mare, porti, trasporti e nautica da diporto

S.C. EDITORE

IL NAUTILUS

S.C. EDITORE

2012
ANNO VII n°2
Febbraio-Marzo

€ 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

Alla domanda se tutta una "città di mare" conosce il "bilancio sociale" di una Autorità Portuale, non tutti possono dare una risposta comprensibile. Perché, al di là della conoscenza del Piano Operativo Triennale, anche se importante, è più interessante conoscere e studiare il bilancio sociale. L'Autorità portuale, in quanto ente pubblico dello Stato, con vocazione al servizio di un territorio, ha (oppure sente) la necessità di dare conto del proprio operato sulla scia della trasparenza e della rendicontazione sociale. Cercando di dare una semplice definizione, possiamo dire che il "bilancio sociale" di un ente pubblico è un bilancio consuntivo con cui l'Ente si pone l'obiettivo di rappresentare e rendere conto, in forma leggibile e comprensibile, a tutti i suoi interlocutori interni ed esterni al territorio circa la propria attività, risultati conseguiti, impiego di risorse e ricadute sociali delle attività poste in essere dallo stesso Ente. Qualcuno si chiederà quali sono gli interlocutori, quelli che con una espressione anglofila e per sentirsi europei si chiamano "stakeholders". Da italiani diciamo che sono il Comitato portuale, gli altri enti territoriali, come Prefettura, Provincia, Comuni di quel territorio; poi vi sono associazioni di imprenditori, banche, istituti economico-finanziari, sindacati ed infine i cittadini tutti, (quelli di mare e quelli non), la "società civile", espressione poco felice, cosiddetta per contrapporla alla "società politica". Sostanzialmente è un bilancio "volontario", ma consigliato dalle direttive per le Amministrazioni pubbliche del 2006, che affianca quello ordinario tecnico-contabile, di difficile comprensione. I cittadini, tutti, tramite il bilancio sociale, conoscono la vera "missione" istituzionale e sono capaci di formulare un proprio giudizio sul mandato dell'ente stesso.

L'editore
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Porto di Genova	pag.2
Lame di Puglia	pag.4-5
Federalismo	pag.6
Guerrieri	pag.7
Porto di Olbia	pag.8-9
Porto di Ancona	pag.10
Porto di Cagliari	pag.11

www.ilnautilus.it

SPECIALE LAME DI PUGLIA

L'Unione europea discute di pirateria

Due fucilieri della Marina Militare Italiana in servizio sulla nave mercantile Enrica Lexie si trovano ad affrontare l'accusa di omicidio di fronte ad una corte indiana dopo che avrebbero ucciso due pescatori indiani, scambiandoli per pirati martedì 15 febbraio. Da allora la nave ha attraccato nel porto di Kochi e Massimiliano La Torre e Salvatore Girone sono tenuti in custodia dalle autorità indiane, infatti l'Alta Corte del Kerala ha manifestato l'orientamento di voler considerare l'uccisione dei due pescatori indiani da parte dei marò italiani come "un atto terroristico" poichè essi avrebbero sparato, senza motivo, a uomini disarmati. Le guardie della Marina italiana facevano parte della forza navale Ue nell'operazione Atalanta, il cui scopo è prevenire e reprimere gli atti di pirateria e proteggere le spedizioni vulnerabili. Il Presidente del Consiglio Mario Monti ha protestato con il suo omologo indiano Manomohan Singh: "Il presunto incidente, le cui circostanze devono essere ancora chiarite, si e' verificato in acque internazionali e la competenza e' quindi italiana" avvertendo che "Qualsiasi atteggiamento dal lato indiano che non sia pienamente in linea col diritto internazionale…rischia di creare un pericoloso precedente per il mantenimento della pace internazionale e le missioni anti-pirateria". Secondo la Farnesina, infatti, i marò arrestati dalla polizia indiana "sono organi dello Stato italiano e pertanto godono dell'immunità dalla giurisdizione rispetto agli Stati stranieri". Poichè i due militari erano sulla "Enrica Lexie" in base ad una legge italiana e alle risoluzioni Onu sulla lotta alla pirateria le forze di sicurezza indiane "stanno compiendo atti unilaterali contro di loro".

Per il momento le autorità indiane si sono mostrate estremamente reticenti nel condividere l'accesso alle fonti di prova con la diplomazia italiana (cadaveri dei pescatori mai visionati, risultati dei test sulle armi non ancora disponibili dopo tre settimane…), ma il punto centrale della vicenda riguarda la competenza a decidere sul caso. Secondo fonti diplomatiche lo scontro sarebbe avvenuto a 33 miglia dalla costa; cioè in acque internazionali ma per il pubblico ministero la distanza dello scontro a fuoco va portata a 22,5 miglia". Le acque territoriali sono di 12 miglia, ma esiste una 'zona contigua' che le porta a 24 in alcuni casi, i legali italiani hanno presentato all'Alta Corte del Kerala una "eccezione di giurisdizione" che se accolta porterebbe la celebrazione del processo nel Paese di bandiera della Enrica Lexie, cioè l'Italia. Questa situazione preoccupa gli armatori europei, dato che a quasi due mesi dal fatto la nave petroliera e' ancora trattenuta dalle autorità indiane, e sta creando una crisi diplomatica tra India, Italia e Unione Europea, rischiando di compromettere tutta l'operazione Atalanta. A questo proposito l'Ue suggerisce di usare l'opportunità offerta dalla 90/a sessione della commissione di sicurezza marittima dell'Imo (l'organizzazione marittima internazionale), prevista in maggio a Londra, per definire un quadro comune di regole. Poiché", come ha detto Siim Kallas vice presidente della Commissione Ue: "L'autoregolamentazione non è una reale opzione in questa area, considerando i rischi legali ed operativi che il trasporto di armi a bordo e il possibile uso della forza comportano".

Matteo Bianchi

La Liguria punta sul Corridoio che porta a Rotterdam

La Liguria è impegnata a trasformarsi da striscia di terra chiusa tra le montagne e il mare in piattaforma logistica europea e ha tutte le carte per vincere la scommessa. Deve però giocarle in tempo. L'appuntamento è intorno al 2020. Per quell'anno il progetto europeo numero 24, la linea ferroviaria Genova - Rotterdam, sarà terminato nel tratto da Rotterdam a Milano. Affacciata sul Mediterraneo, la Liguria ha dietro di sè una delle aree più produttive e ricche del mondo, la cosiddetta «Banana blu», il corridoio urbano, di forma ricurva, che si estende da Londra a Milano, coinvolgendo il bacino londinese, l'asse del Reno, e la parte occidentale della pianura padana. Davanti ha il mare, che la collega con il Nord Africa, un mercato di 170 milioni di persone con un pil negli anni scorsi in aumento continuo, fino alla crisi politica, e la Turchia, in sviluppo impetuoso, a Est lo stretto di Suez che comunica con l'Estremo Oriente, fulcro della crescita mondiale. Il sistema portuale ligure (Genova - La Spezia - Savona) può diventare la cerniera di collegamento tra la parte più ricca del continente europeo e Africa, Medio Oriente, India, Cina, Giappone, Corea e altre tigri asiatiche. Per conquistare questo ruolo, strategico nell'economia mondiale, i porti liguri dovranno però essere connessi in modo efficiente con i nodi logistici europei. Se dopo il 2020 le merci in arrivo da Sud e da Est, sbarcando a Genova come porto più vicino e in asse con Milano - Basilea - e gli altri grandi centri economici europei, perderanno su autostrade congestionate o su una linea ferroviaria non in grado di sostenere i grandi convogli per le pendenze eccessive e le dimensioni insufficienti delle gallerie il tempo guadagnato via mare, sceglieranno i porti del Nord. E Genova perderà una chance che forse per secoli non si ripresenterà più. Se riuscirà ad arrivare preparato all'appuntamento, il capoluogo ligure, che sta già potenziando il suo porto, potrebbe tornare alla grandezza di una volta. Genova, che ha perso buona parte della sua grande industria, da tempo non è più neppure una città caratterizzata dalla presenza degli armatori. È pur sempre sede di grandi compagnie armatoriali, come Ignazio Messina & C., Costa Crociere e altre, ma non è l'armamento che la distingue tra le città mediterranee ed europee. E forse neppure il fatto di essere il primo porto del Mediterraneo in fatto di movimento merci. Quello che rende unico il capoluogo ligure in area mediterranea è l'accumulo secolare di competenze nel settore dello shipping e della portualità. Avvocati marittimisti, spedizionieri, corrieri, agenti marittimi e doganali, broker, rappresentanti di cantieri navali, specialisti di rimorchio e salvataggio, noleggio e compravendita di navi, provveditori di bordo in grado di rifornire la nave di qualsiasi merce in qualsiasi momento sono il grande valore aggiunto della portualità genovese. Flessibili, esperti, in molti casi titolari di studi o di agenzie ereditati dai padri o dai nonni, questi professionisti già ora oltrepassano i limiti dello scalo genovese e, con Genova e la Liguria trasformati in nodo logistico di una rete europea e mondiale, potrebbero costituire il nucleo originario di un grande complesso di servizi. Bisogna però che la Liguria si presenti attrezzata all'appuntamento. L'elenco delle opere necessarie, quasi tutte approvate e finanziate, alcune in corso di realizzazione, è imponente. Prima dell'estate partiranno i lavori per il Terzo Valico, è in corso il riordino del nodo ferroviario genovese, che oltre a razionalizzare il traffico passeggeri e merci lascerà via libera a una sorta di metropolitana di superficie, sempre a Genova è pronto il progetto per il riordino viario del nodo di San Benigno, si lavora alla strada a mare di Cornigliano e al lungomare Canepa ed è in corso una ingente potenziamento del porto. Nel Ponente ligure si lavora al raddoppio della linea ferroviaria, manca solo il tratto Finale-Andora per completare la risistemazione della direttrice di collegamento con la Francia. Siglato il progetto preliminare per la realizzazione del tunnel della Val Fontanabuona in provincia di Genova, è terminato il potenziamento sul versante ligure della Pontremolese nello spezzino, si attende il completamento sul lato parmense. L'unica incognita è la Gronda, cioè la bretella autostradale genovese. A mettere in forse la realizzazione di quest'opera, giunta al progetto definitivo dopo decenni di discussioni, è Marco Doria, il vincitore delle primarie del centrosinistra per la candidatura a sindaco di Genova. Doria ha già espresso riserve sul progetto ed è stato sostenuto alle primarie dai comitati anti Gronda. Il Pd, maggiore partito della coalizione del centro sinistra, ma anche Idv, sono invece favorevoli. Si discuterà, ha annunciato Doria, «con un approccio laico, razionale, pragmatico».

