mare, porti, trasporti e nautica da diporto

# IL NAUTILUS

2014
ANNO IX n°3

€ 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

Europa 2020 è la strategia decennale per la crescita definita dall'Unione Europea nel 2010. Non si parla soltanto di come uscire dalla crisi, ma è mirata a colmare le lacune del modello di crescita europeo e creare le condizioni per un diverso tipo di sviluppo economico, più intelligente, sostenibile e solidale. La strategia dell'Unione per il prossimo 2020 individua i settori di intervento su cui concentrare gli sforzi: l'innovazione, l'economia digitale, l'occupazione, i giovani, la politica industriale, la povertà e l'uso efficiente delle risorse. "Europa flessibile" è la parola chiave in tutte le sedi istituzionali europee. Non sono definite in maniera chiara le leve di sviluppo nel settore marittimo, in cui la stessa Europa è condizionata da diverse velocità di sviluppo e dal prevalere delle diversità tra regioni marittime. Infatti, la realtà del settore portuale è ben diversa da come viene rappresentata in atti del Parlamento europeo. Si riscontra una sostanziale diversità tra i porti dell'Unione Europea proprio riguardo il loro finanziamento e le procedure di autofinanziamento; in molte realtà portuali europee troviamo modelli divergenti di gestione del porto, livelli di responsabilità legati al grado di autonomia. Tutto questo viene giustificato dalle diversità culturali e da tradizioni giuridiche e marittime radicate nella storia. Tutto il contrario di quello che affermò Jacques Delors, presidente della Commissione europea dal 1985 al 1995 : " … la competizione che stimola, la cooperazione che rafforza e la solidarietà che unisce". Il settore marittimo è dunque importante per la crescita quanto quello economico.

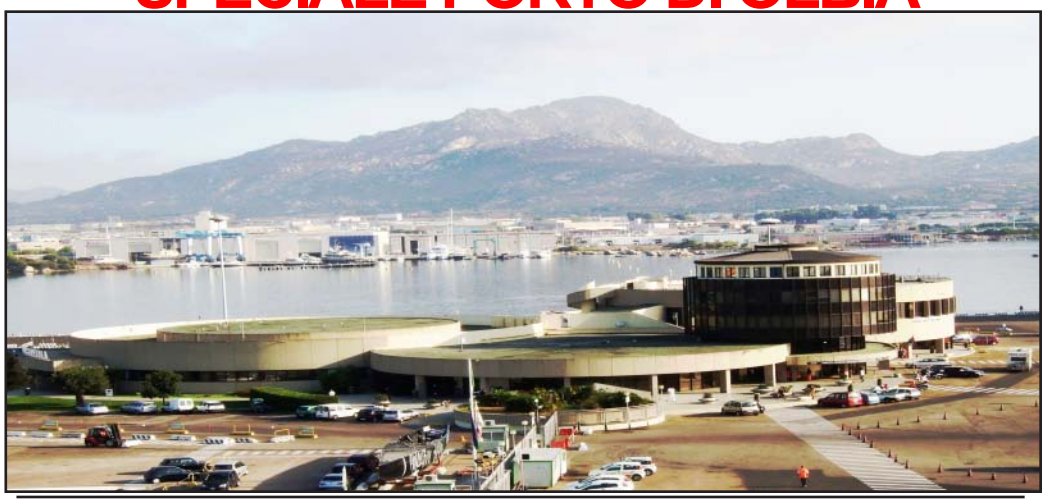
**L'editore**
**Salvatore Carruezzo**

## SOMMARIO


| | |
|---|---|
| Porto di Ancona | pag.3 |
| Porto di Olbia | pag.4-5 |
| Yacht a Malta | pag.6 |
| Motonautica | pag.8 |
| Stretto di Messina | pag.9 |
| Costa Concordia | pag.10 |
| Short Shipping | pag.12 |


www.ilnautilus.it

## SPECIALE PORTO DI OLBIA



## Cina: il Gran Canal dal Pacifico all'Atlantico

La geografia delle rotte dal Pacifico verso l'Atlantico nel prossimo futuro potrebbero cambiare definitivamente grazie a delle infrastrutture marittime come i canali navigabili. Ci riferiamo al Canale di Panama e sicuramente ci sarà anche il Canale del Nicaragua. Mentre a Panama si discute sui costi lievitati per l'ulteriore allargamento del canale, i Cinesi pensano ad esplicitare il loro potere marittimo tramite una rotta che va dal Pacifico verso l'Atlantico con un altro canale. La disputa sui costi aggiuntivi, molto pesanti, richiesti dalle autorità portuali interessate all'allargamento del Canale di Panama non si ferma; l'arbitrato relativo al recupero di 1,6 miliardi di dollari ha scatenato una disputa tra il consorzio spagnolo di costruzione contraente e le autorità portuali, portando il progetto a un punto morto. Infatti, per la fine di questo mese di luglio, le parti presenteranno le loro condizioni al fine di redigere l'iter procedurale e tempi di fine realizzazione dell'opera. A livello politico, non si nascondono i timori per altri eventuali ritardi che potrebbero causare allo Stato di Panama perdite di milioni di dollari bloccando di fatto il transito di navi per molte compagnie di navigazione, compromettendo i porti della costa sud orientale degli Stati Uniti ed i traffici per i mercati asiatici. In un accordo firmato nel mese di marzo, l'Autorità del Canale di Panama e il consorzio guidato dalla spagnola Sacyr e Impregilo Italia di Salini ha deciso di pagare 100 milioni dollari per riprendere i lavori. Entrambe le parti hanno inoltre convenuto di estendere il rimborso di 784 milioni dollari di pagamenti anticipati effettuati dall'Autorità del Canale di Panama al consorzio fino al 2018. Ora, per il Canale di Panama lungo 50 miglia (80 chilometri) navigabile si prevede l'apertura nel gennaio 2016. E'di questi giorni la nota che la Commissione ministeriale del Nicaragua ha approvato il percorso proposto, di 278 km, tramite un canale di 40 miliardi di dollari in grado di competere con il Canale di Panama. Il progetto, denominato Gran Canal, è stato lanciato da Pechino dal grande magnate per le telecomunicazioni, Xinwei Telecom Enterprice Group, l'avvocato cinese Wang Jing, tramite la sua società di Hong Kong HKND. Sarà una infrastruttura marittima tra le più grandi del mondo: la via d'acqua è lunga 278 km, larga tra i 230 e 520 metri ed una profondità da un minimo garantito di 27,6 metri e tratti di 90 metri. Il percorso navigabile si snoda dalla foce del Fiume Brito sull'Oceano Pacifico; attraversa il Lago del Nicaragua, il più grande di tutta l'America centrale; e finisce nel tratto in cui il Fiume Punto Gorda si riversa nel Mar dei Caraibi. L'unica nota contestata dagli ambientalisti è proprio l'attraversamento del lago, poiché è la fonte d'acqua da bere più consistente dell'intero Stato del Nicaragua. Nel 2019 è prevista la fine della realizzazione dell'intera opera, mentre per il 2020 sono previsti i primi attraversamenti.

