mare, porti, trasporti e nautica da diporto

S.C. EDITORE

IL NAUTILUS

S.C. EDITORE

ANNO VI 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

La maggior parte delle Autorità portuali della nostra Italia hanno visto cambiare la "presidenza"; in Puglia due nuovi presidenti di A.P. su tre (Brindisi e Taranto). Il 2011 è stato l'anno del cambiamento; non si riforma la legge sulla portualità, ma si cambiano i presidenti. Ma, in realtà, cosa cambia? Questo interrogativo pone alla comunità portuale italiana l'esigenza di un serrato confronto per dare all'Italia dei porti l'opportunità di realizzare un vero processo d'integrazione regionale; ogni regione portuale dovrà lavorare in termini di "sistema" e soprattutto "porti connessi". Appare evidente che ciò non rappresenta un'innovazione, visto che si condividono le strategie, ma non gli utili e soprattutto gli scali. Richiamare le eccellenze di un porto, non significa proporre campanilismi aridi, ma recuperare quel "senso-marittimo" di un porto rispetto ad un altro, mettendo al bando ogni forma di tensione economico-marittima, sempre e comunque dannosa per lo sviluppo di una regione, come la Puglia, che si candida ad essere "piattaforma logistica" nel Mediterraneo. Non sarà né facile né semplice avviare un virtuoso circuito di sviluppo, per i tre porti pugliesi, recuperando un'ispirazione marittima da sempre presente, come per il caso Brindisi, pur nelle diverse fasi, scandite da originali progettualità e transizioni. Porti di un'Italia che guarda ai nuovi mercati; porti con una loro area commerciale che hanno voglia di una vera integrazione tra i due porti hub del Mediterraneo: Damietta (Suez Canal) e Tanger Med (Stretto di Gibilterra); una rotta carica di commercio che aspetta solo connessioni da parte di altri porti, abbandonando divergenze e posizioni geografiche costruite ad hoc, che mantengono posizioni commerciali in classifica solo per una stagione. Il cambiamento per i porti avverrà quando si deciderà di archiviare gli ultimi vent'anni, con l'obiettivo di portare avanti quelle attività portuali e di quelle regioni marittime che hanno una certa "feasible" e con una struttura finanziaria, per utili economici certi.

L'EDITORE
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Sardegna	pag.2
Intervista Haralambides	pag.4
Porto di Bari	pag.6
Porto di Taranto	pag.7
Heleanna	pag.8
Logistica	pag.9
Ambiente	pag.10

www.ilnautilus.it

SPECIALE PORTI DI PUGLIA

I presidenti delle Autorità portuali di Taranto, Bari e Brindisi
Sergio Prete, Francesco Mariani e Hercules Haralambides

Baldassarre: "Brindisi rischia di restare fuori da tutti i Corridoi europei"

"L'Europa non è più il centro del mondo". Da questo punto parte il parlamentare europeo Raffaele Baldassarre esponendo, in occasione di un incontro con i tre presidenti delle Autorità portuali pugliesi, i rischi di una politica dell'Unione Europea orientata ad adattarsi alle nuove esigenze trasportistiche. "Ci sono disomogeneità gravi – spiega Baldassarre – che dovrebbero indurci a pensare che la necessità è quella di trovare criteri comuni. L'unico modo per pensare di competere con gli altri Paesi sul piano dello sviluppo è quello di avere un sistema di trasporto efficiente. La realtà intanto è che ci sarà una riduzione delle reti: delle dieci trans europee previste, solo una coinvolge il Mezzogiorno. Il Corridoio 8 praticamente non esiste più perché la Ue ha capito che il ritardo dei Balcani è conclamato. Questi Paesi non sono pronti, perciò si guarda altrove. Resta invece il Corridoio 5 che coinvolge Svezia, Germania, Napoli e la Puglia per l'Italia e poi Malta. Sintomatico è anche il fatto che solo un terzo delle merci in questo paese viaggia in mare nonostante la sua conformazione geomorfologica".

L'eurodeputato Raffaele Baldassarre

Per l'interconnessione sono previsti investimenti per 21,7 miliardi di euro. "La speranza – secondo Baldassarre – è quella di sfruttare al meglio questa occasione di sviluppo". In assenza di collegamenti con i Balcani, Brindisi e Taranto diventano "porti di apertura" che rappresentano scali fondamentali. L'eurodeputato invita insomma anche le istituzioni locali a mobilitarsi. "Il rischio, con l'attuale pianificazione, è che Brindisi resti fuori da ogni possibilità" ha concluso Baldassarre. L'Unione Europea intanto, ha programmato interventi che rendono necessario anche pensare, soprattutto per il Mezzogiorno d'Italia, a migliorare infrastrutture e servizi nel cosiddetto ultimo miglio.

Francesca Cuomo

Calo del 32% nei porti della Gallura

Oltre 360 mila passeggeri in meno nel solo mese di agosto nei due porti di Olbia e Golfo Aranci. Più di 900 mila dall'inizio di gennaio. È la conferma del trend negativo 2011 che, anche nel periodo clou della stagione estiva, non solo non accenna ad un miglioramento, ma si riduce di un altro punto percentuale rispetto a luglio. Ad Olbia sono 739.413 i passeggeri sbarcati e ripartiti, rispetto al milione e 88 mila del 2010 (quasi 349 mila in meno).

Statistica secca di una crisi dell'intero sistema turistico dei grandi numeri. Nel dettaglio, è proprio il dato degli arrivi che evidenzia la pesante flessione che ha iniziato a colpire i porti del Nord Est Sardegna già da ottobre dello scorso anno. Ad agosto, i soli arrivi all'Isola Bianca diminuiscono di circa il 35 %, l'equivalente di 185 mila passeggeri in meno. Centoquindici, invece, i movimenti nave in meno nell'ultimo mese, 1.090 nel globale degli 8 mesi.

Un calo legato principalmente alla cancellazione di molte corse diurne all'ultima ora e alla rinuncia di alcune compagnie - proprio per una politica di riduzione dei costi aziendali - ad inserire altre navi sulle linee da e per il continente. Neanche il secondo scalo gallurese di Golfo Aranci è riuscito a contenere la crisi di agosto. Nel mese appena trascorso, il numero dei passeggeri in arrivo e partenza si ferma ad appena 233 mila, il 5,2 per cento in meno rispetto al 2010. Perdita, comunque, arginata dalla presenza della Flotta Sarda sulla rotta da e per Civitavecchia. La nuova linea, che a giugno e a luglio ha portato lo scalo golfoarancino ad un netto recupero rispetto ad un quadrimestre di crisi, sul mese di agosto è riuscita a contenere una tracollo altrimenti stimabile attorno al 19%. Positivo, di contro, il dato dei movimenti nave. Contrariamente al 2010, il numero di viaggi, proprio per la presenza quotidiana della nuova linea coperta da Saremar, cresce del 7,45 per cento (solo nel mese di agosto, i movimenti in più ammontano al 33,7%). "Si tratta, purtroppo, di dati che si commentano da soli e la dicono lunga sulla grave situazione del comparto turistico isolano", dice Paolo Piro, Presidente dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna. "La percentuale di crollo su Olbia, come ho più volte annunciato, è allarmante e il primo porto sardo continua a soccombere.

Il mix nocivo fatto di crisi dei trasporti, incremento dei prezzi sui biglietti, incertezza generale e, di conseguenza, una certa disaffezione verso la nostra isola, unita alla concorrenza spietata di altre mete, è un continuo infierire sul nostro sistema". Sempre più necessaria una riflessione attenta e allargata ai principali attori. "Di sicuro – continua Piro – il mese di settembre non risolleverà le sorti dei nostri scali e l'autunno in arrivo, purtroppo, non sarà dei più facili, soprattutto alla luce della lenta evoluzione della vicenda della Tirrenia, sulla quale vige ancora molta incertezza. Mi dispiace sottolinearlo, ma abbiamo imboccato una strada buia, che sta già avendo forti ripercussioni di carattere occupazionale sul sistema portuale dell'intero Nord Sardegna.

Mi auguro che questo grido d'allarme, che mi permetto di lanciare con questa forza e per la prima volta alla classe politica e agli operatori del settore, possa trovare un debito riscontro, con soluzioni adeguate ed immediate per rilanciare l'isola sul mercato internazionale e dare un'iniezione vitale all'intero sistema dei trasporti.

Da parte nostra, resta ferma la posizione, già annunciata, della ricerca di nuovi gruppi armatoriali e, quindi, di nuove linee di traffico che possano intercettare nuove fette di mercato".