Salvatore Carruezzo

IL NAUTILUS
www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

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

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

Direttore Responsabile
SALVATORE CARRUEZZO
Direttore Scientifico
ABELE CARRUEZZO

CapoRedattrice
FRANCESCA CUOMO

Servizi fotografici
S.C. LAB
Simone Rella

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

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

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

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

Realizzazioni grafiche a cura di:
GRAFIKA

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

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

FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Camera di Commercio Brindisi

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

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

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

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

Valore di un porto: costo dei servizi

L'obiettivo fondamentale dei porti è quello di attirare su larga scala il maggior numero di aziende marittime, pianificare investimenti, sfruttare le risorse umane e territoriali per poter ottenere quella "efficienza" necessaria all'integrazione in chiave logistica. In questo ambito, i porti, per mantenere una giusta "competitività" dinamica che l'economia del processo del trasporto marittimo sta imponendo, hanno bisogno di adeguare la strategia della propria "performance". E nel planning degli aim portuali da razionalizzare troviamo le relazioni per una produzione portuale, le interazioni tra chi fornisce servizi portuali e gli utenti, al fine di garantire equità dei costi, almeno in quella determinata regione marittima e per poter offrire valore aggiunto a tutti gli utenti interessati a quel porto. Ultimamente, la "performance" di un porto è divenuto argomento di studio e di ricerca per tutte le università marittime, cercando di costruire le "matrici"degli indici per una valutazione socio-economica di un porto appartenente ad una regione marittima interessata sia da traffici di merci che di passeggeri. Per una determinata "governance" di un porto, relativa ad una Authority, dovrà corrispondere una precisa "performance" composta da "efficienza" cioè il "fare la cosa giusta" e da "efficacia" il "fare la giusta cosa". Sappiamo che parlare di "efficienza" di un porto non è facile, in quanto i servizi portuali non sono standard e le procedure per poterli erogare sono complesse e dipendono da molte variabili e quindi di difficile monitoraggio per eventuale catalogazione. Sostanzialmente, è difficile dire che il costo di un servizio, per esempio, di rimorchio per una nave nel porto X dovrà essere uguale a quello relativo al porto Y, senza tenere conto dell'ambiente in cui si svolge quel servizio. Ricordiamo che i servizi portuali sono le attività che si svolgono in ambito portuale rivolte a consentire ai privati l'uso del porto. Abbiamo diverse tipologie di servizi portuali: operazioni portuali a favore delle merci; servizi portuali stricti juris, ex art. 16 ; servizi di interesse generale e servizi tecnico-nautici a favore delle navi. Già, negli anni '80 del secolo scorso, lo studioso W.Edwards Deming, postulava che "la produzione deve essere vista come un sistema che comprende tutti coloro che interagiscono nell'erogazione del servizio: operatori e utenti". Il cliente-utente, in questo caso l'armatore e quindi la nave, è la parte più importante del processo di erogazione del servizio portuale completo; senza la nave non esiste il porto; le organizzazioni preposte perciò devono instaurare rapporti di collaborazione sia con i clienti sia con i fornitori, per il miglioramento continuo del servizio offerto e per la riduzione degli errori e degli insuccessi.

Tutti i processi che realizzano dei servizi, diceva Deming, possono essere visti come un ciclo che ha quattro momenti: plan (progettare, pianificare), do (agire, realizzare), check (controllare) e act (stabilizzare o correggere e riavvio del ciclo di intervento). L'idea di "ciclo" non è nuova e, come si sa, proviene dalla ricerca scientifica, soprattutto fisico-matematica, che utilizza lo schema ipotesi-attuazione-verifica-nuova ipotesi. La novità di Deming consiste nell'aver costruito il ciclo che lui chiamò "ruota" partendo dalle fasi reali del processo industriale, inserendo, però alcune operazioni, che traducevano la logica della ricerca: il mercato, raccolta delle opinioni dei clienti, ragioni del mancato successo, qualità, prestazioni, prezzo. Proprio, in questi giorni, il dibattito intorno al tema della liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, ormeggio, battellaggio e appunto rimorchi) sta portando alla luce le due esigenze fondamentali di "performance" di un porto: sicurezza e competitività. Molti operatori del settore pensano che le dette esigenze siano in contrapposizione, mentre secondo la Deming's wheel si può trovare un giusto equilibrio. In Italia, i servizi di supporto alla navigazione, e funzionali alla sicurezza della navigazione stessa, svolgono una attività, considerata da tutti "protetta", con tariffe stabilite dal Ministero ed un solo soggetto per ogni scalo. Mentre le tanto attese liberalizzazioni dovrebbero invece portare concorrenza e competizione sui costi per gli utenti, che naturalmente si abbasserebbero. Però, abbassando i prezzi si può compromettere la sicurezza; come pure, l'attuale sistema di tipo monopolistico, con l'applicazione di tariffe troppo alte, compromette lo sviluppo ed il "valore del porto"che lo porterebbe fuori mercato, secondo Deming; perciò, quello italiano, è un modello non rispondente più ai criteri di competitività ai quali ormai un sistema portuale moderno si richiama. Oggi le tariffe vengono rinnovate porto per porto, sempre su decreto del Ministero dei Trasporti, attraverso ordinanze della Capitaneria; l'Antitrust sta proponendo di adottare il "price cap", che stabilisce un tetto massimo alla tariffa deciso a livello nazionale. Anche se l'Assorimorchi non condivide, ma non propone, il problema dei costi portuali è auspicabile che venga discusso anche a livello europeo, per superare quelle difficoltà incontrate da Loyola de Palacio nel liberalizzare proprio il mercato dei servizi portuali.