**Abele Carruezzo**

# Europa e turismo costiero e marittimo

Sostenere il turismo costiero e marittimo significa aiutare le Regioni costiere e le relative imprese a superare le sfide di questo periodo, cercando di consolidare un ruolo significativo quale motore di crescita economica di quel territorio. Questo assunto dovrebbe essere fatto proprio dagli Enti locali, Comune, Provincia e Camera di Commercio, ma principalmente da un Distretto della Nautica che non vuole essere un mero elenco nominativo di ditte di settore. Le azioni propulsive per ri-valutare una costa, un litorale, una cala, un porticciolo, un borgo marinaro o un villaggio pescatori, riguardano relazioni e connessioni con i portatori d'interesse nel settore del turismo costiero; partenariati mirati pubblico-privato; promozione delle competenze e dell'innovazione; promozione dell'ecoturismo con itinerari guidati per parchi e riserve naturali marine, zone umide, masserie e castelli costieri. Queste azioni sono proprie dei Comuni costieri che intendono diversificare l'offerta turistica del proprio territorio, rendendola accessibile, connessa e visibile; cooperando con altri enti e pianificando interventi che mirino a nuove economie e nuova occupazione; non solo, ma anche le imprese e i portatori d'interesse si dovranno impegnare a sviluppare nuovi modelli di business, diversificando e innovando l'offerta di prodotti, se si vorrà rafforzare la capacità di risposta turistica e le potenzialità di crescita del settore. Sembra un programma di propaganda politica! In effetti, tutto è scritto negli atti della nuova strategia della Commissione europea per sostenere il turismo costiero e marittimo in Europa. L'Unione europea ha individuato nel turismo costiero e marittimo un propulsore fondamentale per nuova occupazione, soprattutto in quelle fasce costiere che lamentano tassi elevati di disoccupazione. Il turismo marittimo può infatti diventare la maggiore attività economica legata al mare e la UE lo riconosce, lo vuole incentivare, sostenere e tutelare. Le coste europee vantano un ricco patrimonio marittimo e di tradizioni, oltre che una grande varietà di paesaggi e rifugi naturali. Il turismo costiero e marittimo può divenire un importante settore della più complessa industria turistica. Per un Comune costiero e marittimo che sulla carta vanta tutti gli strumenti operativi, Autorità Portuale e Marittima, Camera di Commercio, Confindustria, associazioni di settore, associazioni di volontariato, sportive di mare e legate al mare, professionali, una catena logistica della nautica e del turismo, non basta solo celebrare una volta all'anno vari saloni ed auto-referenziarsi, se poi durante l'anno non riconosce che il turismo costiero e marittimo presenta notevoli potenzialità di occupazione e di crescita; una tale disattenzione significa compromettere il proprio futuro. Aiutare sostanzialmente questo settore significa mettere in atto strumenti finanziari (progetti europei) per ridurre una frammentazione d'impresa e con alta percentuale di PMI; una comunicazione adeguata (sportello informativo) per accedere ai finanziamenti; percorsi formativi per innovare e diversificare il prodotto; cercare una internazionalizzazione che non sia solo "turistica" per i burocrati dei Comuni delle Regioni; destagionalizzare la capacità turistica costiera e marittima oltre ad un progetto formativo di competenze e qualifiche rivolto ai giovani. Ed ancora, un Comune attento alla salvaguardia dell'ambiente dovrà promuovere strategie in materia di prevenzione e gestione dei rifiuti e di scarico di rifiuti in mare, a supporto di un turismo costiero e marittimo sostenibile; svolgere ricerche per stabilire il modo in cui migliorare la connettività del proprio litorale costiero e marittimo; definire di conseguenza strategie turistiche innovative e soprattutto indicare, attraverso uno studio ad hoc, pratiche innovative di sviluppo dei porti turistici. Sono tutte azioni che un Comune di mare, turistico – costiero, dovrebbe deliberare unitamente ai suoi piani di sviluppo di una costa per superare vari ostacoli e per creare un contesto in grado di attrarre investimenti; ma anche conferire sostenibilità alle attività del settore, preservare il patrimonio naturale e culturale, recare vantaggi consistenti in termini economici e ambientali e contribuire a migliorare la competitività del settore su scala regionale, nazionale ed europea. Il turismo costiero e marittimo, nelle sue componenti di turismo balneare, nautico e crocieristico e di navigazione da diporto, è un motore economico fondamentale per molte regioni costiere e isole europee. E' un settore che offre occupazione, genera complessivamente valore aggiunto e concorre a finanziare per circa un terzo l'economia marittima di un Paese; è un settore in crescita e per questo va affrontato con nuovi strumenti che facilitino questa particolare mobilità, assicurando nel contempo uno sviluppo sostenibile e a lungo termine di tutte le attività collegate al turismo, sfruttando tutti i fondi europei disponibili e a scambiarsi le migliori pratiche.

**Abele Carruezzo**

IL NAUTILUS
www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

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

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

Direttore Responsabile
**SALVATORE CARRUEZZO**
Direttore Scientifico
**ABELE CARRUEZZO**

CapoRedattrice
**FRANCESCA CUOMO**

Servizi fotografici
**S.C. LAB**
**Simone Rella**

Collaborano
**Marialaura Scotto**
**Michele Puca**
**Giampiero Campagnoli**
**Matteo Bianchi**
**Francesco De Giosa**
**Donato Caiulo**
**Giovanna Lodato**
**Cesare Bechis**
**Francesco Ventura**
**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

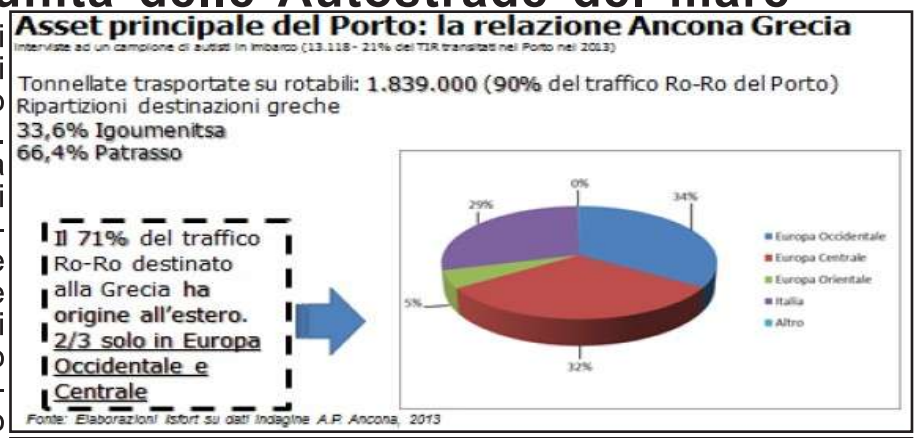
A.N.TE.P.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI

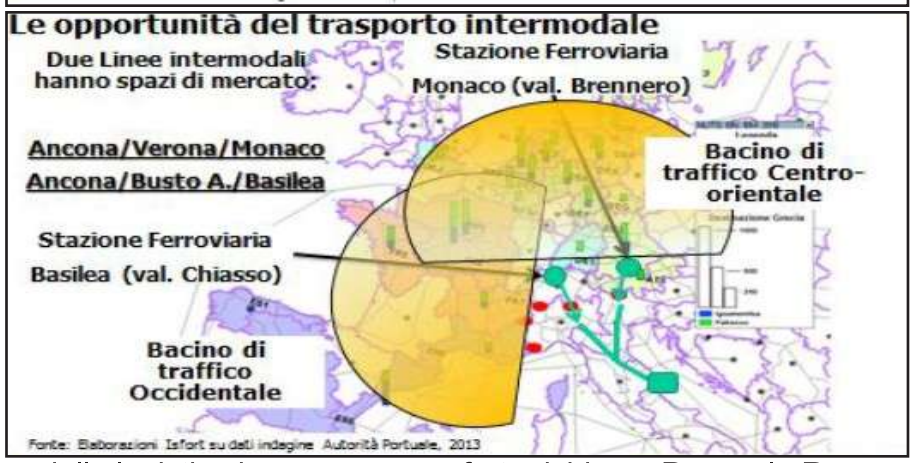
Traghetti - Ro/Ro
Assistenza navi Crociera
Escursioni in Puglia
Banchine riservate
Servizi in tutta la Puglia
LLOYD'S Sub-Agency

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 Ancona: l'opportunità delle Autostrade del mare