Anche ad agosto, il settore delle merci sembra subire una battuta d'arresto. Il calo stimato, ammonta ad un meno 11 per cento sulle tonnellate trasportate.

Diminuzione che ha ridotto la percentuale positiva di scarto rispetto al 2010. Nessuna tonnellata di merce trasportata, invece, nel porto di Golfo Aranci, che resta fermo a zero.

"Il calo percentuale sulle merci – conclude Paolo Piro – è sicuramente un sintomo della contrazione della domanda di beni da parte degli operatori turistici. Sono percentuali ancora contenute, anche se è indispensabile tenere sotto monitoraggio costante il settore".

Salvatore Carruezzo

IL NAUTILUS
www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

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

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

Direttore Responsabile
SALVATORE CARRUEZZO
Direttore Scientifico
ABELE CARRUEZZO

CapoRedattrice
FRANCESCA CUOMO

Servizi fotografici
S.C. LAB
Simone Rella

Collaborano
Marialaura Scotto
Francesco Ribezzo Piccinin
Michele Puca
Christiano Spagnoletti
Monica Canepa
Fabio Ballini
Diego Ricci
Donato Caiulo
Michele Stefàno
Cesare Bechis
Maurizio Dessì

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

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

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

Realizzazioni grafiche a cura di:
GRAFIKA

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

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

FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Camera di Commercio Brindisi

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

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

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

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

CAGLIARI: VOCAZIONE PORTUALE DA 4000 ANNI

Le proiezioni sul traffico passeggeri via mare da e per la Sardegna trovano in questo fine stagione un riscontro ormai concreto che ben fa capire il futuro dell' isola e indicano chiaramente gli auspicabili investimenti necessari per sostenere tale vocazione: quella crocieristica verso Cagliari e il meraviglioso e sconosciuto sud Sardegna. Sarebbe bastato guardare al passato, ai vecchi e nuovi progettisti politici, per capire che Cagliari è un porto strategico proiettato verso tutte le rotte che consentono il passaggio al ricco e frequentato mercato crocieristico del sud est e sud ovest del Mediterraneo e verso le due porte strategiche di Suez e Gibilterra. Insomma un collo di imbuto geografico frequentatissimo fin dai tempi dei Fenici e particolarmente trafficato a partire dal XV sec. a.C. come testimonia la più imponente Necropoli Punica presente nell'area lagunare di Karalis, l'attuale Cagliari. Un mix di formidabile storia, shopping sul porto ricco di ristoranti tipici, spunti panoramici dai suoi ben 11 colli, una splendida conservazione del Castello (400 piedi s.l.m.) con le sue possenti mura fruibile attraverso ascensori, mezzi elettrici e trenini navetta, una spiaggia lunga ben 10 km, una laguna abitata tutto l'anno dai fenicotteri rosa che qui nidificano e stupiscono i visitatori con la loro ingenua avvicinabilità oltre a essere un formidabile campo di regata tutto l'anno per Larry Allison e il suo Russel Coutts che qui hanno testato la classe 44. Ma ritornando alle leggi dei numeri (talvolta crudeli guardando al nord Sardegna che segna meno 900mila passeggeri) Cagliari registra nell'anno in corso un numero esponenziale che va verso i 190000 passeggeri sbarcati dai giganti dei mari e che supera di quasi 50mila unità gli arrivi dello scorso anno (153000) . Ben 170 le imponenti navi che entro dicembre attraccheranno nel porto di Cagliari provenienti per lo più dalla Gran Bretagna e dalla cugina Spagna. Sono proprio gli spagnoli la vera novità di questi due anni che cercano e trovano nell'isola forti componenti iberiche nelle usanze, architetture, abiti tradizionali, nella lingua sarda eredità di 400 anni di presenza spagnola nell'isola. Niente di nuovo per Cagliari riscontrare questa sua ospitalità portuale e che già nel 1828 veniva evidenziata dallo scrittore navigatore inglese capitano William Henry Smith che nella sua opera Relazioni sull'Isola di Sardegna annotava come la darsena potesse accogliere dai 14 ai 16 vascelli di grandi dimensioni oltre al consueto naviglio di piccolo e medio cabotaggio.

L'Autorità portuale di Cagliari attraverso uno studio sui costumi dei croceristi che sbarcano per una giornata nella città di Cagliari si è anche spinta nella stimare che tali visite lasceranno con il loro shopping veloce circa 13milioni di euro sul territorio. Altrettanto non confortanti invece i dati relativi all'attività marittima commerciale segnata dagli alti costi di ancoraggio e che necessità di una radicale introduzione del porto franco con un abbattimento del 90 % di tali oneri perché possa essere realmente competitivo anche su questo versante strutturale di vitale importanza per Cagliari e la sua attività legata al Porto Canale. Resta ora la verifica di quanto la Primavera Araba e l'instabilità nei paesi a forte propensione turistica con lo stand by ricettivo attuale in Egitto, Tunisia inciderà sul futuro consolidamento e aumento di tale successo di Cagliari in ambito crocieristico. La considerazione finale oggettiva mostra chiaramente un grafico con un secco calo dei passeggeri tradizionali da e per il nord Sardegna ed un aumento esponenziale dei croceristi nel sud. Dati che tracciano una strada precisa per gli investimenti necessari , oltre al Terminal Crociere del Molo Ichnusa di Cagliari in consegna entro dicembre 2011.

Maurizio Dessì

THESI
www.thesiconsulting.com
Via M. Colonna, 93 – 70042 Mola di Bari (BA)
Tel/Fax 0804746515
THESI
……..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	

Intervista esclusiva al presidente dell'Autorità portuale di Brindisi. Haralambides: "Questo non è solo un porto energetico"

Nominato con decreto del ministro Altero Matteoli in primavera, Hercules Haralambides ha interrotto la sua attività di docente presso l'Università di Rotterdam per dedicarsi all'Autorità portuale di Brindisi e al suo incarico di presidente. Ha cominciato a familiarizzare con lo scalo pugliese e, tra i primi incontri istituzionali e quelli tecnici con gli operatori del porto, sono già stati decisi i primi provvedimenti operativi per far fronte ad alcune emergenze della stagione estiva. Non mancano neppure le critiche, relative alla scarsa conoscenza della lingua italiana, e i ricorsi, presentati da chi ritiene la nazionalità del professore più importante dei suoi titoli professionali. Intanto Haralambides sta studiando il Piano operativo triennale, che sarà approvato entro ottobre, con cui fisserà priorità ed interventi da eseguire durante il suo mandato. Glissando sulla questione rigassificatore, il presidente lascia ad altri tavoli (quelli politici) ogni decisione a riguardo.

Il porto di Brindisi come può recuperare quel "senso marittimo" di cui lei ha parlato nel primo Comitato portuale?
Credo che la strategia migliore sia anche la più semplice. Lo scopo dell'Autorità portuale è quello di fornire i miglioramenti necessari affinchè gli operatori possano lavorare al meglio. Questo non significa che il mio ruolo sia quello di trovare nuovi traffici ma di promuovere il porto, migliorarlo dove necessario e facilitare l'arrivo e soprattutto la conferma di tratte. Non mi piacciono le polemiche e neppure i ricorsi. Io credo che sia nell'interesse di tutti, anche di enti locali, istituzioni e cittadini, che il porto funzioni e torni a vivere un periodo positivo. Solo lavorando dalla stessa parte e nella stessa direzione l'obiettivo potrà essere raggiunto. In questo breve periodo qui a Brindisi sto ascoltando tutti e sarò pronto a farlo anche con altri proprio perché mi interessa capire quali siano i punti da migliorare.

Ogni porto sceglie il suo destino in base alle caratteristiche morfologiche ma anche sulla base delle esigenze del territorio. Crede che il futuro del porto di Brindisi sia quello di scalo al servizio dell'energia?
Non solo non credo che sia il suo unico futuro ma non credo neppure sia una parte sostanziale del suo futuro. Vedo per Brindisi tutt'altro sviluppo e diverse caratteristiche che possiamo sfruttare per cambiare direzione. Francamente penso che le industrie presenti non lasceranno i loro insediamenti industriali per andare altrove; resteranno qui comunque. Invece io credo nella polifunzionalità di questo scalo. Difficilmente potremo avere tutto: container, crociere, diporto, energia. Però possiamo concentrare sforzi e risorse per promuovere questo bel porto.