Abele Carruezzo

THESI www.thesiconsulting.com

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

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

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

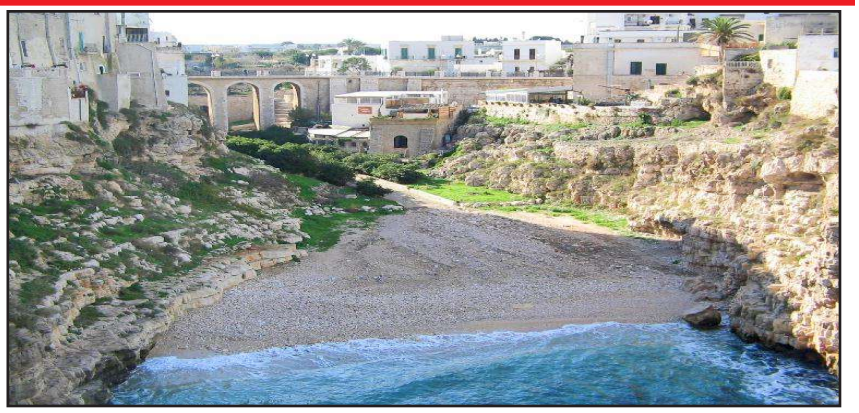
Quando il solco erosivo diventa baia: Lame in Puglia e sbocco al mare

Cala San Giorgio

Ha ispirato artisti di tutti i tempi quella linea di costa che divide terra e mare. Un confine quasi invalicabile, in apparenza netto tra acqua e parte emersa. Un confine in realtà labile e che, a guardarlo bene, rivela un rapporto di profonda continuità tra le due parti. Come per le lame in Puglia, lembi di territorio che discendono a valle e si aprono in baie splendide. Col termine "lama" si tende ad indicare solchi carsici, ampi ma poco profondi, scavati dallo scorrere di fiumi e torrenti nella roccia calcarea. Gli acclivi (sistemi di lame) partono dalla Murgia nord-occidentale per scendere verso l'Adriatico, disegnando il caratteristico sbocco a mare con baie sabbiose intervallate da insenature a scogli. Un percorso che fa delle lame veri e propri corridoi ecologici, con un alto potenziale di valorizzazione del bacino tra costa ed entroterra. Durante il secolo scorso, lo sviluppo urbano ha alterato il percorso naturale di questi solchi. Le infrastrutture stradali – si pensi alle S.S.16 e 16 bis, ai percorsi della ferrovia e dall'autostrada A 14 Bari-Napoli-Pescara - sono sorte assai spesso lungo le direttrici del sistema-lame, alterandone la maggior parte del tracciato fino alla discesa a mare. Una chance per valorizzare questi ambienti potrebbe venire dal riconoscimento della loro funzione di biocorridoio, al fine di dare continuità a quel processo di tutela già avviato a distanza dalla costa, in presenza di habitat naturali di particolare rilievo. Come nel caso dell'altopiano murgiano: riconosciuto oggi Parco Nazionale, Sito di Interesse Comunitario nonché Zona a Protezione Speciale. «Riconoscere l'importanza di tali sistemi di connessione eco-paesistica apre le porte alla diffusione di nuove pratiche pianificatorie in grado di superare i consueti frazionamenti tra costa ed entroterra, parchi e non parchi, regioni economiche e bioregioni». Questa la valutazione compiuta dall'Agenzia Territoriale per l'Ambiente dell'area nord barese/ofantina (Atanbo) e che, all'interno delle attività di ricerca sul tema della rete ecologica guardando in particolare alla piana nord-Ofantina, trae interessanti spunti di riflessione da "People for Nature, Nature for people", la rete blu già realtà in Olanda. Un progetto di valorizzazione significativo vista la diffusione del carsismo e delle lame elevata lungo tutto il territorio regionale. Ma perchè questo fenomeno è presente più in Puglia che altrove? Per capirne le motivazioni bisogna riconsiderare la struttura del territorio. L'analisi geomorfologica di questa zona ne attesta la natura prevalentemente calcarea e calcarenitica, che andò a svilupparsi tra il Cretaceo (tra 136 e 65 milioni di anni fa) e il Pliocene (tra 5,2 e 2 milioni di anni fa). L'azione tettonica andrà a plasmare il materiale carbonatico nelle forme più tipiche del carsismo di superficie ed ipogeo: lame e gravine ma anche grotte, doline, valli cieche, inghiottitoi e puli. Per le "nostre" lame importanti saranno soprattutto i depositi plio-pleistocenici. Di fronte ad uno loro esiguo spessore le acque hanno potuto raggiungere con facilità il sottostante strato di calcare, compiendo l'erosione più in larghezza che in profondità. Ecco perchè in questo tipo di formazioni l'acqua si deposita nel sottosuolo, per poi sfociare in prossimità della costa o nel mare aperto con vere e proprie sorgenti carsiche. É a causa dell'alta permeabilità del suolo tipico delle lame che la presenza di acqua è riscontrabile solo in occasione di precipitazioni intense. Diversa è la struttura delle gravine, in larga parte presenti nella zona del tarantino, che sfociano nello Ionio. Gole di roccia, strette e profonde, queste ultime nascono da un processo di erosione più accurato, in presenza di depositi plio-pleistocenici più considerevoli. Tornando al "fenomeno-lama" vero e proprio, per riconoscere in Puglia la sua presenza sottocosta occorre arrivare tra i porti di Barletta e Molfetta, dove è comprovata la presenza di corsi d'acqua, lame e impluvi. Il Piano delle coste della Regione riconosce tra i principali: Ciapetta-Camaggi, Palumbariello, Paterno, Lama di Bisceglie, Lama Macina, Lama Marcinase e Lama Le Sedelle. Sotto il profilo geolitologico «La fascia litorale – è evidenziato nel documento - si presenta costituita da una costa bassa sabbiosa caratterizzate da beach rock sabbiose e da lembi di calcareniti fortemente diagenizzate appartenenti a diversi terrazzi marini. Sono presenti aree retrodunali paludose (Ariscianne) accompagnate o meno da emergenze sorgentizie (Boccadoro). Il tratto compreso tra le paludi di Boccadoro e Trani è costituito da una costa prevalentemente rocciosa alta o localmente bassa. Si osservano falesie attive nei calcari mesozoici o nei depositi terrazzati quaternari (rocce tenere)». Inoltre si segnalano problematiche quali erosione della costa, crolli per ribaltamento ed erosione al piede delle falesie in rocce tenere.

segue a pag.5

Scendendo verso sud, tra Molfetta e Bari, si ritrovano Lama Martina, Lama Le Carrese, Lame di Giovinazzo, Lame di Castello, Lama Caldarese, Cala D'Oria, Lama Balice e canale Lamasinata. É in questo tratto che si sviluppano i tipici caratteri della costa bassa rocciosa barese. «Il litorale si presenta piuttosto articolato con alternanza di piccoli promontori e pocket beach ciottolose. I ciottoli derivano dalla disgregazione delle rocce calcaree mesozoiche affioranti estesamente nell'entroterra e dal trasporto solido delle numerose lame ed impluvi che giungono al mare». Dal punto di vista geologico i principali rischi per questo tratto sono dati da crolli, distacchi ma anche ribaltamenti dalle pareti in roccia e nelle cavità. Occorre arrivare in prossimità del capoluogo per trovare gli acclivi più estesi di tutta la regione, con nove grandi lame che si presentano in una disposizione definita "a ventaglio". La prima, scendendo verso sud, è Lama Balice, segnata dalla presenza del torrente Tiflis che un tempo passava per Bitonto e la zona dell'attuale aeroporto Bari-Palese, fino a sfociare nei pressi di Fesca. A seguire: Lama Lamasinata attraversa Palo del Colle, Bitetto, Modugno, Bitritto, prosegue verso le zone di S. Caterina e S. Maria del Deserto, per arrivare alla spiaggia di S. Francesco-F. Cataldo. É qui che nel '900 fu realizzato il "canalone", con lo scopo di raccogliere le acque piovane nel caso di fenomeni meteorologici di particolare portata. Sfociano, invece, nell'ansa di Marisabella, sede del porto nuovo, le lame Lamberti e Picone. La Lama Fitta, che va a lambire le zone di Loseto e Ceglie, cade a mare dove oggi è la spiaggia di "Pane e pomodoro". E se il corso di Lama Valenzano termina nei pressi del canalone ancora esistente nel quartiere Japigia di Bari, quello della Lama S. Marco si conclude in prossimità del Sacrario dei Caduti d'Otremare. Un "caso" a parte è quello delle lame S. Giorgio e Giotta, su cui oggi pende la controversia tra chi vorrebbe realizzare un'Area Protetta e chi una zona di sversamento dei reflui depurati. Sotto il profilo naturalistico entrambe le lame vantano tutt'ora una connessione diretta con l'ambiente marino. La Lama S. Giorgio va a morire nell'omonima cala di S. Giorgio, nei pressi del comune di Triggiano, mentre la Lama Giotta scende a Torre a Mare, nel barese. É viaggiando verso sud che troviamo, però, le aree costiere più note e per la bellezza del paesaggio che per il turismo balneare. La costa Bari-Monopoli presenta diverse lame ed impluvi (Canale Valenzano, Lama Cutizza, Lama S. Giorgio, Lama Giotta, Rinaldi, Santa Caterina, Grottasgancia, Lama di Polignano, Lama di Quintavalle, Lama di Parco dei Tucci, Lama di Monopoli) ma anche due volti differenti sotto l'aspetto geolitologico. Come segnala il Piano regionale delle Coste, il litorale tra Bari e Polignano vede la «presenza di una costa bassa rocciosa interrotta localmente da pocket beach situate in posizione protetta entro cale e rientranze naturali. Nei tratti più prossimi alla città di Bari si osservano cordoni ciottolosi rilevati costituiti da frammenti di roccia calcarea». Un po' diversa è la situazione nel tratto Polignano-Monopoli «contraddistinto da una costa alta rocciosa che può terminare con una parete verticale (falesia) o con profilo digradante. Nel primo caso sono associate a presenza di grotte e ad evidenze di crolli; le seconde presentano un frangente al piede o il più delle volte ad una certa distanza dalla costa. La costa bassa presenta una maggiore varietà di profili: digradante suborizzontale o inclinato, continuo o terrazzato. Molto rilevanti sono i punti di emergenza (sorgenti) spesso sotto costa della falda idrica sotterranea». Al di là di aspetti tecnici Polignano a Mare, vanta senza dubbio una posizione strategica e suggestiva, con il suo centro abitato a picco sul mare. Con le sue acque limpide questa "Perla dell'Adriatico" si distende lungo dodici chilometri di litorale, tra grotte e insenature invidiabili. Di particolare pregio anche i fondali, meta ambita dagli amanti delle immersioni subacquee. E nel territorio di Polignano le lame incidono particolarmente sul profilo del paesaggio.



