mare, porti, trasporti e nautica da diporto

IL NAUTILUS

2013
ANNO VIII n°4
Luglio - Agosto

€ 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

Ogni volta che si parla di porti e di portualità, ritorna in auge quella pratica "sportiva" del parlare e scrivere per esserci. Qualcuno afferma che tale pratica ritorna ogni qualvolta vi siano delle mancanze nell'esercizio dell'Autorità in cui si annida un livello debole nelle decisioni che contano sia all'interno, sia all'esterno dell'Istituzione. La politica può avere un ruolo attivo ma a patto che sia competente; un supporto utile solo se accompagnato da una preparazione specifica. Quando, invece, resta speculazione politica di basso livello genera confusione e danni, con conseguenze per il territorio e per gli stessi soggetti. Non si è consapevoli che questo danneggia tutti quelli che vivono di commercio marittimo senza distinzioni di ruolo o di competenza. Una catena "grigia" di situazioni, piani operativi triennali, comitati portuali, piani regolatori del porto, commissioni, tavoli politici e non che hanno permesso di prevalere sulle naturali funzioni operative di un porto, sul bene comune del territorio, mobilitando l'intero bacino. Il business model, oggi, per alcuni porti ha raggiunto livelli di "no profit" al punto di essere in grado solo di adottare strategie del "dire" e del "non fare" per rimanere attivi. E' giunto il momento della "sfida" ad ampio spettro; non più giustificazioni ad analisi mediocri, ma rivendicare ruoli e funzioni che competono a un degno sviluppo. Il porto e la sua marineria come sviluppo di un'identità in cui si consolidano le connotazioni di città di mare e l'appropriazione del suo potere marino e non solo del suo "lungomare".

L'editore
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Porto di Trieste	pag.3
Biorisanamento	pag.4-5
Costa Concordia	pag.6
Andrea Doria	pag.7
Navi Dual Fuel	pag.8
Rolex Cup	pag.10
Rotte per la Cina	pag.11

www.ilnautilus.it

SPECIALE BIORISANAMENTO

La Transiberiana sostituirà il Canale di Suez?

Chi mai avrebbe detto che i 9288 chilometri da Mosca a Vladivostok della celebre Transiberiana avrebbero potuto intimorire il Canale di Suez? Quella di cui stiamo parlando è una strategica operazione economica che cambierà il volto non soltanto della Russia più remota, quella orientale, ma che farà concorrenza alle attuali vie di navigazione. Il leader del Cremlino Vladimir Putin l'ha denominata "arteria tra Europa e Asia-Pacifico" anche se in realtà i percorsi sarebbero due: da un lato la Transiberiana, dall'altro la linea Bajkal-Amur(Bam) che corre più a Nord per 4324 chilometri. L'intento del governo russo, secondo quanto dichiarato in una conferenza stampa di fine luglio, è quello di collegare all'Europa Occidentale le regioni orientali della Federazione Russa, rilanciando la loro vocazione energetica e industriale. Nonostante le immense regioni orientali abbiano uno scarso peso sotto il profilo economico e demografico, l'elemento di maggiore rilevanza è dato dalla vicinanza delle stesse ai promettenti mercati asiatici. Secondo quanto dichiarato dalle Ferrovie russe (RZD), "la Transiberiana riduce di due terzi i tempi di trasporto di un carico rispetto ad una nave: col treno un container viaggia dalla Cina alla Finlandia in dieci giorni, rispetto ai 28 giorni della rotta via mare". La ferrovia è maggiormente sicura rispetto al trasporto marittimo, non vi sono rischi costanti di pirateria, risente meno delle variazioni climatiche e soprattutto dei recenti mutamenti geopolitici in atto nel mondo medio-orientale. L'altra faccia della medaglia si chiama burocrazia: il costo del trasporto merci in Russia è uno dei più alti al Mondo e ostacola l'eventuale interesse delle compagnie. Anche i servizi doganali risentono di questo ostruzionismo burocratico e sono particolarmente lenti: operazioni che nei porti di Shanghai, Hong Kong o Singapore si svolgono in pochissime ore, in Russia possono chiedere diversi giorni. Il governo russo per il tramite di RZD ha stanziato oltre 562 miliardi di rubli, 18.7 miliardi di dollari, per questo progetto: la capacità di trasporto attuale della Transiberiana è di 52 milioni di tonnellate all'anno a fronte di una domanda di 100 milioni. Per coprire almeno il 40-50% del traffico container tra l'Europa e l'Asia, oggi prevalentemente svolto per vie marittime, le linee ferroviarie russe dovrebbero assumere una capacità di trasporto annua di almeno 1 miliardo di tonnellate. L'obiettivo iniziale è quello di trasportare almeno 165 milioni di tonnellate annuali di merci. Putin ha dichiarato che questa operazione è solo l'inizio di un piano ambizioso di modernizzazione delle ferrovie e dell'economia dell'estremo oriente russo, con l'obiettivo di creare almeno mezzo milione di nuovi posti di lavoro. Resterà a guardare il Canale di Suez?

Stefano Carbonara

Pirateria: sulla Navfor gli accordi per combatterla

Negli ultimi anni gli attacchi da parte dei pirati, alle imbarcazioni che transitano al largo delle coste africane specialmente di quelle Somale, hanno registrato un significativo aumento. Questo problema costringe gli armatori, che percorrono quelle acque, a mettere a rischio l'imbarcazione stessa, il carico e soprattutto l'equipaggio. Gli eventuali riscatti pagati dagli armatori innescano un circolo vizioso.
Infatti i pagamenti non fanno altro che finanziare le organizzazioni criminali dotandole di più mezzi e personale, aumentando quindi la loro forza. Il problema ha investito tutti i Paesi industrializzati in quanto la rotta commerciale, che passa al largo delle coste somale, e' una delle più battute. Da tempo però si è avviata con il governo somalo una cooperazione internazionale che mira ad arrestare il fenomeno della pirateria. Il 4 settembre 2013, al largo delle coste del Mogadiscio, l'UE Forza navale Atalanta ha ospitato il Presidente della Somalia, Sheikh Hassan Mohamud, a bordo della nave ammiraglia olandese NAVFOR, HNLMS Johan de Witt . Il Presidente, i suoi ministri e comandanti di sicurezza hanno incontrato il comandante della forza navale UE, il contrammiraglio Bob Tarrant ed Etienne de Poncins capo della missione UE per sviluppo di capacità nella regione africana (EUCAP). Si è discusso di come i diversi strumenti comunitari possano con altri partner internazionali sostenere l'attuazione dei programmi e lo sviluppo delle risorse marittime nonchè la strategia di sicurezza marittima.
Il Presidente Somalo Hassan Mohamud Sheikh afferma: "Accogliamo la cooperazione con l'UE per migliorare la sicurezza marittima, nell'ambito del più ampio impegno dell'UE in Somalia. La cooperazione marittima avrà un effetto importante sulla stabilizzazione e lo sviluppo delle zone costiere nel mio paese. Intendo presentare la bozza di una strategia marittima globale durante la Conferenza di Bruxelles ".
L'incontro fa seguito al percorso intrapreso alla prima riunione svoltasi il 24 giugno su una Forza Navale ammiraglia dell'UE. In quell'occasione infatti si è instaurato un rapporto che mira a promuovere ulteriormente la partnership tra la Somalia e l'Unione europea stessa. Ciò costituisce senza dubbio un trampolino di lancio verso la terza conferenza anti-pirateria internazionale a Dubai il 11-12 settembre 2013 e il "New Deal per la Somalia " a Bruxelles il 16 settembre 2013. Il New Deal sarà approvare un 'Compact' tra la Somalia e la comunità internazionale che identifica la chiave di politica, sicurezza e priorità economiche e sociali per i prossimi anni. All'appuntamento sulla NAVFOR ha partecipato anche l'italiano Michele Cervone d'Urso in quanto inviato speciale dell'Unione europea per la Somalia, il quale dichiara:
"Questo evento è stata l'ennesima occasione per ribadire il forte impegno dell'Unione europea ed aiutare la Somalia nel suo percorso verso la stabilità e la sicurezza. Durante l'imminente conferenza a Bruxelles dal titolo "New Deal per la Somalia" si porterà all'attenzione il sostegno al settore della sicurezza in Somalia, compresa la sicurezza marittima ".
Michele Cervone D'Urso è un eccellenza italiana, infatti l'ambasciatore italiano ha alle spalle 18 anni di carriera diplomatica, durante la quale ha svolto numerose missioni nel continente africano. Cervone D'Urso è stato responsabile per le relazioni Ue con il Corno d'Africa e, nel 2005, è stato mediatore nel processo di pacificazione somalo, durato 3 anni. Laureato in Gran Bretagna, alla Saint Andrews University.
La Farnesina ha accolto con soddisfazione la nomina del diplomatico italiano. Il ministero ha colto l'occasione per sottolineare "il ruolo di alto profilo a sostegno del popolo somalo" mostrato dall'Italia, "in particolare in questa fase in cui il paese africano sta affrontando una transizione cruciale per il suo futuro e più in generale per la stabilizzazione della regione del Corno d'Africa".
L'ammiraglia UE NAVFOR, ha fornito il proprio supporto per creare una piattaforma necessaria per il seminario NESTOR EUCAP.
Questa iniziativa è una missione di formazione regionale che ha lo scopo di rafforzare le capacità marittime di otto paesi del Corno d'Africa e l'Oceano Indiano occidentale.
Sull'ammiraglia si è svolto infatti un esercizio pratico con delegati provenienti dalla Somalia. I delegati, di cui fanno parte i pubblici ministeri somali, magistrati e funzionari di polizia marittima, hanno osservato una dimostrazione di come una nave pirata sospetta venga intercettata, compreso l'imbarco della nave, arrestando i sospetti, cogliendo le prove e di indagine.
A bordo vi è stato un ulteriore evento di nota, un seminario presieduto dal capo della missione EUCAP Nestore, Etienne de Poncins. Durante il suo intervento egli ha affermato che "gli eventi che includono esercitazioni pratiche, come quella organizzata a bordo della nave ammiraglia olandese, sono un mezzo importante per dimostrare l'ampio impegno richiesto dalla magistratura somala e di polizia per contrastare in modo efficace sia la pirateria che le altre attività illecite. In tal modo si potrà migliorare la sicurezza marittima nel Corno d' Africa.

