mare, porti, trasporti e nautica da diporto

S.C. EDITORE

IL NAUTILUS

S.C. EDITORE

2013
ANNO VIII n°2
Marzo-Aprile

€ 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

Una città di mare per essere tale deve "riconoscere" il suo porto; certo il riconoscimento rimane come qualcosa che non si può pretendere se non si è disponibili a un cammino serio di dialogo. Un porto per essere riconosciuto ed apprezzato richiede prima di tutto di essere spiegato, argomentato nelle sue specificità e differenze; in sostanza essere "dialogato". È disarmante vedere come in questo Paese, ma anche in questa regione e città, si notano ancora tante resistenze rispetto a progetti di infrastrutture. Pensiamo sia giunto il momento di un confronto chiaro: chi si oppone ad una politica di investimenti e di rilancio dovrà assumersi anche le relative responsabilità per una politica orientata al non fare o, peggio, all'impedire. In tanti casi portuali c'è anche chi rema contro, libero di disfare a proprio piacimento i piani di sviluppo infrastrutturale di un territorio; chi, forte di un monopolio assoluto di pensiero unico, ha soffocato negli anni ogni possibilità di sviluppo di questo settore vuoi per impossibilità di accessi al mercato, vuoi per averlo reso obsoleto e troppo costoso per ogni minima aspirazione di rilancio. Ora è necessario dire basta alle indecisioni ed alla politica dei riesami infiniti: la politica ed il mondo dell'impresa devono avere il coraggio di affermare cosa si perde se le iniziative di sviluppo non verranno portate a termine. Uno sviluppo futuro di una portualità, sotto il profilo economico, territoriale, tecnologico ed ambientale, non solo debba vedere fortemente impegnate tutte le categorie di operatori, ma, ancor prima, coinvolta la città. Capire e convincersi che buona parte del futuro di una città di mare e quello dei loro figli, dipenderà dalla volontà di fare scelte orientate a sostenere la vocazione mercantile del territorio, sviluppando competenze e servizi con nuove funzioni operative e con nuove alternative occupazionali, con meno incertezza e più lavoro.

L'editore
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Haralambides	pag.2
Crociere	pag.3
Carrara	pag.4
Trieste	pag.6
Corridoio 8	pag.8
Osservatorio	pag.10
Sicurezza	pag.11

www.ilnautilus.it

SPECIALE CARRARA

Adriatic Sea Forum: confronto sull'Adriatico

Oltre 250 gli operatori dei comparti cruise, ferry, sail & yacht che hanno seguito le 6 sessioni della prima edizione del forum internazionale itinerante ideato e organizzato da Risposte Turismo in partnership quest'anno con TurismoFVG. Il mare adriatico come un'unica destinazione turistica da valorizzare congiuntamente tra tutti i Paesi che si affacciano su di esso in virtù delle sue forti potenzialità di crescita e di sviluppo. Questo, in sintesi, l'orientamento generale emerso da Adriatic Sea Forum – cruise, ferry, sail & yacht, il nuovo evento annuale internazionale itinerante dedicato al turismo via mare nell'Adriatico legato ai settori crociere, traghetti e nautica (vela e motore) ideato da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica fondata e presieduta da Francesco di Cesare - e organizzato quest'anno in partnership con TurismoFVG e con la collaborazione di Promotrieste e Trieste Terminal Passeggeri. L'evento, svoltosi presso il Palazzo dei Congressi della Stazione Marittima del capoluogo friulano, ha riunito oltre 250 operatori provenienti da Albania, Croazia, Grecia, Italia, Montenegro e Slovenia tra compagnie armatoriali, terminal crocieristici e di traghetti, marine e porticcioli, società di charter nautico, tour operator, cantieri nautici e agenti di viaggio e più in generale tutti coloro che, a vario titolo, sono interessati alle tematiche del comparto. Nella giornata conclusiva del Forum gli argomenti affrontati hanno riguardato il ruolo di regate ed altri eventi come traino per la promozione della nautica e dell'Adriatico, le prospettive di sviluppo del traffico passeggeri via traghetto nell'area e il confronto tra i costi e le diverse forme di tassazione nei Paesi che su di essa si affacciano. Più in particolare, nella sessione plenaria di chiusura i relatori intervenuti hanno condiviso lo spirito generale del Forum, sottolineando l'importanza di lavorare e cooperare per promuovere l'Adriatico a livello internazionale pur nella consapevolezza delle varie differenze esistenti tra i singoli Paesi. Da parte di tutti è stata inoltre sottolineata l'importanza di ragionare in un'ottica di sistema e di networking, per promuovere l'area quale grande polo di attrazione di investimenti provenienti dall'estero. "Il bilancio di questa prima edizione del Forum - ha commentato Francesco di Cesare - non può che lasciarci soddisfatti, sia per quanto riguarda la partecipazione internazionale registrata tra gli addetti ai lavori che hanno seguito l'evento, sia per la presenza di media italiani e stranieri intervenuti nella due giorni di lavoro e confronto".

Abele Carruezzo

Haralambides risponde su Guadagnuolo, Consales, Vendola e sul Piano regolatore

E' una lunga intervista quella a cui il presidente dell'Autorità portuale di Brindisi, Hercules Haralambides, ha scelto di sottoporsi: una conversazione franca ed un confronto su cui non ha posto veti. Ha risposto secondo le sue idee ed i suoi convincimenti, senza lesinare risposte. La situazione del porto resta complicata, anche alla luce del clima che ormai si respira e che non sarà facile riportare in termini di serenità (come vorrebbe il governatore Nichi Vendola) o di collaborazione (come vorrebbe il sindaco Mimmo Consales). Tuttavia, le risposte di Haralambides aiuteranno a comprendere la sua linea di pensiero. Condividerla o no spetta ad altri.

Presidente cosa è successo nella seconda convocazione del comitato portuale?

"E' mancato il numero legale: eravamo in cinque ed ho constatato che la seduta non poteva svolgersi".

Perchè ha ignorato la richiesta di Vendola di rimandare la seduta?

"Non l'ho ignorata. Infatti tutto sarà rimandato (ma per volontà di altri, ndr) alla prossima seduta. Con Vendola, mercoledì pomeriggio, ho avuto modo di parlare per un'ora. Mi ha detto che apprezza e condivide come gestisco il mio ruolo; mi ha anche detto di essere d'accordo con me".

Ma allora perchè la Regione ha firmato la petizione?

"Vendola ha chiesto solo di spostare l'incontro, non è entrato nel merito delle mie scelte. Aggiungo che io non potevo rinviarla solo perchè me lo chiedevano con una serie di firme raccolte per strada. Gli operatori del porto ed anche le istituzioni facciano il loro mestiere: se non sono d'accordo con la nomina di Guadagnuolo, hanno il dovere di motivarlo in comitato".

Lei sarebbe disponibile a cambiare la sua scelta sul segretario?

"Se ci fossero motivi seri, sarei disposto a rivedere la mia posizione. Però devono venire a dire le loro motivazioni al microfono, in una seduta verbalizzata. Non posso accettare altri metodi. Siamo tutti chiamati a rispettare la legge: se esiste qualcosa di concreto contro Guadagnuolo me lo facciano sapere".

Perchè ha scelto Guadagnuolo?

"Devo rispettare la confidenzialità di certe informazioni: non posso divulgare gli altri nomi, neppure quello che mi è arrivato dal sindaco. Io ho esaminato i profili. Posso dire che Manlio Guadagnuolo non lo conoscevo e la mia non è una scelta politica, altrimenti non avrei proposto un contratto di un solo anno. Lui ha i titoli, le competenze, conosce il territorio e le sue dinamiche. Poi è giovane; non è cosa da poco. Ed infine è un imprenditore: a questo ente non serve un altro burocrate. Altri candidati di una mia short list mi hanno anche fatto sapere che non avrebbero accettato un contratto per un solo anno".

Come si spiega il fatto che il comitato non gradisca il suo arrivo?

"Non me lo spiego. Ho parlato con tutti e sembravano d'accordo, compreso il sindaco. Con Consales abbiamo parlato a lungo di lui e ci siamo lasciati con una stretta di mano. Ma in questa città tutti cambiano idea in poco tempo".

Non crede che, a questo punto, la nomina di Guadagnuolo potrebbe comunque inasprire il clima già poco positivo?

"La stessa situazione si è già creata con Nicola Del Nobile. Nessuno era d'accordo poi, dopo il voto, sono arrivati abbracci e baci. Sarà così anche stavolta".

Cosa succederà in attesa della prossima riunione del comitato?

"Se Vendola ci darà una disponibilità a breve termine, entro un paio di settimane, aspetteremo. Altrimenti chiederò al ministero di mandare per il tempo necessario un segretario provvisorio".

Parliamo di porto. A che punto è il Piano regolatore portuale?

"Siamo pronti e lo eravamo ancor prima che fossi allontanato dal Tar. Aspetto solo la nomina del segretario generale ma non sarà necessario aspettare ancora molto".

E il terminal?

"C'è un'indagine in corso. Ho chiesto al nostro avvocato di parlare con il magistrato: dobbiamo capire se è il caso di continuare oppure se è meglio attendere che si chiuda il lavoro degli inquirenti".

Infine presidente, perchè solo quattordici approdi crocieristici per il 2013?

"Le grandi compagnie sono arrabbiate con Brindisi. Operatori come Msc, Costa o Royal Carribean non hanno gradito i nostri ritardi per il terminal. Durante il commissariamento abbiamo perso sette mesi: l'ammiraglio Lolli aveva altre priorità".