"L'incontro di oggi è un confronto in un momento in cui siamo impegnati in scelte strategiche per il porto di Ancona. L'analisi ISFORT rappresenta un documento con indicazioni rilevanti per intraprendere questo percorso". Il Commissario Rodolfo Giampieri ha aperto così la conferenza sulle Autostrade del mare dal titolo "Porto di Ancona: tra Autostrade del mare e corridoio scandinavo-mediterraneo". Alla presenza dell'Assessore regionale alle infrastrutture e ai porti, Paola Giorgi, e dell'assessore comunale al porto Ida Simonella, è stata illustrata l'analisi svolta da ISFORT, inquadrandola nel contesto comunitario dei corridoi Europei. Per l'Assessore Giorgi "le reti TEN-T costituiscono un'importante opportunità per l'intero territorio regionale. In questo contesto, il porto di Ancona nella sua dimensione internazionale è un ponte verso l'intera macro-regione Adriatico-Ionica. Con queste iniziative l'Autorità Portuale è stimolo per l'intera regione a impegnarsi per portare a casa risultati concreti." L'Assessore ha inoltre confermato che anche nel 2014 l'Amministrazione regionale ha stanziato 300.000 Euro per gli incentivi all'intermodalità. Il bando è di prossima uscita. Lo studio presentato da Andrea Appetecchia, referente per ISFORT dell'analisi svolta per l'Autorità Portuale di Ancona, ha illustrato i dati di traffico evidenziando che 2/3 del traffico merci dei traghetti ha come origine l'Europa Nord-Occidentale. "I dati esposti oggi certificano la rilevanza internazionale del porto di Ancona" ha dichiarato l'Assessore Simonella nel suo intervento "E' essenziale che oggi individuiamo le leve da azionare per mantenere e sviluppare il potenziale competitivo del porto". Su questo si è concentrato il dibattito successivo alla presentazione. Per le autostrade del mare, oggi il sistema portuale italiano è già una piattaforma logistica a servizio dell'intera Europa, come dimostrano i dati presentati. Secondo Tommaso Affinita, Amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee (società che per conto del Governo italiano gestisce l'Ecobonus, incentivo per le autostrade del mare nazionali) "è necessario che l'incentivo divenga una pratica europea non limitata alla sola tratta marittima, ma a supporto per l'intera catena logistica delle Autostrade del mare". Sulla necessità di ragionare per filiera di traffico anziché per settore si è espresso anche Michele Ruggieri, amministratore unico di Fedarlinea "Gli incentivi devono essere lo strumento che consente di orientare il mercato e cogliere le potenzialità oggi presentate". Il Segretario generale di Assoporti Paolo Ferrandino ha evidenziato che mai come oggi la politica delle infrastrutture europea è stata allacciata ai porti, nell'ottica di filiera del traffico merci. Sui doveri della politica verso il mondo del trasporto e della logistica ha espresso un forte richiamo Pasquale Russo, segretario generale della Fai-Conftrasporto. Russo ha apprezzato che la Regione Marche stia coordinando un progetto di cooperazione internazionale nell'area adriatico-ionica avendo come partner i nodi logistici del territorio: "Un'iniziativa che è raro trovare in Italia". Tuttavia ha evidenziato le criticità delle mancate scelte politiche sulla portualità nazionale, con riforme al palo da 10 anni che impediscono il processo decisionale. Tale richiamo è stato condiviso anche dagli operatori locali, Alessandro Archibugi e Alessandro Pavlidi, e dai rappresentanti sindacali che hanno preso parte al dibattito.

**Francesca Cuomo**

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

# Nuovo Piano regolatore per i porti di Olbia e Golfo Aranci

Prosegue l'iter di approvazione del Piano Regolatore dei porti di Olbia e Golfo Aranci. Lunedì 14 luglio, nella sala consiliare del Comune di Golfo Aranci si è svolto il primo incontro con i soggetti interessati per l'espletamento della procedura di VAS. La stessa seduta, sempre relativa al Prp, si è svolta ad Olbia, nella sala Comitato Portuale. E', in sostanza, un nuovo passo avanti per il Piano Regolatore Portuale di Olbia e Golfo Aranci, documento che ridisegna il futuro dei due principali scali della Gallura. Dopo l'adozione - nel corso della seduta del Comitato Portuale del 26 maggio 2014 - del Rapporto Ambientale, il Prp è stato ufficialmente depositato negli uffici del Servizio SAVI dell'Assessorato all'Ambiente della RAS, dell'ARPAS e della provincia di Olbia – Tempio. Passaggio, quest'ultimo che, sulla base delle normative, è stato ufficializzato con la pubblicazione sul BURAS dell'"Avviso di deposito". Si passa, quindi, a quella che viene definita "fase pubblica del piano", ossia l'esposizione, della durata di sessanta giorni a partire dalla pubblicazione dell'avviso sul Bollettino della Regione, per la consultazione da parte dei soggetti interessati. Un arco temporale durante il quale l'Autorità sta svolgendo una serie di incontri con gli enti competenti in materia ambientale. "Con la pubblicazione dell'Avviso di deposito sul Bollettino Ufficiale della RAS – spiega Nunzio Martello, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna – ci avviciniamo alla conclusione dell'iter di approvazione del Piano Regolatore Portuale di Olbia e Golfo Aranci che darà finalmente regole chiare alla crescita degli scali del Nord Est dell'Isola ma, soprattutto, il giusto slancio alla loro competitività nel sistema dei trasporti marittimi del Mediterraneo. Il documento disegna il futuro dei due scali della Gallura per i prossimi 25 anni. Per quanto riguarda il porto di Olbia, il documento prevede la razionalizzazione dell'esistente, con l'allungamento dei due denti d'attracco (moli centrali 3 e 4) che passano a 236 metri, dagli attuali 175 di lunghezza, l'allargamento della darsena compresa tra i due di circa 45 metri (per un totale di circa 130 di larghezza rispetto agli attuali 90) e la realizzazione di un dente d'attracco poppiero per il molo 9. Modifiche che produrranno un ampliamento dei piazzali, favorendo così la viabilità interna per tutti i mezzi in arrivo e partenza e maggiore sicurezza per i passeggeri in transito. Sempre in ambito portuale, sarà improrogabile la realizzazione del terminal crociere, che sorgerà tra i due nuovi moli e lo studio di una nuova viabilità che possa garantire lo smaltimento in tempi brevi dei traffici in crescita per i prossimi anni. Sempre per quest'ultimo motivo, e nel pieno rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione – anche alla luce di una futura intensa attività diportistica, in adeguamento agli standard delle nuove flotte e per limitare l'interrimento dei fondali provocato dal flusso a mare del rio Padrongianus - il Prp prevede un allargamento della canaletta di ingresso in porto a 200 metri per consentire il transito in sicurezza di due navi contemporaneamente o di una nave e un maxi yacht e la predisposizione di un cerchio di evoluzione per le navi di 800 metri di diametro. Intervento che non entrerà in conflitto con l'attività storica della mitilicoltura, che otterrà un incremento di circa 20 ettari rispetto all'esistente, con spazi dedicati all'itticoltura e alla pesca delle arselle.

Per quanto riguarda il settore delle merci, alla luce dell'istituzione di nuovi collegamenti da e per il continente che privilegiano sempre più Olbia come porta dell'isola, il Prp prevede per il porto Cocciani l'allargamento del dente di attracco del molo sud, il completamento di tutte le banchine esistenti e la realizzazione dei terrapieni a ridosso delle stesse per ospitare in tutto 6 navi ro – ro e merci. Interventi che saranno accompagnati dal dragaggio a quota -10 m del bacino, in modo da consentire l'ormeggio di navi da carico di maggiore stazza. Allo stato attuale, la capacità ricettiva delle infrastrutture diportistiche esistenti (il Circolo Nautico, il porto di Sa Marinedda, il marina della Lega Navale) ammonta a circa 600 unità, con distribuzione delle imbarcazioni concentrata per lo più nella parte medio-bassa (da 10 m a 15 m). In base agli studi del Prp, che tengono conto del potenziale offerto dalle aree a mare e a terra, dei vincoli posti dalla navigazione commerciale e da quelli di carattere prettamente naturalistico e di salvaguardia dell'ecosistema, sono state individuate alcune aree sulle quali insediare strutture dedicate specifiche per il diportismo: il tratto di costa compreso fra la testata del molo Brin, da utilizzare per il transito di piccole unità da crociera e mega yacht, ed il viadotto di attraversamento dell'insenatura terminale meridionale del golfo (affacciata a Via Redipuglia sul lato Nord, ad un quartiere abitativo sul lato Sud); il tratto di costa a Nord del terminale dell'Isola Bianca e compreso fra il limite della zona destinata a traffico crocieristico (molo 2 bis) e il viadotto di attraversamento del porto romano; il tratto di costa a sud di Cala Saccaia, destinato a strutture per la nautica da diporto a limitato impatto ambientale. Complessivamente, le tre zone individuate dal Prp coprono un'area dell'ordine di 285.000 m2, che corrisponde ad un numero medio di 1.900 imbarcazioni ormeggiate, con un rapporto di 150 m2 per posto barca. In tutto il golfo, tenendo conto delle realtà già esistenti, sarà quindi ipotizzabile l'ormeggio contemporaneo di 2.300 imbarcazioni e navi da diporto. Ulteriori spazi verranno individuati tra l'insenatura settentrionale di Porto Romano, e quella meridionale di via Redipuglia, entrambe attualmente utilizzate per l'ormeggio di natanti di piccole dimensioni, di proprietà di pescatori locali, spesso non professionisti, e di semplici appassionati. In accordo con l'Amministrazione Comunale si è deciso di destinare l'insenatura di Porto Romano alla nautica minore, mentre via Redipuglia verrà destinata, per la porzione settentrionale dell'insenatura a questo genere di attività; la sponda meridionale e la porzione di specchio acqueo prospiciente, invece, saranno dedicati ai servizi di assistenza tecnica e commerciale della nautica da diporto ed alle imbarcazioni da pesca .Come soluzione all'emergenza della viabilità, specialmente nei tre mesi estivi, gli studi del Prp suggeriscono un intervento urgente, oltre che sulla larghezza della strada di accesso al porto, su tutti i raccordi fra le diverse strade provenienti da Sud, tenendo conto anche dell'esigenza - manifestata a suo tempo dal Comune nel Piano Strategico - di sostituire i viadotti di sovrappasso con tunnel sottomarini, in modo da ritornare il più possibile alle condizioni originarie del golfo. Sostituzione che, dal punto di vista tecnico, viene considerata di non particolare difficoltà, purchè la quota di sommità del tunnel venga individuata in modo da consentire l'agevole transito delle imbarcazioni, fissando la quota di sommità (estradosso della soletta di copertura) a –3,00 m. Lo studio trasportistico ha inoltre evidenziato che la sostituzione dei due viadotti con altrettanti tratti in galleria a 4 corsie, pur migliorando l'attuale situazione, da solo non basterebbe a risolvere i problemi di accessibilità al terminale di Isola Bianca. Infatti, con tale intervento, nelle condizioni di traffico di alta stagione turistica, si perverrebbe ad un livello di servizio ancora deficitario, con la possibilità quindi di lunghe code di mezzi.