Lame

Gli acclivi, perpendicolari alla linea di costa, sono larghi tra i 100 ed i 150 metri, con una profondità che di solito non supera i 20 metri e una lunghezza assestata tra i 2 ed i 3 chilometri. Sono 4 le lame principali, da nord a sud: la lama di Casa Messa, la lama di Cala Sala o Portacola, la lama di Pozzo Vivo e, al confine con Monopoli, la lama di Cala Incina. Suggestiva è la lama di Cala Sala con il suo piccolo porticciolo sul mare, ma ancor più lama di Cala Incina. Lunga circa 2 chilometri, tocca i 20 metri di profondità, fino a sfociare in una baia marina con annesso porticciolo. La zona deve il nome alla Torre Incina, costruzione difensiva ivi eretta nel XVI secolo e risalente alle incursioni saracene. Numerose sono poi le lame presenti anche nella restante parte del territorio comunale: lama Bagiolaro, la lama di Carbonelli, la lama di Santa Candida, la lama Baldassarre, la lama di Macchialunga. Degna di nota è senza dubbio la lama Monachile o di Sant'Oronzo, che si apre in una baia cristallina ai piedi del centro storico, offrendo un panorama mozzafiato. É in uno scenario tanto ricco come quello offerto dalla costa pugliese che merita attenzione lo studio condotto dalla già citata Atanbo a proposito di quanto realizzato in Olanda «terra alluvionale da secoli impegnata nella bonifica e nella difesa della terra dalle acque». Oltre a consistenti opere di tipo "tradizionale" - come argini e dighe - nel contributo tecnico diffuso dall'Agenzia si fa riferimento al sistema delle reti ecologiche. La svolta si ha nel 2000, con il nuovo Piano Nazionale "People for Nature, Nature for People": è da qui che «la conservazione della natura diventa fattore di traino dello sviluppo economico e sociale locale ed è guida alle politiche di pianificazione fisica a tutti i livelli di governo del territorio». Ma come rendere operativo tutto questo? Interessando, in qualità di co-finanziatori, le istituzioni nonché gli attori economici e sociali nelle opere di difesa del territorio dall'assedio del mare. In cambio: «nuovi servizi, infrastrutture e ampliamenti di insediamenti produttivi e residenziali – è chiarito nello studio dell'Atanbo -. Sono state pensate reti eco-paesistiche che offrissero opportunità di diversificazione economica ai territori rurali nel settore turistico-ricettivo e di attrazione di popolazione e attività dalle città». Un esempio di "cittadinanza attiva" che funziona, ma in quale misura ha a che fare con le lame in Puglia? L'analogia è data dalla creazione di reti verdi lungo il cordone delle dune di protezione delle coste. In sintesi la messa in opera di quel bacino verde che nel tacco d'Italia già c'è e, per di più, naturalmente! «Il rinverdimento delle dune ha dato origine alla creazione di un vero e proprio sistema di parchi sul bordo della costa», spiega l'Atanbo. É così che nascono le «"reti blu", corridors realizzati lungo canali e fiumi, anch'essi con funzione polivalente». In particolare si segnala l'utilità «di reti che connettano i paesaggi protetti con il sistema dei beni storico-culturali per creare nuove occasioni fruitive e ricreative in contesti urbani e rurali e per valorizzarne le risorse. Queste reti sono progettate, oltre che per consentire la migrazione di animali ed uccelli selvatici, per permettere alla popolazione di visitare a piedi, in bicicletta e a cavallo il sistema interconnesso dei monumenti e dei paesaggi protetti».

Giovanna Lodato

Porto tra federalismo e territorio

Parlare di porti e portualità, dopo l'entrata in vigore della legge n. 84 del 28 gennaio 1994, diventa difficile, poiché sono molte le aspettative che l'intero cluster marittimo persegue. Nelle note introduttive della proposta di riforma sulla "portualità" italiana si legge che il sistema portuale marittimo necessita di un aggiornamento inteso a rendere più efficiente l'apparato normativo per poter governare le attività portuali; snellire le procedure di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali; consolidare la soggettività istituzionale e l'autonomia delle autorità portuali tramite una vera autonomia finanziaria; ripartizione delle competenze fra autorità portuale e autorità marittima, con una chiara distinzione tra servizi portuali e servizi tecnico-nautici.

Si stanno affrontando, in quest'ultima parte della legislatura italiana, le due anime contrapposte della gestione portuale; e cioè tra il mantenere un apparato statale per l'amministrazione dei porti oppure devoluzione di una serie di funzioni agli entri locali Regioni e Comuni. Però, bisogna fare attenzione per evitare qualche "fuga" in avanti di alcune Regioni, stimolate ad agire in base al principio di sussidiarietà; cioè, le regioni, in attesa di una vera riforma dei principi a cui attenersi per poter legiferare, possono adottare comunque normative in materia di porti ed aeroporti civili.

La riforma del Titolo V della Costituzione, a detta di molti attori principali della nostra politica, si farà in materia di "governo del territorio", dopo aver stabilito l'assetto delle competenze e poteri delle Regioni stesse. Attualmente, il dibattito in materia di riforma della normativa portuale è articolato dalle spinte "federaliste" che gravano in seno alla VII commissione (Lavori pubblici) del Senato. Le Regioni italiane, da tempo, rivendicano un ruolo fondamentale nel governo dei porti nazionali, proprio in virtù del Titolo V che assegna ad esse maggiori poteri e nuovi strumenti di "governance" del territorio locale. Dalla modifica del Titolo V del 2001, l'articolo 117 dà mandato alle Regioni di legiferare in materie riguardanti porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione, sottolineando la "non esclusività" da parte dello Stato.

