mare, porti, trasporti e nautica da diporto







2012 ANNO VII n°4 Giugno-Luglio

€ 2,00

ISSN 1970-6367

S.C.EDITORE Soc. coop.: Direzione e Redazione Via F.IIi Cervi, 2 - 72100 Brindisi Tel./Fax 0831 517420

FROM SEA FOR SEA

Chi sa di porto non riesce a parlare o non gli permettono di parlare; mentre sono autorizzati a parlare di porto solo quelli che non sanno! Ma in Italia, lo sport preferito è parlare di "non-porto", mentre ancora si discute di riforma della legge sui porti; si nominano presidenti di Autorità portuali, Assoporti ha il suo nuovo direttivo e sui social net-work si clicca "mi piace". Una cosa è certa e condivisa da tutti, anche dai non addetti ai lavori: che lo sviluppo di un territorio marittimo dipende dal suo porto e dalla portualità concertata, programmata ed attuata senza interessi di parte. Il "vento nuovo" non è solo critica fine a sé stessa; non è disaffezione, astensionismo civile, caduta dei valori marittimi e poca passione per il bene comune, il porto, e soprattutto non è espressione di disinteresse sociale e dell'intera cittadinanza. Ed allora, non è il porto che si è ritirato dalla città, ma il contrario. Una città che ha perso la capacità di ascoltare il porto e comunicare con essa. Operatori portuali, quelli contrari sempre, non adeguati ad affrontare la crisi in atto; occorre ri-costruire lo stare insieme in un porto, convinti che lavorare per il porto significhi lavorare per la città. Operatori che dimostrino più coraggio ad abbandonare le vecchie logiche politiche che non sono state in grado di portare il "nuovo", anzi hanno sempre intralciato lo sviluppo di un porto. Pur riconoscendo che "quadri" dirigenti della relazione fondante la città-porto tendono a mantenere lo status quo perché così difendono la loro posizione e la loro stessa leadership, dobbiamo impostare una nuova declinazione della stessa relazione: solo facendo "nostro" il porto presente, liberandolo da ogni condizionamento, diviene possibile istituire un rapporto fecondo con il passato e con il futuro. Per questa ragione, appaiono necessarie forme di un governo del territorio condiviso per una shared port authority.

L'EDITORE Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Pirateria	pag.2
Autostrade del mare	pag.4-5
Porto di Bari	pag.6
Crociere Nord	pag.7
Porto Torres	pag.8-9
Volvo Ocean Race	pag.9
Porto di Brindisi	pag.11

www.ilnautilus

SPECIALE AUTOSTRADE DEL MARE



Accordo tra i porti di Civitavecchia e Barcellona per lo sviluppo delle crociere e delle autostrade del mare

Portuale di Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta, Pasquale Monti, hanno sottoscritto un protocollo di intesa che prevede una stretta collaborazione tra i due scali marittimi soprattutto per quanto concerne i servizi e la competitività dei porti nei settori delle crociere e delle Autostrade del Mare.

«La collaborazione - ha spiegato il presidente dell'Autorità Portuale di Barcellona, Sixte Cambra consisterà nella condivisione delle nostre "best practices" soprattutto in ambito crocieristico, ambientale e della sicurezza, per incrementare traffici nel Mediterraneo».

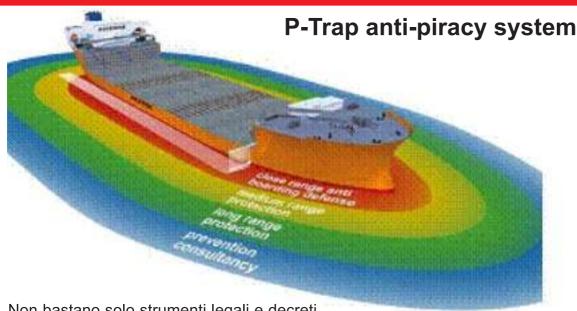
«Questo accordo - ha aggiunto il presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta, Pasquale Monti - si tradurrà subito nell'attivazione di un tavolo tecnico per dare uno sviluppo concreto agli impegni di collaborazione presi dai due porti leader delle crociere e delle autostrade del mare, che oggi si alleano per far crescere l'economia dei rispettivi Paesi e, più in

generale, del Mediterraneo. Questa intesa tra Civitavecchia e Barcellona - ha proseguito Monti - servirà a tracciare una linea comune per il Mediterraneo, anche nei rapporti con l'Unione Europea e con i porti del Nord Europa, facendo leva su quello che è un dato reale: le merci, oggi, arrivano da Sud: arrivano nei nostri porti ed il 75% è diretto a Nord.

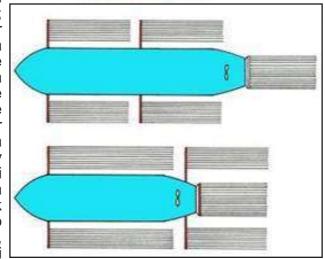
La sfida che ci attende è quella di saper intercettare parte di questi flussi, creando da un lato l'offerta dei servizi necessari; dall'altro le condizioni di domanda e quindi di mercato affinché questo rapporto si riequilibri».

A Barcellona il presidente dell'Autorità Portuale L'accordo prevede che siano messe in campo azioni catalana, Sixte Cambra, e il presidente dell'Autorità mirate a migliorare l'efficienza dei sistemi portuali attraverso un maggiore scambio di informazioni e una sinergia tra i due porti leader delle crociere in Europa. Le prime attività previste dal protocollo di intesa riguarderanno lo studio della possibilità di iniziative congiunte per sviluppare nuovi collegamenti di linea comuni a Civitavecchia e Barcellona ed implementare ulteriori novità nel campo dello scambio elettronico dei documenti, al fine di rendere più agili i procedimenti e ridurre i tempi di scambio della documentazione. Nell'ambito delle Autostrade del Mare, è stato sottolineato come il collegamento Civitavecchia-Barcellona, tramite la compagnia armatoriale napoletana Grimaldi, sia diventato una linea di riferimento per il Mediterraneo e come dal 2004 il traffico di merci e passeggeri tra i due porti registri una crescita costante. A tal proposito, all'incontro nella sede della Port Authority catalana era presente anche il direttore commerciale del gruppo Grimaldi, Guido Grimaldi, insieme con i rappresentanti di Grimaldi Spagna, che ha ribadito l'impegno della compagnia a sviluppare ulteriormente le Autostrade del Mare potenziando i collegamenti esistenti ed aprendone altri nuovi. Monti e Cambra hanno anche evidenziato l'importanza di dare nuovo impulso alla Scuola Europea di Short Sea Shipping, nata sei anni fa proprio grazie all'impegno dei due porti e che finora - come sottolineato dal direttore della scuola, Eduard Rodes - è stata un punto di riferimento unico in Europa per gli studenti di numerosi Paesi che hanno potuto apprendere sul campo come funzionano le filiere produttive della logistica e del trasporto marittimo.

Salvatore Carruezzo



Non bastano solo strumenti legali e decreti speciali per combattere gli attacchi dei pirati; servono anche nuove tecnologie per scoraggiare il fenomeno. Nessuno ci aveva pensato: antifurto delle auto e delle case applicati alle navi. Con questa filosofia, la olandese Westmark BV, idea, brevetto e produzione, unitamente alla Vecom Marine hanno costruito un sistema complesso per non far avvicinare i pirati alla nave da abbordare. Lo chiamano il P-Trap anti-piracy system, ed è un sistema tecnologico di protezione passiva per la sicurezza contro la pirateria. L'ideatore, Lodewijk van Westerbeek Eerten, nel presentarlo alla stampa, lo scorso anno, disse che il sistema era ed è innovativo, in quanto non compromette né la vita dei pirati e né quella dell'equipaggio della nave abbordata. In sostanza, il P-Trap crea delle fasce di sicurezza intorno alla nave, che riescono a bloccare qualsiasi elica di motore di imbarcazione che attraversa queste zone, intrappolandola, evitando l'avvicinamento e l'eventuale tentativo di salire a bordo. Il sistema è stato sperimentato con successo ed ha ottenuto un riconoscimento importante, Safety at Sea International Award 2011, dall'armamento mondiale. Ne parliamo, perché la Vecom, ha comunicato l'ufficialità dell'ingresso del sistema P-Trap nel mercato dei prodotti per la sicurezza navale; ha ufficializzato anche la presenza attiva e dimostrativa del sistema, con seminari di studio, al Salone Nautico Internazionale, SMM di quest'anno ad Amburgo, per i prossimi 2-7 settembre 2012. I visitatori potranno vedere un modello in scala del Ptrap così come un video, che fornirà i risultati dei test effettuate su navi, con la collaborazione della Guardia Costiera e dei Servizi di Soccorso.