Giampiero Campagnoli

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
Stefano Carbonara
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

Porto di Trieste: nuovo record passeggeri per TTP

Il traffico passeggeri di Trieste Terminal Passeggeri a fine agosto ha raggiunto gli 84.355 passeggeri, 5 mila unità in meno rispetto alle 89.340 unità movimentate in tutto il 2012. Dunque, il 2013 sarà un altro anno record per il terminalista triestino, con previsione di arrivare a fine dicembre 2013 a 139.000 passeggeri.
Lo rende noto la stessa TTP in un comunicato in cui è sottolineato anche il "pizzico d'orgoglio" espresso dal presidente di TTP, Antonio Paoletti e dall'ad Franco Napp. Paoletti parla di anno positivo anche per i mega yacht: "Quest'anno hanno scelto i nostri ormeggi imbarcazioni del calibro di Al Sayd (nave reale del Sultano dell'Oman), Noor, Moonlight II, Follow me V, Mustique, Mariù, Ecstasea, Pelorus, Topaz (registrato come nave passeggeri), Ouranus Too.
Al Sayd, Ecstasea, Topaz e Pelorus rientrano nella classifica delle 10 imbarcazioni di lusso più lunghe del mondo".
Per quanto riguarda Costa Crociere, invece, l'ad Napp precisa che, in occasione dei lavori per la realizzazione nella laguna di Venezia del Mose (23 novembre - 4 aprile 2014), "Costa Fascinosa e Costa Magica saranno dirottate a Trieste unicamente per l'azione commerciale personalmente svolta sui vertici della compagnia, in quanto le 9 navi previste in trasferimento da Venezia erano in procinto di essere dirottate a Ravenna perché il terminal romagnolo è partecipato dalla Venice Terminal Passeggeri SpA (VTP), ovvero la stessa società che gestisce il terminal veneziano".
Sul fronte dell'azione promozionale per portare a Trieste nuovi traffici, a fine settembre al "Montecarlo Yacht Show" Trieste terminal Passeggeri S.p.A. presenterà Trieste Yacht Berth (TYB), il nuovo consorzio costituito assieme ai marina Porto San Rocco e San Giusto per una promozione congiunta verso i maxy yacht. A fine settembre TTP sarà in Germania al "Seatrade Europe Hamburg" con un proprio stand. In particolare ad Amburgo l'ad Napp ha già previsto 11 incontri con altrettante compagnie di navi da crociera per programmare nuove toccate su Trieste.

Salvatore Carruezzo

Logisticamente: convegno "C'è movimento in magazzino" il 16 ottobre

'C'è movimento in magazzino': questo il titolo del convegno, organizzato da Logisticamente in collaborazione con AILOG e Unione Parmense degli Industriali, in programma il 16 ottobre a Salsomaggiore Terme, in provincia di Parma. Il consueto appuntamento d'autunno, quest'anno dedicato al material handling, parte dal presupposto che oggi sia possibile e necessario avere un approccio all'organizzazione del magazzino differente rispetto al passato, attenuando notevolmente la contrapposizione fra soluzioni più tradizionali, realizzate con scaffalature e carrelli, a soluzioni più moderne e automatiche.
Senza dimenticare di dare uno sguardo a ciò che ne consegue. Il concetto di automazione infatti, generalmente associato alla scarsa flessibilità, è sempre stato ricondotto a imprese grandi e strutturate, mentre le soluzioni manuali, con procedure non standardizzate ma estremamente flessibili, alle piccole e medie imprese.
La disponibilità di tante soluzioni con diverso grado di automazione ha permesso di uscire da una griglia così rigida, introducendo flessibilità anche in contesti operativi con processi standardizzati e rendendo disponibili tali prerogative anche alle aziende meno dimensionate e strutturate, con il risultato però di rendere più complessa la questione dell'organizzazione operativa del magazzino.
Come fare a individuare le opportunità in un contesto così articolato?
Questo convegno ha lo scopo di fornire ai partecipanti i concetti e gli strumenti necessari per orientarsi fra le molteplici alternative possibili, che se da un lato non si escludono più a vicenda, dall'altro devono essere opportunamente integrate per costruire un unico organico sistema.
La partecipazione al convegno è gratuita previa iscrizione: per tutti gli aggiornamenti sul programma e per il modulo di registrazione si veda l'indirizzo **http://www.logisticamente.it/mh2013.asp**

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	

Batteri: gli spazzini del mare

Batteri “buoni” in grado di ripulire le acque marine contaminate. Una ricerca che dal laboratorio sembra oggi sempre più possibile riportare sul campo e risolvere situazioni ad alto rischio per l'ambiente. Le moderne biotecnologie definiscono con il termine di “biorisanamento” l’impiego di microrganismi atti a rimuovere contaminanti da sistemi sia acquatici che terrestri. In particolare un'équipe di studio internazionale è giunta a sequenziare il genoma del batterio Acinetobacter venetianus, in grado di agire nel processo di degradazione degli idrocarburi. Una scoperta importante che permetterà di ampliare le conoscenze nel settore e lavorare di più con tecnologie di bonifica a basso costo e ad impatto pressochè nullo. Oggi l'inquinamento da idrocarburi è uno dei fattori che mette più a rischio l'intero ambiente marino. Si tratta di molecole costituite da atomi di carbonio e di ossigeno che arrivano a contaminare i nostri mari a seguito del rilascio in acqua di prodotti petroliferi. Di solito ciò avviene per incidenti alle navi che trasportano petrolio o alle piattaforme che lo estraggono dal suolo, ma anche per lo sversamento delle acque utilizzate per pulire i serbatoi delle navi cisterna. Eventi più o meno accidentali che comportano gravi danni, spesso irreparabili.

Idrocarburi nel Mediterraneo – E lo sa bene in Mare Nostrum: patrimonio di un'importante biodiversità che, tutti i giorni, si trova a far i conti con una marcata presenza antropica. Il Mediterraneo accoglie ben il 20% di tutte le specie marine del Pianeta e ospita sui suoi confini 150 Aree a Protezione Speciale e 17 Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea (dati Piano di Azione Mediterranea delle Nazioni Unite). Una presenza che deve confrontarsi con le 584 città che si affacciano sul Mar Mediterraneo, per un totale di oltre 400 milioni di abitanti, dei quali circa 130 milioni - il 35% - vivono in prossimità della costa. Degni di nota anche i numeri dell'intensa attività economica ivi presente: 750 porti turistici e 286 commerciali, 13 impianti di produzione di gas e 180 centrali termoelettriche. Sono poi oltre 2.000 i traghetti, 1.500 i cargo e 2.000 le imbarcazioni commerciali, di cui 300 navi cisterna, che operano giornalmente in questo mare, con un traffico annuo complessivo di circa 200mila imbarcazioni di grandi dimensioni. «I disastri dovuti al versamento accidentale di petrolio in mare sono eventi eclatanti ma il petrolio perviene in mare anche mediante le acque di scarico industriali e municipali», fa sapere in una nota il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). Infatti fattori come il traffico di idrocarburi incidono di per sé sulla sopravvivenza dell'ambiente marino, al di là delle attività estrattive e degli incidenti. Il trasporto di petrolio greggio e dei prodotti della raffinazione rappresenta circa il 20% del traffico mondiale marittimo ed è, senza dubbio, uno dei principali rischi per il Mediterraneo. Non a caso il Mare Nostrum vanta la più alta densità di idrocarburi a livello mondiale. L’UNEP-MAP (Mediterranean Action Plan) stima che ogni anno finiscono nel Mar Mediterraneo 100-150.000 tonnellate di idrocarburi. Cifre confermate anche dal dato relativo alla densità riscontrata di catrame pelagico (ovvero che giace sui fondali), con una media di 38 milligrammi per metro cubo, la più alta del mondo. Ed oltre 270.000 tonnellate di idrocarburi sono finite in mare a seguito dei 27 incidenti di grande entità che si sono verificati nel Mediterraneo dal 1985 ad oggi.

La situazione in Italia – È l’Italia ad avere il primato del greggio versato nei principali incidenti, 162.600 tonnellate, seguita dalla Turchia, quasi 50.000 tonnellate, e dal Libano, 29.000. Nel Mediterraneo, in media, si contano circa 60 incidenti marittimi all’anno, in circa 15 dei quali le navi coinvolte riversano in mare petrolio e sostanze chimiche. Le zone più soggette agli incidenti, a causa dell’intenso traffico marittimo, sono gli stretti di Gibilterra e di Messina, il canale di Sicilia e gli avvicinamenti allo stretto di Çanakkale, nonché vari porti, tra cui Genova, Livorno, Civitavecchia, Venezia, Trieste, Pireo, Limassol/Larnaka, Beirut Alessandria. L’Italia è la nazione con il più alto numero di raffinerie (17), che lavorano un quarto del greggio rispetto a tutto il Mar Mediterraneo, con 14 porti petroliferi principali. Inoltre la metà del greggio destinato al bacino del Mediterraneo viene scaricata in Italia per essere poi esportata in Europa. Attraverso gli oleodotti italiani scorrono più di 100 milioni di tonnellate di petrolio all’anno. Insomma a livello europeo è proprio il Bel Paese ad essere più fortemente a rischio di inquinamento del mare da idrocarburi, seguito subito dalla Francia, con oltre 1.900.000 barili di greggio lavorati al giorno, e dalla Spagna (1.321.500).

Idrocarburi in acqua: come si comportano **–** Ma cosa succede realmente quando il petrolio finisce in mare? In sostanza gli idrocarburi petroliferi sversati in mare formano, a contatto con l’acqua, uno strato d’olio che galleggia sulla superficie e che impedisce i normali scambi chimici e fisici tra il mare e l’atmosfera (ossigeno, luce, ecc.).