Francesca Cuomo

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
Michele Puca
Giampiero Campagnoli
Matteo Bianchi
Nicola De Giosa
Donato Caiulo
Giovanna Lodato
Cesare Bechis
Maurizio Dessì
Walter Martina
Antonio Bufalari

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

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

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

Realizzazioni grafiche a cura di:
GRAFIKA

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

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

FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Camera di Commercio Brindisi

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

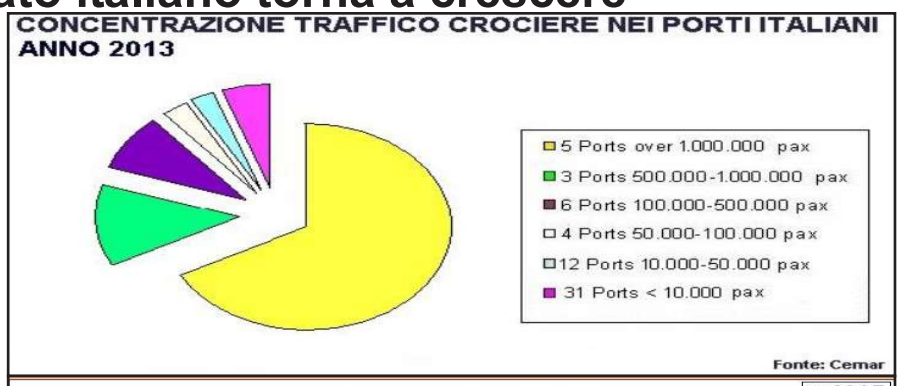
Traghetti - Ro/Ro
Assistenza navi Crociera
Escursioni in Puglia
Banchine riservate
Servizi in tutta la Puglia
LLOYD'S Sub-Agency

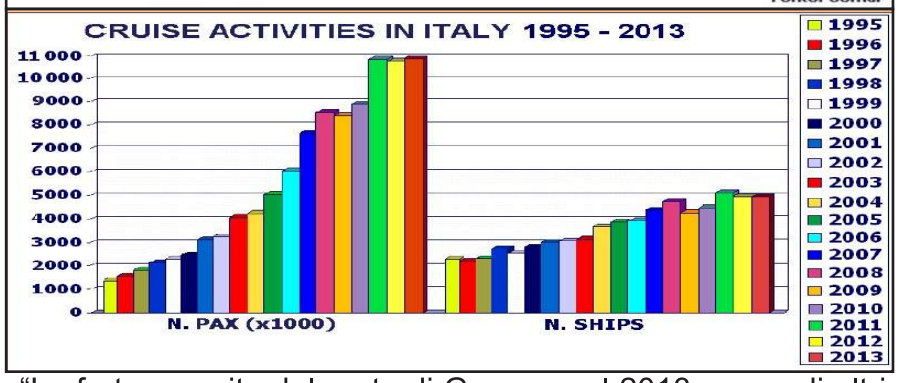
LABOR OMNIA VINCIT
TEODORO TITI
1848
TITI SHIPPING
maritime agency since 1848

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

Crociere 2013: il mercato italiano torna a crescere

Il 2013 per il mercato italiano delle crociere sarà caratterizzato da un ritorno alla crescita. E' quanto ha annunciato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, in occasione dei primi incontri nell'ambito del Seatrade Cruise Shipping a Miami, la principale manifestazione mondiale dedicata agli operatori delle crociere. Le recenti proiezioni indicano che il 2013 farà registrare un leggero incremento in termini di passeggeri movimentati: 11.005.000 unità (+1,91% rispetto all'ottimo risultato del 2012, equivalente a 10.798.403 pax). In aumento anche le toccate nave nei porti italiani (4.949 nel 2013 e 4.897 nel 2012) e il numero di armatori presenti in Italia (56 contro i 47 del 2012). Secondo le previsioni, al termine del 2013 saranno transitate nelle acque italiane 151 navi da crociera contro le 148 del 2012 (+2,02%). Diminuiscono, invece, il numero di porti italiani coinvolti nell'attività crocieristica che passano da 66 nel 2012 a 63 nel 2013 (-4,54%) per effetto del decreto "Salva Coste". "Nel corso del 2013 assisteremo purtroppo a una drastica diminuzione - se non alla scomparsa - degli scali in alcuni porti minori, quali Portofino (quasi -50%), Ischia, La Maddalena e Porto Cervo – ha dichiarato Sergio Senesi – diminuzione dovuta agli effetti negativi del Decreto "Salva Coste" che, in concreto, ha significato la perdita di circa 40.000 passeggeri nel comparto delle crociere di lusso: nonostante l'impegno profuso dalle Istituzioni Locali, gli Armatori hanno giustamente preferito rivolgersi a destinazioni vicine e maggiormente garantite, favorendo anche così i porti della Costa Azzurra e della Corsica". Per quanto riguarda i porti italiani, Civitavecchia si conferma nuovamente primo porto italiano nel 2013 (con oltre 2.450.000 passeggeri movimentati), seguito da Venezia, Genova, Napoli e Savona. Il 2013 porterà quindi importanti variazioni nella classifica dei porti. Genova guadagnerà ben due posizioni, superando i 1.100.000 passeggeri movimentati grazie a MSC Crociere e Royal Caribbean, piazzandosi così in terza posizione dopo Civitavecchia e Venezia e prima di Napoli e Savona (che, per la prima volta raggiunge 1.000.000 di passeggeri). Livorno invece perde oltre il 18% del traffico retrocedendo alla sesta posizione a favore di La Spezia. Nel 2013 ben 5 porti supereranno quota un milione di passeggeri (Civitavecchia, Venezia, Genova, Napoli e Savona), mentre altri 3 si assesteranno tra i 500.000 e il 1.000.000 (Livorno, Bari e Messina). Ben 7 porti tra i 100.000 e i 500.000 passeggeri (Palermo, Catania, Olbia, La Spezia, Ancona, Salerno e Cagliari) e poi, ancora, 5 porti tra i 50.000 e i 100.000 pax e 11 porti tra i 10.000 e i 50.000 pax. Chiudono la classifica i 33 porti minori italiani, che non raggiungono i 10.000 passeggeri movimentati.





"La forte crescita del porto di Genova nel 2013, come di altri porti della penisola, è senz'altro riconducibile all'aumento degli scali di MSC Crociere (oltre 763 toccate in Italia con oltre 2.900.000 passeggeri movimentati) mentre Costa Crociere e Royal Caribbean nel complesso rimangono stabili. Da segnalare anche il ritorno nel Mediterraneo della Disney e la seconda nave della Carnival. – ha proseguito Sergio Senesi – Una forte diminuzione strettamente legata al Decreto "Salva Coste" affonda Portofino con perdite superiori al 50%. Napoli, nonostante alcuni ritardi e difficoltà iniziali in materia di garanzia degli scali, ha saputo gestire la situazione mantenendo un buon livello di traffico. Livorno, invece, sarà fortemente penalizzata nel 2013 da evidenti difficoltà nella garanzia degli ormeggi: un problema che, come rileviamo già da tempo, il porto toscano dovrà decidersi ad affrontare e risolvere velocemente, anche perché La Spezia si sta attrezzando ed è pronta ad attirare traffico".

Salvatore Carruezzo

THESI www.thesiconsulting.com

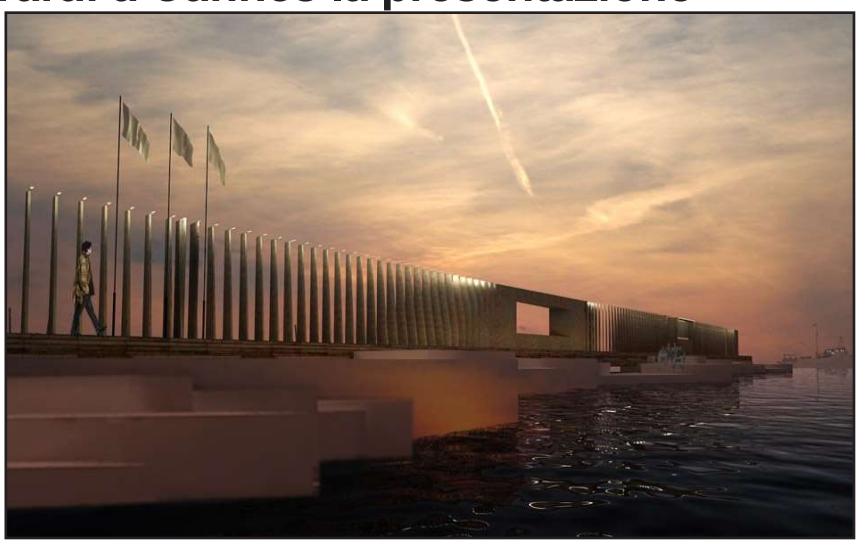
Via M. Colonna, 93 – 70042 Mola di Bari (BA)
Tel/Fax 0804746515