Ed allora, che senso ha continuare da parte dello Stato ad andare avanti in queste materie con leggi e regolamenti statali con clausole -"sentite le Regioni"- se poi le "dimensioni" di integrazione e di equità territoriale vengono continuamente calpestate, oltre a non tener conto dell'aspetto ecologico-economico-sociale del territorio; che "governance" si prospetta? Una circoscrizione? Oppure, come dice l'articolo 114 della Costituzione la nostra Repubblica è ripartita in Regioni, Provincie e Comuni e quindi enti autonomi con propri poteri e funzioni di governo? Domande che stanno ponendo scenari quasi contrapposti tra una autonomia locale nel governo di porti, reti di trasporto e di navigazione e dall'altra il mondo dell'economia e la tutela giuridica ed economica di uno Stato dentro una "governance" europea. Ma, occorre sottolineare che il termine "territorio" è ancora legato alla città, mentre comprende ampiamente anche le dimensioni urbanistiche dentro a reti di trasporto e di navigazione e quindi infrastrutture portuali ed aeroportuali in una visione logistica. La riforma della 84/94 su questo punto rischia di arenarsi; proprio perché il nuovo testo dell'art. 117 della Costituzione prevede alcune "infrastrutture" come "materie" a sé stanti, cioè non specificata la competenza; mi riferisco a porti e aeroporti civili - grandi reti di trasporto - produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia – che, variando gli obiettivi, possono diventare esclusiva competenza delle Regioni ed in altri casi di competenza dello Stato. Intanto i lavori sia al Senato che alla Camera continuano e vengono studiati i diversi progetti presentati. Gli aspetti più salienti di tali progetti di riforma portuale riguardano alcuni punti: la riformulazione dell'articolo 4 in merito alla classificazione dei porti in solo due categorie: a) porti di competenza dello Stato, aventi rilevanza internazionale, costituenti nodi delle grandi reti di trasporto e di navigazione europei e transeuropei, come individuati dal Piano generale dei trasporti e della logistica; b) porti di competenza delle Regioni, aventi rilevanza regionale e interregionale, per i quali le Regioni esercitano, in materia di infrastrutturazione e di pianificazione portuale, di amministrazione delle aree demaniali marittime e di regolazione delle operazioni e dei servizi portuali, esclusi i servizi tecnico-nautici, la funzione legislativa e quella regolamentare.

L'altro punto riguarda la formulazione del piano regolatore del porto. Attualmente, la legge vigente prevede che nei porti in cui è istituita l'Autorità Portuale il piano regolatore del porto sia adottato dal comitato portuale, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati; poi inviato al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro i 45 giorni dal ricevimento dell'atto; decorso inutilmente questo termine si intende approvato; quindi, viene sottoposto a valutazione di impatto ambientale ed infine posto all'approvazione della Regione.

La riforma ribalta un po' l'iter: rimane l'intesa tra Comitato portuale e Comune/Comuni interessati salvo diniego documentato e motivato entro i 90 giorni dalla richiesta da parte dell'A.P.; quindi, sottoposto a VIA ed poi al parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Qualora non si raggiunga l'intesa tra Comune e Comitato portuale, la Regione convoca su proposta della Autorità portuale una conferenza di servizi, che nel termine di 90 giorni dovrà assumere a maggioranza le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale.

Entro 45 giorni dall'adozione del piano da parte del Comitato, la Regione emana il provvedimento di approvazione. Chi ne rimane emarginato da questa nuova formulazione è proprio il "territorio" inteso come città; infatti al Comune/Comuni rimane il termine di novanta giorni per esprimere un diniego nei confronti del piano predisposto dal Comitato portuale; quindi il Comune non pianifica, ma può esprimere solo un diniego; stesso iter per la Regione che non "approva" più il piano, ma lo adotta. Perciò, nell'attuale fase di transizione, risulta ancora incerta la qualificazione da dare al nostro ordinamento in tema di portualità , dopo la riforma del Titolo V della Costituzione. Intanto, occorre prestare attenzione, quando si parla di portualità europea, proprio in considerazione del fatto che esistono porti con una "governance" di Land ed altri municipalizzati.

Alcuni porti sono amministrati direttamente dal Comune di riferimento e sono sottoposti alle scelte di indirizzo del Consiglio comunale, come i porti del Belgio e dell'Olanda. In Germania, i porti di Brema e di Amburgo, città-stato, sono sottoposti all'indirizzo del Parlamento e Governo del rispettivo Land, che operano con un diverso modello di Authority. Per quanto riguarda il nostro Paese, diciamo che rimane molta strada da fare, a cominciare da quel salto culturale che dovrebbe vedere il "mare" come parte integrata di un "territorio", per meritare istituzioni con una "governance" più rispondente allo sviluppo sociale, per un benessere equo, solidale e duraturo.

Abele Carruezzo

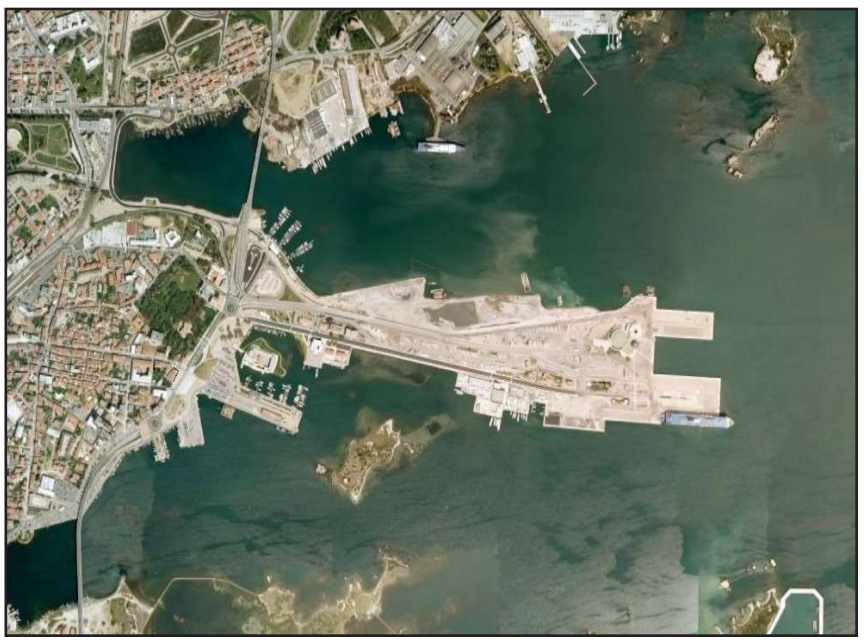
Guerrieri: “Per Lucca crescita impetuosa, ora crisi”

E’ un’analisi lucida quella del presidente della Camera di commercio di Lucca, Claudio Guerrieri, che analizza lo stato del settore nautico nella sua provincia senza trascurare le tendenze del passato.
La situazione attuale infatti, trova spiegazioni soprattutto nella lettura dell’andamento dell’ultimo decennio che, prima del poderoso calo a cui si assiste oggi, aveva fatto registrare una crescita quasi inimmaginabile.
“Non possiamo prescindere da quei dati – ha detto Guerrieri – se dobbiamo analizzare il momento che vive questo settore oggi.
La verità è che la crisi ha colpito anche questo comparto ma non era pensabile che si potessero reggere quei ritmi di crescita registrati fino al 2009”.
Nell’ultimo trimestre del 2011 il calo di produzione è stato del 4,7%, del 3,3% per il fatturato. Ma la tendenza era quella anche nel resto dell’anno: nel primo trimestre, produzione e fatturato hanno registrato rispettivamente il +3,4 e -2,8%; nel secondo +1,5 e +2%.
L’andamento era stato altalenante già nel 2010 con l’inizio del calo (fino al 20%) nel 2009. Nel decennio precedente però, la provincia toscana era riuscita a riposizionarsi sul mercato puntando sulle peculiarità e tradizioni del territorio e investendo nel refitting e restauro. La cantieristica lucchese e viareggina punta infatti su un segmento di mercato medio-alto e su imbarcazioni tra i 20 e 24 metri.
“Nel frattempo per dare sostegno ai privati – ha spiegato il presidente dell’ente camerale – abbiamo creato il Centro servizi provinciale che riunisce la Provincia, il Comune di Viareggio e gli imprenditori”.
La via da seguire è quella dell’innovazione ma, per farlo, è necessario anche adeguare strutturalmente il territorio soprattutto perché, nel settore dell’export nautico, Lucca rappresenta l’85% dell’intero prodotto esportato: dei 48 milioni di euro, 614 sono da ricondurre alla provincia lucchese che conta su 443 aziende in questo comparto. Nella graduatoria di Green Italy, Lucca si trova infatti al quinto posto, dopo Milano, Napoli, Genova e Roma.
La crisi però, quella che ha colpito anche questa provincia, non è riconducibile ai mercati locali che incidono poco ma a quelli internazionali che hanno un’incidenza non relativa.
“La nautica per noi rappresenta l’eccellenza per tradizione – ha concluso Guerrieri – dunque, puntando sulla qualità crediamo di poter superare questo momento. Piccoli segnali di una possibile ripresa già sono stati avvertiti dagli imprenditori”.
Le imprese ormai consolidate, che hanno risentito meno della crisi, hanno sfruttato il momento anche per migliorarsi tecnologicamente; l’innovazione è infatti il settore che si sta sviluppando di più e che meglio risponde alle esigenze degli acquirenti. Il comparto nautico infatti, per essere competitivo con altre realtà internazionali, non può accontentarsi della tradizione ma deve saper sfruttare questa rara peculiarità mitigandone l’impatto con l’innovazione tecnologica, unica risorsa di altri Paesi che non possono contare sulla qualità di prodotti e materiali utilizzati dagli antichi maestri del settore.
Per il momento la Camera di commercio di Lucca ha attivato il Centro servizi con lo scopo di ascoltare ed agevolare il lavoro delle aziende: la collaborazione potrà poi essere estesa ad azioni concrete di condivisione di idee e progetti.
Attraverso l’unità d’intenti dei privati e il supporto delle istituzioni la via per battere la crisi sarà percorsa insieme con l’obiettivo unico di superare le difficoltà e i problemi economici.
La situazione sarà monitorata dall’ente camerale costantemente per trarre anche l’occasione di rispondere alle esigenze degli associati.

