tonnellate, con una crescita del 14,6% del carbone a 4.576.011 tonnellate, mentre i fertilizzanti sono diminuiti del 9,0% a 3.159.597 tonnellate e i minerali sono calati del 4,4% a 2.087.193 tonnellate. Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico di merci convenzionali e sfuse è ammontato a 8.176.995 tonnellate (-15,9%), di cui 5.117.453 tonnellate di siderurgici (-21,6%), 979.161 tonnellate di frutta (-2,9%), 666.005 tonnellate di carta e cellulosa (+19,4%), 177.050 tonnellate di graniti (-27,0%) e 390.129 tonnellate di metalli non ferrosi (+51,7%). Il traffico ro-ro è stato pari a 3.597.609 tonnellate (+18,6%) e la movimentazione di auto è stata di 918.995 unità (+18,9%). Nei primi nove mesi del 2012 il porto di Anversa è stato scalato da 11.039 navi (-5,1%) per complessive 238,8 milioni di tonnellate di stazza lorda (-0,1%).

Porto di Barcellona: traffico in calo ad agosto

Lo scorso agosto il traffico delle merci movimentato dal porto di Barcellona è diminuito del 2,2% attestandosi a 3,5 milioni di tonnellate rispetto a 3,6 milioni di tonnellate totalizzate nell'agosto 2011. Le rinfuse secche, ammontate a 408mila tonnellate, hanno mostrato un rialzo del 19,9% che è bilanciato negativamente dal calo delle altre tipologie di traffico. Nel comparto delle merci varie sono state movimentate complessivamente circa 2,3 milioni di tonnellate (-3,1%), di cui 1,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-7,2%) con una movimentazione dei container pari a 160.960 teu (-6,5%) e 741mila tonnellate di merci convenzionali (+6,5%). Il traffico di rinfuse liquide è calato dell'8,0% a 833mila tonnellate, di cui 695mila tonnellate di idrocarburi (-3,2%) e 137mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-26,5%). Lo scorso agosto il traffico dei passeggeri nel porto catalano è stato di 528mila unità (-19,2%), di cui 305mila crocieristi (-21,0%) e 224mila passeggeri dei traghetti (-16,7%). Nei primi otto mesi del 2012 il porto di Barcellona ha movimentato 28,0 milioni di tonnellate di merci, con una contrazione del 5,1% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno. Le merci varie sono diminuite del 9,6% a 17,9 milioni di tonnellate, di cui 11,6 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-15,8%) con una movimentazione di contenitori pari a 1.171.548 teu (-17,3%) e 6,3 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+5,0%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 3,2 milioni di tonnellate (+35,4%) e le rinfuse liquide 6,9 milioni di tonnellate (-6,4%), di cui 5,4 milioni di tonnellate di idrocarburi (-11,4%) e 1,5 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (+18,2%). Nel periodo gennaio-agosto di quest'anno il traffico dei passeggeri è assommato a 2,3 milioni di unità (-14,5%), di cui 1,5 milioni di crocieristi (-15,1%) e 787mila passeggeri delle linee regolari (-13,4%).