Tecnicamente, il P-trap genera una fitta rete di fili sottili, ancorati alla nave e trainati da essa sotto la propria superficie di galleggiamento; l'insieme dei fili formano una ragnatela che interessa una zona di acqua e che avvolge la nave. Quando una imbarcazione pirata attraverserà la rete di fili l'elica ne rimarrà intrappolata e non sarà in grado più di navigare. Le zone di sicurezza intorno alla nave riguardano una fascia detta di "prevenzione-monitoraggio-consulenza"; una di blocco abbordaggio "anti-piracy" per lungo-medio-corto raggio. Il sistema non presenta pericoli per le altre navi in transito; come pure, il P-trap, installato a bordo, non comporta nessuna difficoltà di manovra per la nave. La sistemazione marinaresca del sistema, a bordo della nave, può essere: di un sistema laterale dritta/sinistra; due sistemi a prua, due a centro e due a poppa; si possono avere sistemazioni combinate, ma dipende dalla lunghezza della nave.

Abele Carruezzo



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 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.Ili 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:



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









Traghetti - Ro/Ro Assistenza navi Crociera Escursioni in Puglia Banchine riservate Servizi in tutta la Puglia

LLOYD'S Sub-Agency



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

Crew Shortage

Il fenomeno è chiamato "Crew Shortage", ossia carenza di personale qualificato da impiegare a bordo delle navi commerciali, nato da una cronica crisi di vocazione marinara tra i giovani. Per cui, di fatto, a bordo delle navi di bandiera si formano equipaggi multietnici, si usano lingue, religioni, modi di lavorare, modi di agire e di mangiare differenti, ma in primis salario e diritti diversi. Non saranno le interrogazioni parlamentari a risolvere il problema della "formazione" dei marittimi italiani, filippini o indiani che siano. Il riferimento è relativo ad alcuni parlamentari che, nell'aprile scorso, hanno interrogato il governo circa le politiche di lavoro programmate a favore dei marittimi.

Il Parlamento italiano l'unica cosa seria che deve fare, in nome del Popolo italiano, è muovere gli ostacoli per favorire lo sviluppo dei trasporti marittimi e con esso agevolare gli imbarchi per far crescere una marineria che ha voglia di lavorare con il mare e sul mare.

E' dal mese di aprile che articoli dedicati a questo argomento si contendono i favori di un "armamento" o di un "sindacato", senza affrontare il vero problema di una istruzione nautica che è divenuta istruzione logistica; di una flotta, sia da carico che passeggeri, automatizzata fino all'ultima maglia di catena; di una portualità in trasformazione e di un Paese, come l'Italia, che ha altri problemi da risolvere.

Il "crew shortage" è un problema serio, complesso che interessa da un lato l'istruzione e dall'altro la formazione: e si parla di crew di navi sia per trasporto, rimorchio, pesca, diporto e qualsiasi altro scopo per cui è possibile dislocare merci e/o persone per acqua e su acqua.

Che la crisi in atto stia devastando la marineria italiana è un dato noto; quello che è più grave è la "non politica" di un governo tecnico nel campo dell'istruzione e formazione del settore nautico.

Sulla scia della politica logistica decisa nel nostro Paese soprattutto in ambito portuale, giusta, ma ancora restia ad abbandonare la dimensione industriale, nell'istruzione tecniconautica, invece, il passaggio degli istituti nautici al settore della logistica e dei trasporti è stato rapido, dimenticando nave e navigazione, posizionandosi più nell'entroterra che sul mare. Non siamo contrari al post-industrialismo, ma favorendo la logistica diciamo che comunque le navi vanno "governate" da chi conosce la navigazione e la sicurezza marittima e la plancia di una nave non è una "play-station". Nei prossimi due anni, nel mondo, saranno varate dai cantieri e consegnate a società di armamento circa 2000 navi; se contiamo 18 imbarcati di crew per nave, occorreranno circa 36000 marittimi da istruire e formare, esclusi gli esistenti. Nell'ambito dell'istruzione tecnico-nautica va messa a regime, per una istruzione più adeguata e moderna, anche quella relativa alla pesca ed al diporto commerciale.

PACIT SERVICE

MOCHO GRAFT

Tel. 0831-412656 fax. 0831412266 www.cantieredanese.it e-mailinfo*cantieredanese.it

FERRETTI

Il crew shortage nasce negli anni 80, poiché armatori sempre più spinti ad aumentare i propri profitti non vollero investire nella formazione e nell'imbarco delle figure di inizio carriera, come allievi e mozzi, mentre l'istruzione nautica spostava il suo asse culturale sempre più verso l'economia marittima che verso la e-navigazione e l'automazione navale; anzi queste ore di cattedra venivano drasticamente ridotte al punto che oggi si parla di "conduzione" del mezzo di trasporto: condurre non è navigare, anche perché per mare non esistono "piazzole" di sosta o "ship-grill".

L'esperienza dell'unica "accademia" (semi-privata) della marina mercantile ad uso e consumo di alcuni armatori italiani, non risolve appieno il problema dello crew shortage e soprattutto della formazione, visto che ogni anno i posti (concordati con Confitarma) sono limitati, senza comprenderne il perché (scarsità di risorse economiche? Ma

anche di risorse umane in qualità di docenti!).

Ed ancora, molti ufficiali italiani, hanno superato brillantemente gli esami professionali, comandano navi che navigano e non sono passati dall'accademia. Se l'obiettivo è federare, accorpare, privatizzare (con i soldi di tutti gli italiani) tutto il comparto della formazione nautica, post-secondaria, relegando i nautici a dei "licei" che raccontino solo il mare, allora il nostro "Bel Paese" dovrà rinunziare ad essere popolo di navigatori, essendo sufficiente essere santi e poeti. Se invece, risvegliando l'orgoglio di una marineria, opportunamente, si può valutare di ri-fondare la istruzione e pre-formazione tecniconautica in seno ad Istituti della Logistica e dei Trasporti, bilanciando l'asse culturale più verso la navigazione e sicurezza dei processi trasportistici; poi, con adeguati percorsi di formazione universitaria, in un polo di settore regionale marittimo, aereo, ferro-gomma, logistico, legato ad un unico e qualificato Centro per l'addestramento, si potrebbero raggiungere livelli di preparazione adeguata, qualificata e certificata. Può, sembrare un ritorno al passato, ma così non è: se lungo la strada abbiamo perso l'istituzione e l'istruzione del "cadetto", che tutti i popoli marinari ci invidiavano, allora bisogna avere il coraggio di ritornare lungo la strada per recuperarla.

L'Italia è prima in Europa nell'interscambio via mare per tonnellate di merci e nel turismo crocieristico per numero di passeggeri, nonché nel mondo nella costruzione di navi passeggeri e motoryacht di lusso, fornendo occupazione e generando economia. Da parte nostra, non siamo disposti ad archiviare tradizioni e professioni marittime- marinare che hanno segnato da sempre l'economia di una Italia bagnata per tre-quarti dal mare.

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 -

Porti, Ormeggi, Boe ecc

Creazione Aree simulate a richiesta 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

Un mare di trasporti: un viaggio lungo le Autostrade del Mare, alla scoperta di tutti i vantaggi offerti dalla navigazione per merci e persone



Profumavano di cedro i legni delle navi. E con quelle i Fenici andavano a solcare le acque del Mare Nostrum, alla ricerca di nuovi scambi e di nuove terre. Un desiderio di scoprire lungo rotte ben precise, che ha portato questo antico popolo ad avere all'epoca il dominio dei commerci e della navigazione. Una scelta – quella del mare – che oggi torna in auge e riscopre gli antichi fausti. Una scelta che sposa la causa ambientalista e che non esita di presentare vantaggi economici non trascurabili, soprattutto in presenza dell'attuale congiuntura economica. Ma anche una scelta che privilegia un tipo di spostamento 'slow', lento, ad appannaggio della qualità dei trasporti e – perché no? - anche degli spostamenti legati al turismo.