Francesca Cuomo

Porti del Nord Sardegna: al via la stagione crocieristica 2012

Centosedici navi da crociera in calendario da marzo a fine novembre. Una rosa di nomi che va da Carnival ad Oceania, passando per Ibero Cruceros, Aida, Thomson, Costa e Azamara. È un 2012 di crescita, quello che verrà inaugurato il 27 marzo prossimo alle 8 del mattino ad Olbia, con l'arrivo, al molo 9 dell'Isola Bianca, della Grand Voyager, nave noleggiata dalla Costa Crociere in sostituzione della Allegra. Stagione di ripresa dopo due anni di stasi, causata dai contraccolpi della crisi mondiale che ha costretto ben due compagnie crocieristiche, rispettivamente nel 2010 e nel 2011, a cancellare trenta scali alla volta, lasciando la portualità del Nord Sardegna con segni negativi rispetto al passato. Realtà che, oggi, nonostante la difficile situazione dei trasporti marittimi, si affaccia con maggiore determinazione sul mercato del Mediterraneo. È infatti il gruppo Carnival - prima holding delle crociere al mondo – ad occupare la fetta più grossa del programma annuale di Olbia e Porto Torres, con 4 scali della Breeze, gioiello da 306 metri di lunghezza e 5076 passeggeri (compreso l'equipaggio), che verrà varato in tarda primavera e farà il primo giro inaugurale nel Mediterraneo toccando Olbia, come secondo scalo, il 10 giugno. Dello stesso gruppo è prevista la presenza massiccia di Costa Crociere, con 15 scali della Serena, gemella della Concordia, 290 metri e 3.600 passeggeri e della Allegra, sostituita dalla Grand Voyager, con 3 toccate; la più piccola Aidavita (compagnia tedesca brand Carnival) sarà, invece, all'Isola Bianca per 12 volte. Sul versante occidentale Carnival Corp garantirà, attraverso la IberoCruceros, 43 scali con le navi Grand Holiday e Grand Mistral e altri 3 con le lussuosissime Sojourn e Quest della Seabourn. Conferme, come per gli anni passati, anche per Thomson, Seacloud, Azamara e Oceania, le ultime due ad Olbia dopo qualche anno di turn over. Circa 250 mila i crocieristi previsti in tutto il Nord Sardegna nel 2012, per un arco temporale, 23 marzo – 24 novembre, che abbraccia buona parte delle quattro le stagioni. "Secondo gli studi presentati dall'agenzia Cemar di Genova in occasione del Seatrade Cruise Shipping Convention a Miami – spiega Paolo Piro, presidente dell'Autorità Portuale – quest'anno si chiuderà con una piccolissima flessione rispetto al 2011, ossia – 0,76% per un totale di 10.748.000 passeggeri movimentati e 4.891 approdi – 5,59 % rispetto al 2011. Calo che, comunque, viene compensato da un + 17 % dello scorso anno e che non intacca la leadership dell'Italia nel mercato del Mediterraneo". Lo stesso effetto Concordia sembra essere solo un lontano ricordo. Sulla base di una ricerca condotta dall'agenzia Penn Schoen Berland (Psb) per la Royal Caribbean, 9 ipotetici crocieristi su 10 ritengono che le crociere sono sicure e quasi un italiano su due le considera più sicure di altre tipologie di vacanza. Anche lo stesso sondaggio commissionato dalla MSC conferma la tendenza. Secondo i dati, il 78,5 % dei futuri crocieristi ritiene che il viaggio in crociera sia sicuro e questa percentuale sale all'84% se limitiamo il campo al mercato italiano. "Gli ultimi dati diffusi dall'European Cruise Council 2011 (Concilio europeo del crocierismo), che si tiene a Bruxelles ogni due anni - continua Piro – annunciano il superamento dei 25 milioni di crocieristi nel mondo, per una generazione di beni e servizi pari a 35 miliardi di dollari e 300 mila posti di lavoro diretti". E il Mediterraneo, dopo i Caraibi, costituisce il più grande bacino d'utenza mondiale, con prospettive di crescita esponenziali per i porti che vi si affacciano. Notevole, quindi la domanda. "I pochi focolai rivoluzionari del Nord Africa e la situazione critica della Grecia – sottolinea il Presidente dell'Autorità Portuale – diventano un punto a vantaggio di mete similari dal punto di vista climatico, come la Sardegna. Il 2012 e le previsioni interessanti per il 2013, ci fanno ben sperare in un'ulteriore crescita dei traffici".



Porto di Olbia

Già per il 2013 si prevede il ritorno ad Olbia della Msc Crociere, che ha già programmato 32 scali sulle banchine dell'Isola Bianca (28 della Sinfonia, 1 della Opera, 1 dell'Orchestra e 1 della Poesia). Ancora in corso, invece, le trattative con altre compagnie crocieristiche su Porto Torres, con un particolare riferimento al mercato invernale. Per quanto riguarda Golfo Aranci, invece, sono in corso le trattative per inserire il porto all'interno dei circuiti di alcune compagnie crocieristiche, con particolare attenzione a quelle extralusso. "Rispetto agli scorsi anni – fa notare Piro – l'Autorità Portuale si è presentata a Miami e lo farà in altre occasioni con una proposta allargata anche ai mesi di dicembre, gennaio e febbraio. Stagione per la quale il Nord Sardegna credo abbia molto da offrire, in termini di escursioni storico – culturali, naturalistiche ed enogastronomiche. Un'offerta che potrebbe interessare una fetta di mercato più esclusiva se saputa ben costruire". Proprio sull'offerta, la Port Authority, nel corso del 2011, ha voluto avviare uno studio scientifico, avvalendosi di una società specializzata, la Sviluppo Performance e Strategie di Olbia e il coordinamento dei docenti della Facoltà di Economia Carlo Marcetti e Antonio Usai. Dal mese di giugno e fino al 20 novembre, è stata condotta una rilevazione sull'indice di gradimento dei crocieristi relativo ai servizi in porto, nella città e alle escursioni proposte dai tour operator. Un'analisi su un campione di 3 mila visitatori, la cui sintesi finale ha delineato vantaggi e criticità di una meta, quella del Nord Sardegna, che presenta molte chance di crescita. Nello specifico del profilo, è emerso che il 78 % degli intervistati ha più di 45 anni di età, il 46 % è pensionato, il 59 % degli intervistati proviene dal Regno Unito, il 19,8 % dalla Francia, il 9,3 % dagli Stati Uniti d'America, il 2,7 % è israeliano ecc… Il crocierista che visita la Gallura è un turista che si trattiene a terra per poche ore, possibilmente in quelle centrali del mattino, viaggia prevalentemente nella stagione di spalla e in autunno ed evidenzia spesso la mancanza di occasioni di spesa durante la sua permanenza (esercizi chiusi o difficilmente raggiungibili). Secondo il report, la maggior parte dei visitatori, circa il 70 %, non aveva mai visitato la Sardegna, mentre solo il 45 % ha scelto la crociera proprio perché tra le tappe era prevista l'isola. Oltre la metà dei crocieristi sostiene di volerci ritornare, mentre il 10 % esclude completamente di farlo. Particolare rilievo è stato dato all'esperienza di visita, secondo la quale l'82 % si sposta prevalentemente a piedi in città, mentre il 25 % si muove autonomamente verso altre località.