Porto di Venezia: nuovo Terminal d'altura e progetto Eco Drive

La conferma ufficiale del cofinanziamento – pari a 770.000 euro (il 50% del costo di 1,54 milioni di euro necessari per il completamento degli aspetti legali e finanziari del progetto di sviluppo del sistema portuale) – disposto dalla Commissione Europea a favore di Venezia costituisce per l'Autorità Portuale il superamento positivo di un ulteriore, rilevante, esame.
Al di là del pur non indifferente contributo finanziario, quanto deciso dalla Commissione europea certifica una maturità anche comunitaria ormai acquisita del progetto di sviluppo imperniato sulla realizzazione di un terminale portuale in acque profonde al largo di Venezia.
Il finanziamento ha in particolare per oggetto gli studi di preparazione della Partnership Pubblico Privata (PPP) finalizzata ad aumentare la capacità del Porto di Venezia e del relativo sistema logistico.
È anche in virtù del cofinanziamento riconosciuto a Venezia che l'Autorità portuale, oggi come non mai, ha la possibilità di abbreviare i tempi procedurali ed affrontare rapidamente tutte le questioni legali e progettuali relative allo sviluppo del sistema portuale, per regalare finalmente al Veneto e all'Italia una macchina portuale della più alta efficienza e pronta alle sfide globali. Ma lo scalo di Venezia si arricchisce anche pensando all'ambiente.
Si chiama "ECO-DRIVE", è sviluppato da CFLI – Consorzio Formazione Logistica Intermodale dell'Autorità Portuale di Venezia - ed è interamente finanziato dalla Regione Veneto assieme al Fondo Sociale Europeo consente alle imprese di autotrasporto di poter risparmiare tra il 5% e il 10% sul carburante.
Si tratta di un progetto di formazione rivolto agli autisti del settore dell'autotrasporto che si avvale dell'uso di uno dei pochi simulatori presenti in Europa che aiutano gli operatori ad imparare il modo corretto di guidare risparmiando.
Parte quindi dal Veneto e da Venezia un processo d'innovazione che, tramite un intervento formativo sullo stile di guida degli autisti, consente una riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti su gomma e l'abbattimento per le aziende dei costi relativi ai carburanti. La prima parte del progetto ha dato esiti più che positivi e ha visto la formazione – nel mese di agosto - di 104 autisti dall'azienda De Girolami di Motta di Livenza (Tv). L'attività formativa prevede tre distinte fasi di intervento: Pre-rilevazione dello stile di guida e dei relativi consumi tramite centraline elettroniche installate sui mezzi; Corsi di formazione teorico e pratico della durata di 16 ore con l'ausilio del simulatore di guida; Verifica sul campo, sempre tramite centraline, degli effettivi risparmi che gli autisti sono in grado di ottenere grazie alla formazione. Tutte le fasi del progetto (dall'acquisto delle centraline fino alla verifica dei risultati) sono curate da Cfli, l'ente di formazione specializzato in logistica e intermodalità del Porto di Venezia e interamente finanziato con fondi regionali.

Francesca Cuomo

L'ammiraglio Ferdinando Lolli, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Brindisi, lo aveva annunciato già in occasione della presentazione delle nuove rotte da Brindisi della Compagnia di navigazione Grimaldi: "vogliamo aprire il porto brindisino ai mercati del Mediterraneo ed in particolare della Turchia". Sono trascorse due settimane e il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Brindisi si è recato in Turchia per verificare tali possibili sinergie e le condizioni preliminari, che sono certamente molto positive.

Lolli ha partecipato alla sesta edizione di Logitrans, la fiera internazionale specializzata sul settore della logistica, che all'interno dell'Istanbul Expo Center ospita mediamente, ogni anno, circa 12 mila partecipanti provenienti da 36 Paesi diversi e 207 espositori provenienti da 24 Paesi di tutto il mondo. Brindisi era rappresentata nello "spazio Puglia" e nel padiglione di Assoporti denominato "Italy: all in one".

Accompagnato dal console onorario della Turchia a Brindisi, dott.ssa Pinar Bolognini, l'ammiraglio Lolli ha preso parte ad importanti incontri finalizzati a verificare condizioni ottimali per traffici commerciali e passeggeri con il porto di Izmir. E' opportuno sapere che Izmir (tre milioni e mezzo di abitanti) è considerata la terza grande città della Turchia e il suo porto è secondo solo a quello di Istanbul. Nelle conversazioni con il direttore generale del porto di Izmir, Turan Yalcin, il commissario ha registrato la particolare disponibilità della struttura dirigenziale turca a collaborare per attivare nuove linee dedicate a Brindisi. Lolli ha evidenziato che il porto brindisino non solo è geograficamente il luogo ideale per i traffici con il centro meridione d'Italia e per il suo ruolo di hub internazionale, che intende svolgere con convinzione, ma anche per la qualità dei servizi offerti e per i costi assolutamente più convenienti rispetto ad altre realtà portuali.

"Per i collegamenti con la Turchia – conclude l'ammiraglio Lolli - stiamo lavorando con fiduciosa concretezza e speranza. Partiamo da un punto comune di certezza: l'impegno reciproco a compiere tutti gli sforzi necessari è assolutamente grande. L'entusiasmo del console onorario ci ha contagiato. Siamo molto convinti che i porti di Brindisi e Izmir dispongano di condizioni ottimali per la realizzazione e il mantenimento di collegamenti commerciali e passeggeri e vogliamo facilitare il più possibile la realizzazione di questo avvio trasformando in fatti concreti i nostri ambiziosi propositi".