Vede nel prossimo futuro la retroportualità di Brindisi integrata in una piattaforma logistica?
Con molta cautela. I tre porti di Brindisi, Bari e Taranto sono un sistema che, se ben coordinato, può essere un esempio di gestione integrata da esportare. Studiare insieme le strategie di sviluppo è l'unico modo intelligente per non entrare in competizione in maniera sterile. Una parte importante la riveste anche la Regione e, in particolare, il governatore Nichi Vendola. Se i nostri Piani operativi saranno considerati con la massima attenzione, saranno il primo strumento ma anche il primo passo verso la realizzazione di questo sistema integrato di gestione. La vicinanza tra Brindisi e Taranto, per esempio, non può che farci pensare ad una diversa concezione dei collegamenti. Penso che i settanta chilometri di distanza possano essere una risorsa: i container anziché allungare la tratta attraverso lo Ionio,

posso arrivare a Brindisi su ferrovia e da qui ripartire alla volta dell'Alto Adriatico con un risparmio notevole di tempo. Stesso percorso, ma al contrario, potrebbero fare le merci con il piccolo feederaggio.

Secondo lei Brindisi ha un porto grande e poche banchine?
Non abbiamo poche banchine e non mancano neppure le infrastrutture ma possono essere organizzate meglio. La mia idea è quella di mettere in connessione Costa Morena con Sant'Apollinare. Certamente dovremo fare qualche cambiamento per consentire la presenza della Dogana e l'area sterile per i controlli. Credo che si possa fare; non voglio limitarmi anche se è necessaria la Stazione marittima. Ci sono solo due modi per rimettere in moto un porto: creare nuove e utili infrastrutture oppure migliorarne i servizi. Brindisi possiede già le infrastrutture e le banchine di cui necessita. La strategia deve essere quella di renderlo ospitale e, per farlo, serve l'aiuto di tutti.

Per rendere sempre più Brindisi una città che si relaziona strettamente con il suo porto, come crede che si possa liberare da alcune servitù "militari" (Via Spalato- Banchina Posillipo- Via Thaon de Revel)?
Forse potrò rispondere a questa domanda nella prossima intervista. Queste servitù sono un problema che possiamo risolvere solo con l'aiuto di tutti. Non dipende dalla mia volontà.

Il presidente Sergio Prete, suo collega di Taranto, ha approvato il nuovo Pot. A che punto è quello di Brindisi?
Sarà portato in Comitato portuale entro la fine di ottobre. Sarà, come dicevo, uno strumento importante di programmazione: prima di concluderne la preparazione, ho voluto capire bene quali siano le carenze e le esigenze di chi dovrà viverlo da protagonista. L'obiettivo ovviamente è quello di renderlo efficiente e funzionale.

Foto: Simone Rella (foto aerea)

Salvatore Carruezzo

Nomina Haralambides: giudizi positivi dagli operatori

C'è chi lo ama, come un gruppo che su facebook sostiene le sue "fatiche", c'è chi lo odia e c'è chi contesta la legittimità della sua nomina. Hercules Haralambides, greco di nascita, professore di Economia marittima, ultima residenza – prima di Brindisi dove attualmente vive – Rotterdam, ha fatto discutere fin da quando è trapelato il suo nome tra i possibili candidati al ruolo di presidente dell'Autorità portuale brindisina.
E le polemiche non sono cessate nemmeno dopo che il professore si è seduto sulla poltrona che prima di lui era stata occupata da Giuseppe Giurgola. Prima di tutto perché, da "forestiero", si diceva, non aveva la necessaria conoscenza della realtà locale e poi perché, in quanto professore e dunque teorico, rischiava di non dimostrarsi un "uomo d'azione". Così non è stato.
A riconoscergli il coraggio di agire, infatti, sono anche i suoi detrattori, che a onor del vero sono diminuiti col passare del tempo. Anche tra gli operatori portuali e dunque non solo tra i politici.
Teodoro Titi, che fino a qualche giorno fa ricopriva il ruolo di assessore al Turismo nella giunta Mennitti (colui che ha voluto fortemente Haralambides alla guida del porto), è tra quelli apertamente a favore del presidente. Rappresentante degli agenti marittimi nel comitato portuale, Titi ha sì un legame con chi ha deciso l'assegnazione della presidenza – seppure con l'assenso della Regione Puglia, di tutt'altro colore politico – ad Haralambides ma è pur sempre un imprenditore di peso nel porto di Brindisi e dunque un buon "termometro" per comprendere quale valutazione abbiano gli imprenditori del settore sui primi mesi del presidente dell'Authority. "Il mio giudizio – chiarisce immediatamente Titi – è più che positivo.
Il presidente ha dimostrato di comprendere i problemi del porto come in passato non era accaduto. Ha capito subito che la priorità di noi operatori, che fino ad oggi era rimasta inascoltata, è prima di tutto quella di offrire i servizi primari ai passeggeri".
Servizi basilari come una stazione marittima. Servizi che, tanto per citare l'esempio più eclatante, non esistevano affatto nell'area destinata all'imbarco ed allo sbarco dei passeggeri provenienti dall'Albania, costretti nei periodi di maggiore traffico a sostare per ore al sole senza un bagno o un parcheggio.
Una situazione insostenibile che ha spinto Haralambides a spostare l'attracco dei traghetti per il Paese delle Aquile a Costa Morena, dove già si trovavano quelli per la Grecia. Molto ancora va migliorato ma la scelta, tutto sommato, è stata accolta positivamente.
"Sono sempre stato – precisa Titi – favorevole a questa decisione. I fatti hanno dimostrato che lo spostamento ha portato, sta portando e porterà benefici non solo alla città ma anche al traffico, che fino ad ora era abbandonato in quella landa deserta di via Spalato".
Ma lo spostamento, secondo Titi, ha avuto un altro effetto positivo. "Portare fuori i passeggeri – fa notare l'ex assessore comunale al Turismo – ha paradossalmente facilitato il compito di intercettarli e portarli in città.
Con una ricetta semplicissima: una stazione marittima, un infopoint, un deposito bagagli gratuito ed un servizio navetta gratuito". Per non parlare della connessione wireless gratuita nei dintorni della sede dell'Autorità portuale nonché del deposito bagagli e di uno degli infopoint. "Ha fatto in pochi giorni a Brindisi – conclude Titi – quello che Giurgola non ha fatto in anni di riunioni e perdite di tempo. E poi ha programmi concreti, realizzabili in breve tempo, non mega progetti che restano solo sulla carta.

L'agente marittimo Teo Titi

Foto: Simone Rella

Haralambides parla di attrarre le crociere nel porto interno, sta portando avanti con forza la bandiera del nostro scalo a sta stringendo accordi che porteranno immediati benefici. Sono contento di questo presidente e spero che verrà supportato dalla città, dalle amministrazioni e dalla politica".
Soddisfatto, con qualche riserva, anche Franco Aversa, agente raccomandatario della Agoudimos. "Il presidente Haralambides – esordisce – ha dimostrato di essere una persona preparata ed ha capito che è necessario ricostruire da zero questo porto. Lo ringraziamo dello spostamento a Costa Morena ma ora bisogna attrezzare l'area, bisogna pensare fin da subito ad offrire un minimo di servizi per convincere a rimanere almeno i vettori che già lavorano e vogliono lavorare a Brindisi.
Questo è un problema che ci affligge da anni; è il problema che ci ha fatti diventare il fanalino di coda dei porti dell'Adriatico. Un porto che vuole puntare sui passeggeri pur non avendo infrastrutture destinate ai passeggeri, quando invece basterebbe ispirarsi ad esempi come quello di Igoumenitsa".
I risultati di questa estate, tuttavia, secondo Aversa fanno sperare in una possibile inversione di tendenza. Bisogna però "intervenire immediatamente" su molti punti. Primo tra tutti, per gli agenti raccomandatari, è la sicurezza di poter rimanere a Costa Morena. "Vogliamo sapere – spiega Aversa – se rimarremo qui o se saremo costretti, da un momento all'altro, a tornare su via Spalato. Abbiamo bisogno di certezze per lavorare".
A seguire, la carenza di ormeggi. "Sono decenni – ricorda Aversa – che sentiamo la promessa di nuovi ormeggi e di un nuovo terminal. Fino ad ora non abbiamo visto niente. Anche questo vorremmo dal presidente: tempi certi.
E' una persona preparata e coraggiosa. Spero che sappia apprezzare il nostro apporto costruttivo e che ci dia modo di toccare con mano il cambiamento".