L'olio versato in mare si diffonde sulla superficie marina sotto l'influenza delle tensioni superficiali e di altri fattori fisico-chimici, assumendo inizialmente la forma di una singola macchia, raramente uniforme. Di solito, dopo un po' di tempo, la chiazza comincia a scomporsi a causa dell'azione del vento e della turbolenza del mare. Contemporaneamente alla diffusione sulla superficie marina inizia il processo di evaporazione delle componenti leggeri del petrolio versato. Un processo che contamina, di conseguenza, non solo l'ambiente interessato dallo sversamento ma l'intera area circostante ad ampio spettro.

Le azioni di bonifica: attuali linee di intervento – Per questi motivi quando viene segnalato uno sversamento di idrocarburi, prima di intraprendere qualsiasi azione di bonifica, si effettua una caratterizzazione dell’area direttamente interessata dall’inquinamento e di quelle adiacenti che possono essere raggiunte dalla contaminazione. Un monitoraggio necessario a verificare le variabili ambientali, nonché la presenza di aree protette o comunque sensibili e di aree marine a specifica destinazione (come nel caso degli impianti d’acquacoltura). Le operazioni di bonifica, infatti, non sono del tutto esenti dal rischio di provocare ulteriori danni all’ambiente marino ed è quindi importante valutare preventivamente il rapporto danni/benefici. Come conferma in una nota il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare (MATTM) nel processo di bonifica del mare dalla contaminazione da idrocarburi l’Italia applica il principio precauzionale attraverso tre passaggi:

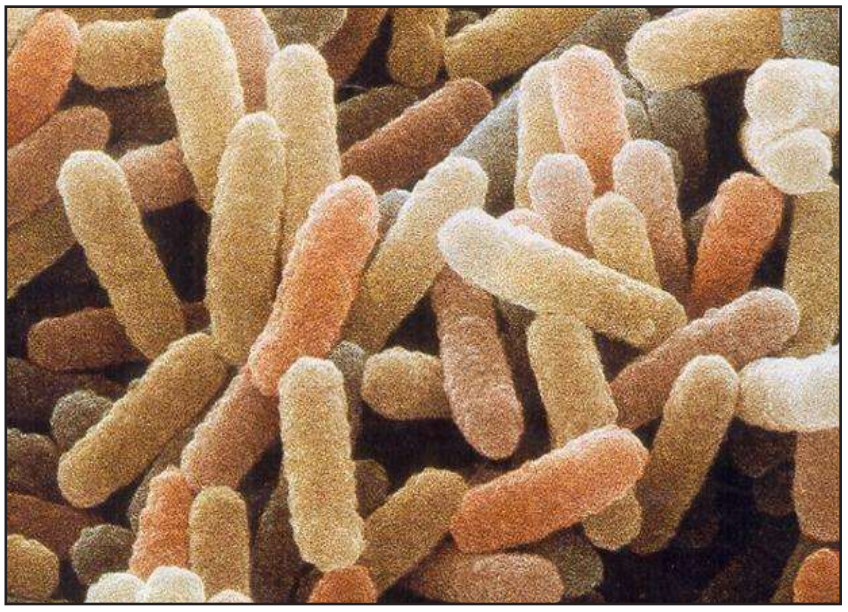
1. una regolamentazione delle procedure per il riconoscimento di idoneità/impiegabilità dei prodotti da impiegare in mare molto rigorosa nella valutazione dei potenziali impatti sull’ambiente marino;
2. la prescrizione di utilizzare prioritariamente i prodotti assorbenti;
3. la disposizione che l'eventuale impiego, in via eccezionale, dei prodotti disperdenti debba essere comunque preventivamente autorizzato dal Centro Operativo Antinquinamento operante presso il MATTM.

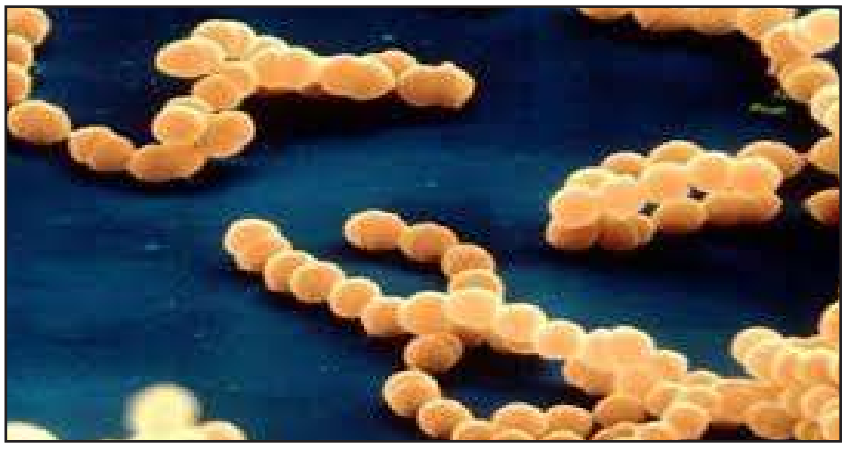
Per contenere l’espansione dell’inquinamento e favorire la bonifica del mare, vengono impiegati prioritariamente metodi di contenimento (barriere galleggianti) e di raccolta meccanica (pompe o metodi di separazione olio/acqua).
Quando l’utilizzo dei metodi meccanici non è sufficiente a risolvere l’inquinamento, questi vengono combinati o sostituiti con prodotti ad azione assorbente o con prodotti disperdenti, che la normativa italiana classifica in tre categorie:

• Prodotti assorbenti inerti: svolgono un’azione assorbente nei confronti degli idrocarburi e sono composti da sostanze inerti dal punto di vista chimico e biologico. Possono essere di origine sintetica, minerale, animale o vegetale;
• Prodotti assorbenti non inerti: svolgono un’azione assorbente nei confronti degli idrocarburi ma sono costituiti da sostanze non inerti dal punto di vista chimico e biologico. Possono essere di origine sintetica o naturale e sono insolubili in acqua. Sono in grado di interagire con gli organismi viventi, motivo per cui deve essere preventivamente valutato il grado di tossicità sugli organismi marini;
• Prodotti disperdenti: sostanze chimiche di origine sintetica o naturale che, svolgendo una funzione tensioattiva, favoriscono la disgregazione e la dispersione nella colonna d’acqua dello strato di idrocarburi. I prodotti disperdenti non hanno dunque la funzione di rimuovere fisicamente gli idrocarburi dall’ambiente marino, ma accelerano i processi di degradazione naturale.

Segue a pag.5

I BIC – É qui che interviene la ricerca. Gli studi di recupero ambientale hanno permesso la scoperta di un nuovo gruppo di batteri marini, i batteri idrocarburoclastici (BIC), «che svolgono un ruolo chiave nei processi di attenuazione naturale degli ambienti marini contaminati da petrolio e, quindi, riscuotono un enorme interesse applicativo», conferma il CNR.
I BIC sono batteri marini obbligati, ubiquitari negli ambienti oceanici e dominanti nelle aree contaminate da petrolio, capaci di utilizzare solo pochi idrocarburi e qualche sostanza a basso peso molecolare come fonte di carbonio ed energia.
"Per la loro elevata affinità nei confronti degli idrocarburi e la loro origine marina – spiega il Consiglio Nazionale delle Ricerche -, i BIC possono essere utilizzati in maniera efficace per il disinquinamento degli ambienti marini senza rischio di effetti secondari sull'ambiente".
Un processo definito come bioremediation o biorisanamento, che si basa sulla diversità metabolica delle comunità microbiche naturali. Si utilizzano tecniche che fanno leva sulla naturale predisposizione di alcuni batteri a produrre enzimi capaci di degradare gli idrocarburi di cui è composto il petrolio. I BIC necessitano del petrolio per sopravvivere, in quanto materia prima dei loro processi metabolici.





Il mare bio-risanato da un batterio – In maniera analoga si comporta anche l'Acinetobacter venetianus VE-C3, il cui genoma completo è stato sequenziato proprio di recente, grazie a un gruppo di ricerca internazionale, coordinato da Renato Fani, associato di Genetica presso l'Università di Firenze, in collaborazione con l'Istituto di tecnologie biomediche del Consiglio nazionale delle ricerche (Itb-Cnr) di Milano. I risultati dello studio sono stati pubblicati allinterno della rivista "Research in Microbiology".
Il "nostro" batterio marino, isolato nella laguna di Venezia nel 1996, vive nelle acque inquinate e ha sviluppato la capacità di metabolizzare composti come gli idrocarburi rendendoli meno dannosi per l'ambiente secondo il processo del biorisanamento.
«Il sequenziamento del genoma batterico - spiega Ermanno Rizzi, ricercatore dell'Itb-Cnr di Milano - è stato possibile grazie all'utilizzo di nuove tecnologie, in grado di produrre un'elevata quantità di sequenze, che consentono di decodificare un intero genoma batterico senza informazioni genetiche a priori.
Grazie ai dati genetici e genomici ottenuti, è stato possibile ampliare le conoscenze dell'intero genere batterico Acinetobacter, rilevandone l'estrema diversità, rispetto ad altri batteri che pur appartenendo allo stesso genere, sono patogeni aggressivi per l'uomo».
«Lo studio del genoma di Acinetobacter venetianus VE-C3 - aggiunge Marco Fondi, ricercatore dell'Università di Firenze - fornisce importanti informazioni sui meccanismi messi in atto dai batteri per adattarsi al particolare ambiente biologico in cui vivono; permette di comprendere i meccanismi alla base del metabolismo degli alcani e dell'adesione dei batteri alle gocce di idrocarburi (come il diesel) e di resistenza ai metalli pesanti».