segue a pag.5

Tale intervento andrebbe quindi necessariamente associato al raddoppio della strada di circonvallazione, in modo da rendere le sue prestazioni conformi al ruolo di attrattore di tutto il traffico di attraversamento dell'area urbana. Sono quattro le macro fasi principali d'attuazione per la portualità di Olbia. FASE 1 (143.2 milioni di euro) prevede completamento delle banchine e dei piazzali di Porto Cocciani (banchina sud, allargamento dente di attracco, completamento banchina ovest, banchina Nord, terrapieni a tergo delle nuove banchine); dragaggio a quota -10 mt del bacino antistante alle banchine di Porto Cocciani e di una porzione del bacino di evoluzione; prima fase del dragaggio a quota -10 del bacino antistante alle banchine degli attracchi 1 e 2 del Pontile Isola Bianca. FASE 2 (68.7 milioni di euro): realizzazione del dente poppiero al molo 9 dell'Isola Bianca; prolungamento del molo 4 del Pontile Isola Bianca; allargamento della darsena compresa tra i moli 3 e 4; realizzazione e pavimentazione nuovi piazzali retrostanti i moli; completamento del dragaggio -10 mt del bacino antistante all'attracco 9 del Pontile Isola Bianca; completamento del dragaggio a quota -10 mt del bacino antistante agli attracchi 1 e 2; completamento del dragaggio a quota -10 mt del bacino di evoluzione. FASE 3 (76.1 milioni di euro): prolungamento del molo 3 del Pontile Isola Bianca; restringimento del molo 4 del Pontile Isola Bianca; realizzazione e pavimentazione dei nuovi piazzali; prima fase dragaggio canale di accesso a quota -12 (allargamento della canaletta). FASE 4 (87.5 milioni di euro): approfondimento a quota -11 dei fondali del bacino antistante alle banchine di Porto Cocciani e del bacino di evoluzione; approfondimento a quota -13 mt dei fondali del canale di accesso (canaletta).

Per il secondo scalo gallurese, il Piano Regolatore ridisegna un nuovo layout che implementerà la vocazione del traffico commerciale e, allo stesso tempo, introdurrà un'infrastrutturazione adeguata alle esigenze del mercato crocieristico, alla diportistica e alla cantieristica. Dall'intesa con il Comune di Golfo Aranci, il Prp prevede la realizzazione di una banchina lunga 350 metri, parallela alla linea di riva, con dente di attracco da destinare a navi da crociera o in alternativa a Ro-Pax e mega-yachts. Il molo sud attualmente in funzione verrà portato ad una lunghezza di 230 m, con due denti di attracco poppiero lunghi 40 m per consentire l'ormeggio contemporaneo di due navi. In prosecuzione del dente di attracco posto sul lato del molo sud, verrà realizzato un molo lungo 371.50 mt a delimitazione e protezione del bacino operativo del nuovo polo della cantieristica. Nella zona sud-orientale del porto, dove attualmente insiste il terminale dei fasci binari, il Prp individua un polo per la cantieristica dotato di una darsena da destinare alle imbarcazioni dirette ai cantieri e a imbarcazioni da diporto di elevate dimensioni (yacht e mega yacht), con un'ampia zona a terra destinata all'attività cantieristica e ad edifici collegati con l'attività dell'ittiocoltura.

Un ampliamento sarà previsto anche per il porto pescherecci, che verrà esteso anche alla parte retrostante alla banchina destinata a navi da crociera, in modo da potere accogliere tutta la numerosa nautica "minore". Le nuove darsene saranno circondate da un terrapieno di 10 m di larghezza separato dal porto commerciale, così come richiesto dalle moderne esigenze di sicurezza. L'attuale accesso al porto, che oltre ad impatto estetico poco consono presenta problemi di staticità (per corrosione delle armature metalliche) e di funzionalità, verrà sostituito con una nuova strada di prolungamento della tangenziale attualmente in fase di completamento. Fondamentale, per la riappropriazione degli spazi portuali da parte dei cittadini, sarà la creazione di un'area di oltre 10 mila metri quadri accessibile al pubblico all'altezza della nuova stazione marittima. Come nel caso di Olbia, gli interventi del nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Golfo Aranci, prevedono: FASE 1 (28.7 milioni di euro) con prolungamento del Molo Sud; realizzazione dei piazzali, delle banchine e del molo delle aree cantieristiche, compresa la chiusura a Est con opera a scogliera; realizzazione della viabilità di accesso al porto (prolungamento della tangenziale e galleria artificiale) e demolizione del viadotto di accesso esistente. FASE 2 (21 milioni di euro): realizzazione della banchina per navi Ro-Ro pax e da crociera (Banchina Ovest), del dente di attracco e del terrapieno retrostante; realizzazione della stazione marittima. FASE 3 (24.3 milioni di euro): realizzazione del Molo Est che delimita la darsena cantieristica, della Banchina Ovest del Distretto della Cantieristica e del dente di attracco Est del Molo Sud. FASE 4 (3.6 milioni di euro): realizzazione del dente di attracco Ovest del Molo Sud; completamento dei piazzali del nuovo porto; dragaggio a quota -10.00 mt dei fondali prospicienti ai nuovi attracchi.

**Salvatore Carruezzo**

# Using the Malta Flag: Benefits

Tax Benefits: Ownership of Commercial Carriers. According to the Merchant Shipping Act, no tax shall be charged or payable on the income of a company registered under the Act in respect of gains or profits derived from the ownership or operation of an exempted ship while she was so exempted. A ship is an exempted ship where it belongs to a Maltese Shipping Organisation registered in Malta as aforesaid and owning a ship or ships of not less than one thousand net tons engaged in the carriage of goods or passengers and is registered under the Act. Where the ship does not so qualify, an exemption can still be requested from the Minister concerned. No tax is likewise payable on any dividend paid to the shareholders of such Maltese Shipping Organisation. The shareholder of the Maltese Shipping Organisation/s can be a Holding Shipping Organisation. This organisation would act as shareholder of one or more Maltese Shipping Organisations. No tax is levied on the income of Holding Shipping Organisation, and neither on any dividend paid to the shareholder of such organisation to the extent that such dividend is paid out of gains or profits derived from its shareholding in the Maltese Shipping Organisation/s. The exemption from tax is only applicable as long as separate accounts are kept by every organisation which clearly distinguish the payments and receipts by the company in respect of the ownership and operation of an exempted ship and payments and receipts in respect of any other business. Where the organisation's sole purpose is that of owning or operating exempted ships, the organisation is entitled to the tax exemption if it merely files a declaration with the Commissioner of Inland Revenue (instead of an income tax return), wherein it is declared by the auditor of the company that the objects of the company are limited to owning and operating the said vessels. A separate company can also be set up specifically for the purposes of providing ship management services to the above-mentioned organisations. The activities and objects of such company must solely compromise the management of ships which are of not less than one thousand net tons and which are engaged in the carriage of goods or passengers. This Company is registered under Maltese Law as an International Trading Company. Its tax liability is considerably reduced by virtue of a system of refunds. The final tax liability of such company per year is that of 4.17%. The International Trading Company providing such ship management services as mentioned above, can manage the affairs of the Holding Shipping Organisation, the Maltese Shipping Organisations and the vessels owned by the latter. An organigram depicting some of the details of the tax benefits mentioned above is herewith attached. Furthermore, no stamp duty is payable by the Company under the Duty on Documents and Transfers Act of 1993 in respect of any instruments connected with or involving any of the following: the registration of an exempted ship; the allotment of any newly issued share or stock of the company or the purchase, transfer, assignment or negotiation of any share or stock of any such company; the sale or other transfer of an exempted ship or share thereof.