Tutto questo avviene oggi lungo le linee delle Autostrade del Mare, attraverso imbarcazioni moderne che mandano nel dimenticatoio i vecchi traghetti e che riescono sempre di più a coniugare il trasporto delle merci al movimento di passeggeri sempre più esigenti. Oltre alle navi a caricamento orizzontale (Ro-Ro) fanno il loro ingresso le 'cruise ferry', con tanti servizi a bordo per godere di vere e proprie minicrociere.

COSA SONO

Ma andiamo per ordine: cosa sono in sostanza queste Autostrade del Mare? Riconosciute dal Trattato di Maastricht, entrate nel Progetto comunitario Prioritario 21 (PP21 "Motorways of the sea"), sono – secondo la definizione dettata dal nostro Ministero dei Trasporti - «percorsi alternativi alle strade d'asfalto e rappresentano (per un paese dalla particolare configurazione geografica come l'Italia) la maggiore opportunità di trasformazione della mobilità delle merci». Finalità accolte anche dall'Unione, come si legge nella Decisione 884/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29/04/04: «la rete transeuropea delle Autostrade del Mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici».

DOVE SI TROVANO

Direttrici che abbracciano i principali porti del Mar Mediterraneo fino ad accogliere i più remoti approdi lungo i confini europei, per un totale di quattro corridoi individuati. Se l'Autostrada del Mare dell'Europa del Sud-Est collega Adriatico, Ionio e Mediterraneo orientale, l'Autostrada del Mare dell'Europa del Sud-Ovest lambisce Spagna, Francia, Italia e Malta e si raccorda ancora con l'Autostrada del Sud-Est e con i vari collegamenti verso il Mar Nero. Di respiro più ampio sono poi l'Autostrada del Mar Baltico e l'Autostrada del Mare dell'Europa dell'Ovest: la prima allaccia gli Stati membri del Mar Baltico con quelli dell'Europa centrale e occidentale, mentre la seconda lega Portogallo e Spagna all'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda.

Guardando all'Italia, ad oggi, sono attive le rotte: Catania-Civitavecchia; Catania-Livorno; Catania-Genova; Catania-Napoli; Catania-Ravenna; Messina-Salerno; Palermo-Civitavecchia; Palermo-Genova; Palermo-Napoli; Palermo-Salerno e viceversa (a cui vanno sommate quelle attive fra il continente e la Sardegna). A livello internazionale il Belpaese è, invece, collegato attraverso le vie: Barcellona-Genova; Barcellona-Palermo; Barcellona-Civitavecchia; Valencia-Genova; Tolone-Civitavecchia; Tunisi-Genova; Tunisi-Livorno; Tunisi-Civitavecchia; Tunisi-Napoli. L'IMPORTANZA

Una rete senza dubbio di rilievo ma che si pensa di poter potenziare ancora, creando ulteriori opportunità. Infatti, lo stesso Governo italiano «ritiene di estrema importanza la diffusione e l'uso delle Autostrade del Mare: per contribuire a decongestionare il traffico su strada; per migliorare la sicurezza sulle strade; per tutelare l'ambiente; per migliorare le condizioni di lavoro degli autotrasportatori», come segnalato nella nota del Ministero.

Motivazioni di tutto rispetto che, in sostanza, vanno a privilegiare le vie del mare al trasporto su gomma. Ma come si spiegano tanti benefici dati dalla sola navigazione? Per comprenderne la ratio è necessario, prima di tutto, osservare la circolazione sulle strade italiane. Oggi l'88% delle merci viaggia in Italia su gomma, con ovvi problemi di sicurezza e di congestione del traffico.

Spezzare il viaggio dei prodotti attraverso una soluzione intermodale (nello specifico nave+gomma, ma anche nave+ferro) è un'opzione che va a garantire una maggior sicurezza nel sistema dell'autostrasporto, a vantaggio dell'intera collettività.

Strade meno ingombre da tir, con meno possibilità di incorrere in incidenti con mezzi pesanti, rappresentano uno scenario tutt'altro che trascurabile. Come ha di recente confermato il presidente della Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica, Bartolomeo Giachino, ogni anno ammonta a trenta miliardi di euro, ovvero al 2% del Pil, il costo sociale degli incidenti stradali in Italia.

E, sempre secondo i dati in mano alla Consulta, l'autotrasporto va ad incidere per il 6,9% sul totale dei sinistri, con un costo pari a 2,1 miliardi di euro.

Intanto l'alternativa offerta dai trasporti via mare è già sperimentata ad ampio raggio dal sistema di mobilità delle merci. Allo stato attuale i mezzi pesanti che utilizzano abitualmente le Autostrade del Mare sono circa 1.500.000 l'anno, con un incremento di circa il 20% ogni 12 mesi (dati Ministero dei Trasporti).

I numeri confermano poi che le navi in rotta lungo le Autostrade del Mare riportano una capacità di riempimento di stiva intorno al 50%: pertanto un ulteriore aumento pari al 50% è raggiungibile, senza altre risorse infrastrutturali ed economiche da investire.

Un risparmio che va a sommarsi a quello endemico alla scelta della navigazione. Un recente studio Uniontrasporti conferma che i costi via mare «possono essere meno della metà di quelli via terra e comunque inferiori alla spesa viva del solo gasolio». Lo stesso documento traduce poi in dati concreti i benefici ad appannaggio dell'ambiente: «Se si effettua, infatti, un confronto tra il consumo energetico indotto dalle tre diverse tipologie per il trasporto delle merci, si nota che posto pari a 100 il consumo del veicolo stradale, un convoglio ferroviario consuma 28, mentre un'imbarcazione solo 23».

INCENTIVI IN ITALIA

Per tutte queste ragioni in Italia, al fine di promuovere l'impiego delle Autostrade del Mare, nel 2004 è stata istituita la società Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. mentre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato l'ok alla creazione dell'Ecobonus. Si tratta di un sistema di rimborso economico, fino al 30% del costo dei biglietti marittimi, per gli autotrasportatori che scelgono le Autostrade del Mare, per un budget totale di circa 240 milioni di euro (per saperne di più: ecobonus@ramspa.it, numero verde: 800-896969). E, soltanto di recente, il Consiglio dei Ministri europei dei Trasporti ha approvato la proposta dell'Italia di portare dal 20 al 30% il cofinanziamento europeo sulle Autostrade del Mare. A darne notizia il viceministro delle Infrastrutture, Mario Ciaccia: «Il 7 giugno il Consiglio ha approvato il nuovo regolamento sui corridoi della rete strategica dei trasporti europei e inserito nel corridoio Helsiniki-Valletta i porti di Livorno e La Spezia. Un risultato frutto di un laborioso negoziato con la Commissione europea – tiene a chiarire Ciaccia - durante il quale l'Italia ha insistito per valorizzare i collegamenti ferroviari che portano i due porti nel cuore della rete europei dei trasporti. Il corridoio Helsinki-Valletta, partendo dalla Finlandia, attraversa il Brennero, l'intera penisola italiana in verticale ed arriva a Malta passando per Palermo. Oggi il corridoio – conclude il viceministro -, al contrario di quanto avveniva per il Corridoio Berlino-Palermo, ha un'articolazione da Napoli verso Bari e Taranto, entrambi riconosciuti come porti strategici europei».

DIFFICOLTA' E PROSPETTIVE

Per rendere più agile l'intero sistema e offrire il volàno alle rotte marittime, è indispensabile l'aggiornamento dell'intero sistema. La parola chiave resta 'intermodalità', come conferma ancora Uniontrasporti: «Per avere ricadute economiche importanti – è spiegato nel "I Rapporto sullo stato delle infrastrutture in Italia" -, la sola presenza di un porto sul territorio non basta, ma è necessario che il sistema dei collegamenti terrestri, stradali e ferroviari, sia efficiente e moderno».

E lo sa bene proprio la Puglia, storicamente crocevia dei traffici da e verso l'Est. Una posizione strategica che se in passato ha reso la regione l'ombelico degli scambi commerciali ma anche politici e culturali. Questa stessa regione si trova però, adesso, a fare i conti con i numerosi tagli ai trasporti, con un sistema viario insufficiente che pone l'intero territorio inevitabilmente ai margini della vita dell'intera penisola. Per questo ci si rivolge al mare con sguardo nuovo e con rinnovata speranza. «I porti di Bari, Brindisi e Taranto con le piastre logistiche, il Distripark, l'interporto e le connessioni alle reti ferroviarie costituiscono, insieme al nodo dell'Incoronata, i pilastri di un sistema unico e integrato che vogliamo sia connesso al Paese. I tempi biblici dell'alta capacità Bari-Napoli e le distrazioni sul deterioramento della dorsale adriatica non sono più tollerabili», denuncia l'assessore regionale ai Trasporti Guglielmo Minervini. Un SOS che potrebbe essere ben accolto da un hub internazionale come quello di Civitavecchia. Il primo porto nel Mediterraneo, con 2 milioni e 600mila passeggeri, che ha ora un nuovo ed ambizioso traguardo in mente: collegare il Tirreno all'Adriatico.