Francesco Ribezzo Piccinin

Pot approvato per i porti di Bari, Monopoli e Barletta

Approvato all'unanimità dal Comitato portuale, il Piano operativo triennale dell'Autorità portuale del Levante costituisce un ulteriore tassello per lo sviluppo dei tre scali di Bari, Monopoli e Barletta sul solco del presidente Francesco Mariani, confermato la scorsa primavera alla guida dell'Authority per il secondo mandato consecutivo. L'obiettivo è quello di lavorare sui punti di forza che, già in questi anni, hanno consentito ai porti di Bari, Barletta e Monopoli di resistere in modo positivo ai colpi della crisi economica: in particolare, del rapporto privilegiato con i Balcani e l'Europa Sud Orientale fino alle repubbliche caucasiche, senza trascurare neppure la diversificazione dei traffici e la flessibilità nell'utilizzo degli spazi portuali e la forte attenzione agli standard dei servizi offerti. Questa strategia di consolidamento della "nicchia" di mercato alla quale i porti del Levante fanno riferimento, prevede una serie di adeguamenti infrastrutturali per i quali sono in corso le attività di progettazione e l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni. Il Piano affronta il tema dell'integrazione fra porto e territorio rilevando l'impatto economico che i porti già oggi hanno sull'area vasta nella quale insistono. Per questo è stato previsto il consolidamento di un modello di governance secondo la tipologia della "Port Authority Community Manager", ossia una modalità di gestione basata sul coinvolgimento di tutti gli attori economici, sociali e istituzionali a livello territoriale e sulla costante verifica dell'effettiva efficacia delle decisioni assunte. Ma il Piano prevede anche l'utilizzo di alcune porzioni delle aree portuali per fini diportistici e ricreativi contemplando quindi un uso "urbano" dei porti accanto alla funzione prettamente commerciale. Attraverso progetti comunitari e di aree di prossimità inter-adriatica e rilevando la centralità delle risorse umane, sarà avviata una diffusa campagna di formazione e riqualificazione professionale per elevare il contributo del lavoro ai fini del miglioramento dell'efficacia, produttività e sicurezza delle attività che si svolgono in porto. Sul piano infrastrutturale, le scelte riportate nel Pot puntano ad "assicurare, attraverso il completamento di Marisabella, lo spostamento in quel sito del terminal Grecia ed il definitivo riassetto dell'area passeggeri extra-Schengen con strutture stabili e più accoglienti; completare in tutti i porti un piano di dragaggi di manutenzione operativa in modo da realizzare, in primo luogo, l'opzione quota 8 (ciò significherebbe in particolare per Barletta e Monopoli poter accogliere navi da 10.000 tsl oggi precluse al traffico in questi porti;il piano dovrà altresì, anche attraverso il completamento delle diverse opere previste, migliorare l'accessibilità delle banchine del porto di Bari); realizzare nuovo sporgente di 350 metri presso la Darsena di Ponente per rispondere alle nuove esigenze del mercato crocieristico, adeguando altresì il Terminal Crociere per la contestuale operatività di più navi". Per raggiungere l'obiettivo della diversificazione dei traffici e il consolidamento dei traffici di nicchia, l'Autorità portuale ha pensato ad una serie di interventi mirati: attivare una linea ro/ro tuttomerci o ro/pax con relative abilitazione che consenta il trasporto di materiale ADR, attesa la forte vitalità del settore chimico negli scambi commerciali con l'Est ed i Balcani; incentivare la diversificazione dei collegamenti con il Montenegro incrementando la linea Bar-Bari come linea crocieristica dedicata ai turisti russi ed al culto di S. Nicola; riprendere l'idea di sviluppo di traffico intermodale ferro/marittimo attraverso la direttrice ferroviaria Bar-Belgrado; sperimentare,utilizzando eventualmente la progettazione comunitaria per lo sviluppo delle relazioni inter-adriatiche, lo sviluppo di una linea stagionale Monopoli-Ploce per cogliere le opportunità ancora ampie del turismo religioso verso Medjugorje, attesa altresì la maggior

Il presidente dell'Autorità portuale del Levante Francesco Mariani

Foto: Simone Rella

vicinanza del porto croato al centro di culto bosniaco; promuovere, verificato il successo della linea Ravenna–Bari–Corinto per il periodo nel quale fu attivata, l'attivazione di una linea ro-ro longitudinale di cabotaggio, dedicata in particolare ai pezzi speciali ed all'impiantistica fuori sagoma per i quali è dimostrata l'esistenza di un mercato; proseguire per il porto di Monopoli l'azione che lo ha già portato ad essere oggetto dell'interessamento di alcune compagnie armatrici, come scalo privilegiato per unità da crociera di piccola stazza ma ad alto valore aggiunto. L'obiettivo è quello di farne un punto di transito per il segmento delle navi da crociera del lusso, quelle afferenti le categorie premium e luxury che insieme coprono sul mercato globale, rispettivamente il 27 e 8% della flotta. Gli obiettivi previsti sono: per Bari completamento della colmata di Marisabella, raddoppio terminal Crociere, costruzione sporgente Darsena di Ponente, dragaggio per mantenimento funzionalità operativa; per Barletta prolungamento Molo di Tramontana, delocalizzazione depositi API, dragaggio per mantenimento funzionalità operativa; per Monopoli riqualificazione radice Molo Tramontana, acquisizione aree ex SICIE e riqualificazione aree Italcementi, dragaggio per mantenimento funzionalità operativa. L'Autorità portuale in tutti i porti della propria circoscrizione ha individuato aree in cui è possibile favorire interazione ed integrazione con il territorio urbano. Per il porto di Bari, di un approdo turistico a ridosso del molo di sottoflutto (Molo S.Cataldo) nell'ambito di una riqualificazione complessiva dell'adiacente area per il diporto con la creazione di una imboccatura portuale autonoma e riservata per i natanti di piccole dimensioni; da valutare , compatibilmente con la normativa in materia di security portuale, la possibilità di apertura delle aree destinate alle stazioni marittime ed al Terminal Crociere. Per il porto di Barletta, attraverso la realizzazione di una darsena per la nautica da diporto situata all'interno del porto, molo di levante. La darsena avrà un totale di 732 posti barca per imbarcazioni fino a 33 mt e uno specchi acqueo interno inferiore a 10 ha. Questa opera sarà servita da due aree a terra situate una a sud della darsena ed una a nord della stessa. Le aree ospiteranno sia servizi commerciali quali bar, negozi e ristoranti sia servizi tecnici-amministrativi e servizi per i soci e la comunità (inclusi servizi di parcheggio e sanitari). Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un molo di sopraflutto della lunghezza di 288 mt. Per il porto di Monopoli, realizzazione presso il Molo Margherita di un approdo turistico destinato a rendere disponibili 135 posti barca.

Francesca Cuomo

Approvato il Piano operativo triennale di Taranto

Il Comitato Portuale ha approvato il Piano Operativo Triennale del Porto di Taranto, presentato dal neo presidente Sergio Prete: la delibera è stata approvata con 19 voti a favore su 21, con l'astensione di Nicola Duni, dirigente del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche di Puglia e Basilicata, rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e di Cosimo Serafino, Direttore dell'Agenzia delle Dogane di Taranto, rappresentante del Ministero dell'Economia e Finanze. Il documento, preparato entro i primi sessanta giorni dal suo insediamento, come impone la legge 84 del 1994 che regola le Autorità portuali, è stato strutturato inquadrando il contesto geo-economico (internazionale, nazionale, mediterraneo e regionale) e lo scenario di riferimento dei traffici marittimi in cui il porto di Taranto è chiamato ad operare. L'obiettivo primario su cui si concentra è quello di fare di Taranto un porto di terza generazione ossia una infrastruttura che vada oltre le prestazioni connesse allo sbarco/imbarco delle merci e che sia in grado di offrire il ciclo completo dei servizi nell'ambito della catena logistica. Ciò consentirà di aumentare l'import/export a tutto vantaggio dell'economia regionale. Accanto ad una progettualità di ampio respiro, tuttavia, il documento non trascura una visione realistica delle problematiche che riguardano la quotidianità e le necessità di tutti gli operatori. Pertanto senza smettere di "pensare in grande" si partirà dai problemi più immediati, per i quali serve soprattutto impegno e buona volontà, oltre che risorse e strumenti ordinari: dare soluzione alle problematiche connesse al coordinamento tra le pubbliche amministrazioni operanti in porto; individuare adeguate soluzioni e sistemazioni anche logistiche per coloro che operano in condizioni precarie; investire in iniziative eco sostenibili; investire in moderne tecnologie per abbattere tempi, costi ed accrescere le rese; amplificare la visibilità del porto con la maggiore presenza dell'AP in contesti internazionali specializzati; supportare la formazione/istruzione in materia di shipping e logistica. Investire quindi sui giovani del territorio jonico affinchè Taranto diventi una città portuale e non più solo una città con il suo porto; migliorare il rapporto porto/città con iniziative socio-culturali che coinvolgano la collettività su tematiche afferenti la portualità; implementare i servizi offerti agli operatori; fare sistema con altre realtà