Biorisanamento: la tecnica nel dettaglio – Insomma: un passo in avanti non da poco nella tecnica del biorisanamento, che vanta un'applicazione davvero sostenibile in quanto a basso rischio di effetti secondari negli ecosistemi terrestri e marini. La realizzazione pratica di questa tecnica viene pianificata attraverso fasi successive: studio dello stato dell'inquinamento, del tipo di inquinante e della sua concentrazione nell'ambiente; selezionare le specie di batteri con i quali combattere l'inquinamento; isolare il ceppo specifico del microrganismo o la comunità microbica necessari allo scopo; far aumentare di numero le colonie di batteri nella quantità adatta fornendo loro dei nutrienti; inoculare, cioè introdurre fisicamente i batteri nella zona inquinata e monitorare la loro azione nonché i prodotti che si formano dai processi di degradazione dell'inquinante.

Dal laboratorio al mare – Tutte fasi finora condotte in laboratorio, con risultati promettenti. Infatti all'interno dei microcosmi messi a punto durante i relativi esperimenti si è visto come, in presenza di nutrienti adeguati, i BIC siano capaci di degradare il petrolio introdotto nell'ambiente, moltiplicandosi rapidamente e arrivando a rappresentare circa il 90% della popolazione batterica totale. I batteri degradano il petrolio per mezzo dei biosurfurati, particolari composti solubili in acqua che essi stessi producono. I biosurfurati emulsionano il petrolio in piccole gocce in modo che la cellula batterica possa assorbire il composto più facilmente. I prodotti finali della degradazione del petrolio per opera dei BIC sono molecole di anidride carbonica, acqua e nuova biomassa.
«Si tratta di vere e proprie macchine biologiche altamente specializzate, in quanto tali non possono che avere un'elevata affinità verso gli idrocarburi, tanto da utilizzarli come fonte di sostentamento – chiarisce Michail Yakimov, il ricercatore dell'Istituto per l'Ambiente Marino Costiero sezione di Messina (IAMC – ME) che coordina il progetto europeo Comode (Communities of marine microrganisms for oil degradation) -.
Il risultato, infatti, è la degradazione dei composti recalcitranti (il petrolio) con produzione di biomassa autoctona, acqua e gas. I nostri esperimenti hanno mostrato – conclude il ricercatore - che in presenza di nutrienti, i BIC, ovvero i batteri idrocarburoclastici, rispondono in maniera tempestiva all'input di petrolio diventando, in 10 – 15 giorni, la popolazione batterica predominante».

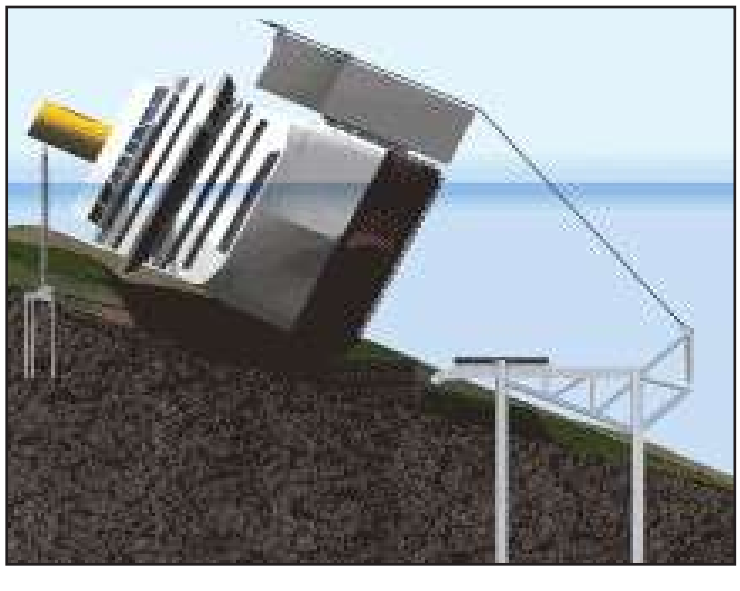
Altre innovazioni – E da tempo l'IAMC – ME si sta occupando dello studio dei BIC, della loro distribuzione geografica, di approfondire la conoscenza delle caratteristiche genetiche, di capire come funzionano e del loro potenziale utilizzo nei processi d'attenuazione naturale negli ambienti marini contaminati da petrolio.
Questo istituto di ricerca italiano coordina diversi progetti nazionali ed internazionali relativi alle pratiche di biorisanamento ambientale. In tale contesto, numerose aree costiere siciliane sono monitorate con lo scopo di analizzare la distribuzione dei diversi gruppi tassonomici, ovvero dotati di una specifica nomenclatura che permette di classificare i batteri mangia petrolio attraverso le tecniche microbiologiche e di biologia molecolare. Fra i vari batteri isolati sono stati descritti dei nuovi generi: Alcanivorax (il cui corredo genetico è stato totalmente sequenziato), Oleiphilus, Thalassolituus e Oleispira.
Tutte le specie di batteri appartenenti a questi quattro generi sono formate da microrganismi marini obbligati capaci di sopravvivere solo nell'acqua del mare e da organismi ubiquitari, che si trovano negli ambienti oceanici ed in particolar modo dove è presente petrolio.

Giovanna Lodato

Costa Concordia: una piattaforma industriale?

Terminata la stagione estiva, la domanda ricorrente che si pongono cittadini e associazioni ambientaliste è “quando sarà rimossa la nave?”. Domanda difficile, perché le variabili in gioco sono molteplici e complesse: la più variabile riguarda le condimeteomarine della zona; la più politica interessa il porto di rifugio del relitto. Domande sicuramente interessate a garantire sicurezza ambientale, ma in tempo di crisi/rinascita/del fare il relitto della Costa Concordia- simile a una piattaforma industriale- può rappresentare opportunità di sviluppo economiche per quel territorio, proprio come è accaduto ed accade per il post-terremoto. Da parte nostra è doveroso un aggiornamento tecnico sul progetto di recupero della Costa Concordia. L’operazione parbuckling è stata completata con l’installazione dei due serbatoi blister sulla prua della nave. Questi serbatoi dovranno garantire una spinta “archimedea” netta di circa 4000 tonnellate proprio durante le fasi: quella della rotazione del relitto nella posizione verticale (parbuckling); il far poggiare il relitto sul fondale marino artificiale e la fase del ri-galleggiamento. I due serbatoi blister misurano 23 metri di lunghezza, 20 di altezza e di circa 15 come larghezza; sono in acciaio e sono made in Italy: costruiti in casa Fincantieri (Palermo e Ancona) e montati con telaio tubolare a Palermo. Alcune date sono importanti! Ricordiamo che solo il 21 aprile 2012 fu vinta la gara d’appalto per la rimozione della nave dalla Società americana Titan Savage, in collaborazione con la Società Italiana Micoperi; due società leader rispettivamente nei settori del recupero relitti navali e ingegneri a subacquea; i lavori sono iniziati in maggio 2012. La rimozione del relitto, pur sembrando complessa e di difficile risoluzione è stata programmata in sei sotto-fasi tutte collegate fra loro e concatenate nei risultati. Prima bisognava ancorare e stabilizzare la nave per evitare eventuali scivolamenti o inabissamenti e consentire di lavorare in sicurezza, anche con condimeteomarine avverse. Questa fase (terminata a novembre) è consistita nel fissare quattro blocchi di ancoraggio sul fondale tra il relitto e la costa e in posizione centrale rispetto alla nave. La seconda fase ha interessato l’installazione di dodici torrette di ritenuta (con cavi che abbracciano la nave e tenuti da martinetti idraulici controllati da computer) e che serviranno durante la fase del ribaltamento ed il riassetto verticale del relitto. Poi si è passati all’installazione dei supporti subacquei e dei cassoni sul lato sinistro della nave che fungeranno da fondale artificiale. In questa fase si è aggiunto la nave appoggio Pioneer per garantire logisticamente la produzione, allestimento e posizionamento del fondale artificiale. Una volta preparato il fondale, per mezzo della gru Micoperi 30, saranno sistemati quindici cassoni di galleggiamento sul lato sinistro (saldati alla nave).

La fase del ribaltamento del relitto o rotazione in assetto verticale (detta appunto di parbuckling) è durata appena alcuni giorni; poi altrettanti 15 cassoni saranno posti sul lato di dritta della nave. In questa situazione, il relitto poggia sul falso fondale a una profondità di circa 30 metri; con un sistema pneumatico i cassoni dei due lati saranno svuotati dall’acqua e forniranno la spinta idrostatica necessaria al ri-galleggiamento del relitto, con un’immersione di circa 18 metri. A descrivere queste fasi è facile, com’è dal “piano di recupero” e rispettivo crono-programma; ma in effetti, è un’operazione tecnico-ingegneristica così unica, complessa e dinamica tale da non permette di dare una data precisa per la fine di tutta l’operazione: a oggi si prevede che il relitto sia rimosso entro l’estate 2014. Una riflessione però diventa possibile: un sinistro marittimo di tale portata si è trasformato in una piattaforma industriale-economica-turistica per quel territorio. Infatti, nel cantiere posto sull’Isola del Giglio sono a oggi impegnati circa 400 addetti tra tecnici, sommozzatori, nostromi e carpentieri (18 di diversa nazionalità) che vi lavorano h24 e sette giorni su sette con circa venti mezzi navali di supporto impegnati. Rispetto al costo iniziale (stimato in 400 milioni di dollari), l’intero bilancio economico dell’operazione ha subito un incremento di circa 100 milioni di dollari; poi vi sono i piani operativi della sicurezza e della protezione ambientale a tutela delle attività turistiche ed economiche dell’isola che comportano altri costi; (previste per dopo la rimozione, le operazioni di pulizia dei fondali e di ripristino della flora marina). A tal proposito è stato interessato il Dipartimento di Biologia Marina dell’Università di Roma “La Sapienza” per il monitoraggio ambientale continuo durante l’intera operazione; ci riferiamo alla fisica delle acque, popolamenti bentonici e planctonici, praterie di Posidonia, popolamenti ittici, prevenzione del rumore subacqueo e osservazioni dei mammiferi marini. In più, occorre considerare tutto l’indotto che si è venuto a creare sull’isola e per l’intera Regione Toscana; senza trascurare la mobilità turistica d’occasione. Insomma, è solo una data, la fine, che può tranquillizzare tutti?