Certain exemptions are also granted under the Act in so far as concerns value of the shares in the company or the value of the ship following a transmission 'causa mortis'.

**Facilities at the Malta Merchant Shipping Registry.** Registration and subsequent management of vessels under the Malta Flag is a quick and efficient process. Several established shipping lines using the Malta Flag have always considered the Malta Registry to be one of the most efficient and cost effective registries. The officers at the Malta Registry understand the realities of the shipping and trading world and this is reflected in their handling of registration and management issues. This is another reason why owners and managers alike should choose the Malta Registry as their preferred flag.

**Registration of ships.** A vessel can be registered whilst still under construction. A provisional non-operational certificate of registry is issued by the Malta Registry after the filing of an application for the registration of a vessel, the declaration of ownership of such vessel and the Certificate of class. This enables banks to register mortgages over a vessel whilst in turn enabling ship-owners to secure requisite financing at an earlier stage. A provisional certificate of registry for a vessel may be obtained after filing an application for the registration of a vessel, a declaration of ownership, the certificate of class and all safety certificates which are necessary for the particular class of vessel. A permanent certificate of registry is then obtained by filing the original bill of sale or original builder's certificate, where necessary an original deletion certificate from a previous registry and a ships carving and marking note which is counter- signed by a surveyor who is recognised by the Malta Maritime Authority.

**Crew Certification.** The Crew Certification process is extremely quick and cost effective. Upon presentation of an application to register a crew member together with relative medical certificates, the Malta Maritime Authority will issue an acknowledgement stating that a particular crew member is qualified under STCW to perform certain duties on Malta Flagged Ships. This acknowledgement will be then followed by a proper STCW Certificate of Endorsement in respect of such crew member.

**Social Security.** In terms of the Regulation (EEC) 1408/71 on the application of social security schemes to employed persons and their families moving within the Community and the Social Security Act Chapter 318 of the Laws of Malta, no social security contribution is due whether by a crew member or his employer, if a crew member employed on a Malta flagged ship is a national of a European Union member state (and is not resident in Malta) and the Company employing such person is an entity incorporated in the European Union (except Malta) or in any other jurisdiction outside the European Union.

**Bareboat Charter Registration.** Bareboat-In. Under the Merchant Shipping Act it is possible to register a vessel with the Malta registry whilst it is under bareboat charter. The income derived from the operation of such a vessel by the charterer is subject to the tax benefits listed and explained above.The registration of such a vessel under bareboat charter is subject to the same requirements for the registration of a vessel as specified above, however one must also file a copy of the bareboat charter agreement which was entered. Such bareboat charter agreement must be of a minimum duration of two years. Bareboat-Out. Similarly the ownership of a vessel can be registered under the Malta Registry, whilst the bareboat charter of the same vessel can be registered in another compatible registry. The tax benefits listed and explained above would also apply to such bare owner registered in Malta.

segue a pag.7

**Registration of Mortgages: Advantages for Banks.** Maltese ship mortgages provide excellent security by creating a privileged charge over a ship, which is not affected by the bankruptcy of the mortgagor (or shipowner) occurring after the date on which it was created. Mortgages enjoy a relatively high priority in an eventual ranking of claims against a Maltese ship. Amongst the advantages of registering a mortgage over a Maltese ship, one should note the following: a mortgagee may (in the mortgage instrument) prohibit the creation of subsequent mortgages; a Maltese ship may not be voluntarily transferred outside the registry and its registry may not be cancelled without the mortgagee's prior written consent; a vessel may only be "struck off" the register if at least one month's notice thereof is given by the Registrar of Ships to the mortgagee; the mortgagee may take over and complete any outstanding registration formalities; mortgages are executive titles and may be enforced immediately without the need for lengthy court proceedings; the mortgagee may also take possession of the mortgaged ship and/or sell (even privately) the mortgaged ship. The process of ship repossession is relatively straight forward. Once an event of default under the Deed of Covenants and the terms of the registered Mortgage arises, the Master and/or agent in Malta of a ship is notified with a judicial letter informing him/them that an event of default has arisen in terms of the Deed of Covenants; the mortgagee may also demand an order by a competent court prohibiting, for a specified time, any voluntary sale of, or voluntary creation of a registered encumbrance over, the mortgaged ship. The mortgage instrument may also expressly prohibit the voluntary transfer of the mortgaged ship in the absence of the mortgagee's prior written consent; the mortgage attaches to any insurance proceeds; if a ship to which a mortgage attaches is sold pursuant to an order or with the approval of a competent court the mortgagee's interest in the ship passes to the proceeds of the sale; the mortgage is entitled to benefit from fiscal benefits: no tax is payable on the interest or other income due to him by a Maltese ship owning or ship operating company in respect of a debt contracted or undertaken by the Maltese company with regard to a Maltese-registered ship.

**Avv. Nicola De Giosa – Studio legale – commerciale De Giosa**
**In collaboration with MAMO TCV Advocates – Malta**

## Occhi aperti sul traffico marittimo del Mediterraneo

Mediterraneo? Il nostro mare, un mare speciale, dalla natura caratteristica ed esclusiva alle svariate popolazioni che da esso dipendono. Infatti le sue acque bagnano ben venti paesi che attraverso centinaia di porti accolgono ogni giorno migliaia di unità in navigazione di tutte le tipologie, dalle navi da carico ai traghetti , dai pescherecci alle navi da crociera, dalle barche a vela alle navi petroliere, etc. ; un continuo navigare, da Gibilterra a Monfalcone, da Marsiglia a Bodrum e tanti altri porti, che rischia costantemente di deturpare l'ecosistema pregiato del nostro mare.
Se ci aggiungiamo che per il ricambio completo delle sue acque occorrono circa quattrocento anni, il pericolo dunque diventa davvero enorme e dall'alta gravità. Proprio questo ha spinto, da oltre venti anni ad oggi, la comunità internazionale a sviluppare un sistema che potesse monitorare il traffico marittimo in maniera costante, un ausilio per la navigazione, per la ricerca ed il soccorso in mare e per la salvaguardia della vita umana e per la protezione dell'ambiente marino.
L'Italia è stata tra i primi Paesi affacciati sul Mediterraneo ad affrontare la problematica tanto che sin dal 1999 è in continuo sviluppo il sistema VTS (Vessel Traffic Service), un sistema integrato di controllo del traffico marittimo. Il VTS nazionale, realizzato dall'allora Alenia Marconi Systems (oggi Selex Sistemi Integrati) del gruppo Finmeccanica su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e gestito dal Corpo delle Capitaneria di Porto, consiste in una fitta rete di sistemi VTS locali installati lungo le coste italiane (presieduti da militari della Guardia Costiera), interconnessi attraverso la rete geografica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che nel loro insieme vanno a costituire il VTMIS (vessel traffic management information system) nazionale, sistema informatico integrato ed automatizzato per la raccolta e la gestione delle informazioni del traffico navale nelle acque internazionali, proprio come avviene per la navigazione aerea.
Questo sistema denominato VTMIS si basa sull'utilizzo delle tecnologie di telecomunicazione, di informatica ed ovviamente di tipo radaristiche, le quali confluiscono su un centro di raccolta dati nazionale situato nella capitale presso la C.O. (Centrale Operativa) del Comando Generale delle Capitanerie di Porto.
Tutto questo permette dunque di ottimizzare l'utilizzo delle vie marittime ed allo stesso tempo di elevare il livello di sicurezza della navigazione riducendo drasticamente il rischio di inquinamento marino e salvaguardando soprattutto la vita umana in mare, diventando di fatto uno strumento ormai indispensabile per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ecosistema marino.