Il presidente dell'Autorità portuale di Taranto Sergio Prete

Foto: Simone Rella

(altri porti pugliesi, aeroporto Grottaglie, RFI); ottimizzare l'impiego delle risorse disponibili (aree libere, banchine, ecc.); creare le condizioni affinchè gli operatori svolgano al meglio le proprie attività e possano impegnare fruttuosamente le proprie risorse. "Oggi si può pensare di implementare l'attività industriale – commenta il presidente Prete – ma obiettivo deve essere anche quello di diversificarla, pensando a quella commerciale e ad un nuovo futuro che vada oltre al transhipment. La Piastra logistica e il Distripark saranno due realtà da sfruttare al meglio. Il nostro Pot segue due direttive: una a medio termine, che prevede il prolungamento del quarto sporgente o la realizzazione della Piastra, la seconda invece punta su interventi immediati che possano migliorare, fin da subito, il comparto". Una novità presente in questo documento è la premessa comune dei tre porti pugliesi di Taranto, Bari e Brindisi, sottoscritta dai presidenti delle tre Autorità portuali e dall'assessore alle Infrastrutture strategiche e Mobilità, Guglielmo Minervini. "E' davvero il momento di pensare ad una gestione integrata dei tre scali" ha concluso Prete.

Francesca Cuomo

Capitaneria di porto di Brindisi: Minotauro al posto di Ciliberti

Giuseppe Minotauro e Claudio Ciliberti

Foto: Simone Rella

E' il napoletano Giuseppe Minotauro il nuovo comandante della Capitaneria di porto di Brindisi. Ha sostituito il comandante Claudio Ciliberti che, con il suo nuovo incarico di comandante in seconda, si è trasferito alla Direzione marittima di Bari dopo due anni alla guida di quella brindisina. "Lascio una città che ha un porto bellissimo anche se con qualche criticità – ha detto Ciliberti – che, in questi due anni, abbiamo cercato di eliminare con la collaborazione di enti ed istituzioni e senza mai trascurare anche l'ascolto degli operatori". Particolarmente fiero di aver creato un Coordinamento a mare delle forze di polizia, Ciliberti ha ceduto il comando al capitano d vascello Minotauro, anche lui di origini campane. "Ho bisogno di un po' di tempo per capire bene come agire – ha già annunciato – ma credo che continuerò la mia attività nel solco tracciato da Ciliberti". Quest'ultimo, nel corso della cerimonia di passaggio di consegne, è stato descritto dall'ammiraglio Salvatore Giuffrè, comandante della Direzione marittima di Bari, come una persona "estremamente concreta" che ha saputo dare, seppur in poco tempo, un'impronta ben visibile del suo passaggio a Brindisi.

Francesca Cuomo

Naufragio Heleanna: l'incendio a bordo, nel 1971, nelle acque tra Torre Canne e Brindisi

Parlare di un "sinistro" marittimo dopo quarant'anni diventa difficile se non si dispone di atti e documenti tecnici che possano aiutare altri a comprendere, per evitare il ripetersi di eventi come quello occorso alla motonave Heleanna. In quella particolare alba del 28 agosto 1971, in molti persero la vita. Ripercorreremo alcune tappe dell'inchiesta con relativa indagine peritale, che ha reso difficile tutto l'operato di giudici e tecnici, in quanto all'epoca non si disponeva di
"scatola nera" o registrazioni radar e soprattutto delle carte di bordo andate distrutte (incidentalmente o volutamente), all'atto dell'abbandono della nave.

La nave. L'armatore greco Constantino S. Efthymiadis compra nel 1966 la petroliera Munkedal e la trasforma in una ro/ro pax con auto al seguito, mantenendo lo stesso aspetto e la dota di cabine poste fra il ponte superiore e la sala macchine per passeggeri e apre boccaporti sulle fiancate per imbarcare auto e camion; la rinomina "Heleanna" e la pone in esercizio sulla rotta Patrasso-Ancona e viceversa. Al momento del disastro, la nave aveva 1174 passeggeri (per la safety ne poteva trasportare solo 620 (da certificato Hellenic Register) e circa 200 auto (compresi tir ed autobus). La nave armava 12 scialuppe di salvataggio (50 persone a scialuppa = 600); i periti dimostreranno che più della metà erano con gli argani bloccati, mentre quelle calate a mare erano super affollate al punto che una di queste si ribaltò in mare.

Il sinistro. All'alba del 28 agosto 1971, una fuga di gas dai locali della cucina della nave provoca un forte incendio. L'Heleanna si trovava a 25 miglia nautiche a Nord di Brindisi ed a 9 miglia al largo di Torre Canne, verso Monopoli. I periti navali, poi, dovranno stabilire le coordinate del "punto nave sinistro" e le probabili cause dell'incendio; informazioni tecniche importanti ed utili ai fini processuali. Il disastro causò 25 morti, 16 dispersi e 271 feriti, alcuni anche in modo grave; i morti erano di nazionalità italiana, greca e francese.

Il Comandante. Dimitrios Anthipas, giovanissimo alle prime esperienze di comando; condannato sia dalla magistratura italiana che da quella greca per il tragico evento e per alcune "colpe nautiche" messe in atto durante l'incendio. E' da notare che questo giovane poco esperto, giunse con una scialuppa sulla banchina di Brindisi, il giorno dopo cercò la fuga, ma venne arrestato al varco frontaliero del porto di Brindisi prima di riuscire ad imbarcarsi, insieme alla moglie, su una nave diretta in Grecia; all'epoca non vi erano trattati Schengen e lui non comprese che Brindisi era ed è comunque un porto di frontiera, ed il suo nome era già iscritto nel registro degli indagati.

Il fatto. Al momento del disastro, la nave era diretta verso Ancona; all'epoca del sinistro, le acque territoriali comprendevano le 6 miglia nautiche (poi modificate per legge in 12 miglia dal 27 febbraio 1973), per cui il disastro avvenne in acque internazionali. Ma le Autorità italiane dichiararono la loro competenza a processare il comandante della nave poiché alcune vittime del disastro erano perite in acque territoriali italiane ed almeno una era morta in ospedale a Brindisi. Anche le autorità greche furono interessate al processo, in quanto la nave batteva bandiera ellenica. Dal punto di vista della "sicurezza" marittima, SOLAS '60 (Safety On Life At Sea 1960), si accusò armatore e comandante perchè la nave era in pessime condizioni nautiche, sistemi e piani di soccorso scarsi e non funzionanti i sistemi antincendio di bordo. L'incendio venne domato dopo molte ore.

L'inchiesta. Si presentò molto complessa, sia dal punto di vista tecnico che giuridico. Il Giudice Istruttore del Tribunale di Brindisi, Serafino Terzi, nominò un collegio peritale: "Visti gli atti relativi al proc.pen.c/ Antypas Dimitrios, ritenuto che è necessario procedere a perizia per accertare l'origine, le cause, l'ora dell'incendio della nave Heleanna, nonché l'adeguatezza e le tempestività delle operazioni antincendio e di salvataggio, nonché infine la corrispondenza fra le strutture architettoniche e le apparecchiature antincendio della nave con le convenzioni internazionali, procede alla nomina dei periti; su sollecito anche della Capitaneria di Porto di Brindisi, che riteneva accertare se gli ormeggi della nave Heleanna garantivano sicurezza al porto e, nel caso contrario, procedere ad adeguamenti tecnici necessari; la nave era ormeggiata al campo boe (Boa 9 e Boa 10), in una situazione precaria, perché esposta a marosi e venti, come la notte tra il 5 e 6 settembre".

Si proposero due soluzioni: ormeggiare la nave alla nuova banchina di Costa Morena oppure alla banchina Feltrinelli, precisamente al limite del cantiere navale Greco; però la banchina di Costa Morena non era ancora finita e non ufficialmente agibile, perché non consegnata (fine-lavori) dalla Ditta Fincosit. Mentre per la banchina Feltrinelli si legge, nella perizia: "Il traffico commerciale nel punto indicato è molto saltuario e l'unico impedimento è la presenza della M/n Micrhis, di bandiera cipriota già sotto sequestro conservativo dall'aprile 1971; inoltre l'ormeggio alla banchina Feltrinelli consentirebbe lo sbarco degli automezzi recuperabili, visto il portellone laterale dell'Heleanna".