Foto-servizio: Giovanna Lodato

«Oggi siamo fuori dall'Europa – illustra il presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti - per i 20 km mancanti della superstrada Orte-Civitavecchia e per l'autostrada Orte-Mestre, che sarà oggetto della prossima riunione del CIPE e per la quale la Regione Lazio ha già stanziato fondi importanti. Il completamento di queste opere consentirà di inserire il nostro scalo in una direttrice ideale per unire Adriatico e Tirreno e spezzare la cronica incomunicabilità fra i due mari». Un obiettivo precipuo da ragguagliare se si tiene conto del fatto che, mentre l'area tirrenica ospita in misura prevalente servizi di transhipment e cabotaggio, il traffico internazionale, ovvero il 7,4% del traffico complessivo, si svolge soprattutto lungo il versante adriatico, presso quei porti che hanno un ruolo chiave nel dialogo tra Europa occidentale e orientale.

SLANCIO AL TURISMO

Intanto lasciano ben presagire le classifiche europee, con un'Italia che dal 2009 si piazza al sesto posto in Europa per volume del traffico container via mare (7,2 milioni di Teu). Il primato si tocca, invece, grazie ai numeri relativi al trasporto di persone: con oltre 92 milioni i passeggeri all'anno, i porti italiani si dimostrano i più frequentati d'Europa. Un primo posto che senz'altro non resta indifferente di fronte all'ampia gamma dell'offerte croceristica e turistica in generale. Una novità di assoluto rilievo nel panorama della navigazione è, per esempio, nella presenza di 'cruise ferry'. Navi che viaggiano lungo le Autostrade del Mare, dotate di ogni comfort: ristoranti, bar, sale giochi e disco, centro benessere, piscina e con un corrollario di eventi organizzati a bordo. L'obiettivo è quello di non far pesare il viaggio in mare ma, al contrario, di renderlo piacevole. Nasce per questo, ad esempio, la formula 'Hotel on Board' proposta da alcune compagnie nostrane di navigazione: la cabina della nave è usata come una stanza d'albergo per un long weekend da trascorrere nella città turistica preferita. E il viaggio, così, è già vacanza.

Programma MEZZOGIORNO – BALCANI per l'assistenza tecnica in favore dell'Autorità Portuale di Durazzo



Progetto PDE – Port Data Exchange, frutto della Programma Mezzogiorno-Balcani all'interno del quale è stato collaborazione tra i porti di Bari e Durazzo, per la finanziato il progetto PDE. presentazione delle attività svolte. All'incontro hanno portato "L'attenzione dell governo italiano verso i paesi dei Balcani Portuale di Durazzo.

unitaria nazione del Ministero dello Sviluppo Economico. efficace azione di assistenza tecnica". Numerosa la partecipazione degli agenti marittimi operanti Il Segretario Generale Sommariva ha evidenziato come il passeggeri per il Porto di Bari e come intensi siano sempre stati i rapporti tra le due Autorità Portuali.

e controllo delle due Autorità Portuali".

comunitari fra i quali ha ricordato IONAS, JOVE, ECOPORT

perché consente di confrontarci con una realtà di gestione portuale molto attiva che ci stimola a migliorare soprattutto nei servizi ai passeggeri.

L'aumento dei traffici, negli ultimi anni, ha riguardato anche le merci e questo è il segnale di come si stia lavorando bene insieme"

Condorelli ha presentato le azioni svolte dal Ministero dello Sviluppo Economico a supporto dei Paesi dei Balcani avviati

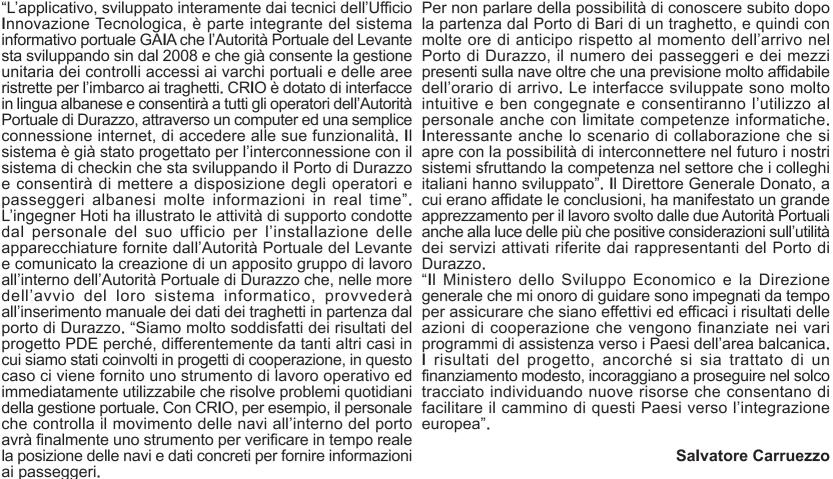
Martedì 31 Luglio 2012, presso la Sala Comitato dell'Autorità sulla strada dell'integrazione nell'Unione Europa soffermandosi Portuale del Levante, a Bari, si è tenuto l'evento finale del in particolare sia sul Programma APQ Balcani che sul

il loro contributo Francesco Mariani, Presidente dell'Autorità che aspirano ad entrare nell'UE è massima da alcuni anni Portuale del Levante, Arben Xhemali, Vice Direttore Generale e si esplica attraverso attività di assistenza tecnica alle del Porto di Durazzo, Roberto Condorelli, Responsabile del Istituzioni locali e supporto all'individuazione di strumenti, Progetto Mezzogiorno -Balcani per il Ministero dello Sviluppo anche finanziari, per la realizzazione di grandi interventi Economico, Mario Sommariva, Segretario Generale infrastrutturali di cui quei Paesi hanno necessità. Il progetto dell'Autorità Portuale del Levante, Mario Mega, Dirigente PDE è di grande interesse perché frutto della collaborazione Tecnico dell'Autorità Portuale del Levante e Responsabile diretta tra due Autorità Portuali che hanno individuato l'obiettivo del Progetto PDE, Vegim Hoti, IT Specialist dell'Autorità da perseguire creando uno strumento operativo di cooperazione.

Ha partecipato ai lavori in videoconferenza da Roma Vincenzo Dai buoni risultati del progetto potranno essere tratti nuovi Donato, Direttore Generale dell'Ufficio per la politica regionale spunti per assegnare nuove risorse e proseguire in questa

nei porti di Bari e Brindisi a testimonianza dell'utilità che progetto PDE sia un altro tassello di un importante programma anche gli operatori ormai riconoscono all'integrazione di innovazione avviato dall'Autorità Portuale del Levante sin tecnologica tra i loro sistemi e quelli di gestione del traffico. dal 2006 da un lato con la creazione del network del Levante Il Presidente Mariani ha ricordato come i collegamenti con e dall'altro con la creazione di un sistema informativo finalizzato l'Albania costituiscano una delle principali voci del traffico alla creazione di un vero Port Community System. "Con i servizi informatici che abbiamo attivato a supporto della gestione del traffico dei passeggeri e dei mezzi nei porti "Questo progetto consente di passare dalla fase della di Bari, Barletta e Monopoli siamo all'avanguardia in Italia e semplice collaborazione a quella dell'integrazione con questo avvio di integrazione con il Porto di Durazzo apre l'obiettivo di rendere sempre più facile il transito dei passeggeri importanti prospettive per il miglioramento sia delle attività nei porti di Bari e Durazzo e più efficace l'azione di gestione di security e safety che del controllo dei diritti e tasse portuali che le compagnie pagano agli Enti di gestione portuale". Il Vice Direttore Generale Xhemali ha portato il saluto del L'ingegner Mega ha illustrato nel dettaglio l'applicativo CRIO, Porto di Durazzo e ringraziato per l'attenzione che l'Autorità con i suoi moduli: VISTA, che, mediante i dati inviati dai Portuale del Levante manifesta da molti anni verso la loro sistemi AIS (Automatic Identification System) delle navi ricevuti organizzazione con il coinvolgimento in numerosi progetti da un stazione installata a Durazzo, collegata al sistema delle analoghe stazioni ubicate nei Porti di Bari, Barletta e Monopoli, consente elaborazioni in real time per la localizzazione delle "La collaborazione con il Porto di Bari è sempre molto gradita navi su mappa e per la stima automatica degli orari di arrivo e partenza nei porti del network; COBRA, che produce lo scambio automatico di informazioni oltre ad eseguire l'archiviazione e la pubblicazione dei dati relativi ai passeggeri ed ai mezzi presenti su ogni traghetto; DATO, che assicura l'elaborazione statistica dei dati relativi alle navi traghetto operanti sulla linea Bari – Durazzo.