Abele Carruezzo

L'Andrea Doria è in Libano

Di fronte le coste libanesi, nello specchio di acqua antistante, è giunto il cacciatorpediniere italiano Andrea Doria, che darà supporto alle truppe italiane impegnate nella missione Unifil in Libano.
A seguito degli ultimi sviluppi in Siria la presenza della super nave ha fatto si che aumentasse la tensione nell'area del mediterraneo. Infatti le acque del mediterraneo si sono affollate di navi inglesi, francesi, americane e sottomarini russi che innescano un clima crescente di ansia. «La tensione è altissima - dice il generale Paolo Serra, che comanda la missione Unifil (12 mila uomini di 37 nazioni), dislocata nel sud del Libano - . Abbiamo colto segnali inquietanti.
Le truppe libanesi si sono messe in stato di allerta, mentre dall'altra parte del confine sono aumentati il nervosismo e la sorveglianza delle forze di difesa israeliane. Negli ultimi giorni abbiamo assistito a lanci di missili, un razzo caduto in mare e una pattuglia israeliana che ha sconfinato a nord».
I caschi blu italiani sono 1.100 e se si verificasse una situazione di conflitto si potrebbe essere esposti a gravi pericoli, perchè presi da due fuochi.
Possiamo contare su 7 navi di nazioni coinvolte nella missione Unifil - aggiunge il generale Serra - ma l'arrivo del cacciatorpediniere Doria ci offre molta più garanzia». Interviene poi l'ammiraglio Luigi Binelli, capo di stato maggiore della Difesa, asserendo che: «Se si verificasse una situazione di emergenza la nave Doria sarebbe pronta a intervenire, per esempio portando in salvo il nostro contingente». Il cacciatorpediniere Andrea Doria è il migliore supporto alle truppe in caso di conflitto e può infatti trasportare in maniera rapida il contingente italiano, in quanto a bordo viaggia un EH101 costruito da Agusta-Westland equipaggiato con siluri MU90 in dotazione alla marina militare, in grado di evacuare persone in pericolo a gruppi di 30.
L'Andrea Doria è lungo 153 metri, ha un equipaggio di 195 uomini ed è dotato dei migliori sistemi di difesa in circolazione. Tre sono i cannoni della Oto Melara 76/62 in grado di esplodere 120 colpi al minuto, risultando essere una micidiale difesa antiaerea e antimissile risultando efficace anche nello scontro fra navi e nel bombardamento di obiettivi da terra. Equipaggiato con un sistema radar a lungo raggio Empar per la sorveglianza aerea, il Doria contempla poi un armamento basato su 2 sistemi lanciasiluri EuroTorp e un sistema lanciamissili antiaerei, costituito da sei lanciatori verticali che sganciano missili a corto e medio raggio del tipo Aster.
Le principali missioni svolte fin ora dal cacciatorpediniere italiano sono:

Operazione Tucano
Campagna di presenza e cooperazione nelle aree d'interesse strategico nazionale individuate principalmente nelle coste del Brasile e dell'Africa nord-occidentale. Detta operazione sotto la guida del Capitano di Vascello Giacinto Ottaviani è durata 79 giorni, con inizio il 21 gennaio e termine il 10 aprile 2010. Il cacciatorpediniere, durante la Campagna l'Unità è stato inoltre chiamato a condurre un pattugliamento nell'area del Golfo di Guinea, con compiti di sorveglianza. La sua presenza ha dato un contributo importante all'azione di deterrenza e contrasto dei fenomeni illegali.
Operazione Emergenze Libia
Il cacciatorpediniere Andrea Doria, in occasione della crisi libica, dal 7 marzo al 2 aprile 2011, ha operato nelle acque territoriali libiche con al comando il Capitano di Vascello Fabrizio Cerrai, sotto comando nazionale. In quest'occasione ha svolto compiti di sorveglianza aerea a bassa quota, controllando il traffico aereo proveniente dalla costa libica

diretto verso il territorio nazionale. Ha fornito infine supporto informativo alle missioni dell'Aereonautica Militare in area di operazione.
Operazione Ocean Shield
L'Unità, al comando del Capitano di Vascello Fabrizio Cerrai, è salpata il 13 giugno 2011 dalla Stazione Navale di Taranto. La nave è stata chiamata ad agire per contrastare il fenomeno, in espansione, della pirateria nell'Oceano indiano, nel Bacino Somalo, nel Golfo di Aden, e nel Mar Arabico. Grazie alla sua attività ha garantito la libertà di navigazione e la protezione del traffico marittimo.
L'Operazione è stata denominata NATO Ocean Shield. Durante lo svolgimento della missione l'Andrea Doria ha fornito ai mercantili nazionali in transito tutte le informazioni necessarie per garantire una buona navigazione, e al tempo stesso protezione dalle possibili situazioni di rischio. Nella seconda parte della missione, svolta al comando del Capitano di Vascello Domenico Guglielmi, è stato eseguito l'arresto di 15 pirati che avevano attaccato il mercantile nazionale Montecristo, poi scortato negli Emirati Arabi Uniti, e prestato assistenza e protezione ravvicinata al mercantile italiano Rosalia D'Amato, rilasciato dai pirati a fine novembre, dopo circa sette mesi di sequestro.
Pochi giorni prima, l'Unità era stata protagonista di uno scontro a fuoco con un'imbarcazione controllata dai pirati, successivamente abbandonata dagli stessi e rifugiatisi sul litorale somalo.
L'attività svolta dall'Andrea Doria e dal suo equipaggio sotto la guida dei nostri comandanti, ha contribuito ad aumentare la reputazione della Marina Italiana.
In questi anni si sono consolidati i legami di cooperazione internazionale stimolando le autorità locali ad iniziative volte al contrasto della pirateria che nuoce fortemente alle economie dei Paesi costieri.
Durante le missioni l'equipaggio del cacciatorpediniere è stato provvidenziale nel soccorrere anche imbarcazioni in difficoltà. Infatti durante l'operazione Ocean Shield ha prestato soccorso al peschereccio yemenita Ali Marca, alla deriva in Golfo di Aden.
L'evento si concluso con la messa in salvo di dieci vite umane. Un'altra operazione di soccorso, effettuata dalla nave italiana nei confronti del mercantile Pacific Express ,ha portato in salvato ben 26 persone.
Il mercantile era stato attaccato dai pirati e successivamente abbandonato in balia delle fiamme, con a bordo il suo equipaggio. L'affidabilità nave Doria nelle situazioni al alto rischio e competenza e professionalità del suo equipaggio hanno garantito visibilità alla Forza Armata, all'industria della Difesa Nazionale e, più in generale, al nostro Paese incrementando i rapporti bilaterali tra la Marina Militare e le Marine estere.