La Capitaneria di Porto decise per la banchina di Costa Morena. Il giorno 24 settembre 1971 vi fu l'ispezione ai locali della nave.

Non furono rivelate fughe di gas; fu notato nel garage presenza nutrita di moscerini che indicavano fermentazione di uve con esalazione di anidride carbonica dai camion rimasti a bordo; si passò ad ispezionare il timone che risultò con la pala bloccata a dritta e con un angolo di 15°/20° circa; la nave presentava 12 gruette, a due a due, per n. 12 scialuppe di salvataggio, sei per ogni fiancata; la scialuppa n. 10 era perfettamente integra e al suo posto, mentre la n. 2, parzialmente calata; la n. 6 ritorta forse per qualche scoppio di bombola; le scialuppe 11 e 12 completamente distrutte perché ubicate ai due lati del fumaiolo; tutte le gruette erano abbassate verso l'esterno; guardando la nave da poppa verso prua, si evidenziava evidente l'azione del fuoco più violenta sulla parte dritta; infatti, la relativa fiancata risultava devastata per tutta la sua lunghezza, mentre quella sinistra lo era sino all'altezza della tuga di poppa, con i soli resti, fusi al 60%; le sale macchina risultarono integre ed indenni dal fuoco; sui pavimenti erano presenti foglie di pittura cotta evidentemente cadute dall'alto attraverso l'osteriggio di macchina; integri i due generatori principali di energia elettrica.

Per quanto riguarda l'origine dell'incendio potrebbe essersi generato fra la panetteria, la riposteria ed il locale ristoro. Come causa si può solo dire che potrebbe essere stato un corto circuito, una manovra errata di accensione dei polverizzatori della cucina, uno spandimento eventuale di gas liquido, oppure la fuoriuscita di nafta dalla cassa di alimento della calderina che, in fase di rifornimento, poteva aver rigurgitato nafta dallo sfogo aria sfogante al disopra della cassa.

Segue a pag. 9

L'incendio. Prese il sopravvento solo quando iniziarono le esplosioni delle bombole di ossigeno e ciò accadde presumibilmente quando il timone, per lo scoppio della bombola nella cala di poppa, si bloccò con barra 15°-20° a dritta, facendo compiere alla nave una evoluzione di 360° ed in conseguenza esponendo la poppa alla traversia del vento. L'orario più probabile dell'incendio, coincidente con l'inizio di lavoro in cucina per preparare la colazione all'equipaggio ed ai passeggeri, è verosimilmente le ore 05.30. Per ricostruire cronologicamente la rotta seguita dalla M/n Heleanna partita da Patrasso il 27 agosto 1971 alle ore 10.26, fino al "punto-nave-stimato" dell'abbandono/nave per incendio a bordo, si determinò prima la velocità media della nave: essendo nota la distanza Patrasso-Ancona in miglia 503 e potendo rilevare la data e l'ora di partenza "full speed" e la data e l'ora di arrivo "stand by" che corrisponde all'inizio del moto vario della nave, per la manovra di entrata in porto, furono dedotti i tempi di navigazione per ogni singola traversata dal 9 luglio 1971 al 25 agosto 1971 e l'ora dell'ultima partenza da Patrasso (27 agosto 1971 ore 10.26). Con velocità media di 13,26 nodi, la m/n Heleanna sarebbe giunta ad Ancona il giorno 29 agosto 1971 alle ore 00.22.
Da calcoli peritali, si stabilì che la nave Heleanna transitava ad una distanza al traverso di Porto Otranto di 10 miglia nautiche cotta 312° alle ore 01.17 del 28 agosto 1971; e ad una distanza al traverso del fanale delle Isole Pedagne (Brindisi) di circa 3 miglia e sempre con rotta 312°, alle 04.22 del 28. A questo punto, si prese in esame l'estratto giornale nautico della M/c Tomacelli al comando del Padrone Marittimo Ezio Ferraguna ed il processo verbale dell'Istruttoria formale resa alla Procura della Repubblica di Bari il 28 agosto del 1971 alle ore 20.30.
Conclusione. La M/n Heleanna, prima di fermare le macchine, avendo il timone bloccato su 15°-20° di barra a dritta, ha compiuto una evoluzione di 360° sulla rotta, presentando ovviamente la poppa in fiamme al vento; alle ore 06.30 la nave era sul rilevamento vero 039° dal fanale di Torre Canne ad una distanza di 7 miglia nautiche; distava da Brindisi 25 miglia. La M/c Tomacelli ripartì dal sito del sinistro dopo aver salvato 107 naufraghi alle ore 13.15 e giunse a Bari alle ore 17.15 sempre del 28 agosto, percorrendo circa 35 miglia. L'iter peritale fu concluso con la consegna delle relazioni finali il 15 febbraio 1975. Il relitto rimase nel porto di Brindisi fino al 1974, prima di essere rimorchiato ai cantieri navali di La Spezia, demolito e trasformato in chiatta.

Abele Carruezzo

Porto e dintorni: logistica ed altro

Fin dai tempi antichi, il valore di un porto era determinato dal numero delle navi che partivano e da quello che arrivavano; era soprattutto un luogo di inizio/fine viaggio, mentre oggi è nodo logistico di una rete più complessa che permette la mobilità delle merci e delle persone. Questo modo nuovo di intendere della "mobilità", post moderna, sta trasformando le funzioni di un porto, aeroporto e stazione ferroviaria, comportando nuove regole per competere in un mondo globalizzato.
La mobilità delle merci e delle persone sta comportando anche mobilità delle informazioni tra siti lontani e la scommessa dei prossimi anni sarà di gestire questi flussi e soprattutto le loro interferenze, i nodi di scambio, in quella che sarà una grande ed unica rete mondiale. Il porto in questa nuova "vision" avrà la funzione della integrazione, se ne sarà capace, del proprio territorio di riferimento, con tutta la sua specificità culturale, sociale ed economica, con il resto del mondo.
Se una qualunque azienda, oggi, ha subito una trasformazione essenziale, nella filosofia della supply chain management, non si comprende la staticità che hanno alcuni porti nell'affrontare una simile innovazione. Mobilità oggi vuole che per ogni passeggero (anche per la merce) che si muove per lavoro, per vacanza, per necessità, deve trovare una interazione moderna con ogni luogo che attraversa e quindi anche con il porto.
E' un problema culturale, soprattutto, perché ancora oggi si ritiene che l'unica leva per contribuire allo sviluppo di un porto sia la grande infrastrutturazione, per la creazione di nuove banchine, l'approfondimento dei fondali, la creazione di piazzali di sosta delle merci.
E' senza dubbio vero che senza banchine e piazzali non si fanno traffici ma è altrettanto vero che senza un adeguato e moderno supporto tecnologico è difficile che quei traffici si svolgano con celerità e soprattutto all'interno di una processo di vera gestione logistica.
Per poter programmare una produzione industriale e poterla distribuire commercialmente occorre una "funzione" che attui detti programmi: la logistica.
Da semplice attività di trasporto, la logistica si è evoluta al punto da essere definita, oggi, come una funzione di gestione dei cicli produttivi (pianificare, controllare le attività di movimentazione e stoccaggio delle merci). Occorre tener presente che con l'introduzione dei sistemi logistici integrati è proprio la struttura dei costi del trasporto che sta subendo modifiche; il porto, oggi, è capace di una offerta più ampia di servizi logistici che favoriscono il traffico marittimo.
E' doveroso, però, tener presente che alcune tipologie merceologiche necessitano di impianti specifici per integrarsi all'interno della filiera logistica; mentre altre, come le rinfuse liquide e secche, pur cambiando la loro "unitizzazione", consentono la riconversione degli impianti di carico e scarico tradizionali, ad esempio silos e magazzini generali, con attrezzature in grado di scomporre i carichi generali in molteplici carichi unitizzati. Questo è già avvenuto per i trasporti refrigerati.
Per cui in altri settori vedremo in futuro, medio e lungo termine, spostamenti verso tecniche di trasporto che con maggiore efficienza assicureranno affidabilità e regolarità al servizio di catene industriali, prevedendo anche lo sviluppo del cosiddetto short- sea shipping per il definitivo rilancio della modalità marittima, rispetto ad altre. Tutto questo permetterà di lavorare volumi di carichi significativi, sia per il porto che per i terminal marittimi permettendo più controllo da parte di vettori e compagnie nei terminal stessi.
Ciò consentirà ai servizi primari di linea e di raccordo fra porti di essere meglio coordinati, assicurando altresì, nel contempo, che una linea di navigazione possa gestire il terminal come una parte della propria rete marittimo-logistica.
E' chiaro che, per una crescita ed un ritorno economico del porto stesso, i terminal devono essere accessibili ed utilizzati da più utenti; mentre i fondali sono una limitazione alla stessa accessibilità/utilizzo dei terminal.