**Michele Puca**

# Campionato Mondiale di Motonautica: a Brindisi trionfa Stark

E' stata una gara emozionante, per nulla scontata nel risultato e ricca di episodi che hanno lasciato il numeroso pubblico con il fiato sospeso per oltre cinquanta minuti. Si è svolto in questo clima il Gran Premio d'Italia, tappa del Campionato Mondiale di Motonautica a Brindisi. Alla fine nella F2 ha trionfato lo svedese Stark, partito il pole position, seguito dal connazionale Lundin e dal francese Morin, protagonista di una vera e propria carambola sull'acqua, durante la quale ha perso la calandra, ma ha continuato la gara e completato i 40 giri conquistando comunque il podio. La gara più importante della giornata è cominciata con la falsa partenza di Rupp Temper e, appena pochi giri dopo, gli spettatori hanno assistito a diverse collisioni che hanno letteralmente provocato il distacco di parti delle imbarcazioni. Tra bandiere gialle e ripartenze anche l'italiano David Del Pin è stato protagonista dello stesso tipo di incidente: il pilota italiano, proprio in occasione di questa gara, rappresentava anche la città di Brindisi. "Brindisi ha ripagato la nostra fiducia - ha detto sul palco, in occasione delle premiazioni Vincenzo Iaconianni presidente nazionale della Fim - e i piloti, con questo meraviglioso spettacolo, hanno ripagato la città e tutto il pubblico". Il sodalizio tra la federazione e Brindisi è stato siglato per tre anni. Non a caso nel 2013 Brindisi ha ottenuto il premio Top Organiser grazie all'organizzazione del Circolo nautico Porta d'Oriente dell'ex campione mondiale di Endurance Giuseppe Danese. Lo spettacolo, dunque, si ripeterà anche il prossimo anno. Ma la tappa brindisina, ha decretato anche altri risultati importanti: la Speed Race è stata vinta da Morin. Nel porto interno di Brindisi, sono scesi anche i futuri campioni con la classe GT15 e con la F4. Ora il Mondiale si trasferirà in Sud Africa per le altre tappe. "Ormai abbiamo dimostrato che questa realtà si presta davvero bene a manifestazioni internazionali", ha spiegato Giuseppe Danese, ex campione mondiale di specialità e organizzatore dell'evento sportivo con il Circolo nautico Porta d'Oriente insieme al consigliere comunale Francesco Renna con delega speciale al Marketing territoriale.

**Francesca Cuomo**
**Foto servizio: Vincenzo Tasco/Gianni Di Campi**

# Il Sistema dello Stretto visto dalla Calabria

Lo Stretto di Messina è un unicum tutto italiano, su cui si affacciano due regioni, la Calabria e la Sicilia, che proprio in questo punto d'unione condividono la loro storia, ispirata dai valori del mare. Ciascuna delle due realtà ha un proprio modo di vedere ed interpretare lo Stretto. In questa edizione si darà una panoramica sul come esso sia vissuto sul suo versante calabrese. La peculiarità più immediata dello Stretto risiede nelle sue correnti. Qui convergono le acque di due mari, il Tirreno e lo Ionio. Quest'ultimo, essendo assieme all'Adriatico un mare chiuso, è più salato e quindi denso. Il Tirreno invece è definito aperto per via del suo bacino idrico più ampio, che lo rende più dolce e di densità minore, detta acqua "leggera". Quando le acque dei due mari si incontrano nello Stretto, danno vita ad un gioco di correnti unico al mondo. L'acqua dello Ionio, densa e quindi "pesante", crea correnti nei fondali, mentre il Tirreno gioca in superficie. Entrambe le correnti scorrono in sensi inversi l'una dall'altra, dando vita ai pittoreschi mulinelli e vortici marini tipici del luogo. Lo Stretto cresce di qualche centimetro all'anno, a causa dello scontro tra la placca terrestre africana con quella europea, facendo pressioni dal sud verso nord e viceversa. Questi movimenti generano scosse sismiche costanti, per lo più impercettibili, che portano all'innalzamento del territorio dello Stretto, formando così un "micro continente", rivelatosi un ottimo laboratorio naturale per studiare l'intero pianeta. Questo dinamismo geologico dona ai fondali ed al sottosuolo dello Stretto un aspetto variopinto, con le loro pietre gemmate, rocce lucenti e minerali. La flora abbonda e la fauna si divide fra pesci abissali dall'aspetto preistorico, a rare formazioni di corallo bianco e nero, per poi arrivare quasi in superficie ed alla presenza di delfini e pesci spada. La comprensione di queste nozioni richiede un approccio diretto, come quello del fotosub ed ambientalista Francesco Turano, professionista di fama internazionale e pioniere della cartografia subacquea illustrata. Turano, equipaggiato con carta, penna e matita, da anni confeziona mappe studiate ad hoc per chi s'immerge nello Stretto. Disegni dettagliati e contornati da annotazioni sulle peculiarità dei maggiori tratti esplorati. Il tutto studiato per promuovere immersioni rispettose del bioma marino e sottomarino. Lo Stretto richiama di per sé il tema della navigazione. In questo tratto di mare vi è un'amplia stratificazione riguardante le competenze da parte di autorità ed istituzioni a tutti i livelli, dal nazionale al locale. Dal punto di vista normativo vi è una dettagliata regolamentazione da seguire. Non si scoraggi però il navigante, specie diportista, nell'incrociare in questo tratto di mare. Esiste un consorzio, chiamato "Unione delle Leghe Navali dello Stretto", voluto dalla Lega Navale Italiana proprio per agevolare i naviganti e nel frattempo dettare una linea d'azione comune per tutte le sedi LNI dello Stretto, sia sicule che calabre. "Questa Unione è stata sancita nel 2007 e coinvolge 9 sezioni per lo sviluppo delle attività di mare. È un caso unico in Italia, un progetto pilota rivelatosi un successo, dove l'elemento di una realtà geografica condivisa è servito per instaurare una solida coesione di tutto lo Stretto – spiega Giuseppe Vetere, attuale coordinatore dell'Unione LNI – Questa sinergia rende possibile l'ottimizzazione delle risorse e la condivisone delle competenze utili ad una maggiore valorizzazione del mare, dando vita ad un'efficacie promozione del territorio, anche in partenariato con organizzazioni esterne che coniugano mare e sport". Il miglior rappresentante di quest'ultimo binomio è senza dubbio la "Traversata dello Stretto", competizione internazionale di nuoto di fondo, giunta quest'anno alla sua cinquantesima edizione. L'evento, con base nella città di Villa San Giovanni, ogni estate porta cento atleti provenienti da tutto il mondo a cimentarsi con le correnti e le tradizioni marinaresche locali. La peculiarità della Traversata consiste nella presenza dei "barcaioli" a fianco dei nuotatori durante il tratto da percorrere in mare aperto. "I barcaioli sono pescatori locali, abbinati con pubblico sorteggio agli atleti la sera prima della traversata, il cui compito è quello di guidare i nuotatori tra i flutti e di garantirne l'incolumità – spiegano gli organizzatori del Centro Nuoto Sub Villa – Per attraversare lo Stretto non basta possedere capacità sportive ai massimi livelli, ma serve soprattutto spirito di adattamento ed abilità nell'instaurare sin da subito un buon gioco di squadra. La conoscenza delle correnti è fondamentale per concludere la gara, i pescatori esperti guidano dunque i nuotatori e non è raro vedere scene apparentemente paradossali, come atleti costretti a nuotare nella direzione opposta alla meta pur di prendere il cambio giusto delle correnti e tagliare così il traguardo". La Traversata si svolge la prima domenica di agosto e da sette anni è affiancata da una manifestazione omonima, ma che si svolge nella città di Reggio e coinvolge le discipline di canoa, vela e windsurf. Nell'edizione 2014 questo evento reggino ospiterà anche il primo "Salone ECO-Nautic", un expo dedicato alla nautica sostenibile ed a tutte le tecnologie ad alta efficienza energetica e rinnovabili. Per la Calabria lo Stretto di Messina è sinonimo di cultura e turismo. Vasto è lo scenario mini croceristico che interessa le coste del versante reggino e che si offrono come trampolino per le escursioni nelle dirimpettaie Isole Eolie. Tradizioni millenarie valorizzate da un crescendo ciclo di innovazioni per rendere la fruizione del patrimonio naturalistico e culturale dello Stretto sempre più accessibile e ad impatto zero. Tutti conoscono l'Odissea. Secondo alcuni studiosi il poema epico è stato scritto sulle rive calabresi dello Stretto, da un autore probabilmente autoctono. Il filologo reggino Franco Mosino, candidato al Premo Nobel per la Letteratura, ne ha individuato addirittura il nome, "Appa". Una teoria affascinante e ben documentata, presa di rimbalzo dall'organizzazione "Balboa Scilla", che da questa estate porta il visitatore a vivere la leggenda con un'escursione di una giornata. Si parte dal porto di Scilla lungo tutta la Costa Viola, destreggiando il turista tra l'impeto di Cariddi, la baia delle sirene e lo scoglio di Ulisse. Il tutto lungo un itinerario che vede coinvolte le vicine Palmi, Bagnara e Favazzina, le perle balneari dello Stretto calabrese.