Il presidente dell'Autorità portuale del Levante, Francesco Mariani

presenti sulla nave oltre che una previsione molto affidabile dell'orario di arrivo. Le interfacce sviluppate sono molto Interessante anche lo scenario di collaborazione che si

dell'avvio del loro sistema informatico, provvederà generale che mi onoro di guidare sono impegnati da tempo per assicurare che siano effettivi ed efficaci i risultati delle azioni di cooperazione che vengono finanziate nei vari programmi di assistenza verso i Paesi dell'area balcanica. I risultati del progetto, ancorché si sia trattato di un caso ci viene fornito uno strumento di lavoro operativo ed finanziamento modesto, incoraggiano a proseguire nel solco immediatamente utilizzabile che risolve problemi quotidiani tracciato individuando nuove risorse che consentano di della gestione portuale. Con CRIO, per esempio, il personale facilitare il cammino di questi Paesi verso l'integrazione

Salvatore Carruezzo

Crociere nel Nord Europa: 2012 anno record

Per il 2012 si annuncia un nuovo record, con previsioni di Direttore di Cruise Baltic, associazione crescita a doppia cifra per le crociere nelle acque fredde del partner di European Cruise Council Nord.

Recenti dati CLIA ed ECC mostrano infatti una prospettiva Mar Baltico - "L'Europa Settentrionale di incremento dei crocieristi, rispetto allo scorso anno, del è ormai diventata una regione "must-37% nelle regioni Artiche e del 29% nei fiordi norvegesi, visit" per i passeggeri di tutto il mondo, mentre nelle Isole Britanniche e Baltiche la stima di crescita attratti da bellezze naturali mozzafiato è rispettivamente del 16% e del 6%.

In generale, i risultati della survey CLIA ed ECC, sviluppata affascinanti al mondo", ha aggiunto. dall'Istituto di ricerca indipendente G.P. Wild (International), In totale, in Nord Europa 44 stimano quest'anno l'arrivo nei territori del Nord Europa di compagnie servono 253 porti, dei 1,49 milioni di crocieristi: +16% rispetto allo scorso anno. quali: 52 nel Baltico, "Nell'Europa Settentrionale il comparto delle crociere sta 78 in Norvegia e Artico e 123 nell'Europa Nord-Occidentale crescendo rapidamente, beneficiando sia di un'offerta (comprese le Isole Britanniche, il Mare del Nord e i porti maggiore rispetto al passato, sia della volontà, da parte Atlantici). delle compagnie, di prolungare la propria attività anche nei mesi più freddi dell'anno – ha commentato Bo Larsen,

. che comprende 25 destinazioni del e, naturalmente, da città tra le più



Francesca Cuomo

Il Comitato Portuale adotta le linee guida del nuovo PRP di Porto Torres

Un porto moderno, sicuro, ben integrato con il tessuto urbano, aperto a nuovi mercati della logistica, delle crociere e della nautica da diporto. È quanto disegnato nelle linee guida del nuovo Piano Regolatore Portuale di Porto Torres, documento che, dopo l'approvazione da parte del Consiglio Comunale lo scorso 30 maggio, è stato adottato, in data odierna, all'unanimità dal Comitato Portuale. Un passo importante per la Port Authority del Nord Sardegna che, dopo due anni di analisi sullo stato di fatto dei trasporti marittimi del versante nord occidentale dell'isola, ha messo nero su bianco la ricetta per il rilancio di uno scalo dalle grandi potenzialità, ma finora penalizzato da un'infrastrutturazione non del tutto adeguata alle esigenze di un mercato in costante evoluzione. Diversi i pregi e i difetti passati sotto la lente di ingrandimento dell'analisi di Swot (studio dei punti di forza, di debolezza, opportunità di sviluppo e pericoli di recessione) condotta separatamente sul porto industriale e su quello civico. **Porto Industriale**

Per lo scalo industriale, in particolare, viene evidenziata una posizione geografica favorevole per i collegamenti con la sponda occidentale del Mediterraneo e con i porti francesi e del nord Italia, alla quale si unisce la disponibilità di un vastissimo bacino protetto, con fondali che, in alcuni casi, superano i 20 metri. Fondamentale la conformazione dell'area portuale, che presenta un retro porto spazioso, utile per la creazione di zone di deposito merci, dei collegamenti ferroviari e stradali agevoli e una base ideale per il rifornimento di combustibile per il polo energetico. Minori, ma non per questo trascurabili, i punti di debolezza che consistono: nell'insufficienza di fondali in alcuni punti del bacino portuale; in un'irrazionale disposizione dei pontili esistenti, che in parte impediscono uno sfruttamento adeguato degli spazi, spesso dando luogo a situazioni di potenziale pericolo per la vicina città.

Porto Civico

Per il Porto Civico, gli studi propedeutici alla redazione del Piano Regolatore hanno individuato, tra i punti di forza, una posizione geografica favorevole, inserita in un contesto ricco di attrattive turistiche, culturali e storiche che può soddisfare una forte domanda turistica. La presenza di un porto che, con poche opere aggiuntive, può garantire elevata efficienza. Quanto ai punti di debolezza, ad oggi lo scalo è penalizzato dalla forte agitazione ondosa in buona parte del bacino portuale, dall'assenza di fondali adeguati in alcune zone e di una stazione marittima moderna capace di intercettare i flussi di traffico passeggeri.

Linee guida di intervento

Consistenti gli interventi previsti dal nuovo Piano Regolatore, che proietteranno, per i prossimi 25 – 30 anni, lo scalo di Porto Torres tra le realtà più competitive del Mediterraneo. Per il Porto Industriale è previsto l'allontanamento, dal centro abitato, delle navi che trasportano merci pericolose (gasiere, petroliere e chimichiere), l'individuazione di possibili aree di deposito di rinfuse solide o liquide, di stoccaggio di contenitori. Aspetti, questi ultimi che verrebbero affrontati con la realizzazione di un terminal Ro – Ro e Container che si estenderebbe su un'area di oltre 575.000 Mq, con 1.215 metri lineari di banchine tra il Molo rinfuse secche ed il Molo Polimeri Europa. Terminal che potrebbe ospitare banchine destinate alle navi portacontainer (3 - 4 accosti per navi di medie dimensioni o accosti per due navi medie e una di grandi dimensioni) e alle navi Ro - Ro (3 - 4 accosti, di cui uno da destinare anché alle grandi navi Car Truck Carriers ed uno da destinare ai traghetti per il trasporto di carri ferroviari). La dimensione del progetto dovrebbe consentire una capacità di movimentazione di circa 1.5 milioni di TEU, compatibile con le esigenze di un grande polo di transhipment SSS e con l'esigenza di ospitare grandi navi Car Truck Carrier transoceaniche, per le quali sarebbero disponibili aree di stoccaggio con capacità di 10.000 auto. Un progetto che trasformerebbe lo scalo portotorrese in porto di transhipment e stoccaggio a medio e lungo termine per rinfuse solide e contenitori; in hub per traffici ro - ro tutto carico, di auto, camion e carichi fuori sagoma come gli yacht. Le linee guida del Prp, confermerebbero, inoltre, l'affiancamento di un terminale per traghetto ferroviario di collegamento con la Liguria, la cui progettazione definitiva è stata approvata nel corso del 2011.