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

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

Il Water Front di Marina di Carrara: a Cannes la presentazione

È il progetto di eccellenza individuato dalla Regione Toscana per illustrare agli investitori internazionali un grande intervento di riqualificazione che cambierà profondamente il territorio. Giovedì 14 marzo, il sindaco Angelo Zubbani insieme al presidente dell'autorità portuale Francesco Messineo al MIPIM lo hanno presentato a Cannes. Se in occasione delle presentazioni ai consiglieri comunali e agli operatori economici di Carrara il progetto di Water Front di marina di Carrara aveva riscosso consensi e larghi apprezzamenti la scelta della Regione Toscana di presentarlo al MIPIM di Cannes come uno degli interventi di maggior prestigio per la riqualificazione del territorio, conferma la sua assoluta qualità tanto da farne un esempio di pianificazione moderna e sostenibile per creare un rapporto nuovo fra il tessuto urbano e le aree portuali. La Toscana torna in forma ufficiale al MIPIM con uno spazio prestigioso nel quale Toscana Promozione assieme a Invest in Tuscany, in linea con le caratteristiche dell'evento, presentano progetti di particolare valore che dimostrano come l'amministrazione regionale abbia intrapreso un processo di ammodernamento delle infrastrutture per rendere più appetibile e competitivo il territorio tanto nelle grandi aree urbane quanto sulla costa sia per le attività industriali e commerciali sia per i servizi e il turismo. All'appuntamento ufficiale hanno partecipato l'amministrazione comunale di Carrara, con il sindaco Angelo Zubbani, e Francesco Messineo, presidente dell'Autorità Portuale, che ha presentato il progetto di Water Front, assieme a Leonardo Piccini per l'IRPET l'istituto toscano che studia l'economia regionale e propone interventi di sostegno e pianificazione. La scelta della Regione Toscana di presentare il progetto di Water Front di Marina di Carrara alla conferenza di Cannes sottolinea una condivisione sia della filosofia dell'intervento sia delle linee progettuali ispirate ad un basso impatto ambientale con l'obiettivo di rispettare e valorizzare la storica impostazione urbanistica e socio-economica della città mettendola in comunicazione con l'area portuale e le attività correlate. "A Cannes abbiamo iniziato un percorso di comunicazione innovativo attraverso il quale abbiamo fatto conoscere un progetto destinato a cambiare profondamente non solo lo scenario presente ma anche i fondamentali dell'economia e dell'ambiente nella nostra città. Il water front di Marina di Carrara rispetta l'impegno programmatico che abbiamo assunto con i cittadini – ha detto il sindaco Angelo Zubbani - per dare all'intera area un assetto moderno con soluzioni studiate per valorizzare il territorio e le attività legate all'economia del mare che vedrà così collegati organicamente i suoi epicentri: dalla fiera alle attività turistico balneari, dallo scalo commerciale alla cantieristica in attesa di completare il percorso per l'adozione del Piano Regolatore del Porto, strumento principe per pianificare tutte le attività della costa ma anche delle aree industriali del retroterra". La scelta di Cannes e del MIPIM (che si è tenuto dal 12 al 17 marzo nel Palais des Festivals et des Congrès) non è casuale perché ha lo scopo di intercettare l'interesse del pubblico dell'evento leader per gli attori più influenti di tutti i settori immobiliari mondiali che operano nei settori del residenziale come in quello della logistica industriale, della sanità come dello sport oltre che delle grandi società di costruzione: gli interlocutori naturali non solo nel momento della realizzazione dell'infrastruttura ma anche in quello successivo della valorizzazione del territorio attraverso investimenti di qualità. Le linee e gli spetti più moderni e qualificanti del progetto, firmato dallo studio Policreo di Parma, sono stati illustrati dal presidente dell'autorità Portuale Francesco Messineo che ha sottolineato, prima di tutto che "il progetto, nella sua stesura attuale è in linea con le richieste esplicite dei cittadini e delle categorie, risponde in termini aperti e propositivi alla richiesta di trasformazione della città in un'ottica di fruizione moderna del territorio.



Il progetto è il risultato finale di una lunga e profonda fase di confronto e concertazione con tutti gli attori economici e sociali del territorio che l'Autorità portuale ha affrontato con spirito positivo, tenendo conto anche dei limiti e delle incongruenze emerse nelle valutazioni di proposte precedenti. Abbiamo presentato un progetto vero e cantierabile – ha detto ancora Messineo – a basso impatto ambientale, che ha come scopo quello di sviluppare l'economia e il terziario preservando le aree di pregio e prefigurando un modello di sviluppo per il quale il concetto di "sostenibile" e di "condiviso" sono elementi reali, frutto d'indirizzi progettuali e di scelte ispirate al confronto. Tutto questo, ha concluso il presidente dell'Autorità Portuale – nella prospettiva di inserire compiutamente il Water Front nella cornice del Piano regolatore del Porto che è ormai nella dirittura finale che dovrà portare all'adozione".

Le caratteristiche generali dell'intervento

Il progetto di Water Front di Marina di Carrara prevede una serie di interventi di riqualificazione su aree urbane per ricreare una relazione positiva fra il porto, la città e il turismo costiero. Il porto di Marina di Carrara (l'inizio della costruzione risale all'800 e il completamento è avvenuto nel corso del '900) è l'infrastruttura fondamentale per la commercializzazione internazionale del marmo bianco estratto dalle Alpi Apuane, ma anche per l'importazione di marmi e graniti che arrivano da tutto il mondo tanto da essere considerato la struttura specializzata più importante del mondo al centro di un sistema di relazioni commerciali che coinvolge 85 porti di 48 paesi. Collocato nel nord della Toscana, il porto è al centro di un grande sistema di comunicazioni ferroviarie e stradali nazionali e internazionali (con la Tirreno-Brennero e l'autostrada A12 della Cisa), ed è considerato un hub strategico sul corridoio fra il Mediterraneo e l'Europa centrale. Un elemento unico di competitività per il Porto di Carrara è l'eccellente connessione con il sistema territoriale nel quale si realizzano grandi manufatti in particolare nell'unità produttiva realizzata a Carrara da General Electric Oil & Gas, che vengono trasportati velocemente sulle navi per il trasporto via mare.

segue a pag.5

Lo sviluppo delle attività portuali e la necessità di trovare un equilibrio moderno, corretto e sostenibile nel rapporto fra attività portuali, cantieristiche e turismo balneare ha portato alla ridefinizione della cerniera che deve collegare la città con il porto per un progetto di sviluppo che riesca a far coesistere senza conflittualità le diverse necessità.

Scheda tecnica del progetto di Water Front a Marina di Carrara

Il progetto firmato da Policreo SRL suddivide l'intera area interessata in quattro aree di intervento nelle quali si inseriranno armonicamente le tante realtà che si collocano all'interno di un'area di importanza strategica per la città di Carrara. L'Area 1 e 2: prevede la razionalizzazione dell'intero sistema viario realizzando anche rotatorie per separare e smistare la viabilità urbana da quella pesante del porto. Saranno realizzate anche piste ciclopedonabili e accessi funzionali distinti al porto prevedendo una viabilità idonea per i trasporti eccezionali. Il sistema degli assi stradali specializzati e il sistema degli accessi protetti, con la riconfigurazione della viabilità e della mobilità migliorerà la sicurezza e l'integrazione della città con l'area portuale ottimizzando la viabilità esistente per alleggerire l'impatto del transito dei mezzi. L'Area 3: prevede interventi nella parte ovest del porto con realizzazione di marciapiedi e piste ciclopedonali lungo i viali, per favorire la circolazione di pedoni e ciclisti che transiteranno dal molo di ponente a quello turistico, con nuovi arredamenti, nuovo verde, servizi di rete e la creazione di parcheggi per 53 posti auto; la zona avrà una destinazione mista con interventi mirati alla funzionalità integrata del sistema litorale" con il miglioramento della connessione città-porto, miglioramento e valorizzazione di tutte le strutture, della vivibilità e degli spazi del lungo Porto, compresi quelli tra gli edifici dell'Autorità Portuale e il "sistema delle pinete" oltre che con interventi specifici per garantire la fruibilità protetta da parte dei pedoni. L'area 4: interesserà il tratto del lungomare, il porto, la spiaggia e la diga esterna del porto. Diventerà zona nobile di aggregazione della costa dove saranno collocati punti di sosta per migliorare la fruibilità e percorribilità introducendo anche segni architettonici che richiameranno la memoria storica della città oltre a postazioni per mostre ed eventi temporanei. L'intervento avrà una caratterizzazione naturalistica con l'introduzione di elementi del paesaggio del litorale toscano e caratterizzazioni che richiamano alla realtà e alla memoria del marmo. Elemento centrale di quella che diventerà la "Porta ovest" della città sarà la passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di Ponente con l'inserimento di bar, ristoranti, esercizi commerciali. Residenti e turisti potranno godere di una passeggiata spettacolare sul molo di ponente con la realizzazione di un camminamento che sviluppandosi dalla sommità del molo esterno consentirà di godere della vista sul mare nel tratto terminale del porto.

Il Water front sarà realizzato a Marina di Carrara (comune di Carrara); la città vicina alle più importanti città toscane: Lucca (50 km); Pisa (50 km), Firenze (125 km).

I collegamenti: autostradali A12 con casello d'ingresso a 2 km dal Porto; linea ferroviaria Genova Pisa (a 2 km), aeroporto internazionale di Pisa (50 km).

Il territorio: l'area è una meta turistica molto frequentata per la spiaggia di Marina di Carrara, il sistema museale del centro storico di Carrara, la visita alle cave di marmo (9km) l'area archeologico di Luni ((4km) il polo fieristico di CarraraFiere; La città di forte dei Marmi si trova a 12 chilometri.

Le caratteristiche tecniche: l'area interessata dal progetto di riqualificazione è di 80.000 metri quadrati; la riorganizzazione del traffico e delle strutture viarie si dispiegherà su 37.000 metri quadrati: le aree interessate dalla realizzazione di verde, piazze e percorsi pedonali 20.800 metri quadrati; sono previste nuove costruzioni per 1.600 metri quadrati per un volume totale di 9.500 metri cubi: spazi commerciali e uffici: 1.800 metri quadrati; nuovi parcheggi per 53 posti con 174 alberi; la lunghezza del percorso della passeggiata panoramica sarà di 1.200 metri.