**Francesco Ventura**
**Foto: Francesco Turano**

# Costa Concordia sarà smantellata a Genova

L'ufficialità è giunta da Palazzo Chigi: il relitto della Costa Concordia verrà demolito nei cantieri di Genova-Porto Voltri, dopo un viaggio lungo 4 giorni, per percorrere, alla velocità di 2 nodi, le 190 miglia nautiche che distano l'Isola del Giglio dal porto di Genova. Siamo alle fasi finali di una operazione tragica e al contempo storica per il nostro paese, data la complessità tecnica delle operazioni di recupero e smantellamento del relitto: ben 350 tra tecnici, operai, ingegneri e sommozzatori, provenienti da 21 differenti paesi, vi partecipano con turni 24/7.

L'operazione Costa Concordia è partita ufficialmente con l'approvazione del Dpcm del 20-01-2012 che dichiara lo "stato d'emergenza" per il naufragio della nave sino in data 31-01-2013: Franco Gabrielli, Capo Dipartimento della Protezione Civile, viene scelto come Commissario delegato per l'emergenza, a capo della direzione strategica delle operazioni per la messa in sicurezza del relitto e la bonifica da parte dell'operatore.

Nei due mesi successivi al naufragio della Concordia le operazioni principali hanno riguardato rispettivamente il recupero del materiale galleggiante e ingombrante fuoriuscito dalla nave, il recupero delle acque nere ed il piano di recupero del carburante.

Quest'ultimo ha richiesto lavori per la durata di un mese, dal 12 febbraio al 21 marzo 2012, sotto la supervisione della società Smit Savage-Neri, e ha interessato i 15 serbatoi e la sala macchina della nave.

Ma è soltanto con l'aggiudicazione del progetto di rimozione del relitto, da parte del consorzio italo-americano Micoperi-Titan Salvage, che sono entrate nel vivo le operazioni di recupero. Quali sono state pertanto le sei fasi di smantellamento del relitto?

Si è iniziato con la stabilizzazione del relitto il quale è stato ancorato, grazie a 4 ancore sottomarine, per evitare rischi di affondamento sul frontale di fronte all'isola del Giglio. La fase successiva ha riguardato l'installazione di un doppio fondale per consentire alla nave di poggiare, una volta raddrizzata: sacchi di malta e cemento speciale hanno colmato lo spazio vuoto tra i due speroni di roccia, creando una base stabile per lo scafo.

Allo stesso tempo si è provveduto a creare una sorta di armatura, composta da 15 cassoni chiamati a sostenere il relitto durante e dopo la rotazione. Perché proprio la rotazione è stata la fase più precaria e avvincente, oltre che spettacolare, di questa operazione: enormi erano infatti i rischi di deformazione dello scafo ma l'utilizzo di martinetti e cavi, torrette di bilanciamento collegati alla parte superiore dei cassonetti e delle piattaforme galleggianti, ha evitato il peggio.

Attualmente sullo scafo della Costa Concordia proseguono i lavori di installazione di 15 ulteriori cassoni sul lato di dritta: questi ultimi serviranno per il bilanciamento e la stabilizzazione del relitto in fase di galleggiamento.

Al momento mancano soltanto due cassoni per raggiungere il totale di 30 necessario per disincagliare definitivamente il relitto. Si prevede, sotto l'autorizzazione dell'Osservatorio di Monitoraggio, la rimessa a galla dello scafo entro la metà di luglio e il trasferimento verso Genova.

Nulla è casuale in questa operazione: le condizioni climatiche, meteorologiche e marine sono più favorevoli tra il 20 luglio e il 9 agosto. In caso dovesse peggiorare il meteo, la Costa Concordia potrebbe riparare nelle "aree di ridosso", zone sulla costa in grado di accogliere il relitto in sicurezza. In ogni caso il trasferimento avverrà soltanto dopo aver avuto conferma delle condizioni meteo-marine per i 4-5 giorni successivi: di solito l'attendibilità delle previsioni decresce col passare dei giorni. Esiste pertanto uno scenario alternativo per qualsiasi situazione di emergenza e di potenziale rischio che potrebbe verificarsi durante la traversata. Nemmeno la perdita di cassoni durante il tragitto, come peraltro è già accaduto (il primo cassone montato ad inizio maggio aveva infatti ceduto nd.), potrebbe compromettere il viaggio: il relitto infatti sarà scortato da mezzi, equipaggiamento e personale specializzato in grado di intervenire in qualsiasi momento.

Limitati sono, secondo quanto dichiarano i tecnici, i rischi di fuoriuscita del carburante: analisi strutturali sui serbatoi sono già state effettuate in fase di de-bunkering e le probabilità di dispersione di carburante sono analoghe a quelle di dispersione da una qualsiasi nave che transita nella stessa area.

Come abbiamo già sottolineato, la traversata della Concordia, possibile grazie all'impiego della piattaforma olandese Vanguard, avverrà a velocità particolarmente ridotta (2 nodi nd) date le intense condizioni di traffico lungo la rotta: viene esclusa categoricamente ogni possibilità di collisione con mammiferi marini poiché una imbarcazione ad hoc effettuerà il monitoraggio visivo e acustivo dell' habitat marino, soprattutto durante l'attraversamento del Santuario dei Cetacei.

Una volta ultimata la traversata sino al porto di Genova, il relitto verrà demolito in 4 operazioni dalla durata complessiva di 22 mesi. A Voltri verranno rimossi gli arredi interni e gli allestimenti dei porti emersi e successivamente saranno smantellati i ponti superiori, dal numero 14 sino al 2. In seguito lo scafo sarà trasferito in un bacino di carenaggio e, una volta tirato in secca, il relitto, saranno rimossi i cassoni e il materiale ancora presente in cambuse e celle frigorifere. L'ultima fase, sempre in bacino, prevede infine il taglio delle lamiere dello scafo e il loro trasporto al di fuori dello scalo. A coordinare queste attività sarà appunto il cantiere San Giorgio del Porto, uno dei principali operatori a livello mediterraneo nell'ambito delle riparazioni navali e anche la prima, e fin'ora unica, azienda navalmeccanica italiana ad aver richiesto e ottenuto dal Rina la certificazione relativa al ciclo delle demolizioni navali.

Non resta altro che attendere il dissequestro del relitto ovvero il primo atto formale per la rimozione effettiva dello scafo: spetterà alla Costa Crociere in questi giorni chiedere al Tribunale di Grosseto il dissequestro, indicando modalità e motivi.

Vi è d'altro canto la possibilità che lo scafo venga demolito parzialmente e non integralmente, data l'esistenza di numerose inchieste collaterali che si aggiungono a quella principale di naufragio: spetterà infatti alla Procura emettere un parere preliminare e favorevole. "

Aspettiamo e vediamo come si sviluppa il processo in questi giorni, dichiara Marco De Luca, avvocato di Costa Crociere": potremmo dedurre da queste parole che la questione è più ingarbugliata che mai.