Altri obiettivi del documento di programmazione riguardano il miglioramento dell'attuale capacità ricettiva della parte riservata ai traghetti ro – ro e ro – pax e l'individuazione di un'area dotata di sufficienti spazi a terra nella quale ubicare le attività relative alla cantieristica a servizio della nautica da diporto. Per quanto riguarda il Porto Civico, le previsioni delle linee guida riguardano la protezione dalle correnti dello specchio acqueo portuale destinato all'ormeggio dei traghetti e delle crociere e la realizzazione di rotte d'accesso rettilinee con adeguati spazi di arresto; la separazione del traffico navi da quello delle imbarcazioni turistiche e dei traghetti dalle crociere, riservando una darsena alle imbarcazioni per il collegamento con l'Asinara e una specifica per i pescherecci. Interventi che non potranno prescindere dalla realizzazione di un'adeguata e moderna stazione marittima e di edifici necessari all'accoglienza di un numero elevato di passeggeri e di una viabilità che consenta una rapido collegamento porto – città.

Una volta concluso l'iter procedurale con l'approvazione della Regione Sardegna, il Piano Regolatore garantirà un più razionale accoglimento dei passeggeri dei traghetti che, in termini di vantaggi, influenzerebbe sicuramente le prospettive di incremento dei traffici da e per la penisola e non solo. Attraverso una migliore offerta infrastrutturale e di servizi, la previsione è quella di un'espansione di nuove rotte crocieristiche e commerciali, che avrebbero importanti ricadute economiche su tutto il territorio del Nord Ovest Sardo.

Benefici che lieviterebbero con la creazione di un porto turistico con buone capacità di accoglienza di clientela locale, nazionale e straniera, affiancato da un'area dedicata alla cantieristica navale che potrebbe sorgere negli spazi compresi tra la foce del Rio Mannu e l'opera di difesa del porto dai moti ondosi. "E' un passo fondamentale nel rilancio della portualità del Nord Sardegna – spiega Paolo Piro, presidente dell'Autorità Portuale - Con questo Piano Regolatore, che proietta Porto Torres nel futuro, andiamo a correggere non poche criticità che, per anni, hanno tenuto a freno lo scalo. Una realtà che ha enormi potenzialità di crescita che noi vogliamo tirar fuori per aggredire il mercato e creare nuove e importanti economie nell'Isola. Già nel corso della fiera internazionale Transport Logistic di Shangai, alla quale l'Ente ha partecipato dal 5 al 7 giugno scorsi, abbiamo registrato notevole interessamento da parte di grosse società cinesi di logistica, che hanno strizzato l'occhio all'idea di un terminal di transhipment in quella posizione del Mediterraneo". Ancora prematuro, invece, parlare di investimenti. "Con il via libera del Comitato Portuale – continua Piro – possiamo intraprendere la procedura di Valutazione Ambientale Strategica che conferirà l'assetto infrastrutturale definitivo del porto. Solo dopo potremo conoscere la reale consistenza economica del Piano". Una volta conclusa la fase procedurale, che prevede l'ultima firma del presidente della Regione Sardegna, il PRP si articolerebbe in diverse fasi: una prioritaria, che è rappresentata dalla realizzazione delle infrastrutture a difesa del porto civico. il cui costo è calcolato in circa 60 milioni di euro, 30 milioni dei quali già finanziati per quanto previsto dall'attuale strumento programmatorio.

L'altra riguarderà lo sviluppo dell'area destinata alla cantieristica compresa tra il porto civico e quello industriale, che avrà un valore stimabile attorno ai 100 milioni di euro. In ogni caso, in tale settore, l'infrastrutturazione potrebbe essere anche a carico dei privati che ne faranno richiesta a titolo concessorio. Così come, a carico dei privati, potrebbe essere anche l'eventuale realizzazione del terminal ro-ro e container. Imponente il giro d'affari che verrebbe a generarsi con l'istituzione del polo merceologico.

"Sulla base degli studi propedeutici al Piano – sottolinea Piro – con il solo terminal merci e lo sfruttamento a pieno regime delle aree del retroporto verrebbe a generarsi un giro di affari di 150 milioni di euro annui, con circa 500 – 600 posti di lavoro. A questo andranno aggiunte le nuove economie generate dal diportismo e dalla cantieristica, settori che, nonostante la crisi, continuano a resistere".

La Volvo Ocean Race celebra il successo dell'undicesima edizione e guarda al futuro





Pagina 9

L'edizione appena conclusasi della Volvo Ocean Race non solo è stata la più combattuta nella storia quasi quarantennale della regata ma anche quella di maggior successo, come ha detto il CEO Knut Frostad a Galway dove il gran finale dell'evento è stato salutato da centinaia di migliaia fan, grazie a un aumento rilevante del seguito del pubblico su tutti i tipi di media e di piattaforme. L'undicesima edizione della regata intorno al mondo, una battaglia emozionante vinta dal team debuttante francese Groupama, sebbene si sia svolta in condizioni non semplici ha ottenuto un enorme successo fra i team, i patrocinatori e il pubblico tanto che il futuro dell'evento è garantito, grazie al sostegno delle due società proprietarie Volvo Cars e Volvo Group. "La Volvo Ocean Race non è mai stata in forma migliore." ha detto Frostad, che ha preso parte ben quattro volte alla regata prima di diventarne il CEO nell'edizione 2008/09. "Malgrado il difficile scenario economico mondiale, la minaccia della pirateria nell'Indiano e una serie di danni alle barche maggiore di quella che avremmo gradito, siamo riusciti a portare a termine la regata di più grande successo della storia. Milioni di fan hanno visitato i race village e abbiamo anche avuto un notevolissimo aumento della copertura media con numeri che si avvicinano al doppio di articoli online sulla regata e del numero di pagine visitate sul nostro sito, un dato che potrà essere confermato una volta ricevuti i dati finali". Le ultime stime disponibili indicano che fino alla settima tappa, il sito internet ufficiale ha fatto registrare 109 milioni di pagine visitate (ossia il 91% in più che nell'edizione precedente) e sono stàti più di 51,000 gli articoli pubblicati sui maggiori siti (più 70% di copertura online). La regata è anche di gran lunga l'evento velico più popolare su Facebook con oltre 200.000 fan e lo strumento della cartografia elettronica, che permette di seguire il progresso delle barche in mare 24 ore su 24 è stato visitato 16 milioni di volte con 234 milioni di pagine visitate.* I numeri totali verranno pubblicati nel corso del secondo semestre del 2012. Let's Do It Global, società organizzatrice della tappa finale di Galway in Irlanda, in un comunicato stampa hanno dichiarato che sono stati ben 900.000 i visitatori del Race Village e del vicino Global Village nel corso dei nove giorni di presenza dell'evento. Durante la tappa di Lorient del mese scorso, inoltre, Knut Frostad ha annunciato che le due società proprietarie del gruppo Volvo hanno garantito il supporto finanziario per la costruzione di almeno otto nuove barche da utilizzare per le prossime due edizioni. Porto di partenza sarà nuovamente Alicante, in Spagna, dove hanno sede gli uffici e il Museo, aperto di recente.





La nuova barca sarà un monotipo, disegnato dallo studio americano Farr Yacht Design e verrà costruita da un consorzio di cantieri con sede nel Regno Unito, in Italia, Svizzera e Francia. La nuova barca sarà considerevolmente meno costosa dell'attuale Volvo Open 70 utilizzato nelle ultime tre edizioni della regata, e permetterà quindi ai potenziali team di gestire una campagna competitiva con un budget di 12/15 milioni di Euro. Essere in grado di annunciare i piani per le prossime due edizioni ci mette in una posizione più forte che mai." Ha detto Frostad. "Abbiamo anche decine di città interessate a ospitare la regata e il sostegno di Volvo mi dà grande fiducia di poter avere almeno otto barche sulla linea di partenza per le prossime due edizioni. Lo scorso mese abbiamo aperto al pubblico il nuovo Museo accanto alla nostra sede di Alicante e mi auguro che possa avere il successo che merita. Il futuro della Volvo Ocean Race è molto brillante".

Nord Sardegna: bilancio con segno meno per i primi sei mesi dell'anno

Si chiude con un meno 23 per cento il bilancio dei primi sei mesi dei porti del Nord Sardegna. Rispetto al 2011, infatti, ammonta a 317 mila passeggeri in meno il volume di traffico registrato nei tre scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Calo che conferma le previsioni di inizio anno, quando i primi segnali negativi annunciavano che anche quella in corso sarebbe stata l'ennesima stagione difficile per i trasporti marittimi da e per il Nord Sardegna.