Abele Carruezzo

Protezione ambientale e navi da crociera

Le leggi ambientali applicabili a cui sono soggette le navi possono essere di carattere: internazionale (MARPOL-MARtime POLlution-); nazionale di bandiera (ad esempio quella italiana emanate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare o dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture); infine le leggi e norme consuetudinarie locali appartenenti ai porti di scalo ed alle acque territoriali in cui si naviga, emanate dalle Capitanerie di porto (Autorità Marittime) o dalle nazioni di appartenenza.
Le grandi navi da crociera, ormai vere e proprie "città sull'acqua", stanno interessando tutti i settori connessi all'industria turistica; altri parlano dell'impatto che creano sul piano economico, sociale ed ambientale. Inquinamento atmosferico e marino causato dalle navi ed inquinamento causato dai passeggeri stessi: rifiuti a bordo, acque reflue, l'impatto sull'ambiente dei siti di scalo delle navi stesse.
Per doveroso chiarimento, ogni attività di bordo genera effetti sull'ambiente; l'aspetto ambientale è l'elemento di una certa attività che interagisce con l'ambiente; l'impatto è l'effetto, positivo o negativo, sull'ambiente stesso. Bisogna dare atto che l'International Council of cruise, associazione che raggruppa più 25 gruppi crocieristici mondiali, già dal 2001 ha reso obbligatori standard ambientali per le navi delle compagnie che fanno parte dell'associazione; per cui l'industria crocieristica ha integrato, nelle proprie attività, le pratiche di gestione ambientale sostenibile.
Molte compagnie di navigazione hanno anche certificazioni ISO 14001, EMAS e riescono a garantire sulle proprie navi conformità a leggi e regolamentazioni ambientali in vigore.
Ricordiamo, che l'ISO 14001 (International Organization for Standardization Environmental Management) è una norma internazionale di carattere volontario, applicabile a tutte le tipologie di imprese; definisce le modalità per sviluppare un efficace sistema di gestione ambientale; rilasciata per la maggior parte di navi dal RINa (Registro Italiano Navale).
Mentre EMAS (Eco Management and Audit Scheme) è il sistema comunitario di eco-gestione ed audit (termine utilizzato per indicare le ispezioni di verifica ad un sistema di gestione); anche per questa l'adesione è volontaria ed ha gli stessi obiettivi.
In questo ambito, le compagnie di navigazione, più organizzate, hanno creato dei sistemi documentali elettronici, formati da istruzioni e procedure, diffuse tramite una rete mediale interna (intranet), accessibile a tutto il personale di bordo e di terra; spendendosi molto le società armatoriali anche in formazione e continuo aggiornamento di tutto il personale imbarcato, delineando soprattutto le responsabilità dell'intero processo del sistema di gestione ambientale.
In questo quadro innovativo di rispetto dell'ambiente, già nel 2001, a bordo delle grandi navi da crociera, compariva l'ufficiale addetto alla protezione ambientale: Environmental Officer. Il "fare" di questo ufficiale: garantire il monitoraggio nell'esecuzione delle procedure per la salvaguardia ambientale; informa direttamente il comando nave casi di non conformità; è responsabile nello svolgimento della formazione e sensibilizzazione del personale di bordo per la sua competenza. A volte è un "fare" aggiuntivo alle altre responsabilità ed in primis a quelli di navigazione. La Convenzione internazionale MARPOL ha identificato molte operazioni di bordo: produzione di rifiuti, acque reflue (grigie, nere, sentina); consumo di materie prime non rinnovabili, emissioni atmosferiche, propagazione di onde elettromagnetiche. Dopo aver analizzato gli aspetti ed i relativi impatti per ogni nave, vengono studiate le procedure atte a minimizzare gli effetti negativi sull'ambiente e sulla salute di coloro che vi operano in quel settore. Da qui, nasce l'operato dell'Ufficiale addetto alla protezione ambientale; l'Environmental Officer non appena ha, sotto il suo controllo, il rifiuto di uno dei vari dipartimenti di bordo, dovrà compilare il registro di carico e scarico, se previsto, e conservare i formulari che gli verranno consegnati dalle ditte di trasporto e smaltimento.

Abele Carruezzo

Brindisi città turistica? Una realtà ancora troppo lontana

L'ex assessore al turismo del comune di Brindisi l'imprenditore portuale Teo Titi, ha denunciato pubblicamente la mancanza di collegamento tra gli enti preposti e le associazioni dei commercianti al fine di una organizzazione unitaria del sistema turismo a Brindisi. In sostanza, Titi lamenta la mancata collaborazione tra l'ente principale e cioè l'Autorità portuale e le singole associazioni di commercianti per organizzare un'accoglienza che sia "normale" per una città che vorrebbe aspirare ad un ruolo turistico di caratura almeno europea. L'occasione è stata data dall'arrivo a Brindisi della Nave Ryndam, che ha scaricato 1200 turisti nel centro cittadino, senza che ci fosse una adeguata organizzazione per far svolgere loro una normale attività di conoscenza dei nostri musei delle nostre bellezze naturali ed anche dell'offerta commerciale. Ancora una volta, ha detto Titi, abbiamo dimostrato di non aver capito che se non si costruisce un sistema turismo, è inutile organizzare eventi isolati che restano per quello che sono e cioè, iniziative estemporanee. Non si è fatta attendere la risposta da parte di Antonio D'Amore, presidente di Confesercenti Brindisi, che di fatto ha confermato quanto detto dallo stesso Titi e cioè, che nessuno si è preoccupato di avvisarli per tempo per organizzare un'apertura straordinaria, visto che la nave è giunta nel porto di Brindisi proprio di lunedi, giorno di chiusura settimanale. "Non è facile- ha detto D'Amore- organizzare un'apertura in due giorni, quando invece nella normalità è previsto il giorno di riposto settimanale per i propri dipendenti, ma anche per gli stessi titolari delle attività che magari, hanno stabilito di organizzare i loro incontri con i fornitori o altro". A questo punto la città deve decidere se continuare come fatto fino ad ora e cioè, improvvisando ogni volta che ci sarà un arrivo del genere, oppure strutturare un sistema in modo stabile e soprattutto moderno, che possa convogliare i turisti crocieristi nelle strade centrali oppure nel territorio circostante. Basterebbe infatti, valorizzare la zona di Torre Guaceto, per offrire un prodotto unico e sicuramente non inflazionato, per non parlare poi delle Colonne romane o dello stesso teatro sospeso, che rappresentano monumenti unici e non facilmente reperibili altrove. Ciò che manca evidentemente è la volontà politica, perchè in tanti ci hanno provato ma nessuno è riuscito a dare continuità ad un progetto serio, almeno per quanto si è visto fino ad oggi.

Marialaura Scotto

Brindisi: il progetto di rigenerazione urbana della zona Sciaia

Nonostante le dimissioni del sindaco Domenico Mennitti e l'insediamento del Commissario straordinario, il Comune di Brindisi procede con la programmazione degli interventi finalizzati alla riqualificazione della città. E' in cantiere infatti, il programma integrato di rigenerazione urbana dell'area denominata "Sciaia", ovvero tutta quella zona compresa tra aeroporto e porto. E' stato infatti pubblicato sul sito del Comune l'avviso per manifestazione d'interesse in relazione al "Master Plan" che è stato approntato al fine di attrarre potenziali investitori. Il progetto è di grossa portata sia dal punto di vista degli interventi che potranno effettuarsi, che dal lato prettamente economico.