**Stefano Carbonara**

## Europa e crociere

Duecentocinquanta porti dell'Europa movimentano un totale di quasi 30 milioni di passeggeri all'anno e con un trend positivo che continua dal 2011. L'Europa si è rivelata, ma si sapeva, una delle principali e attrattive destinazioni turistiche per crociere e per le Compagnie di cruise lines da tutto il mondo; il settore genera un flusso di investimenti e di spesa legati al turismo sull'intera catena logistica di questo particolare trasporto marittimo. In ambienti UE, politici ed economici, istituzionali e non, si afferma che il turismo delle crociere rappresenta un fattore di crescita per l'intera Europa, rimanendo una destinazione importante di quasi tutte le cruise lines mondiali. Sostanzialmente, gli analisti affermano che l'Europa è un'area turistica che ha capacità a sostenere economie territoriali incentivando occupazione e sviluppo. L'industria delle crociere in Europa genera 327.000 posti di lavoro e un impatto economico di 37,9 miliardi di euro/anno. Il bacino del Mediterraneo rappresenta la principale area di destinazioni in ambito europeo, anche se negli ultimi anni il Nord Europa ha registrato un incremento significativo in termini di passeggeri e presenze di navi nei porti del north-range europeo; anzi, secondo le stime ufficiali, il settore delle crociere in Europa continuerà a crescere. In questo scenario, l'Italia continua a detenere primati importanti, soprattutto come comparto nell'economia nazionale; infatti, Regno Unito e Germania, poi l'Italia, Spagna e Francia detengono l'80% della "torta-passeggeri" in Europa. Ciascuna Compagnia di navigazione caratterizza la propria offerta con itinerari storici, archeologici, culturali, a tema, sportivi, della memoria ecc. sulla base di specifiche esigenze di mercato e tipologia dei propri passeggeri fidelizzati. Però, tutte le compagnie esigono dai porti toccati per i loro itinerari infrastrutture accoglienti e dislocano le proprie navi secondo un criterio qualitativo/dimensionale, al punto di generare competizione positiva fra i porti concorrenti e a volte vicini fra loro. Il traffico crocieristico in Italia, pur interessando 44 porti, sta evidenziando per il "sistema-paese" la possibilità di consolidare la propria leadership in questo settore e una disponibilità di nuovi porti se avranno la capacità (e non solo l'idea) di ampliare le strutture esistenti. Nei prossimi anni, per mantenere strategicamente il prestigio italiano, si prevede di offrire agli operatori del settore la disponibilità di nuovi itinerari ed una maggiore flessibilità nella distribuzione delle partenze con benefici e ricadute economico/occupazionali nei territori coinvolti. D'altronde, è risaputo che le Compagnie di crociera diversificano le proprie scelte delle toccate portuali lungo l'itinerario turistico senza pregiudizi politici; ma le analisi e le valutazioni di scelta di un porto rispetto ad un altro avviene dentro una matrice di parametri economico – finanziari certa di realizzare risultati positivi e benefici; e comunque, la scelta dovrà essere soprattutto operativa, poiché navi importanti per "dislocamento" e "capacità di trasporto" richiedono dimensioni adeguate di terminal e banchine in sicurezza. Poche realtà portuali italiane riflettono seriamente sulla "capacità di penetrazione turistica" offerta da un retroterra di Paesi e Borghi intorno al porto "toccata" di un itinerario turistico da crociera; collegamenti con le località vicine con la possibilità di far conoscere le realtà locali e di nicchia, come prodotti particolari ed unici dell'artigianato italiano e sapori dell'eno-gastronomia, oltre a tradizioni e folklore. L'incidenza economica sul territorio di una nave da crociera è rilevante: pensiamo a passeggeri e marittimi che spendono nei porti oltre a biglietti aerei, tasse portuali, alloggi, escursioni ed altro. La continua diversificazione del prodotto, unita alla messa in esercizio di nuove navi garantirà opzioni di scelta in rapporto al costo che diverrà più competitivo per la clientela, presentando sempre più una crociera come un'altra vacanza turistica.

**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 Singapore: traffico cresciuto oltre il 7%**
Nella prima metà del 2014 il traffico delle merci movimentato dal porto di Singapore è aumentato del +7,2% essendo ammontato a 289,2 milioni di tonnellate rispetto a 269,9 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-giugno dello scorso anno. Il traffico dei carichi containerizzati è cresciuto del +7,6% a 172,9 milioni di tonnellate, volume che è stato totalizzato con una movimentazione di contenitori pari a 16.506.000 teu (+4,4%). Le merci convenzionali hanno registrato una diminuzione del -9,3% scendendo a 14,5 milioni di tonnellate. Nel settore delle rinfuse, i carichi petroliferi sono aumentati del +9,1% a 94,1 milioni di tonnellate e le altre tipologie di rinfuse sono cresciute del +11,6% a 7,7 milioni di tonnellate. Nel solo mese di giugno 2014 il porto asiatico ha movimentato complessivamente 47,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +1,1% sul giugno 2013. Le merci containerizzate si sono attestate a 29,5 milioni di tonnellate (+4,4%) e sono state realizzate con una movimentazione di container pari a 2.837.500 teu (+4,1%). Le merci convenzionali sono calate del -6,4% a 2,5 milioni di tonnellate. Le rinfuse petrolifere hanno totalizzato 14,2 milioni di tonnellate (-4,1%) e quelle non petrolifere 1,2 milioni di tonnellate (+3,5%).

**Porto di Anversa: record di traffico nel 2014**
Nei primi sei mesi di quest'anno il porto di Anversa ha movimentato 98.229.046 tonnellate di merci, volume che rappresenta il nuovo record semestrale di traffico dello scalo belga ed un incremento del +2,7% rispetto alla prima metà del 2013. Nel solo settore dei container il traffico è stato di 53.553.954 tonnellate (+4,0%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 4.416.132 teu (+2,9%) che nel solo marzo ha registrato un nuovo record mensile. Nel segmento dei rotabili sono state movimentate 2.346.506 tonnellate, con una crescita del +1,3% sul primo semestre del 2013, mentre il traffico degli autoveicoli è diminuito del -1,4% a 643 164 unità. In calo anche il volume delle merci convenzionali, che è sceso del -6,0% a 5.028.876 tonnellate. Circa la flessione dei carichi convenzionali, l'Autorità Portuale di Anversa ha evidenziato che questa diminuzione è imputabile principalmente al fatto che il traffico di frutta ricade in misura via via minore in questo segmento essendo sempre più spedito nei container. Nei primi sei mesi del 2014 il traffico delle rinfuse liquide è aumentato del +4,0% a 30.429.085 tonnellate, di cui 2.363.517 tonnellate di petrolio greggio (-7,4%), 22.380.646 tonnellate di prodotti petroliferi (+7,8%) e 5.484.968 tonnellate di prodotti chimici (-4,2%). Il volume delle rinfuse secche è ammontato complessivamente a 6.870.625 tonnellate, con un calo del -5,0% rispetto al primo semestre del 2013 determinato soprattutto dalla riduzione del -30,5% del volume di carbone che è sceso a 839 642 tonnellate; i minerali sono ammontati a 1.361.762 tonnellate (+9,2%) e sabbia e ghiaia a 646 062 tonnellate (+23,9%). Nel solo secondo trimestre del 2014 il porto belga ha movimentato un totale di 50.062.240 tonnellate di merci, con un incremento del +2,9% sullo stesso periodo del 2013. Le merci containerizzate sono state pari a 27.549.383 tonnellate (+5,9%). Rotabili e merci convenzionali hanno registrato entrambi diminuzioni del -3,0% scendendo rispettivamente a 1.161.898 tonnellate e 2.621.150 tonnellate. Il volume delle rinfuse liquide è aumentato del +2,0% a 15.334.026 tonnellate, mentre quello delle rinfuse solide è calato del -7,6% a 3.395.783 tonnellate.

# Rapporto Srm: i porti del Nord Europa leader

I porti del Northern Range Europeo tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo restano leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa, ma l'Italia resta prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%. Questi alcuni dei dati che emergono dal primo rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attività connesse al nuovo portale dell'istituto Studi e ricerche del Mediterraneo (Srm), l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare. Il rapporto è stato presentato a Napoli, nella sede del Banco di Napoli, l'istituto di credito del gruppo Intesa Sanpaolo di cui fa parte Srm. "Non dobbiamo dimenticare - ha sottolineato Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli - che siamo un Paese marittimo. Lo dicono la storia e l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale". La centralità marittima è confermata dal dato secondo cui un terzo del totale del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita è dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di teus, anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di teus. L'Italia gioca dunque ancora un ruolo centrale, anche se il nord Europa domina: la somma delle merci movimentate nei porti italiani è di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale. "I porti del Nord Europa - ammonisce Paolo Scudieri, Presidente SRM - così come quelli della sponda Sud del Med, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese?". Sul sud, in particolare, il rapporto Srm parla del 63% delle sue merci in valore che vengono importate ed esportate via mare. Forte anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) è presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese.

Ma sul futuro della nostra economia marittima pesano dati che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. "Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato", si legge nel rapporto".

Sul traffico container a livello internazionale, infine, il Northern Range continua a mantenere un ruolo forte nonostante perda quasi il 4% dal 2008 al 2013, a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell'East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani.

Da segnalare la forte crescita della Turchia: al primo trimestre 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013.

Considerando solo i porti ai porti hub container, spicca la crescita di Tanger Med insieme ad altre tre realtà che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%).

**Salvatore Carruezzo**