Giampiero Campagnoli

Navi e tecnologia Dual Fuel

Dual Fuel e Slow Steaming: due paroline anglosassoni che stanno lentamente rivoluzionando il trasporto marittimo mondiale, duramente colpito dall'esorbitante aumento del costo del carburante(siamo nell'ordine di 620,630 dollari per tonnellata secondo le ultime rilevazioni bunkerworld index) e dalla costante diminuzione del volume di merci e persone trasportate. Per Slow Steaming intendiamo "una costante riduzione della velocità di crociera di una nave con grandi risparmi in termini economici ed ambientali sebbene vi sia un allungamento dei tempi di percorrenza dei tempi di viaggio, a parziale svantaggio di clienti e passeggeri. Soffermiamoci tuttavia sul più innovativo concetto di "Dual Fuel" che ha debuttato ufficialmente il 18 gennaio di quest'anno su di un traghetto, il primo nella storia ad essere alimentato a GNL: stiamo parlando dell'unità denominata "Viking Grace", costruita dal cantiere STX di Turku(Finlandia) per conto della società finlandese Viking Lines. L'unità in questione si caratterizza per essere dotata di 4 propulsori Wartsila a doppia alimentazione MGO-LNG, modello 8L50DF: proviamo ad analizzare pertanto le caratteristiche di questi propulsori a doppia alimentazione che stanno conquistando maggiore gradimento anche sulle navi commerciali come ro-pax, fast ferry e navi da crociera. Un motore "Dual Fuel" ha due sistemi di iniezione differenti: un sistema micro iniezione pilota(di tipo Common Rail) inietta una piccola quantità di combustibile liquido quando il propulsore funziona a gas. In questo modo si rispettano normative molto severe in tema di emissioni ambientali, mentre ciò sarebbe impossibile con i vecchi sistemi di iniezione che funzionano con motori alimentati a combustibile liquido ovvero olio combustibile, pesante o gasolio. Rispetto alla versione 34DF in funzione da quasi 70.000h, il propulsore Wartsila 50DF ha dimostrato un rendimento superiore al 48%. Nei motori a gas-diesel, il gas viene iniettato secondo un processo diesel ad alta pressione ovvero una piccola quantità di combustibile liquido è iniettata quando il motore funziona in modalità gas. In questi anni stiamo assistendo ad un inasprimento delle norme ambientali in tema di emissioni e la futura normativa IMO Tier III, in vigore a partire dal 2016, prevederà che il NOx(ossido di azoto) dovrà essere ridotto dell' 80% rispetto a quanto stabilito dalla precedente IMO Tier I. Il Gas naturale liquefatto applicato quale combustibile per uso marittimo inoltre consente una riduzione delle emissioni di ossido di zolfo(SOx) e di anidride carbonica(C02): dal 2010 tutte le navi ancorate per un tempo superiore alle 2 ore in un qualsiasi porto dell'Unione Europea devono utilizzare carburante con un bassissimo contenuto di zolfo, appena lo 0,1%. Nelle aree SECA(SOx) quali ad esempio il Mar Baltico, tali restrinzioni saranno operative a partire dal 2015. La tecnologia dual fuel consente un utilizzo del motore mediante gas naturale, olio combustibile leggero e/o pesante: il passaggio da una combustione all'altra si realizza senza interruzione delle operazioni, non comportando perdite di potenza e di velocità. Nel frattempo sono in corso i test del nuovo motore Wartsila Dual fuel a due tempi: il propulsore RTX5 a bassa velocità rientra in un programma di sviluppo di nuovi motori a doppia alimentazione che riducano emissioni e al contempo aumentino l'efficienza. Una delle sfide che la tecnologia Dual Fuel dovrà sostenere sarà quella di vincere il deficit infrastrutturale della vecchia Europa: allo stato attuale esistono pochissimi terminal per il bunkeraggio del GNL nell'Europa settentrionale a discapito invece di terminal dedicati alla importazione del gas e alla conseguente immissione nella rete terrestre europea. Tuttavia sono al vaglio, tra pianificazione e realizzazione, numerosi progetti di terminal di bunkeraggio del GNL tra Belgio, Olanda, Germania, Svezia, Finlandia, Lituania e Polonia. Uno degli aspetti più interessanti della tecnologia "Dual Fuel" riguarda la modalità di approvvigionamento del GNL da parte delle navi stesse: nel porto di Stoccolma si prevede l'istituzione di un servizio di approvvigionamento per le navi traghetto passeggeri del tipo ship-to-ship, ovvero mediante bettoline che si approvvigionano via terra(Camion-Cisterna adibiti al trasporto GNL provenienti dal vicino terminal di importazione) ed in meno di 45 minuti riforniscono la nave, anche durante la fase di imbarco e sbarco dei passeggeri. In un porto belga, quello di Zeebrugge, si pensa di realizzare un molo attrezzato per la fornitura diretta di GNL entro il 2014 assieme ad un servizio di approvvigionamento del tipo ship-to-ship per le navi portacontainer da oltre 14.000 Teu. Nell' Europa meridionale qualcosa si muove lentamente e sono stati presentati i primi progetti per la realizzazione di terminal di bunkeraggio del GNL per le navi ad Algesiras, Marsiglia e Barcellona: nel frattempo in Italia l'iniziativa principale è rappresentata dal progetto COSTA, co-finanziato dall'Unione Europea nell'ambito dei bandi TEN-T, che vede la partecipazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, RINA, Regione Liguria, Ministero Trasporti del Portogallo, Port Autority di Madeira e delle Azzorre, l'Autorità spagnola dei porti. Il progetto Costa, avviato lo scorso anno ed in procinto di concludersi nel 2014, ha come obiettivo lo studio e lo sviluppo delle possibilità di utilizzo del GNL nel trasporto marittimo a corto raggio ovvero tra il Mar Mediterraneo ed il Nord Atlantico. Altri due aspetti emblematici da non sottovalutare sono le valutazioni di sicurezza e i costi di ammodernamento della flotta navale alla nuova tecnologia Dual Fuel: possiamo citare l'esempio recente del progetto sperimentale pilota sulle navi traghetto nello stretto di Messina, progetto che vede la partecipazione del MIT, Autorità portuale di Messina, Caronte & Tourist, Comet, Fincantieri, CNR ITAE-Messina, RINA Services, Isotta Fraschini Motori ed infine l'Università di Messina. Tale progetto prevede il refitting di una nave traghetto esistente, la progettazione di una nuova unità a GNL ed infine uno studio di fattibilità per la costruzione a Messina di una piccola stazione di bunkeraggio del GNL. Sottoporre un traghetto esistente (a ponte singolo) ad una operazione di refitting significa sostenere una spesa, stimata, di almeno 6 milioni di euro: 3,4 milioni di euro sono destinati alle modifiche dei motori principali e generatori di bordo, mentre i restanti 2,6 milioni di euro riguardano il sistema di stoccaggio e adduzione del gas, serbatoi, attrezzature e tubazioni. I tempi di ritorno degli investimenti di refitting sono stimati in sei anni. Differenti sono invece i costi a seconda delle varie modalità di fornitura del GNL: nella ipotesi di bunkeraggio mediante autocisterne, con una capacità dai 50 agli 80 metri cubi, si parla di oltre 270.000 euro per l'acquisto di un truck criogenico. La realizzazione di una stazione di bunkeraggio della capacità di 10.000 metri cubi richiede un investimento, secondo le stime, tra i 12 ed i 15 milioni di euro. Si prospetta pertanto un utilizzo della tecnologia dual fuel a medio termine a causa dei notevoli costi che gli armatori dovranno sostenere. E non è finita qui: se in Italia sono partiti i lavori del primo traghetto Dual Fuel che Fincantieri realizzerà per conto della compagnia canadese STQ ovvero Societè des traversiers du Quebec, la compagnia crocieristica tedesca Aida ha deciso di adottare la soluzione Dual Fuel per le sue navi in costruzione in Giappone.

Stefano Carbonara

Per le professioni del mare occorrono competenze

Tutti siamo consapevoli che l'andar per mare non è solo vento, vele, sole e mare e qualche regata; sport validissimi per formare l'uomo, ma con poche competenze per formare l'uomo di mare. Studiare i sinistri marittimi e le relative perizie nautiche ci ha indotto a ritenere che un uomo proprio perché capace di azioni sicure significa che da lui ci si può attendere l'inatteso, cioè quell'azione che è infinitamente improbabile: detto volgarmente il risultato dell'"equazione personale" dell'operatore. Appena un decennio addietro, si era in piena epoca del "benessere", con una società che subiva delle disarticolazioni nei valori – famiglia, scuola, salute, lavoro, diritti e doveri- e si tendeva a un'omogeneizzazione di tutto/ i uguale a tutto/ i. Non è così e non sarà mai così! Nel campo scolastico, questo ha portato alla separazione delle scelte relative ai percorsi degli studi rispetto ai reali sbocchi lavorativi: un istituto commerciale, nautico, geometra, industriale, artistico, scientifico e perfino classico tutti simili o quasi per poter giustificare il prolungamento dell'adolescenza e della giovinezza in una concezione di vita facile, leggera ed oserei dire superficiale e quando si sbagliava bastava il touch "game over". Poi è venuta la crisi economica che ha imposto a molti, se non a tutti, la preoccupazione per il lavoro portando al quel calo d'iscrizioni all'università e ai licei a favore dei tecnici di cui si parla tanto oggi. Il "lavoro" studiato come possibilità di acquisire i mezzi per potersi poi realizzare; per cui il nautico non prepara più capitani e direttori di macchina, l'aereonautico non prepara piloti, il geometra non esperti di territorio e gli industriali non prepara più dei periti. Si rischia di nuovo tutto, mentre le aziende pongono forte l'accento sui "comportamenti organizzativi" e soprattutto sulle "competenze", con il "neoartigiano" che opera nella realtà mettendo a frutto i propri talenti come risposta alle attese altrui (Europa, Stato, Regione), e pone un problema culturale riguardante l'idea stessa di lavoro come esperienza pienamente umana. Cioè, per anni, a scuola e non solo, si è trascurato il tema del lavoro ascoltando solo la narrazione utopica del lavoro stesso a matrice liberale e marxista, burocratizzando tutto e tutti. Infatti, a scuola, l'insegnante era ed è un "prestatore d'opera", impegnato in stressanti riunioni che omologano tutto, con la degenerazione della cultura in conoscenza inerte e dell'insegnamento in disciplinarismo ripetitivo e a schema chiuso. Nel frattempo, con le rivoluzioni dell'automazione navale, microelettronica, informatica e telematica è finita la stagione dell'iperorganizzazione e della spersonalizzazione, tranne che in Cina dove avanzano i nuovi automi della scena globale. Questo ha portato per l'occidente la lenta decadenza dell'industrialismo e della capacità di una civiltà a liberare "lavoro". Su di un altro versante si sono inserite categorie di lavoratori apparenti: i precari del lavoro come condizione di stabilità; i consumatori del lavoro come fonte di un'identità personale; gli scettici del lavoro che non si trova e le professioni tristi. Nella nostra penisola di "santi, poeti e navigatori" si è poi generato l'equivoco della flessibilità: non è vero che dobbiamo cambiare lavoro molte volte nella vita; poiché se fosse così, alla fine saremmo veri schiavi per dirla con Aristotele: "È schiavo colui che non ha legami, che non ha un suo posto, che si può utilizzare dappertutto e in diversi modi. L'uomo libero è invece chi ha molti legami e molti obblighi verso gli altri". Il lavoro sul mare e per il mare non appartiene alle professioni "tristi", ma al "lavorare" per il piacere degli altri; cioè con la prospettiva pienamente umana dell'agire, quella che mira a prodotti e servizi che possano appagare le esigenze dell'animo umano: il navigare, l'amore per la vita e per la natura, la cum-passione, l'umiltà, il coraggio, sono tutte virtù morali della sostenibilità come criterio basilare di civiltà. Questo vale anche per lo studio che va affrontato con curiosità e desiderio di apprendere e migliorare continuamente; acquisizione accumulabile tramite l'esperienza. Nel campo professionale marittimo, sono importanti ; infatti, la didattica laboratoriale non è un modo per rendere attraenti contenuti inerti, la "messa in pratica" dei saperi teorici tramite esercitazioni, una serie di sequenze operative di tipo addestrativo, un'attività avulsa dal piano formativo. È una metodologia per formare persone competenti, tramite situazioni di apprendimento reali in cui l'allievo è chiamato a coinvolgersi attivamente svolgendo compiti e risolvendo problemi, così da scoprire e padroneggiare i saperi teorici sottostanti. In tal modo egli fa esperienza personale di cultura. Tali situazioni sono collocate entro un piano formativo centrato sulle competenze, e sicuramente dopo un'istruzione con una progressione dedicata. Quindi è necessario, per il futuro, invertire la tendenza alla progressiva liceizzazione dei percorsi formativi nati con finalità professionalizzanti; qualificare tale offerta entro un sistema di istruzione e formazione professione organico, integrato entro il sistema educativo più vasto, ma connotato da una propria peculiarità metodologica, organizzativa. Infatti, la formazione non deve considerare la professione, un accessorio, ma una dimensione fondamentale della personalità, che va sviluppata integralmente, dall'infanzia e non alla fine del processo evolutivo. La "professione" del mare e per il mare, in altri termini, deve "emergere" dalla personalità e non aggiungersi a essa; e la professionalità si dovrà riferire non a una visione addestrativa, ma a una vera e propria cultura del lavoro, intesa nella sua accezione più ampia: l'insieme di operazioni, procedure, simboli, linguaggi e valori, ma anche identità e senso di appartenenza a una comunità professionale. Infine, occorre trovare nel lavoro del mare e per il mare i significati e le tensioni che sono proprie del compito educativo del nostro tempo: inserendo i giovani positivamente nella realtà marittima/marinara.