segue a pag.9

Il presidente dell'Autorità portuale del Nord Sardegna, Paolo Piro

Il tempo a terra viene trascorso visitando il centro, alla ricerca di contesti nei quali effettuare shopping o visite guidate, mentre solo il 10 % cerca località balneari.
Attraverso il report si è potuto anche stimare il potere di spesa del crocierista.
La media pro capite, infatti, è di 31,75 €, così ripartita: un 56 % spende circa 10 euro; un 25 % arriva fino a 25 euro, un 3 per cento raggiunge i 500 € e una piccola percentuale supera i 1.000 euro.
Tra le criticità rilevate, invece, quelle relative alla qualità percepita dal sistema turistico territoriale. Nello specifico, le informazioni ricevute a terra (alle quali viene dato un voto medio di 4,9 su 7) sono di inferiore qualità rispetto a quelle ricevute a bordo (che già vengono considerate insufficienti).
La stessa qualità dei servizi offerti nel territorio viaggia su valori prossimi all'indifferenza: il rapporto qualità/prezzo degli esercizi commerciali è valutato 4,8 su 7; l'attrattiva turistica, invece, è valutata con un voto pari a 5.
Tra i punti di forza viene evidenziata la percezione qualitativa della gentilezza e della cortesia degli operatori, che ha raggiunto un voto di 5,78 su 7; mentre la qualità percepita della conoscenza delle lingue straniere raggiunge un voto medio di 5,32 su 7.
Il territorio visitato è molto apprezzato. Olbia risulta città pulita, ordinata, tranquilla ed accogliente, così come elevata è la considerazione del territorio circostante.
La destinazione turistica ha totalizzato, in definitiva, un voto medio di 5,57 su 7, con una flessione nel periodo invernale quale conseguenza della scarsa disponibilità di servizi turistici.
La meta Nord Sardegna, quindi, resiste, forte di una votazione di 5,79 su 7 sul contesto ambientale.
Resta un punto fermo, sempre da quanto emerge dal report, la necessità di un maggior coordinamento territoriale per l'accoglienza: per le escursioni, infatti, le criticità principali si registrano specialmente nel periodo invernale, quando il numero dei servizi disponibili nel territorio diminuisce sensibilmente. In particolare, la qualità percepita sull'orario di apertura degli esercizi commerciali è di 4,46 su 7, voto che diminuisce nel periodo autunnale (media del 2,71). Particolare rilievo, all'interno del customer satisfaction, è stato dato all'ambito dei servizi portuali.
Le opinioni dei crocieristi hanno generato valutazioni decisamente positive: tra i servizi più graditi quello della navetta porto - città con un voto di 6,6 su 7. Il servizio security, invece, ha registrato una media di 6,11 su 7, mentre le procedure di imbarco e sbarco hanno registrato una media di 6,19 su 7.
"E' uno studio esaustivo che fotografa la nostra realtà, confortandola con dati scientifici e modalità di rilevazione certificate – aggiunge Paolo Piro –.
E' nostra intenzione riproporlo anche per quest'anno, monitorando una fascia differente di crocierismo, quella del mass market del gruppo Carnival, ed estendendo le interviste anche a Porto Torres e alle mete escursionistiche collegate. Non può esistere una giusta promozione e programmazione senza una base valida di conoscenza del mercato. Con i dati rilevati lo scorso anno, infatti, abbiamo apportato già alcune correzioni sulla nostra azione, e altrettanto hanno promesso di fare le istituzioni del territorio che sono già state informate dei risultati".
Da qualche settimana, l'Autorità Portuale sta studiando una nuova cartellonistica sul water front che promuova e valorizzi il museo cittadino e dia corrette indicazioni di percorso verso la città e l'info point comunale situato nel polo museale, dove per i crocieristi, su volontà del Sindaco, saranno messi gratuitamente a disposizione anche i servizi igienici.

Francesca Cuomo

Porto di Ancona, tra calo dei traffici e progetti dell'Authority

Nella speranza di una «nuova fase espansiva» economica che potrebbe arrivare entro due anni, il porto di Ancona si sta dotando di opere per agganciare la ripresa e far crescere i traffici. La presentazione ad Ancona del rapporto statistico 2011, che ha evidenziato per il porto un calo di merci (-1,7%) e passeggeri (-6,1%) a fronte di un aumento di merci in container (+10%), ha fornito l'occasione al presidente dell'Autorità portuale Luciano Canepa e al segretario generale Tito Vespasiani di fare il punto della situazione infrastrutturale dello scalo. L'Authority «non ha perso il suo tempo», ha detto Canepa, sottolineando come nonostante il mancato arrivo dei fondi governativi previsti l'Ap abbia «mobilitato 128 milioni di euro per opere cantierabili entro il 2012». Già firmato, ad esempio, il contratto per realizzare il molo di sopraflutto (70 milioni) che servirà a proteggere dai venti dominanti la futura banchina rettilinea per ospitare carghi di grandi dimensioni. «Speriamo in una nuova fase espansiva tra due anni», ha aggiunto Vespasiani. Uno degli obiettivi prioritari per il 2012, ha continuato, riguarda lo scavo dello specchio d'acqua tra la banchina rettilinea e il molo di sottoflutto per portare i fondali a -14 metri e renderli idonei all'arrivo di grandi carghi. Verranno asportati materiali sabbiosi per un milione di metri cubi: 500 mila serviranno al ripascimento della costa, altrettanti (non pericolosi ma incompatibili con il ripascimento) verranno scaricati in mare. Nel 2011 i traffici merci e passeggeri sono risultati in calo, a causa della crisi, in particolare quella greca ma anche della chiusura della Bunge (da sola ha tolto allo scalo 400 mila tonnellate l'anno di merci rinfuse solide) Per le merci si conferma il trend negativo (dal 2008 -11%) mentre per i passeggeri si è tornati sui livelli del 2009-2010 dopo il record del 2011 (1,65 milioni). Negativo il flusso dalla Grecia (-11,8%) e in aumento quello da e per la Croazia (+7,3%). Note positive vengono dal settore crociere con 144.721 (+7%) persone arrivate con Costa Crociere e Msc (9% del totale passeggeri). Tra le infrastrutture completate, Vespasiani ha ricordato la banchina d'allestimento dentro Fincantieri (8 milioni di euro) che servirà a liberare la banchina del porto attualmente utilizzata dall'azienda; il completamento del raccordo ferroviario elettrificato che, nei prossimi giorni, vedrà i primi passaggi di convogli verso lo scalo; la seconda fase di Ank's marina - moli a supporto dei cantieri Isa, Ferretti Cnr e Wally - e la manutenzione della scogliera antistante. Oltre al molo di sopraflutto da completare in tre anni, nel 2012 verrà appaltato il secondo tratto (280 metri) della banchina rettilinea. Quanto alla vasca di colmata, che servirà a smaltire fanghi di dragaggio portuali, Vespasiani ha riferito che l'aggiudicazione è stata impugnata con ricorso al Tar. La decisione del tribunale dovrebbe arrivare ad aprile. Con un contributo di 350 mila euro l'Authority ha contribuito anche al restauro alle mura di cinta tardo-medievali del porto. Tra i progetti che potrebbero rilanciare il porto di Ancona c'è anche quello presentato da un pool di imprese - Società Gas Rimini, Ubaldi Costruzioni e Cmc - per realizzare un terminal gas in banchina che prevede l'approdo di navi gasiere (da una a tre al giorno) ad Ancona e la realizzazione di una condotta sottomarina per trasportare il gas fino all'Api di Falconara. Un progetto «ancora in fase istruttoria», ha detto Canepa, su cui l'Ap non ha preso una posizione e su cui è aperta a qualsiasi contributo soprattutto in tema di sicurezza. Domani i dirigenti dell'Ap incontreranno il presidente di una ditta canadese che sta costruendo in Canada un impianto analogo e i vertici della Società gas Rimini. Dovrebbero essere demoliti entro maggio al porto di Ancona i venti silos dello stabilimento Bunge nella parte finale del molo. Lo ha riferito oggi Luciano Canepa, il presidente dell'Autorità portuale, che ha avviato l'acquisizione dell'area ex Bunge (5,1 milioni di euro) dando seguito al protocollo d'intesa siglato con Regione, Provincia, Comune, azienda e sindacati. Canepa, a margine della presentazione del rapporto statistico 2011 dell'Ap, ha spiegato che per avviare la demolizione della parte interna dello stabilimento (48mila metri quadrati) si attende il piano di caratterizzazione del suolo già accettato dalla Regione. Ci sono infatti fabbricati sigillati da verificare ed è previsto anche un controllo sull'eventuale presenza di amianto da smaltire. Circostanze che - ha precisato Canepa - non preoccupano comunque l'Authority e che costituiscono verifiche di sicurezza per l'intera operazione. Acquisita la proprietà dell'area, l'Autorità portuale emanerà un bando per la presentazione di progetti di investimento, con premialità per proposte che prevedano la riassunzione degli oltre 60 lavoratori ex Bunge.