L'area interessata è quella tra l'aeroporto del Grande Salento e il porto, che comprende anche il porticciolo turistico, il Castello Alfonsino e la Sciaia. Il progetto di rigenerazione urbana dell'area in questione, è finalizzato alla realizzazione di opere che concorrano a creare un'identità urbana del quartiere, con la sua ricongiunzione con la città, oltre naturalmente al potenziamento delle risorse produttive, dal porticciolo turistico ai servizi e le strutture per la nautica e allo sviluppo delle risorse paesaggistiche esistenti, il tutto, nell'ottica di un rilancio turistico dell'area, che dovrà partire però necessariamente dalla risoluzione definitiva delle tante situazioni di degrado esistenti ad esempio in zona Materdomini. Attuata quindi la parte programmatica, ora la palla passa a quanti si renderanno disponibili ad investire nel progetto, consentendo quindi che quanto ipotizzato possa poi tradursi in realtà. Brindisi ha adesso, almeno sulla carta, una marcia in più per cambiare il proprio futuro. E la rigenerazione urbana, chiamata a ridefinire i confini degli interventi urbanistici ed architettonici di una realtà, tra materiale ed immateriale, pubblico e privato, recupero dell'esistente e nuova edificazione, trova proprio nella Puglia, una legge all'avanguardia rispetto ad altre regioni italiane. Proprio la Puglia infatti, è stata la prima a recepire gli indirizzi del decreto sviluppo del governo. La Legge Regionale 21 del 2011, oltre a prorogare le misure di ampliamento volumetrico previste dal Piano Casa al 31 dicembre 2012, ha introdotto norme sulla rigenerazione urbana che modificano la Lr 21/2008. Sia per gli edifici residenziali che per quelli a destinazione diversa, sono gli stessi Comuni a individuare gli ambiti territoriali dove consentire gli interventi.

Canalizzando quindi i fondi europei per gli interventi urbani sui comuni che si dotano di un Documento programmatico di rigenerazione urbana, la legge fornisce un incentivo forte a incrociare interventi di abbattimento e ricostruzione, con il rafforzamento dei servizi, della rete degli spazi aperti, con nuove attività economiche di forte interesse sociale. Un'opportunità che il Comune di Brindisi ha inteso cogliere al volo, con l'obiettivo di cambiare il volto della città con azioni che ne migliorino la qualità della vita e il tessuto produttivo locale. Una vera e propria inversione di tendenza insomma, che intende lasciarsi alle spalle anni di degrado, incuria ed immobilità, a fronte di una maggiore responsabilità sociale, un rafforzamento dell'imprenditoria e dell'occupazione, con una particolare attenzione anche alla tutela ambientale. Recuperando aree dismesse, ridisegnando gli spazi pubblici, potenziando le infrastrutture e promuovendo lo sviluppo edilizio in particolare in quelle zone da anni abbandonate, si concorrerebbe in concreto ad uno sviluppo ambientale e turistico della città, contribuendo significativamente alla sua crescita economica e sociale.

Resta il punto interrogativo di collegare questa iniziativa con gli indirizzi del piano programmatico preliminare per il Pug già approvato dal consiglio comunale nella tornata del 25 agosto. Elemento non trascurabile visto che il progetto della riqualificazione della Sciaia costituisce un punto fermo per il rilancio di quella parte di costa e dei quartieri ad essa collegati, per non parlare degli innegabili intrecci con le zone di pertinenza dell'Autorità portuale.

Marialaura Scotto

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

BREAKING NEWS
a cura di Salvatore Carruezzo

Porto di Amsterdam: crescita del 3% nel primo semestre 2011

Nella prima metà del 2011 il traffico delle merci nel sistema portuale di Amsterdam, costituito dagli scali di Amsterdam, Beverwijk, Ijmuiden e Zaanstad, è ammontato ad oltre 46 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 3% rispetto a 44,7 milioni di tonnellate movimentate nel primo semestre dello scorso anno. La Port of Amsterdam ha reso noto che il traffico ha registrato una crescita particolarmente consistente nel secondo trimestre del 2011, con un aumento del 10,5% rispetto al secondo trimestre del 2010. Nei primi sei mesi di quest'anno il solo porto di Amsterdam ha movimentato 37,5 milioni di tonnellate, con una progressione del 5,7% sul primo semestre del 2010, mentre il traffico a Ijmuiden è diminuito dell'8% circa a 8,3 milioni di tonnellate. A Beverwijk sono state movimentate 145mila tonnellate (+4%) e a Zaanstad 66mila tonnellate (+71%).

Porto di Rotterdam: traffico stabile

Nel primo semestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Rotterdam è cresciuto dell'1,0% attestandosi a 214.927.000 tonnellate rispetto a 212.785.000 tonnellate nella prima metà del 2010. Le merci allo sbarco sono ammontate a 153.461.000 tonnellate (+2,0%) e quelle all'imbarco a 61.466.000 tonnellate (-1,4%). Nel settore delle merci varie sono state movimentate 74.685.000 tonnellate (+12,2%), di cui 61.797.000 tonnellate di merci containerizzate (+11,7%), 8.778.000 tonnellate di rotabili (+5,6%) e 4.110.000 tonnellate di merci convenzionali (+27,7%). La movimentazione dei container è stata pari a quasi sei milioni di teu (+9,7%). Il traffico delle rinfuse è calato complessivamente del 4,1% a 140.242.000 tonnellate, di cui 43.084.000 tonnellate di rinfuse secche (+3,0%) e 97.157.000 tonnellate di rinfuse liquide (-6,9%). Nel comparto delle merci solide, le rinfuse agricole hanno totalizzato 4.633.000 tonnellate (+26,0%), il carbone 12.669.000 tonnellate (+5,5%), il minerale di ferro e i rottami 19.367.000 tonnellate (-6,9%) e le altre rinfuse 6.415.000 tonnellate (+20,5%). Il traffico di greggio è ammontato a 46.177.000 tonnellate (-8,3%), quello dei prodotti petroliferi a 35.041.000 tonnellate (-8,6%) e le altre rinfuse liquide sono state 15.886.000 tonnellate (+1,1%) a cui si aggiungono 53.000 tonnellate di gas naturale liquefatto.

Porto di Amburgo: merci in aumento del 9,4%

Nel primo semestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Amburgo è cresciuto del 9,4% a 64,1 milioni di tonnellate rispetto a 58,6 milioni di tonnellate movimentate nella prima metà del 2010. Le merci in esportazione sono ammontate a 26,7 milioni di tonnellate (+11,1%), quelle in importazione a 37,4 milioni di tonnellate (+7,1%). Nel settore delle merci varie il traffico è aumentato del 15,1% attestandosi a 44,7 milioni di tonnellate, di cui circa 43,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+15,7%) e 1,2 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-6,9%). La movimentazione dei container è stata pari a circa 4,3 milioni di teu (+17,4%), di cui 3,7 milioni di teu pieni (+14,9%) e 700mila teu vuoti (+33,0%). Il traffico containerizzato con gli altri porti europei è stato di 1,2 milioni di teu (+25,9%), con incrementi particolarmente consistenti del traffico con Russia, Polonia e Stati baltici (505,000 teu, +50,5%). Il traffico con le Americhe è stato pari a 460.000 teu (+21,2%), di cui 109.000 con gli USA (+47,4%); quello con l'Africa è ammontato a 117.000 teu (+21,2%) e quello con l'Asia a 2,5 milioni di teu (+12,9%), di cui circa 1,4 milioni di teu con la Cina (+14,7%). Le rinfuse hanno totalizzato 19,4 milioni di tonnellate (-1,8%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 6,7 milioni di tonnellate (-1,8%) e quelle secche a 12,7 milioni di tonnellate (-1,2%).

Logisticamente on food porta la logistica il 19 ottobre a Cibus Tec 2011

Il convegno Logisticamente on food - Tecnologie e soluzioni per la supply chain delle aziende agroalimentari, organizzato da Logisticamente in collaborazione con Unione Parmense degli Industriali e Fiere di Parma, aprirà nel contesto di Cibus Tec 2011 uno spazio dedicato all'informazione e al dibattito sulla logistica del food. L'evento, in programma il 19 ottobre 2011, interamente focalizzato sui temi inerenti alla logistica del food, sarà un'occasione di confronto fra il mondo dell'industria e della produzione e quello della logistica, allo scopo di condividere criticità e soluzioni in un settore nel quale il supply chain management ha un ruolo particolarmente strategico.

«Cibus Tec è un appuntamento fieristico internazionale di grande tradizione per le imprese del settore food», spiega Paolo Azzali, direttore di Logisticamente, che continua: «Inserire il convegno autunnale di Logisticamente in tale contesto significa poter coinvolgere nel vivo dei temi inerenti al supply chain management quelle professionalità che in genere non se ne occupano direttamente, ma comunque si trovano a svolgere mansioni decisionali o di coordinamento che coinvolgono anche la funzione logistica». Per questo, a completamento dei temi trattati e delle soluzioni proposte durante il convegno Logisticamente del 19 ottobre, nei due giorni successivi si terrà anche una serie di incontri di approfondimento su prodotti e servizi per la logistica, con il contributo di Unione Parmense degli Industriali. L'ingresso a 'Logisticamente on food' e a Cibus Tec 2011 è gratuito per la giornata del 19 ottobre previa registrazione sul sito internet

http://www.logisticamente-onfood.it.