Da gennaio a giugno, al porto dell'Isola Bianca hanno transitato circa 20 navi in più rispetto allo scorso anno: dato influenzato dallo spostamento, su Olbia, della linea Saremar per Civitavecchia (nel quadrimestre giugno – settembre 2011 copriva la tratta col porto di Golfo Aranci), collegamento giornaliero effettuato con le due unità Scintu e Dimonios. Crescita che non tiene conto dell'assenza dell'altra linea stagionale con il porto laziale operata dalla Snav - sospesa lo scorso anno e non più riattivata - che ha influito, insieme alla cancellazione di numerose corse diurne, sul dato negativo nel mese di giugno.

Più navi, meno passeggeri. Rispetto al primo semestre 2011, mancano oltre 125 mila persone in arrivo e partenza, calo che si ripercuote anche sulle auto e i camper trasportati, fermi al meno 15 per cento.

Più difficile la situazione per il secondo porto della Gallura, dove la crisi dei trasporti marittimi ha raggiunto il culmine con la cancellazione delle corse estive per Civitavecchia della Sardinia Ferries e lo spostamento della linea con il porto laziale garantita lo scorso anno da Saremar sul porto olbiese.

Crolla a meno 42 per cento, infatti, il numero dei movimenti nave, con punte che si avvicinano al 60 % nel mese appena trascorso. Pesante, quindi, il calo dei traffici passeggeri, che si attesta al 53 per cento, per una perdita totale pari ad oltre 141 mila unità rispetto al 2011, con picchi che, nel solo mese di marzo, hanno superato il 60 %. Negativo, di conseguenza, anche il numero delle auto e dei camper al seguito, che si ferma al – 56 %.

Contenuta, ma non per questo meno preoccupante, la situazione sul versante nord occidentale dell'Isola. I collegamenti dimezzati con il porto di Genova nel periodo invernale, a causa della sospensione della linea operata dalla Grandi Navi Veloci, hanno determinato una perdita di circa il 13 per cento rispetto allo scorso anno. Per quanto riguarda il movimento dei passeggeri, sono poco più di 50 mila in meno, rispetto allo scorso anno, le persone trasportate, per un calo percentuale del 18 per cento e di quasi il 15 % sulle auto e i camper.

"Sul versante del traffico passeggeri, il bilancio dei primi sei mesi del 2012 conferma i nostri timori – spiega Paolo Piro, presidente dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna –. I numeri parlano chiaro: la crisi e l'incertezza economica continuano a dettare le regole dei trasporti marittimi e ad affondare l'economia, già di per sé penalizzata, dell'Isola. Olbia è sicuramente il porto che ha subito il maggior danno: in rapporto a giugno 2010 abbiamo perso quasi 425 mila passeggeri, rispetto ai 165 mila di Golfo Aranci e ai 97 mila di Porto Torres.

Perdite che, purtroppo, andranno ad aumentare con i dati di luglio ed agosto". Da parte dell'Autorità Portuale il massimo impegno per il rilancio dei traffici. "Allo stato attuale – precisa il presidente della Port Authority –, senza un Piano Regolatore approvato, il porto di Olbia non ammette interventi infrastrutturali volti a potenziare la ricettività. Lo stesso vale per quello di Porto Torres, il cui rilancio è stato programmato nelle linee guida del Prp adottato ad inizio mese.

Si chiude con un meno 23 per cento il bilancio dei primi sei Diversa è la situazione di Golfo Aranci, per il quale, tra un mesi dei porti del Nord Sardegna. Rispetto al 2011, infatti, mese, avremo a disposizione un nuovo attracco che potrà ammonta a 317 mila passeggeri in meno il volume di traffico ospitare una seconda nave.

Dal punto di vista degli accordi commerciali, invece, ho già avviato le trattative per l'attivazione di una nuova linea che colleghi Golfo Aranci con Genova e restituisca vitalità allo scalo". Interventi ai quali, però, occorre affiancare una riflessione ad ampio raggio che coinvolga tutti gli Enti competenti in materia di turismo e trasporti. "Una delle cause principali è sicuramente la politica generale dei prezzi, ancora anacronistica rispetto all'attuale consistenza delle tasche dell'italiano – continua Piro -.

Non possiamo soltanto puntare il dito sul costo dei biglietti, ma dobbiamo fare tutti insieme un'analisi di coscienza sulla direzione che intendiamo prendere per fare turismo e ridare appeal alla Sardegna.

A tal proposito, mercoledì scorso ho inviato un report sull'andamento dei traffici al Presidente della Regione, pregandolo di tenere viva l'attenzione su questo momento particolarmente difficile".

Alla luce dei primi dati, anche il settore della logistica dell'intero Nord Sardegna sembra subire il duro contraccolpo della crisi

Meno presenze nella stagione turistica e una contrazione generale della domanda hanno determinato un calo globale di beni in arrivo e partenza del 15 per cento, quasi 680 mila tonnellate in meno rispetto al primo semestre dello scorso anno.

Rispetto al 2011, nei mesi gennaio – giugno il porto ha perso oltre 480 mila tonnellate di merce in arrivo e partenza, per un calo pari a quasi il 15 per cento. Negativo anche il numero dei mezzi pesanti trasportati: circa 10 mila in meno, per un calo del 6,39 per cento. In leggero aumento, rispetto al 2011, il comparto dei collegamenti marittimo – ferroviari. Sono appena 22 in più i vagoni transitati nello scalo golfoarancino. Crescita che, comunque, non ferma l'agonia del settore, fermo da cinque anni ai viaggi a chiamata per la manutenzione negli stabilimenti della Keller.

L'andamento negativo del settore della logistica trova sponda anche sul versante occidentale della Sardegna. A Porto Torres, il calo percentuale registrato sulle merci trasportate è del 16,7 %, per un totale di oltre 120 mila tonnellate in meno movimentate.

In calo, di conseguenza, anche i mezzi pesanti in imbarco e sbarco, che calano di circa 5 mila unità, l'equivalente del meno 15 per cento rispetto al 2011. Nonostante il dimezzamento delle navi merci in arrivo e partenza, e una riduzione di oltre il 43% delle rinfuse liquide trasportate (prodotti chimici e petroliferi), registra una crescita interessante la movimentazione delle rinfuse secche (carbone, minerali e sabbia), che salgono del 73 % circa rispetto al primo semestre del 2011.

Percentuale che, però, non risolleva la pesante crisi del comparto industriale di Porto Torres. "Il crollo del trasporto delle merci sui tre porti è segno evidente dell'impoverimento della Sardegna – continua Paolo Piro -. Se è forte la contrazione della domanda di beni su tutti i mesi dell'anno, ancora di più la forbice sembra aumentare nei periodi di alta stagione: da marzo, per la Pasqua, a giugno, per le vacanze estive.

Periodi, questi, nei quali si riscontra la sensibile diminuzione delle presenze nell'isola, la mancata apertura o, peggio, la chiusura di molte attività commerciali e, quindi, il calo dell'importazione di prodotti".

Porto di Brindisi: finanziato il progetto Ten Port



"Ten-Ecoport" è il progetto approvato e finanziato nell'ambito del programma di cooperazione trans-nazionale SEE (South East Europe) che vede partecipe, tra i vari partner, l'Autorità portuale di Brindisi. Il nome attribuito a tale proposta è molto ambizioso ed esprime immediatamente quali siano i 2 pilastri su cui si fonda l'iniziativa: la sostenibilità ambientale e l'adesione alla rete trans-europea di trasporti TEN-T.

L'iniziativa, presentata lo scorso 25 novembre e approvata dal Monitoring Committee lo scorso 27 giugno, contribuisce allo sviluppo della cooperazione tra molte Autorità portuali delle aree del Mar Adriatico, del Mar Ionio e del Mar Nero.

Sono ben 15, infatti, i partner che affiancheranno il Politecnico di Bari, ente capofila, per l'intera durata di vita del progetto (settembre 2012 – agosto 2014): oltre alle Autorità portuali del Levante e di Brindisi e al consorzio universitario UNIVERSUS (partners italiani), infatti, vi sono numerosi enti provenienti da Grecia, Bulgaria, Romania, Montenegro, Croazia e Albania.