Salvatore Carruezzo

Il trasporto merci in Italia: ripartire dall'intermodalità

Puntare a rendere più efficiente e competitiva la catena logistica nazionale "porti-territorio", attraverso strategie ambientali ed economiche ad hoc. Un orientamento che mira a catturare i grandi flussi del trasporto interno e terra/mare in particolare nell'ambito del bacino del Mediterraneo e del Centro-Europa. É l'obiettivo dello studio "Il trasporto merci in Italia", sviluppato dal Ministero dell'Ambiente in collaborazione con l'Autorità Portuale di Trieste e la società di logistica Alpe Adria. Il lavoro analizza le dinamiche e lo status quo del trasporto merci nel Belpaese. Sono 53 i terminali intermodali presi sotto la lente di ingrandimento, tra le macro aree del Nord Ovest, Nord Est, Centro e Sud Italia. Si cercherà di valutare, in ultimo, la fattibilità di un percorso sperimentale al fine di invertire l'attuale dinamica strada-rotaia. Un cambiamento che consentirebbe di abbattere fino al 57% dei costi sull'ambiente procurati dal trasporto su strada, con un risparmio in euro stimabile attorno ai 3 miliardi l'anno.

ITALIA: COME SIAMO MESSI

Dall'analisi della situazione inerente il flusso del trasporto merci, oggi la ripartizione gomma/ferro nel settore vede una forbice del 94% per la strada e del 6% per la ferrovia, mentre la somma totale del movimentato alternativo alla strada, cioè ferrovia + cabotaggio + idrovia, è pari al 13%. Invece, cartina alla mano, l'area a più alta intensità di traffico auto-trasportato - sia come origine che come destinazione – è rappresentata dal Nord-Est, con 532 milioni di tonnellate in uscita e 527 milioni di tonnellate in entrata. A seguire compaiono Nord-Ovest, Centro, Sud e Isole. A guadagnarsi lo scettro di area con il maggior chilometraggio medio è il Sud, con 149,7 chilometri medi in entrata e 165 chilometri medi in uscita.

COSTI ECONOMICI

Oggi a circolare strade italiane è ben l'88% delle merci, con conseguenti problemi di sicurezza e di congestione del traffico. Un'incidenza che porta dispendi considerevoli anche sotto il profilo economico: il volume del trasportato annuo interno, pari a 1.495,78 milioni di tonnellate (dato strutturale riferito al 2008, l'ultimo anno prima della crisi ancora in corso) - che moltiplicato per le percorrenze medie raggiunge un valore di 165,38 miliardi di tonn/km - produce costi esterni per 5,79 miliardi di euro. Come conferma il documento "Il trasporto merci in Italia" spezzare il viaggio dei prodotti attraverso una soluzione intermodale (nave+gomma ma anche nave+ferro) è l'opzione che andrebbe meglio a garantire sicurezza nel sistema dell'autostrasporto. Strade meno ingombre da tir, con meno possibilità di incorrere in incidenti con mezzi pesanti, rappresentano uno scenario tutt'altro che trascurabile. Come fa sapere la Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica, ogni anno ammonta a trenta miliardi di euro, ovvero al 2% del Pil, il costo sociale degli incidenti stradali in Italia. E, sempre secondo i dati in mano alla Consulta, l'autotrasporto va ad incidere per il 6,9% sul totale dei sinistri, con un costo pari a 2,1 miliardi di euro.

COSTI SULL'AMBIENTE

Da non trascurare è poi l'impatto sull'ambiente. Come si legge nell'introduzione allo studio voluto dal Ministero dell'Ambiente, «il cambio di tecnologie ha ridotto solo parzialmente il "peso" del trasporto merci sulle emissioni, perché il volume di traffico è progressivamente aumentato: questa situazione, in particolare in Italia, ha associato all'inquinamento il fenomeno della congestione con effetti economici importanti». Non si esime dal parlare del rapporto tra emissioni di CO_2 e trasporto delle merci il Ministro dell'Ambiente Corrado Clini: «Non a caso – spiega – la tematica del contenimento dell'impatto ambientale causato dal trasporto merci rappresenta da tempo uno degli obiettivi primari costantemente all'attenzione degli organi nazionali e comunitari, nell'ambito delle azioni di governo e regolamentazione del territorio e delle attività economiche in generale».

ALTERNATIVE ALLA STRADA

Un recente studio Uniontrasporti conferma che i costi via mare «possono essere meno della metà di quelli via terra e comunque inferiori alla spesa viva del solo gasolio». Lo stesso documento traduce poi in dati concreti i benefici ad appannaggio dell'ambiente: «Se si effettua, infatti, un confronto tra il consumo energetico indotto dalle tre diverse tipologie per il trasporto delle merci, si nota che posto pari a 100 il consumo del veicolo stradale, un convoglio ferroviario consuma 28, mentre un'imbarcazione solo 23». «La soluzione più razionale e più efficace sarebbe quella del cambio di modalità, trasferendo su ferrovia e su cabotaggio almeno il trasporto merci di lunga distanza e di attraversamento – commenta ancora il ministro Clini -. In questo modo verrebbe ridotto il carico di traffico e di inquinamento nelle tratte autostradali più critiche del nostro paese, e in particolare quelle che nella pianura padana e a Firenze costituiscono infrastrutture urbane con il risultato di associare gli effetti del traffico di attraversamento a quelli del traffico urbano. Purtroppo – conclude -, nonostante le evidenti ragioni ambientali ed economiche, in Italia oltre l'80% delle merci viaggia su strada». Per questi motivi lo studio "Il trasporto merci in Italia" mette in risalto l'entità del risparmio che si potrebbe conseguire attuando una ripartizione dei flussi più equa. Da qui, l'idea del percorso sperimentale strategico proposto dallo studio del Ministero: utilizzare in modo più efficiente ed organico il patrimonio delle infrastrutture già esistente, come le ferrovie e i terminal intermodali. «Per avere ricadute economiche importanti – conferma Uniontrasporti nel "I Rapporto sullo stato delle infrastrutture in Italia" -, la sola presenza di un porto sul territorio non basta, ma è necessario che il sistema dei collegamenti terrestri, stradali e ferroviari, sia efficiente e moderno».

TRIESTE: UNO SGUARDO AD ORIENTE

Un'idea di intermodalità che si sposa con la finalità dello studio. «Mi auguro che l'iniziativa dell'Autorità Portuale di Trieste, che prende in esame una delle questioni più sensibili del sistema del trasporto merci nazionale - la ripartizione modale strada/ferrovia - possa accelerare il processo per rendere efficiente e competitiva l'intera catena logistica nazionale "porti-territorio"- riflette in extrema ratio il Ministro dell'Ambiente Corrado Clini: ne ha molto bisogno l'ambiente della pianura padana e delle grandi aree metropolitane, ne ha altrettanto bisogno l'economia italiana che deve necessariamente attrezzare l'offerta integrata di trasporto terra/mare per "catturare i grandi flussi del Mediterraneo e del Centro Europa».

Non è casuale la collaborazione con l'Autorità Portuale di Trieste, che rappresenta a pieno titolo il porto più internazionale d'Italia, grazie a un movimento complessivo che si attesta su 49,2 milioni di tonnellate/anno.

A spiegare nel dettaglio la proposta dello studio, Marina Monassi, Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste: «La ricerca rientra in un progetto di promozione e valorizzazione del ruolo del Porto di Trieste sullo scenario dello shipping nelle relazioni di traffico da e per i mercati del Centro-Est Europa verso il Medio e l'Estremo Oriente, stimolando l'interesse dei potenziali utilizzatori nazionali ed esteri della catena logistica integrata». Infatti il porto di Trieste, per la sua posizione all'estremo nord del bacino Adriatico e lungo la direttrice del Corridoio V delle reti transeuropee, rappresenta una via di accesso privilegiata al mare di ampie aree dell'Europa centrale ed orientale. Un vantaggio che si traduce in dati concreti: la sua posizione geografica permette di avere 5 giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del Nord Europa.

Segue a pag.7

Il ruolo di Trieste come crocevia dell'interscambio marittimo mondiale è, ancora, confermato da un capillare sistema ferroviario lungo la direttrice nord-sud. I collegamenti marittimi con il Mediterraneo ed il Mar Nero, il Medio e l'Estremo Oriente, il Nord ed il sud America sono, poi, garantiti da numerose compagnie di navigazione che lambiscono con regolarità il porto di Trieste. Non da poco la disponibilità in loco di banchine attrezzate e fondali profondi fino a 18 metri. Nel complesso Trieste dispone di oltre 12mila metri lineari di banchine, di circa 23.004 ettari di aree portuali ed oltre 500mila metri quadri per magazzini di varie tipologie di merci (caffè, metalli, cotone, merci varie) in aree di punto franco, ormeggi operativi, per navi convenzionali, multipurpose, navi full-container, roll-on/roll-off e ferry. Negli anni Trieste ha inoltre acquisito significativi traffici crocieristici in qualità di home port dell'Alto Adriatico. Un'efficienza che punta ancora più in alto, grazie al programma di investimenti in strutture portuali a breve termine che ammonta a 713 milioni di euro totali. Tra i principali interventi previsti compaiono l'ampliamento di 240mila metri quadri per il terminal multipurpose per la realizzazione della piattaforma logistica; l'allungamento di 400 metri del molo VII (terminale contenitori); l'allungamento di 120 metri del molo Stazione Marittima (terminale crociere); la messa in opera del nuovo terminale Ro-Ro.