Abele Carruezzo

Fincantieri pronta a realizzare l'eco traghetto

Si è svolta il 24 luglio, presso lo stabilimento di Castellammare di Stabia (Napoli), la cerimonia del taglio della prima lamiera del traghetto di ultima generazione che Fincantieri realizzerà per la Société des traversiers du Québec (STQ), compagnia canadese che opera nel trasporto marittimo di passeggeri. Il traghetto, la cui consegna è prevista per la fine del 2014 in Canada, sarà un concentrato di tecnologia e innovazione, perché adotterà gli standard più evoluti in termini di risparmio energetico e basso impatto ambientale. Questa unità sarà dotata di propulsione diesel elettrica, come le moderne navi da crociera, ma i quattro gruppi diesel saranno di tipo "dual fuel" e potranno funzionare sia a gas (Liquid Natural Gas - LNG) che a marine diesel oil. I due motori elettrici di propulsione azioneranno propulsori di tipo azimutale, dotati ciascuno di due eliche contro-rotanti che, insieme alle eliche trasversali, garantiranno al traghetto un'eccezionale manovrabilità. Tali caratteristiche, unite ad un complesso e ricco sistema di rampe e portelloni sia a prora che a poppa, consentirà alla nave considerevoli capacità di carico e scarico in tempi molto rapidi. La nave sarà certificata con la più alta classe prevista dai registri internazionali per questo tipo di servizio ed avrà inoltre la classe ghiacci 1 A ed 1 AS per la propulsione, i più alti livelli previsti dagli stessi registri di classifica. Il traghetto sarà utilizzato nella regione del Québec per servizi multipli sulla rotta Matane-Baie-Comeau-Godbout che, con 1.600 viaggi all'anno, consente a più di 205.000 passeggeri e oltre 118.000 veicoli di spostarsi.

Salvatore Carruezzo

MAXI YACHT ROLEX CUP:
sul podio Ràn 2, J One, Nilaya, Aegir, Altair by Robertissima e Velsheda

Il 7 settembre si è conclusa la Maxi Yacht Rolex Cup che premia Ràn 2 come campione del mondo della categoria Mini Maxi. Festeggia tra i Wally il team di J One, mentre Nilaya trionfa tra i Supermaxi; Aegir e Altair by Robertissima rispettivamente campioni dei Maxi Racing e Maxi Racing/Cruising; vittoria finale anche per Velsheda nella J Class. La ventiquattresima edizione della Maxi Yacht Rolex Cup è stata organizzata dallo Yacht Club Costa Smeralda in collaborazione con l'IMA (International Maxi Association) e con il title sponsor Rolex. È stata una settimana di battaglie serratissime per i Mini Maxi, al termine della quale ha avuto la meglio l'equipaggio di Niklas Zennström, Ràn 2, che con le due regate a bastoni di oggi ha chiuso ogni discorso. Campione mondiale della Classe nel 2010 e nel 2011, il team con il tattico Adrian Stead si riscatta dal secondo posto della passata edizione, piazzandosi sul podio davanti ad Alegre di Andres Soriano e a Shockwave di George Sakellaris, entrambi leader della classifica durante la settimana. Accompagnati da un levante intorno ai 10 nodi, le altre divisioni hanno completato un percorso costiero che ha toccato alcune delle tappe classiche di queste competizioni: hanno subito passato lo stretto di Capo Ferro, poi Wally e Maxi Racing hanno raggiunto Spargi mentre Supermaxi, J Class e Maxi Racing/Cruising si sono fermati a Capo d'Orso e infine tutta la flotta è risalita oltre l'Isola dei Monaci per poi raggiungere il traguardo. Con quattro vittorie in tempo corretto su sette regate disputate, il Wally 80 J One di Jean Charles Decaux si impone alla guida della divisione Wally, lasciandosi dietro Magic Carpet 3 di Sir Lindsay Owen Jones e Open Season, che è riuscito a riguadagnare il podio grazie alla vittoria odierna. Grandissima soddisfazione per l'equipaggio di Nilaya, di Filip Balcaen, che con quattro vittorie nelle cinque regate costiere della settimana, si aggiudica il titolo di campione dei Supermaxi per il terzo anno consecutivo. Chiude al secondo posto Firefly, seguito da Inoui, alla sua prima partecipazione, che grazie alla prestazione odierna è riuscito a conquistare il terzo gradino del podio. Con un colpo di coda finale, il 25 metri Aegir risolve il duello tra Highland Fling e Morning Glory replicando la vittoria dell'anno scorso. Il team di Brian Benjamin, con la medaglia olimpica Steve Benjamin alla tattica, riesce a trionfare tra i Maxi Racing grazie allo scarto e alla decisione della giuria di togliere una penalizzazione che gli era stata applicata a inizio settimana. Secondo in classifica Morning Glory e terzo Highland Fling. Festa grande per Altair by Robertissima, che già ieri aveva in tasca la vittoria matematica. Oggi i Maxi Racing/Cruising si sono resi protagonisti di una regata molto divertente al termine della quale gli equipaggi della flotta si sono ritrovati in banchina a festeggiare tutti insieme la fine della gara. Seguono in classifica Nefertiti al secondo posto e Freya al terzo. Canta vittoria il team di Velsheda - con alla tattica il velista di Coppa America Tom Dodson - che si aggiudica la manche finale dei J Class, guadagnando il primo gradino del podio.

Dopo un testa a testa durato tutta la settimana, il 39 metri varato nel 1933, ha avuto la meglio su Rainbow, il 40 metri con a bordo il tattico Francesco De Angelis, che chiude al secondo posto davanti a Ranger. Riccardo Bonadeo, Commodoro dello Yacht Club Costa Smeralda, ringrazia tutti i partecipanti all'evento: "Vorrei ringraziare tutti coloro che hanno lavorato per rendere questo evento un successo: il Comitato di Regata, la Giuria Internazionale e tutte le persone che hanno lavorato a mare e a terra. Grazie anche agli armatori che hanno portato qui le loro bellissime barche, agli skipper e agli equipaggi. Un ringraziamento speciale va a tutte le signore a bordo che sono la prova che questo non è uno sport riservato agli uomini". "Ancora una volta abbiamo avuto una flotta fantastica, sono contento e fiero di onorare i vincitori a nome di Rolex - queste le prime parole di Gian Riccardo Marini, CEO Rolex Ginevra. Vorrei ringraziare anch'io gli armatori che con il loro impegno e entusiasmo rendono questo evento unico. In questi tempi di incertezza, ci auguriamo che il successo di questa manifestazione sia un segnale positivo". Durante la cerimonia di premiazione, che si è tenuta in Piazza Azzurra, sono stati consegnati numerosi premi, incluso un trofeo speciale istituito per commemorare il Past Commodore Gianfranco Alberini, scomparso a giugno. Il Commodoro Alberini Perpetual Trophy verrà consegnato ogni anno, durante una delle regate tradizionali del calendario dello YCCS, al team che abbia dimostrato maggior sportività e fairplay. In questa occasione la Principessa Zahra Aga Khan, Presidente del Consiglio Direttivo dello YCCS, ha insignito del trofeo il Mini Maxi Arobas, di Gerard Logel.

Salvatore Carruezzo
Foto: Carlo Borlenghi

La nuova rotta per l'Artico favorisce la Cina

Il mese scorso un mercantile cinese degli armatori Cosco ha lasciato il porto di Dalian (a nord est della penisola cinese) diretto verso lo stretto di Bering. Nel pianificare il viaggio, la partenza è avvenuta l'8 agosto; il 25 dello stesso mese, dopo aver attraversato il passaggio, ha preso il largo a nord-est, lungo la costa settentrionale della Siberia; poi bypassando la Norvegia nel mese di settembre ha raggiunto il porto di arrivo, Rotterdam.

Al di là dal fatto tecnico-nautico, questa prima traversata del Mare Artico da parte di una nave mercantile cinese ha reso evidente le mire espansionistiche geografiche e le ambizioni polari di Pechino per diventare il primo esportatore di merci al mondo aumentando così di molto la velocità di trasporto per raggiungere i porti di destino. Fin dalle prime sperimentazioni di questa nuova rotta si era prospettato per l'economia marittima mondiale un successo pieno dell'Oriente più vicino all'Occidente.

Questa nuova rotta del polare artico, anche se è solo praticabile durante l'estate per il surriscaldamento globale che ha sciolto i ghiacci, secondo gli armatori Cosco, rappresenta un "percorso d'oro" che consente di risparmiare da dodici a quindici giorni di navigazione rispetto alle rotte tradizionali, cioè per Suez o per Capo Buona Speranza. Per la Cina, la nuova rotta, per il passaggio a Nordest, per i porti dell'Europa, suo principale partner commerciale, permette di evitare i tempi del Canale di Suez e ridurre di diverse migliaia di miglia i viaggi, con forti risparmi di carburante.

A trarne vantaggio tecnico da questo nuovo percorso marittimo è la Russia che per facilitare la navigazione impone il noleggio di rimorchiatori rompighiaccio e che sta svolgendo un ruolo vitale sul crescente commercio mondiale. Anche sul versante del passaggio a Nord-ovest, sul lato opposto del polo nord, quello canadese, vi sono delle continue sperimentazioni di traversate, ma come meno successo per via di porti poco infrastrutturali e il tragitto rimane più tortuoso.