I partner di progetto, cooperando per definire un modello "intelligente" e comune di eco-gestione delle rotte marittime, porranno in essere seminari, attività educativo-formative e soprattutto implementeranno una piattaforma in grado di garantire la futura efficienza e sostenibilità delle reti del mare. La realizzazione di un web-GIS avanzato, inoltre, consentirà di monitorare e analizzare l'ecosistema portuale mediante dati del satellite. Allo scopo di garantire una gestione portuale ambientale intelligente Ten-Ecoport favorirà un sistema di relazioni, fattivo e sinergico, tra tutti gli operatori portuali.

Il professor Hercules Haralambides, ormai ex presidente dell'Authority (in attesa della decisione del Consiglio di Stato sulla sua nomina) ha dichiarato che questo nuovo prestigioso progetto dimostra non solo la volontà dell'Autorità portuale di conformarsi alle moderne tecnologie, che incrementano l'efficienza e la qualità dei servizi portuali, ma anche l'importanza strategica che il porto di Brindisi assume nell'ambito della rete Ten-T e nel contesto marittimo e logistico del Mediterraneo. Oltre ai programmi IPA (Instrument for pre-accession) e INTERREG (all'interno dei quali sono stati recentemente approvati 2 progetti in cui è parte l'Autorità portuale), il programma SEE costituisce una fonte di finanziamento aggiuntiva cui l'ente portuale brindisino non ha voluto rinunciare. Con Ten-Ecoport, pertanto, l'Autorità portuale di Brindisi arricchisce ulteriormente il palmarès di progetti finanziati in ambito comunitario.

Francesca Cuomo

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: incremento di traffico del 0.5% Nel primo semestre del 2012 il traffico delle merci movimentato dal sistema portuale di Amsterdam è stato pari ad oltre 46 milioni di tonnellate, con una progressione dello 0,5% rispetto alla prima metà dello scorso anno. Nel solo porto di Amsterdam il traffico è stato di 38 milioni di tonnellate (+1,5%), di cui 25 milioni di tonnellate in importazione (-1%) e 13 milioni di tonnellate in esportazione (+2%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 21 milioni di tonnellate, con un aumento del 2% sulla prima metà del 2011, e le rinfuse secche sono rimaste stabili a 15 milioni di tonnellate. Il traffico containerizzato è stato pari a 1,6 milioni di tonnellate (+12%). Negli altri tre scali di Ijmuiden, Beverwijk e Zaanstad il traffico è calato rispettivamente del -2% a 8,1 milioni di tonnellate, del -26% a 107mila tonnellate e del -27% a 48mila tonnellate.

Porto di Barcellona: flessione del 5,3%

Nel primo semestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Barcellona è diminuito globalmente del 5,3% attestandosi a 20,9 milioni di tonnellate rispetto a 22,1 milioni di tonnellate movimentate nella prima metà del 2011. Pesante la contrazione del traffico delle merci varie. che è diminuito complessivamente dell'11,0% a 13,2 milioni di tonnellate a causa della flessione del 18,4% delle merci containerizzate, che hanno totalizzato 8,5 milioni di tonnellate, mentre le merci convenzionali sono aumentate del 6,4% a 4,7 milioni di tonnellate. La movimentazione dei contenitori è stata pari a 847.973 teu, in calo del 20,7% rispetto a 1.069.471 teu nei primi sei mesi dello scorso anno. I container pieni sono stati 630.533 teu (-20,6%), di cui 280.260 teu all'imbarco (+1,5%), 205.869 teu állo sbarco (-13,2%) e 144.404 teu in transito (-48,6%); i container vuoti sono ammontati a 217.440 teù (-21,0%). La percentuale del traffico container di transhipment è stata pari al 28,7% del totale, cioè a 243.765 teu (-37,5%). Nella prima metà del 2012 il traffico di rinfuse liquide ha registrato una riduzione del 5,2% scendendo a 5,2 milioni di tonnellate, di cui 4,1 milioni di tonnellate di idrocarburi (-11,3%) e 1,1 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (+25,8%).

Porto di Anversa: decremento del 2,1%

Nel primo semestre di quest'anno il porto di Anversa ha movimentato 93,82 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 2,1% rispetto a 95,87 milioni di tonnellate nella prima metà del 2011. Le merci allo sbarco sono ammontate a 48,76 milioni di tonnellate (-3,0%) e quelle all'imbarco a 45,06 milioni di tonnellate (-1,2%). Nel comparto delle merci varie il traffico è stato complessivamente di 61,27 milioni di tonnellate (-0,5%), di cui 53,48 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+0,8%) con una movimentazione dei container pari a 4.363.403 teu (-0,4%), 2,41 milioni di tonnellate di rotabili (+16,2%) e 5,38 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-16,5%). La movimentazione di autovetture è stata di 617.453 unità (+17,2%). Il traffico delle rinfuse ha totalizzato una flessione del 5,1% a 32,56 milioni di tonnellate, di cui 21,98 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-9,2%) e 10,58 milioni di tonnellate di rinfuse secche (+5,0%). Nel solo secondo trimestre del 2012 il porto belga ha movimentato 47,50 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del 2,1% rispetto a 48,49 milioni di tonnellate nel periodo aprile-giugno dello scorso anno che rappresenta il terzo trimestre consecutivo di contrazione del traffico movimentato dallo scalo di Anversa.

Noleggio "da fermo" di unità da diporto

Rappresenta una novità assoluta che può portare nuova La seconda, più importante, è relativa all'art.48 Codice della occupazione, a condizione che si possa generare un "evento" turistico unico, sia esso religioso, sportivo, culturale da denari per mettere a disposizione del noleggiatore la capacità ammirare e da vedere (godere) da "fermo", attraccati dentro di viaggiare dell'unità (armato-equipaggiato) per tenerla "da una platea marina.

Stiamo parlando di una tipologia contrattuale di utilizzo di nautica 172/2003 e dal Codice della navigazione da diporto; del tutto particolare dal punto di vista della navigazione (non

"da fermo".

In questo caso, il noleggiatore (impropriamente conduttore) non ha l'intenzione e né l'interesse ad utilizzare la capacità di "navigare" dell'unità da diporto, ma solo la sua capacità di "galleggiare", di essere posizionata in quel determinato luogo (ormeggio, stabile e/o transitorio, a boa ancorata e/o galleggiante, temporaneo per quanto dura la manifestazione dell'evento) e di avere solo la capacità di "accogliere" persone

Ricordiamo, che questa tipologia di noleggio da fermo dell'unità da diporto dovrebbe essere solo occasionale; perché se fosse abituale (tutti e 365 giorni) il mezzo non sarebbe più una unità da diporto, in quanto non "destinato" alla navigazione da diporto (art. 135 C.N.).

I giuristi marittimisti, rispetto a questa norma della legge 172/2003, rilevano delle contraddizioni; la prima, il noleggio posizionare l'unità per l'esperienza culturale-turistico-"da fermo" non può ricondursi al contratto di noleggio definito alberghiera-ricreativa del "to watch from sea". e disciplinato nel codice della navigazione, poiché il fine del "nolo" da pagare per "noleggio" è quello di utilizzare l'unità per navigare; se l'unità e ferma, quindi non naviga.

Navigazione da Diporto: il noleggiatore non spenderebbe fermo".

A volte dalle contraddizioni nascono dei nuovi scenari di unità da diporto: noleggio "da fermo" di unità da diporto. uso/utilizzo di beni che vanno visti con altre declinazioni: Questa tipologia di contratto tipo è previsto dalla legge sulla pensiamo a processioni religiose tradizionali a mare; come gare automobilistiche lungo-mare (il Principato di Monaco, in occasione del Gran Premio di Formula Uno, autorizza mobilità nautica in strictu sensu) poiché si utilizza la barca l'uso di ormeggiare unità da diporto, accogliendo spettatori paganti a bordo); visita-watchkeeping (statica con lesson e foto) di castelli di mare; osservazioni dei passaggi di cetacei; osservare un passaggio di nave da crociera moderna, una regata o altro.

Noleggio "da fermo" di unità da diporto, in questi casi, è una figura contrattuale caratterizzata da finalità turistico-ricreativa, strumentale a contratti di tempo libero ed all'offerta di pacchetti turistici "all inclusive".

Oggi, tutto questo si pone con un certo glamour, e si auspica un riordino omogeneo ed un assetto organico all'interno di un "codice del turista" con tipologie contrattuali realizzate di recente nel nostro ordinamento.

Il noleggio da fermo diviene di fatto importante per soddisfare le necessità alberghiere piuttosto che diportistiche; il noleggiatore si impegna ad individuare il "sito" marino, ove

Abele Carruezzo