«In questo scenario – chiarisce il Presidente Monassi -, il Porto di Trieste ha avuto la possibilità di presentarsi nella capitale del mondo economico e finanziario per aprire un confronto con le categorie degli operatori su una delle questioni più sensibili del sistema del trasporto merci nazionale, quale è la ripartizione modale strada/ferrovia, nell'ottica di rendere più efficiente e competitiva la catena logistica nazionale nel suo complesso e nell'ambito dei grandi flussi del trasporto terra/mare». In questa fase iniziale l'analisi de "Il trasporto merci in Italia" si limita a verificare e catalogare le caratteristiche strutturali di base utili all'obiettivo posto e rappresentate dalla consistenza dei piazzali operativi, del raccordo ferroviario e delle relative aste di binario in fregio ai piazzali per le operazioni di carico/scarico dei convogli. Toccherà ad uno step successivo vagliare a dovere la situazione relativa ai terminali portuali. Un lavoro di ricerca in cui Trieste già crede: «Siamo sicuri che il Porto è in grado di portare a termine gli obiettivi posti, anche in virtù dei trend positivi registrati nel 2012: 49,2 milioni di tonnellate movimentate complessivamente e un nuovo record di traffico dei container con un movimento di 408.023 TEU e una progressione del 3,8% sull'anno precedente che ha fatto registrare un +44,9% sul 2010», dichiara Marina Monassi.

Giovanna Lodato

Il contratto di spedizione

La figura dello spedizioniere si è evoluta ed omogeneizzata in Europa parallelamente all'intensificarsi dei traffici e degli scambi commerciali. Da semplice intermediario incaricato di organizzare e controllare il trasferimento delle merci, ruolo che spesso veniva ricoperto da una persona di fiducia dei commercianti, lo spedizioniere oggi deve adempiere ad una serie di funzioni sempre più gravose.

La professione di spedizioniere è disciplinata dalla L. 14 novembre 1941, n. 1442, oltre che dalle leggi doganali. Rigide e varie sono le regole cui attenersi. Infatti, chi intraprenda l'attività di spedizioniere senza essere iscritto in un elenco autorizzato o dopo esserne stato radiato è punito ai sensi dell'art. 348 del codice penale, norma regolante l'abusivo esercizio di una professione.

In caso di sospensione disposta dall'Autorità competente, rischia un'ammenda elevata chi dovesse continuare ad operare nonostante il provvedimento ostativo. Infine, nel caso in cui il titolare dell'attività sia sottoposto a procedimento penale, il Prefetto può disporre la chiusura dello stesso esercizio.

Questa breve carrellata di ipotesi sanzionatorie dimostra sia il rigoroso controllo cui è sottoposta tale attività sia la notevole considerazione in cui la medesima viene tenuta. Nello specifico, l'art. 1737 del codice civile definisce il contratto di spedizione come un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le azioni accessorie. In base a ciò, si evince che la disciplina della figura in parola debba ricondursi nell'ambito del contratto di mandato, senza spendita del nome del mandante e, perciò, nel campo del mandato senza rappresentanza. Questo comporta l'acquisizione dei diritti e l'assunzione degli obblighi in capo al mandatario, anche nell'ipotesi in cui i terzi abbiano avuto conoscenza del mandato. Tuttavia il mandante, sostituendosi attivamente al mandatario-spedizioniere, potrà esercitare i diritti di credito derivanti dal contratto (conseguentemente, per la giurisprudenza maggioritaria, il mandante assumerà anche le relative obbligazioni). Al contrario, qualora ci fosse un'esplicita spendita del nome, il trasferimento di diritti ed obblighi in capo al mandante interverrà automaticamente, operando in tal senso un mandato con rappresentanza.

Quest'ultima possibilità si pone, però, in contrasto con la definizione codicistica del contratto di spedizione sopra descritta (dando luogo, per contro, alla possibilità di sottostare alla disciplina regolante il contratto di mandato), per cui nella prassi, in presenza di contestazioni e/o danni alle merci, potrebbero presentarsi dei problemi anche complessi per la risoluzione di eventuali controversie.

Quanto alla revoca, essa può intervenire validamente, ai sensi dell'art. 1328 cod. civ., finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto col vettore incaricato; in tal caso, però, allo spedizioniere spetteranno i rimborsi per le spese sostenute ed un equo compenso per l'attività prestata.

Analizzando nel dettaglio gli obblighi dello spedizioniere, si rileva che lo stesso deve attenersi alle istruzioni impartitegli dal committente relativamente alla scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto delle merci.

In mancanza, egli deve operare secondo il miglior interesse del dominus.

Ad esempio, si può a ben vedere ritenere che lo spedizioniere sia obbligato ad inserire nel contratto di trasporto speciali clausole relative alla consegna della merce quando di tali circostanze si sia fatto cenno fra committente e destinatario (poiché tali accordi potrebbero risultare dalle fatture consegnate allo spedizioniere).

Un'ipotesi di responsabilità che sorge di frequente nella prassi è originata dalla sostituzione (tacita) dell'incaricato alla spedizione messa in atto dal primo spedizioniere (ponendo in essere sia un ulteriore contratto di spedizione sia uno spedizioniere di fatto).

Essa è legittima solo se comunicata ed accettata dal committente. Per quanto riguarda il compenso, solitamente si fa ricorso alle tariffe professionali o agli usi del luogo in cui avviene la spedizione.

Le spese anticipate ed i compensi per le prestazioni accessorie sono liquidati sulla base dei documenti giustificativi, ma l'art. 1740 del codice civile consente anche di determinare preventivamente un importo globale.

Avv. Nicola De Giosa
Studio legale commerciale De Giosa

E se Brindisi guardasse ad Est?

Consideriamo la mappa del Mediterraneo, mettiamo la punta del compasso su Brindisi, apriamo l'archetto di una lunghezza pari a 950 Km e facciamo ruotare la punta scrivente; noteremo subito che abbiamo lambìto la costa ovest del Mar Nero, mentre mancano diverse decine di Km per "toccare" Milano. Basterebbe questa semplicissima operazione per comprendere le enormi potenzialità della nostra Città ed in particolare del nostro Porto.
CORRIDOIO VIII – Un'occasione da non perdere. Come noto alla maggior parte dei lettori, il Corridoio VIII è parte del piano della rete di trasporti pan-europei (TEN-T), che vede collegati in particolare il Basso Adriatico ed il Mar Nero, mediante la realizzazione di opere autostradali e ferroviarie nei Paesi della Penisola balcanica. Tali opere attraverseranno l'Albania, la Macedonia e la Bulgaria ed in particolare le Capitali Tirana, Skopje e Sofia, fino a giungere ai porti bulgari di Varna e Burgas sul Mar Nero. In tale quadro troveranno sviluppo anche due importanti "corridoi energetici" costituiti dalle reti per la condotta del gas, che vanno sotto il nome di "South Stream" e "Nabucco". Per ricostruire le "vicissitudini" del Corridoio VIII è necessario ricorrere ad una linea del tempo. Se ne citano le tappe principali:
1990 - La Commissione Europea adotta il primo piano della rete trans-Europea (trasporti, energia, telecomunicazioni)
1993 - Al programma TEN viene data piena legittimità nell'ambito del Trattato di Maastricht
1994 - Il Consiglio Europeo di Essen approva un elenco di 14 progetti, sviluppati da un Gruppo di Lavoro presieduto dal V. Presidente Henning Christophersen.
1996 - Vengono approvate le linee guida del piano TEN-T.
2001 - Estensione del piano TEN-T alle infrastrutture portuali (porti marittimi, porti di navigazione interna e terminali intermodali)
2003 - Un gruppo presieduto dalla Commissione, l'ex vice-presidente Karel Van Miert, propone nuovi progetti prioritari e chiede nuovi mezzi di finanziamento. Il Corridoio VIII viene escluso dai progetti prioritari. Il 18 settembre 2003 viene istituito a Bari il Segretariato del Corridoio 8, la cui sede ufficiale è all'interno della Fiera del Levante .
2004 – Approvati nuovi orientamenti in materia ed il regolamento finanziario, con un elenco di 30 progetti prioritari (incluso l'originale 14) e maggiori finanziamenti (massimo del 20% in alcuni casi).
2005 - Viene formato un gruppo presieduto da Loyola de Palacio (scomparsa il 13 dicembre 2006) per lo studio di proposte concernenti il collegamento del TEN-T con paesi limitrofi al di fuori dell'UE.
Già prima del 2001 si avvertivano gli effetti che il ritardo nella realizzazione di taluni Corridoi pan-europei avrebbero comportato, e sull'argomento sono stati impiegati fiumi di inchiostro, soprattutto da esperti e riviste di geo-politica. Alla fine degli anni 90 si parlò e si scrisse addirittura di "guerra degli assi" (Tito Favaretto, La "guerra degli assi" e gli interessi italiani nel nuovo Adriatico), per evidenziare la dimensione degli interessi economico-finanziari in gioco tra i vari partner europei. Altri studiosi ed esperti, come la Prof.ssa Emanuela Del Re, hanno ipotizzato che il ritardo sia dovuto anche a problematiche connesse alla sicurezza e comunque alla incompleta "stabilizzazione" dell'area. Per il Generale Carlo Jean, esperto di geopolitica, il collegamento del bacino Adriatico con il Mar Nero rappresenta una "preziosa opportunità". Benchè l'importanza del Corridoio VIII (fattore di integrazione, sviluppo e stabilizzazione dell'area balcanica) venga riconosciuta a tutti i livelli ed in tutte le sedi competenti, la realizzazione delle opere viene più volte rinviata. Secondo recenti fonti il traguardo per la realizzazione dell'opera è fissato al 2020.
La prospettiva. In questo quadro abbastanza fosco ed incerto tuttavia si può (e si deve) intravedere una prospettiva di grandi opportunità. La penisola balcanica, per molti versi ancora scarsamente conosciuta proprio per la mancanza di agevoli collegamenti ed infrastrutture, guarda al nostro Paese con grandissimo interesse e non da poco tempo. Sebbene i rapporti con l'Albania si siano nel tempo rafforzati anche grazie alla stretta vicinanza delle sponde pugliesi e diverse imprese italiane hanno trovato in quel Paese nuovi sbocchi produttivi, molte opportunità sono ancora aperte in Macedonia ed in Bulgaria. Per quanto attiene in particolare quest'ultimo Paese, la sua estensione ed il suo affaccio sul Mar Nero (altro "ponte" verso l'Asia centrale – vds progetto TRA.CE.CA. - progetto di collegamento euro-asiatico) rappresentano un terreno estremamente interessante per ogni investitore, stante