Questi nuovi passaggi cambieranno la struttura del commercio mondiale e le relazioni commerciali tra i Paesi dei due versanti, l'oriente e l'occidente.

L'apertura dell'Artico ridurrà di molto le distanze di trasporto tra i mercati dell'America settentrionale e quelli della Cina e dell'Europa. Circa il 90% degli scambi commerciali della Cina passa per le vie marittime e molti esperti di settore ritengono che in futuro il 5-7% del commercio internazionale in/ex da/per la Cina potrebbe passare attraverso la rotta per il Mare Artico; basti pensare che solo durante l'intero 2012, la Cina ha esportato in Europa circa 290 miliardi di euro di merci. Secondo la Federazione degli Armatori Norvegesi (come si nota nella foto riportata) il volume di merci trasportato lungo il flusso da Nord-Est è previsto in aumento nei prossimi anni: da 1,26 milioni di tonnellate l'anno scorso, il traffico si porterà a 50 milioni di tonnellate nel 2020. E ancora, l'interesse di Pechino non riguarda solo questo tipo di sviluppo; ma la Cina, essendo il più grande consumatore di energia del mondo, guarda anche alle vaste riserve di petrolio e di gas sotto i ghiacci dell'Artico sempre più accessibili, grazie al declino della calotta polare. Pechino realizza così la sua strategia di presenza in questa regione (qualcuno parla di nuove colonizzazioni) e, dopo diversi anni di campagna diplomatica, gli è stato concesso, nel maggio scorso, lo status di Osservatore privilegiato nel Consiglio Artico, un forum intergovernativo per la cooperazione e lo sviluppo di quel territorio.

In realtà, il traffico nelle acque dell'Artico è ancora agli inizi in termini di tonnellate di merci e di transiti di navi, rispetto alle rotte tradizionali attraverso il Canale di Panama (15.000 transiti l'anno) e Suez (19.000). La nuova strada economica è segnata, anche se il periodo di navigabilità del passaggio è relativamente breve e le strutture portuali sono ancora incomplete.

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 Taranto: traffico diminuito del 18%

Lo scorso luglio il traffico delle merci movimentato dal porto di Taranto è diminuito del 18,1% attestandosi a 2,4 milioni di tonnellate rispetto a 2,9 milioni di tonnellate nel luglio 2012. Gli sbarchi sono calati del 28,9% a 1,3 milioni di tonnellate e gli imbarchi sono rimasti stabili a 1,1 milioni di tonnellate. Le merci varie in import ed export sono aumentate complessivamente del 17,7% salendo a 740mila tonnellate grazie all'incremento del 34,5% delle merci convenzionali che hanno totalizzato 653mila tonnellate, che ha compensato il calo del 39,2% delle merci convenzionali scese a 87mila tonnellate. Le rinfuse hanno registrato una contrazione del 28,0% a 1,6 milioni di tonnellate, di cui 1,3 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-27,3%) e 299mila tonnellate di rinfuse liquide (-31,1%). Nei primi sette mesi del 2013 il porto pugliese ha movimentato un totale di 15,9 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del 26,4% rispetto a 21,7 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-luglio dello scorso anno. Le merci varie sono ammontate a 4,2 milioni di tonnellate (-28,4%), di cui 3,3 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-31,1%) e 969mila tonnellate di merci containerizzate (-17,5%) realizzate con una movimentazione di container pari a 112.626 teu (-30,2%). Le rinfuse solide sono diminuite del 27,4% a 9,2 milioni di tonnellate e le rinfuse liquide sono calate del 19,0% a 2,5 milioni di tonnellate.

Porto di La Spezia: nel 2013 traffico aumentato del 4,7%

Nei primi sette mesi del 2013 il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è cresciuto globalmente del 4,7% sullo stesso periodo dello scorso anno raggiungendo un totale di 9,37 milioni di tonnellate. Le merci varie sono ammontate a 7,93 milioni di tonnellate (+4,3%), di cui 7,68 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+5,0%) e 254mila tonnellate di merci convenzionali (-12,9%). Il traffico containerizzato conteggiato in container da 20' (teu) è stato pari complessivamente 746.084 teu (+1,3%). I soli contenitori pieni sono stati pari a 554.626 teu (+5,1%), di cui 351.821 all'imbarco (+7,5%) e 202.805 allo sbarco (+1,2%). Il traffico movimentato dai singoli terminalisti dello scalo ligure è stato di 592.626 teu al La Spezia Container Terminal (+2,0%), di 86.011 teu al Terminal del Golfo (+3,2%) e di 67.447 teu al terminal Speter (-6,3%). Nel periodo gennaio-luglio di quest'anno il traffico delle rinfuse liquide movimentato dal porto spezzino ha registrato un drastico calo con volumi complessivi praticamente dimezzatisi. L'Autorità Portuale ha precisato che, depurando il traffico dalle importazioni di gas che quest'anno si sono quasi azzerate, nei primi sette mesi del 2013 sono state movimentate 480mila tonnellate di rinfuse liquide (+57,4%). Il traffico delle rinfuse solide si è attestato a 958mila tonnellate (-7,5%). Il traffico passeggeri ha totalizzato oltre 141mila persone in transito, con un incremento del 337% rispetto allo scorso anno.

Porto di Singapore: ad agosto +9%

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Singapore ha registrato un incremento del 9,0% attestandosi a 48,3 milioni di tonnellate rispetto a 44,3 milioni di tonnellate nell'agosto 2012. Il volume di traffico containerizzato è stato di 28,8 milioni di tonnellate (+8,6%) ed è stato totalizzato con una movimentazione di contenitori pari a 2.818.200 teu (+2,7%). Le merci convenzionali si sono attestate a 2,6 milioni di tonnellate (+6,2%). Il traffico petrolifero è cresciuto dell'8,5% a 15,5 milioni di tonnellate. Più accentuato l'aumento delle rinfuse non petrolifere, che sono ammontate a 1,4 milioni di tonnellate (+32,6%). Nei primi otto mesi del 2013 il porto asiatico ha movimentato complessivamente 368,0 milioni di tonnellate, con una progressione del 2,3% rispetto a 359,7 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-agosto dello scorso anno. Nel comparto delle merci varie i carichi containerizzati sono stati pari a 219,8 milioni di tonnellate (+1,8%), volume realizzato movimentando 21.585.200 teu (+2,0%), e i carichi convenzionali a 21,5 milioni di tonnellate (+9,0%). Le rinfuse petrolifere hanno totalizzato 116,8 milioni di tonnellate (+3,1%) e quelle non petrolifere 9,9 milioni di tonnellate (-7,4%).

Porto di Trieste: in arrivo 32 milioni di euro dal Ministero

Imprese, Autorità Portuale e Camera di Commercio di Trieste unite per continuare a crescere. L'incontro in Camera di Commercio per fare il punto su un triennio di crescita che ha visto la managerialità pubblica lavorare fianco a fianco con quella privata avvenuto in queste settimane ha consolidato il rapporto.

E' stato firmato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, il decreto interministeriale che assegna definitivamente il finanziamento di 32 milioni di euro per la Piattaforma logistica del Porto di Trieste.

Davanti a tutte le imprese portuali il presidente dell'Apt, Marina Monassi, ha comunicato che entro il 30 ottobre 2013 dovranno pervenire le offerte ed entro fine anno saranno assegnati i lavori. Un investimento da 132 milioni complessivi con, oltre i 32 del Cipe, anche 70 milioni dell'Apt e altri 30 a carico del privato che otterrà la concessione dei lavori.

Si è trattato di un annuncio importante, atteso da oltre un decennio, proprio in occasione dell'incontro congiunto tra Marina Monassi e Antonio Paoletti, presidente della Camera di Commercio triestina, con tutti gli imprenditori portuali per fare il punto su un triennio di grandi risultati. Una crescita del traffico contenitori del 60% dal 2010 al primo semestre del 2013, un aumento 2013 su 2012 del 72% della movimentazione ferroviaria nel Porto franco e che rende Trieste il primo porto italiano per trasferimento delle merci in arrivo e partenza su rotaia.

"Siamo uno scalo virtuoso – ha commentato Marina Monassi - che alla concorrenza estera ha risposto abbattendo le tasse secondo quanto previsto dalla legge, generando un circolo positivo di crescita dei traffico contenitori e un avanzo di bilancio 2012 di oltre 13 milioni di euro da reinvestire subito per migliorare l'efficienza dello scalo e garantire l'affidabilità dei servizi".

Risultati ottenuti anche attraverso l'accordo di marketing e comunicazione del Porto di Trieste sottoscritto tra Porto e Camera di Commercio, che ha portato a una importante azione internazionale sia commerciale che comunicazionale.

"Nel biennio 2011- 2013 sono state realizzate – ha spiegato Antonio Paoletti – 10 iniziative su 5 paesi target coinvolgendo 71 operatori locali.

Su indicazione delle imprese siamo andati ad agire assieme a loro sui mercati della Turchia, Usa, Germania, Israele, Corea e l'Asia più in generale.

Abbiamo poi svolto una importante azione di informazione comunicazione nazionale e internazionale per far conoscere le opportunità della nostra portualità".

Rispetto al primo semestre 2010, a giugno 2013 con il segno "+" anche il traffico del petrolio greggio (+24,26%), quello dei Ro-Ro (+22,29%) e il movimento passeggeri (+79,82%). Una ulteriore crescita di traffico è prevista con l'arrivo dal mese di ottobre 2013 delle navi da 10 mila teu del consorzio Maersk, Msc e CmaCgm.

Già al 30 giugno 2013 Trieste con un solo terminal contenitori ha toccato quota 233.800 teu, mentre Venezia con due terminal era a 220.504. Tanti segni "più" che necessitano di nuovi spazi per le merci, utilizzando anche le zone retroportuali di Fernetti.

In questi giorni sarà operativo un altro terminal allo Scalo Legnami con l'arrivo della nuova linea con l'Albania e già sono in fase di definizione i progetti per ampliamento del terminal contenitori, per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro, nonché per la costruzione del secondo stralcio della Piattaforma Logistica.

Francesca Cuomo