Salvatore Carruezzo

Rinnovare la logistica: quando la necessità diventa opportunità

Il convegno 'Rinnovare la logistica: come fare di necessità virtù', organizzato da Logisticamente in collaborazione con Unione Parmense degli Industriali, nasce con l'obiettivo di mostrare che le esigenze di cambiamento imposte dal mercato, molto spesso subite dalle aziende come un male necessario, se affrontate con il giusto approccio, possono diventare opportunità per incrementare il livello di servizio e la competitività. L'evento, in programma il 18 aprile 2012, dopo aver fatto il punto sulle molte criticità della situazione attuale, mostrerà come oggi occorra procedere rapidamente e con decisione nel modificare l'organizzazione per ridurre immediatamente e quanto più possibile i costi logistici, consentendo alla propria azienda di proporsi al mercato con prodotti/servizi e modelli di business alternativi: outsourcing, sistemi e tecnologie, nuovi modelli organizzativi sono le alternative oggi a disposizione di manager e imprenditori che, dovendo decidere in fretta, non intendono però farlo in modo affrettato. «Di norma, le imprese sono restie al cambiamento: nuove procedure e nuove logiche implicano nell'immediato investimenti e impiego di risorse,con la conseguente riduzione di quelle dedicate alla produttività. Se poi, in una fase come quella attuale, la riorganizzazione è imposta dalla necessità di restare sul mercato, e i margini entro i quali operare sono estremamente ridotti, le difficoltà sono ancora maggiori», spiega Paolo Azzali, direttore di Logisticamente, che continua: «In questo convegno mostreremo soluzioni e percorsi in grado di trasformare la necessità in opportunità, con il supporto di dati concreti e con l'ausilio delle competenze che abbiamo sempre espresso durante i nostri eventi: siamo convinti che il cambiamento, che di solito spaventa le aziende, possa invece essere la chiave del successo, quando affrontato con il corretto approccio».

I progetti di Massidda a Cagliari

Lo scorso 7 marzo Piergiorgio Massidda ha presentato gli sviluppi dell'attività di marketing a 360 gradi attualmente in corso. L' attività si è poi spostata oltre Atlantico per rafforzare le relazioni con uno dei colossi del turismo da crociera.
Il neo Presidente è stato a Miami a tenere una serie di incontri serrati e relazioni, con i manager della Royal Caraibean, sul rafforzamento e aumento a partire dal 2014 degli attracchi dei suoi colossi di ben16 ponti e il loro contenuto strategico di 4000 passeggeri.
Si è cercato di inserire una Home Port a Cagliari nei progetti futuri di tale grande realtà del turismo di livello globale. Massidda ricorda quali siano le criticità da risolvere quanto prima e cioè il dragaggio e il consolidamento dei moli per tale imponente attività di correnti interne generate dai potenti propulsori di stazionamento.
Resta in un momento di grande attenzione mediatica su tale comparto quindi il perno sul quale si intende impostare il futuro economico dell'approdo strategico di Cagliari ma anche dell'Amministrazione Comunale e Regionale.
I progetti dell'Autorità Portuale vertono ora sulla pianificazione di un bando volto alla ricerca di un valido gestore di tutte le attività correlate alla promozione e rilancio dell'Area Portuale che per ovvi motivi non può che essere privato.
Il secondo pilastro sul quale poggiare una potenziale industria legata al rilancio delle aziende presenti e non certo in perfetta salute è quello della creazione di una "free Zone" che porti Cagliari al rafforzamento delle attività della Contship e delle grandi aree prossime al porto canale con finalità di sdoganamento e smistamento merci provenienti dall'Atlantico e dal Canale di Suez con importanti risparmi per le navi commerciali.
Punto dolente delle analisi il terzo pilastro costituito dalla flotta pescherecci alloggiata con non pochi dissensi attualmente in prossimità degli uffici dell'Autorità Portuale.
Il futuro in questo caso sarà costituito da 112 attracchi nell'area di Sant' Elia con una permanenza di 86 ormeggi per pescherecci d'alto mare presso il porto di Cagliari.
Massidda ha portato anche l'attenzione su un progetto che nessun "Capitano coraggioso" ha mai avuto nè la forza ma forse anche il coraggio di intraprendere ed è legato alla sicurezza del Porto Foxi di Sarroch attualmente soggetto alle cattive condizioni meteo e che crea non poche preoccupazioni alle navi cisterna e ai piloti per la criticità dei contenuti delle navi che usufruiscono dei 17 attracchi attualmente presenti.
La combattività e la forte attività di relazione del neo presidente Massidda ha anche per il momento sedato un dibattito, non proprio sereno, con la potente AssoPorti con la quale fin dall'inizio del suo insediamento aveva avuto un forte scambio di vedute relativo alla volontà di Cagliari abbattere le tariffe portuali ritenute troppo alte per liberare un volano di sviluppo.

Maurizio Dessì

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 Pireo: calo del 9%

Nel 2011 la Piraeus Port Authority (PPA) ha incamerato ricavi per 105,1 milioni di euro, con un calo del 9,9% rispetto a 116,7 milioni di euro nell'anno precedente. L'utile ante imposte e l'utile netto sono ammontati rispettivamente a 10,7 milioni e 6,5 milioni di euro contro 11,3 milioni e 7,1 milioni di euro nel 2010. L'Autorità Portuale greca ha precisato che, nonostante la decisa diminuzione del fatturato, i risultati hanno registrato solo una lieve flessione grazie alla significativa riduzione delle spese amministrative e di esercizio (nel triennio 2009-2011 i dipendenti di PPA sono diminuiti di 410 unità e non sono state effettuate assunzioni, per cui il costo del personale è sceso del 35% dal 31 dicembre 2009 al 31 dicembre 2011). L'ente portuale del Pireo ha spiegato che l'utile generato dall'attività delle crociere, grazie ad un aumento del 35% del traffico, è salito a 7,5 milioni di euro rispetto a 3,1 milioni di euro nel 2010. L'utile del settore delle auto, nonostante una crescita del 33,3% del traffico che è stata frenata da una flessione del 12,6% del traffico automobilistico nazionale, si è attestato a 2,3 milioni di euro. Il settore del traffico passeggeri nazionale, nonostante un calo del 7,4% del traffico, ha totalizzato un utile di 4,5 milioni di euro. Il settore dei container ha invece generato un passivo.

Porto di Barcellona: a febbraio traffico stabile

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Barcellona è ammontato a 3,8 milioni di tonnellate, un volume analogo a quello movimentato nel febbraio 2011. Ancora in forte calo le merci varie che hanno totalizzato 2,0 milioni di tonnellate (-14,7%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-23,6%) - con una movimentazione pari a 173.903 teu (0%) - e 725mila tonnellate di merci convenzionali (+8,2%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico è stato di 950mila tonnellate (-4,0), di cui 783mila tonnellate di idrocarburi (-12,4%) e 167mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+75,9%). Le rinfuse solide hanno totalizzato 310mila tonnellate (-17,9%). I passeggeri sono stati complessivamente 86mila (0%), di cui 49mila dei traghetti (+71,6%) e 36mila delle crociere (-36,0%). Nel primo bimestre del 2012 il traffico delle merci movimentato dallo scalo spagnolo è stato di 6,5 milioni di tonnellate, con una flessione del 14,0% sul corrispondente periodo dello scorso anno.

Porto di Singapore: merci in aumento del 2%

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Singapore è ammontato a quasi 40,0 milioni di tonnellate, con una progressione del 2,2% rispetto a 39,1 milioni di tonnellate nel febbraio 2011. Il comparto delle merci varie ha registrato una ripresa rispetto al lieve calo (-0,9%) totalizzato nel febbraio 2011: lo scorso mese, infatti, nel settore sono state movimentate complessivamente 26,8 milioni di tonnellate di carichi (+13,5%), di cui 24,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+12,6%) e 2,3 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+23,1%). Il traffico dei container conteggiato in contenitori da 20' (teu) è stato pari a 2.345.400 teu (+7,1%). Il traffico di rinfuse petrolifere si è attestato a 12,3 milioni di tonnellate (-13,8%) e quello di rinfuse non petrolifere a 885mila tonnellate (-28,5%).

snim
Salone Nautico di Puglia
Puglia
Un mare di opportunità
PORTICCIOLO TURISTICO
MARINA DI BRINDISI
24 Aprile - 1 Maggio 2012
10° Salone Nautico di Puglia