la necessità di ricostruire e ammodernare buona parte del Paese, bisognoso di opere infrastrutturali ed impianti produttivi di vario genere. La Bulgaria con i suoi circa 8 milioni di abitanti (circa un quinto della popolazione originaria è emigrata negli ultimi 20 anni anche se da qualche tempo si registra un lieve trend di "immigrazione di ritorno"), una popolazione giovane e desiderosa di confrontarsi con l'Europa, con un grado di istruzione di tutto rispetto, conserva dei forti legami storici con l'Italia anche per via della pur breve unione dei due Regni, quando Giovanna di Savoia, quartogenita di Vittorio Emanuele III, sposò Re Boris III divenendo così Regina di Bulgaria (in quel periodo Angelo RONCALLI , colui che sarebbe stato Papa Giovanni XXIII, era Nunzio Apostolico a Sofia). Le nozze si svolsero ad Assisi ed una delle più belle vie della città di Brindisi le fu dedicata. A Sofia esiste inoltre un cimitero militare italo-francese, ove risposano i soldati italiani caduti durante la prima guerra mondiale, prigionieri delle truppe austroungariche e deceduti per una epidemia di spagnola. Ebbene, questi legami storici e le premesse di tipo economico potrebbero portare l'Italia, ma in particolare la Regione Puglia, a considerare prioritaria l'intensificazione dei rapporti economici, finanziari e culturali con i Paesi dell'area Balcanica, cosa invero già in atto da alcuni anni. Al riguardo, molto hanno fatto e molto stanno facendo le imprese italiane impegnate quell'area, di recente collegate tramite l'Associazione "Confindustria Balcani", un riferimento essenziale, insieme con le Ambasciate e le Autorità Consolari, per stabilire, agevolare, accelerare, rafforzare i legami di coloro che intendono intraprendere attività produttive e/o scambi commerciali, soprattutto in virtù di quella via di comunicazione fondamentale che sarà rappresentata dal Corridoio VIII. Il ritardo della realizzazione di tale collegamento dunque può essere "giocato" in chiave di vantaggio, se tutti gli "attori" sapranno sfruttare gli anni che mancano alla realizzazione del progetto per organizzare al meglio quelle attività di collaborazione, quelle sinergie che saranno indispensabili una volta realizzata l'opera.
La Via EGNATIA. Bisogna tuttavia osservare che la Grecia ha completato proprio nel primo decennio del nuovo secolo la moderna autostrada "EGNATIA", efficientissima via che collega con i suoi quasi 700 Km le città di Igoumenitza ed Alexandropolis, giungendo sino ai confini con la Turchia. Al momento, e per diversi anni, questa opera gigantesca potrà costituire la spina dorsale per lo sviluppo dei traffici economici verso la Grecia, la Penisola balcanica e la Turchia. Con una metafora, potremmo dire che è giunto il momento di "preparare il terreno" per le colture che verranno, e la Puglia, con la sua sapienza "contadina", saprà farlo se verranno garantite le condizioni necessarie, rappresentate in primo luogo da termini che vanno sotto il nome di: cooperazione, aggregazione, unità di intenti, obiettivi comuni; in una parola: concordia. Se tutti gli "Attori" (nessuno escluso) sapranno affidarsi ad un piano, ad una "road map" condivisa, che tenda ad abbracciare non solo gli aspetti economici, ma anche quelli socio-culturali, gli anni che verranno potranno effettivamente "raccontare" lo sviluppo economico dell'area balcanica e le conseguenti ricadute positive sull'economia del versante adriatico del nostro Paese, avvicinando quell'obiettivo dell'Europa unita, preziosa eredità per le future generazioni.

Walter Martina

Assoporti e le priorità per le Authority inviate a Napolitano

Assoporti lancia un appello al Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano. Con una lettera, richiama l'attenzione del capo dello stato sul delicato tema della portualità italiana e dell'economia del mare. Il presidente di Assoporti Luigi Merlo fa notare l'assenza di una visione strategica del ruolo centrale della portualità italiana.

La mancata valorizzazione di questo importante settore dell'economia nazionale ha caratterizzato tutti i governi che si sono succeduti nel corso degli anni."Per i servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie - si legge nel documento - si stima un valore della produzione per oltre 6.500 milioni di euro e quasi 32 mila occupati diretti: il sistema delle Autorità Portuali genera, avvalendosi di soli 1.280 occupati, un valore della produzione superiore ad un miliardo di euro".

La portualità italiana genera un'alta produttività settoriale causando però un immobilismo di sistema. Adesso infatti i porti italiani si devono scontrare con economie ben più dinamiche e meno burocratiche.

La competizione genera quindi la necessità di riforme strutturali. Riforme che nel mese di febbraio Assoporti aveva richiesto al governo in carica. Nel documento che la stessa associazione riassumeva "Priorità delle Autorità Portuali per il futuro Governo" si proponeva di avviare una seria riflessione su temi di portata strategica: adeguamento del modello di governo dei porti e adeguamento del livello di autonomia finanziaria per la crescita infrastrutturale.

Alcune settimane fa Luigi Merlo è tornato a sostenere le ragioni dei porti italiani e delle imprese che vi lavorano, con il timore che le importanti riforme necessarie vengano messe in secondo piano nel governo ancora in carica e nel governo che andrà alla guida del paese.

Le ragioni di questa urgenza sono profonde e valide. Infatti secondo l'Unione Europea le necessità di trasporto di merci e persone subirà un notevole sviluppo fino a raddoppiare nel 2020; per questo nel 2006 è stata creata l'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea di trasporto (TEN-T EA). Quest'ultima ha il compito di realizzare e gestire il programma TEN-T per conto della Commissione europea. I porti, gli aeroporti e le reti stradali e ferroviarie non sono più elementi eterogenei, ma dovrebbero svolgere insieme un intensa attività di integrazione favorendo lo sviluppo di reti intermodali. Al fine di stabilire un'unica rete multimodale che integra terra, mare e reti di trasporto aereo in tutta l'Unione , i politici europei hanno deciso di istituire la rete transeuropea di trasporto, permettendo a merci e persone di circolare rapidamente e facilmente tra gli Stati membri. Ciò assicurerebbe da una parte collegamenti internazionali e dall'altra competitività e occupazione.

L'investimento necessario per completare e modernizzare la rete transeuropea è sostanziale. Il costo di sviluppo delle infrastrutture da parte dell'UE è stato stimato a oltre € 1,5 trilioni (2010-2030). Il completamento della rete TEN-T richiede circa 550.000.000.000 € fino al 2020, di cui circa € 215.000.000.000 è possibile fare riferimento alla rimozione dei principali colli di bottiglia.

Data l'entità degli investimenti, è necessario rafforzare la dimensione di coordinamento, pianificazione e sviluppo della rete a livello europeo, ma soprattutto rimuovere quegli ostacoli legislativi che pongono un sostanziale freno.

I porti dell' unione europea svolgono dunque un elemento fondamentale in questo sistema multimodale. Infatti la stessa UE ha deciso che cofinanzierà con oltre € 2,5 milioni del programma TEN-T un progetto volto a migliorare l'infrastruttura marittima nel lago Mälaren, in Svezia, aumentare il ruolo del trasporto marittimo nella zona e a decongestionare strade e rotaia. In questo dinamico contesto, il ruolo strategico dei porti italiani, che li vede al centro del bacino del mediterraneo, deve essere migliorato.

Nella lettera indirizzata al presidente Napolitano, Assoporti torna a chiedere il riconoscimento alle Autorita' Portuali di autonomia gestionale e finanziaria.

"L'Autorità Portuale - scrive Assoporti - deve diventare l'ente effettivamente responsabile dell'efficiente e coordinato andamento di tutte le attività in porto e diventare soggetto logistico di area, contribuendo alla pianificazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali come ad esempio connessioni tra i porti, direttrici stradali e ferroviarie, nodi logistici interni; inoltre deve determinare e graduare i costi corrispondenti all'utilizzo dell'infrastruttura.

Nella lettera Assoporti chiede infine la parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese autorizzate ex artt. 16, 17 e 18, legge 84/94; una riduzione delle accise dei prodotti energetici utilizzati dai mezzi esclusivamente operanti in aree portuali; la fissazione di certe ed omogenee regole in tema di IMU sui beni demaniali marittimi affidati in concessione.

"Dando per scontato che la 'mano pubblica' e' e continuerà ad essere il principale investitore nel settore delle infrastrutture di trasporto - conclude l'associazione - il Presidente di Assoporti chiede di concentrare le risorse sui grandi investimenti già definiti e supportati da solide analisi nonché cantierabili in brevi tempi".

Ciò per permettere la facilitazione e il consolidamento dei flussi attuali e migliorare le reti intermodali del nostro paese. Il risultato sarà quello di essere al passo con l'aumentare traffico passeggeri e merci previsti dall'UE con notevoli benefici dal punto di vista economico ed occupazionale.

Nei giorni scorsi in risposta alle continue richieste dell'associazione di categoria dei porti italiani e' stato presentato a Roma il disegno di legge sulla Riforma dei porti.

Lo ha reso noto il senatore di Lista Civica Maurizio Rossi, uno dei primi firmatari del testo. Il disegno di legge riprende il lavoro svolto nella passata legislatura, approvato al Senato e successivamente bloccato alla Camera. "E' indispensabile che questo disegno di legge riprenda il suo cammino – ha dichiarato Rossi, che ha diffuso una nota a Genova -.

Ci auguriamo che nei prossimi giorni si risolvano i gravi problemi di formazione del Governo e si possano insediare le Commissioni".

"Appena il disegno di legge riprenderà il suo cammino – ha aggiunto – sarà mia cura incontrare i principali esponenti del sistema portuale ligure per ascoltare tutti i suggerimenti al fine di migliorare il testo presentato".

"Ai porti italiani fa piacere che al Senato si avvii la discussione sulla legge di riforma – ha dichiarato a Genova il presidente di Assoporti, Luigi Merlo -. Lo riteniamo un segnale importante e di attenzione.

Ci auguriamo pero' un immediato confronto con Assoporti perche' riteniamo la proposta dibattuta nella precedente legislatura non piu' adeguata ad affrontare le emergenze del settore che, negli ultimi mesi, si sono ulteriormente aggravate".

"Confidiamo che, anche grazie alle nostre proposte – ha aggiunto – si arrivi in tempi brevi a provvedimenti destinati a realizzare una riforma radicale di stampo europeo basata su autonomia operativa e finanziaria dei porti".

Giampiero Campagnoli

Osservatorio nautico nazionale: il Rapporto sul turismo nautico 2013

Il 21 febbraio è stata presentata alla presenza di Guido Improta, sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti e Anton Francesco Albertoni, presidente di Ucina Confindustria Nautica, la IV edizione del Rapporto sul turismo nautico curata dall'Osservatorio Nautico Nazionale. Dallo studio sono emersi diversi dati preoccupanti che confermano che il 2012 ha rappresentato per la Nautica il c.d. "annus horribilis". E' emerso, infatti, che la spesa dei diportisti nei porti italiani è scesa del 56% rispetto al 2011, passando da circa 1,1 miliardi di euro a poco più di 484 milioni di euro. Ma non è questo l'unico segno negativo registrato dal comparto: da annotare anche il -26% dei contratti di ormeggio annuali, -34% di ormeggi in transito, -39% di ricavi di ormeggi a gestione pubblica e -21% per il fatturato del settore charter. A dispetto di questi numeri, il Rapporto rileva però l'aumento del 9,6%, dell'offerta di infrastrutture portuali sul territorio nazionale fra il 2007 e il 2012 per un totale di 546 unità. Al primo posto c'é la Sicilia con 89 infrastrutture, seguita dalla Sardegna (80) e dalla Liguria (53). A picco anche il fatturato: da 3,8 miliardi del 2007 a poco più di 2 miliardi nel 2011. Tra le cause della minore affezione dei diportisti ci sono l'eccessiva burocrazia (indicata dal 70% degli intervistati) per quanto riguarda la costruzione di nuovi posti barca, i controlli fiscali sulla clientela giudicati eccessivi per il mantenimento della clientela (51%) e per l'attrazione di nuovi clienti (35%). Al primo posto c'é la Sicilia con 89 infrastrutture, seguita dalla Sardegna (80) e dalla Liguria (53). Un aumento però legato a investimenti precedenti e a progetti pluriennali. Diportisti "in fuga" a causa principalmente della crisi, ma anche dalle barche 'status symbol'. La platealità dei controlli fiscali, ha sottolineato Guido Improta, sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, intervenuto alla presentazione, va contestualizzata nello sforzo del governo di isolare gli evasori anche culturalmente. In questo senso, ha detto, anche la nautica, "non è indicatore di infedeltà fiscale, ma vittima dell'evasione". A lanciare l'allarme di settore Anton Francesco Albertoni, presidente di Ucina ConfindustriaNautica, che al prossimo governo chiede soprattutto un "salto culturale" che ridia "fiducia alle imprese" e che consideri la nautica "come uno dei comparti in grado di partecipare al rilancio del Paese". Come misure concrete Albertoni cita in primis "l'equiparazione della dell'Iva applicata nei porti turistici a quella degli alberghi" e "la defiscalizzazione degli investimenti negli stampi" per realizzare le barche. Il sottosegretario Improta ha aggiunto che il governo Monti ha accolto in questo anno diverse richieste di Ucina Confindustria, come quella del Registro telematico della nautica che, ha ricordato, "potrà vedere la luce prima dell'estate". "L'introduzione della tassa di stazionamento, poi modificata, e la recrudescenza dei controlli a volte ripetitivi svolti da autorità diverse sui diportisti - ha affermato Gian Marco Ugolini dell'Università degli Studi di Genova, fra i curatori del Rapporto sul Turismo nautico 2013 - hanno avuto come effetto immediato una perdita stimata in circa 10mila posti di lavoro tra diretti e indiretti ai porti". Presentata anche la seconda edizione del NaQI, l'indice che misura la qualità nautica delle 62 province di mare italiane: al primo posto si è posizionata la provincia di Olbia Tempio (nel 2011 era al quinto posto), seguita da Lucca (era al primo nel 2011) e Genova (nel 2011 era al secondo posto). In conclusione dall'analisi dei dati presenti nell'Osservatorio si percepisce la sofferenza di un settore chiave per il Paese, la nautica, infatti, ha la vitale necessità di nuove politiche di sviluppo di snellezza e di certezza normativa, che le permettano di tornare così ad essere un punto di riferimento per l'economia ed il turismo in Italia.

Antonio Bufalari - AGODM

I Grillini "approdano" al porto di Brindisi

Il Movimento brindisino 5 Stelle ha lanciato una singolare iniziativa e cioè, una raccolta di firme per un miglior utilizzo del nostro porto. E' la prima manifestazione pubblica del partito di Grillo a Brindisi dopo il risultato eccellente delle ultime elezioni che lo ha visto giungere al nastro come primo partito della città, malgrado non abbia messo in piedi nessuna manifestazione né politica, né sociale, né culturale, nel periodo pre elettorale.

Pertanto questa è la prima uscita ufficiale e guarda caso, si indirizza su una delle strutture nevralgiche della città: il porto. Tra gli attivisti del Movimento c'è Cosimo Taveri, noto imprenditore portuale della città e quindi, esperto delle problematiche connesse alle attività marittime.

Ed è proprio Taveri che, in qualità di operatore del settore, si sofferma in modo particolare sulle ragioni di questa raccolta firme, ritenendo importante che il movimento 5 Stelle di Brindisi abbia scelto di affrontare la questione porto.

"Questo significa -ha commentato Taveri- che il movimento ha centrato il nocciolo del problema, in quanto la progettazione della città non può prescindere dal suo porto, dove, purtroppo, tanti mali trovano la propria origine".

"Il porto di Brindisi non è più appetibile- sottolinea ancora Taveri- tanto è vero che nel corso degli ultimi anni il traffico è andato sempre più diminuendo e se non fosse stato per la presenza della Grimaldi, non ci sarebbero più navi".

La diminuzione del traffico evidenziata da Taveri è un fatto che oramai è diventato una costante della portualità brindisina, forse anche frutto di una conflittualità fin troppo evidente tra gli uffici dell'Authority e gli stessi Agenti marittimi raccomandatari, per la questione dei pagamenti delle tasse portuali.

C'è stata una diatriba giudiziaria che non solo non ha chiarito bene i termini della vicenda, ma addirittura li ha complicati visto che lo stesso Tar di Lecce ha sentenziato in alcuni casi in un modo e in altri, in maniera del tutto differente.

Negli ultimi mesi infatti, c'è stata una sentenza che ha dato ragione agli Agenti marittimi dicendo che in mancanza di servizi non è dovuta alcuna tassa, ma poi, sempre lo stesso Tar, ha dato ragione all'Autorità portuale di Brindisi, affermando l'esatto contrario e cioè che per il solo fatto di utilizzare le banchine e quindi un servizio, era naturale versare le tasse predisposte dall'ente portuale. E' evidente che si tratta di una materia assolutamente difficile, ma che poi in pratica, determina una situazione di contrasto anche con gli stessi armatori i quali preferiscono, per evitare problemi giudiziari, non utilizzare più il porto brindisino preferendo altre località.

Ma l'iniziativa del Movimento 5 stelle, è rivolta principalmente a chiedere che sia fatta chiarezza su tutta l'attività svolta nei diversi anni dai presidenti che si sono succeduti nel tempo. Proprio di recente c'è stata una polemica tra alcuni componenti del Comitato portuale ed il presidente dell'Authority brindisina Haralambides, in merito alla pubblicizzazione delle determine assunte in questi ultimi anni.

Il presidente non ha inteso aderire alla richiesta, che gli è stata formulata anche da esponenti eccellenti del Comitato come il sindaco, il presidente di Confindustria, il presidente di Camera di commercio che invece, ritengono essenziale rendere più cristallina l'attività dell'Autorità portuale.

"Vogliamo sapere- ha detto Taveri- come sono stati spesi i soldi pubblici in questi ultimi anni, quali risultati hanno portato in termini concreti come servizi portuali a disposizione non solo dei passeggeri, ma anche della stessa città.

Ci risulta -prosegue l'operatore portuale brindisino- che sono stati spesi molti soldi per progettazioni varie, ma che molte di queste attività siano rimaste solo sulla carta, senza nessuna concretizzazione".

Con la raccolta firme promossa, il Movimento 5 stelle brindisino esordisce quindi in modo molto serio e profondo sulla realtà cittadina, toccando, come sua prima iniziativa, un tasto evidentemente molto sentito non solo da chi opera nel settore, ma dall'intera città.

Purtroppo Brindisi, che è stato porto di riferimento per tanti anni, adesso non lo è più, completamente superato dalle altre due realtà pugliesi, Taranto e Bari. Fare chiarezza su come sono andate le cose può perciò essere utile a capire quali sono stati gli errori e a non ripeterli in futuro.

Marialaura Scotto

Sicurezza in mare: l'importanza della formazione

È difficile e costoso fare bene formazione-marittima specifica. Sicuramente questa è la differenza sostanziale tra una formazione pro "certificazione" e formazione ai fini di un lavoro specifico, sicuro e produttivo per una industria e/o impresa dedicata al processo del trasporto per mare e sul mare. E' interessante conoscere i passi innovativi avvenuti nella didattica per una formazione adeguata e specifica; mi riferisco all'apprendimento "adattivo" supportato da una tecnologia, come sistema strumentale e di simulazione, per ogni singolo operatore per la formazione specifica di una nave e dell'intera flotta per un armatore cosciente e rispettoso del lavoro degli altri.

La formazione, accreditata e certificata, pro-certificato per i marittimi è ben definita e regolamentata dalla STCW per ogni bandiera di nave e per ogni Stato che abbia sottoscritto detta convenzione internazionale. Vi sono molti centri e molti formatori abilitati e non disponibili sul mercato, soprattutto quello italiano. Però, dell'altra formazione, quella professionale e specifica, dedicata a navi specifiche ed in situazioni con caratteristiche nautiche in safety e security, altrettanto importante, ancora da regolamentare, se ne parla poco poiché occorre tempo, applicazione di studio, layout di laboratori con simulatori sempre aggiornati, costi, formatori e docenti più che abilitati. Non basta aver fatto solo degli anni di navigazione od essere stati impegnati in qualche capitaneria a registrare carte per dire "I know and so I do"; gli anni di esperienza in istruzione, formazione, training e coaching non si compongono elencandole in un curriculum vitae: occorre viverli con una "cum-passione" responsabile.

E' sempre stato così che il personale imbarcato su navi doveva solo acquisire una certa familiarità con le navi stesse, al fine di operare in modo sicuro. Ma in questi ultimi anni, questa richiesta è divenuta più critica ed urgente alla luce della innovazione che l'automazione navale sta continuamente subendo e soprattutto per la complessità dei sistemi di controllo dei servizi di base, non più adeguati, per la gestione di navi moderne. Cioè, oggi, gestire solo questi sistemi sofisticati non è sufficiente! E' necessaria una comprensione più profonda al fine di facilitare soluzione intelligente dei problemi, soprattutto quando i sistemi non si comportano come previsto; anche perché la comprensione delle relazioni tra "uomo-macchina" producono interazioni imprevedibili sui comportamenti e sui risultati.

L'apprendimento-adattivo è una tecnica di formazione/addestramento professionale che si avvale di un computer, i-pad, tablet ecc., progettata per adattare ogni istanza di formazione alle esigenze del singolo tirocinante. Per esempio, se una società armatoriale con una flotta di 50 navi ci sono tre diversi sistemi ECDIS, occorrerà creare tre moduli per la formazione ECDIS - uno per ogni diverso sistema ECDIS- e per ogni bridge-team. Quindi tempi e costi aumentano; mentre con l'apprendimento adattivo, applicato correttamente e senza sopravvalutazioni, la formazione può essere mirata a quella nave, a quel sistema, a quel porto e per quella rotta in navigazione. In questo periodo di crescente complessità dei sistemi di gestione delle navi e delle procedure di sicurezza, questa tecnica è importante e lo sarà sempre di più nei prossimi anni.

Gli equipaggi di navi, tutti, devono essere messi nelle condizioni di conoscere le procedure must per prendere da una giusta analisi la decisione informata per procedere ad una decisione logica di fronte ad una situazione di "non sicurezza" per le persone, la nave, il carico e l'ambiente marino. E' responsabilità di ogni operatore della nave garantire tutto questo; tuttavia, questo è molto più facile a dirsi che a farsi!

Abele Carruezzo

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 Rotterdam: calo dell'1%

Il porto di Rotterdam ha chiuso il primo trimestre di quest'anno con un calo dell'1,0% del traffico delle merci, che è ammontato a 109,1 milioni di tonnellate rispetto a 110,2 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2012. Il traffico di importazione è diminuito dell'1,9% attestandosi a 76,5 milioni di tonnellate, mentre il traffico di esportazione è cresciuto dell'1,3% a 32,6 milioni di tonnellate. «Rispetto al primo trimestre del 2012 - ha rilevato l'amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority, Hans Smits - abbiamo avuto un giorno (bisestile) in meno, pari ad un 1% di movimentazione, ma l'inclusione del traffico del porto di Dordrecht a partire dal 1° gennaio ha fornito uno 0,5%. Visto sotto questa luce, nei primi tre mesi il traffico è rimasto più o meno lo stesso. Per l'intero anno ci aspettiamo che il traffico mostri una modesta crescita». Complessivamente nei primi tre mesi del 2013 il volume delle rinfuse liquide ha registrato una contrazione del 2,6% scendendo a 53,4 milioni di tonnellate, di cui 24,2 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-6,5%), 20,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+3,0%) e 8,4 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide. Il volume totale delle rinfuse solide è stato pari a 20,0 milioni di tonnellate (+4,3%), di cui 8,5 milioni di tonnellate di minerale di ferro e rottami (+9,7%), 6,7 milioni di tonnellate di carbone (-1,8%), 1,7 milioni di tonnellate di rinfuse agricole (-10,6%) e 3,1 milioni di tonnellate di altre rinfuse solide (+14,3%). Nel segmento del traffico containerizzato sono state totalizzate 30,0 milioni di tonnellate (-0,6%) con una movimentazione dei container pari a 2,8 milioni di teu (+4% circa). Il traffico ro-ro è stato di 4,4 milioni di tonnellate (+0,8%) e le altre merci varie si sono attestate a 1,3 milioni di tonnellate (-19,6%).

Porto di Anversa: lieve incremento nel 2013

Nei primi tre mesi del 2013 il porto di Anversa ha movimentato quasi 47,0 milioni di tonnellate di merci, con un incremento dell'1,4% rispetto a 46,3 milioni di tonnellate totalizzate nel primo trimestre dello scorso anno. La crescita è stata generata dall'aumento del 37,4% del volume di rinfuse liquide, che sono salite alla quota record di 14,2 milioni di tonnellate. Le rinfuse secche sono invece diminuite del 33,2% a 3,6 milioni di tonnellate, con flessioni particolarmente consistenti dei traffici di carbone (536mila tonnellate, -69,1%) e di minerali (582mila tonnellate, -12,4%). Nel settore di carichi containerizzati sono state movimentate 27,0 milioni di tonnellate, in calo del 5,7% sul primo trimestre del 2012. Il traffico dei container in termini di box da 20' è stato pari a 2.126.254 teu (-2,8%). Il traffico delle merci sfuse è ammontato ad oltre 2,6 milioni di tonnellate, con una progressione del 4,4% determinata principalmente dall'aumento del volume di prodotti siderurgici (1,6 milioni di tonnellate, +6,4%). Il traffico dei rotabili è diminuito dello 0,5% a 1,1 milioni di tonnellate. La movimentazione di autovetture è cresciuta del 5,5% a 305.707 unità.

Porto di Barcellona: incremento del 3%

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Barcellona ha registrato un incremento del 3,6% attestandosi a 3,5 milioni di tonnellate rispetto a meno di 3,4 milioni di tonnellate nel marzo 2012. Il traffico delle merci varie è ammontato a 2,3 milioni di tonnellate (+5,5%), di cui 1,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+12,9%) totalizzate con una movimentazione di 153.641 container teu (+14,3%) e 770mila tonnellate di merci convenzionali (-6,9%). Nel comparto delle rinfuse liquide il traffico è stato complessivamente di 780mila tonnellate (-0,2%), di cui 559mila tonnellate di idrocarburi (-9,6%) e 222mila tonnellate di altri prodotti (+35,0%). Il traffico delle rinfuse secche è stato di 393mila tonnellate (+0,8%). Lo scorso mese il traffico dei passeggeri nello scalo catalano è stato di 160mila persone (+21,8%), di cui 91mila crocieristi (+51,8%) e 69mila passeggeri dei traghetti (-3,5%).

Con il patrocinio di

Regione Puglia Assessorato Sviluppo Economico

Regione Puglia Assessorato Agricoltura

Provincia di Brindisi

Comune di Brindisi

Camera di Commercio Brindisi

Autorità Portuale di Brindisi

Consorzio A.S.I. Brindisi

unioncamere puglia

Partner

Confindustria Brindisi

Confindustria Brindisi Giovani Imprenditori

2LD.it events&communication

CETMA

Università del Salento

Politecnico di Bari

Università degli Studi di Bari Aldo Moro

Aeroporti di Puglia

CoNISMa Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Scienze del Mare

ISMAR

Distretto Produttivo della Nautica da Diporto in Puglia

Carbonio GFT

stpbrindisi

Jellyrisk

Aquademia Dive Center Brindisi

Il Nautilus

rassegnaazzurrosalentino.it