mare, porti, trasporti e nautica da diporto

IL NAUTILUS

2013
ANNO VIII n°1
Dicembre-Gennaio

€ 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

Il nuovo anno è già entrato in una stagione che tende ad essere, a detta di tutti i commentatori, pieno di speranza con delle possibilità di guardare avanti, piuttosto che considerare cupamente le delusioni dei dodici mesi del 2012 ormai relegate alla storia. Per il settore dei trasporti marittimi, il futuro si tinge di una certa apprensione, se guardiamo gli equilibri della situazione della domanda e dell'offerta di trasporto; questo è abbastanza comprensibile e, visto che il settore dipende da una "domanda" derivata, in questa situazione, non si può facilmente incoraggiare le persone ad utilizzare navi. Ci incoraggia il fatto che il trasporto via mare, come capacità, è sempre più economico delle altre modalità e questo dovrebbe facilitare la ripresa del commercio mondiale; sostanzialmente il trasporto marittimo, da sempre, ha facilitato l'importazione e l'esportazione di materie e merci da e per i Paesi, anche per gli angoli più remoti del pianeta. Una speranzosa aspettativa di crescita globale per il 2013 è sicuramente di aiuto, anche se il ritmo della ripresa marittima sarà senza dubbio rallentato dalla crescita della flotta mondiale iniziata nel 2008 ed ora in forte rallentamento (eccesso di stiva). Sicuramente il nuovo anno porterà con sé i suoi problemi e a noi rimane lo studio degli errori commessi; in queste occasioni, l'industria marittima sa guardare oltre, confidando che cicli economici depressivi (comunque mai identici) prima o poi finiranno. Ci saranno le opportunità di sviluppo che emergeranno proprio dalle situazioni poco attraenti; riflettere che quando i tempi diventano duri, vi è sempre una affermazione del pensiero innovativo; l'innovazione tecnologica, come gli ingegneri e i designer, i più brillanti cervelli commerciali e le nuove idee si combinano per garantire la sopravvivenza delle imprese diverse, cantieri navali, officine naval meccaniche, compagnie di navigazione e l'intera filiera nautica. Anche nel campo della conduzione della nave ci sarà una grande sfida: nuove normative, pressioni ambientali, situazione energetica, il carburante del futuro per il bunker. Per questo, l'industria marittima, nonostante tutta la tecnologia e l'hardware, avrà bisogno di persone, professionisti, che desiderano solcare i mari.

L'editore
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Assoporti	pag.3
Porto di Bari	pag.4
Porto di Livorno	pag.5
Contratto di ormeggio	pag.6
Porto di Trieste	pag.7
Porto di Brindisi	pag.10
Sydney-Hobart	pag.11

www.ilnautilus.it

PROGETTO HAZADR

Crociere: settore che non subisce la crisi

Secondo i dati del Consiglio europeo della crociera (Ecc), il settore crocieristico non ha fatto registrare battute d'arresto nonostante la tragedia della Costa Concordia. La tragedia, che causò la morte di 32 persone poco più di un anno fa, non solo non ha scoraggiato i passeggeri di queste "città galleggianti", ma non ha neanche intaccato il settore. Al contrario. A dimostrarlo, oltre ai dati dell'Ecc, c'é anche l'annuncio di un contratto storico - per oltre un miliardo di euro - firmato dalla compagnia americana Royal Caribbean International (RCI) ed i cantieri navali in crisi STX France di Saint-Nazaire, sulla costa atlantica francese, dove nacquero mitici transatlantici come il France, nel 1960, e più di recente, nel 2002, il Queen Mary II, nel 2002. STX France (di cui la sud-coreana STX Shipbuilding è la principale azionista) era in concorrenza per l'appalto con i cantieri STX di Turku, in Finlandia. Oggi stesso Helsinki ha emesso alcuni dubbi sull'accordo e chiesto alla Commissione europea di verificare che lo stato francese, proprietario del 33% della STX France, non sia intervenuto fornendo "aiuti illeciti". In ogni caso a vedere la luce, entro il 2016, sarà la sorella maggiore della Oasis of the Seas, la nave da crociera per ora più grande del mondo insieme alla gemella Allure of the Seas.

Il nuovo transatlantico sarà un vero gigante dei mari lungo 361 metri e largo 47, con 20 ponti e 700 cabine per trasportare fino a 8.460 persone, di cui 6.360 passeggeri.I lavori di costruzione partiranno nel settembre 2013. Il contratto contiene anche l'opzione per una seconda nave con consegna nel 2018. Per i cantieri di Saint-Nazaire, in crisi dal 2008 e senza lavoro da due anni, l'accordo con RCI rappresenta una vera e propria "boccata d'ossigeno", volendo usare le parole del premier francese Jean-Marc Ayrault. Ma dimostra anche che per il comparto crocieristico la crisi non esiste e che anzi si investe in navi sempre più grandi e lussuose. Sono 22 i transatlantici attualmente ordinati nei cantieri navali di tutta Europa, per un mercato di 11,2 miliardi di euro. Nell'attesa dei dati definitivi del 2012, la ECC ha già annunciato "un anno molto buono" in termini economici per le crociere. Gli ultimi dati indicano che il numero dei passeggeri é raddoppiato in dieci anni, passando da 9,91 a 20,6 milioni tra il 2001 e il 2011. Di questi ultimi, 6,9 milioni sono europei. Sempre lo scorso anno, il settore ha generato oltre 100 miliardi di dollari di fatturato, ovvero circa 76 miliardi di euro.

Francesca Cuomo

Piccoli appunti di economia generale

A volte il "tempo", con le sue coordinate e rappresentazioni analogiche/digitali, può essere una pista per guardare in modo ampio un evento "perché", visto che è quasi sempre determinato il "chi, che cosa, dove e quando" di uno sguardo complessivo e totalizzante. Il senso-significato di questa operazione culturale è l'"informazione" non solo di contenuti secondo criteri scientifici, quanto di riflessione puntuale dell'evento, unitamente ai colori che la dipingono nell'orizzonte ed oltre.

La pluralità delle posizioni e delle prospettive informanti, il dialogo serio, la selezione/proposta di documenti, analisi, permetteranno ad un "articolo" di essere trasparente per un lettura degna di essere fatta. In questo periodo, l'Italia, come tutta l'Europa, è in una fase detta di "recessione" più forte di quella vissuta subito dopo l'ultimo conflitto mondiale.

Al di là di una "politica" che non riesce a distribuire la ricchezza che produce uno Stato, occorre sottolineare che la crisi che stiamo vivendo è una crisi generalizzata del sistema capitalistico causato dall'enorme bolla immobiliare e finanziaria venuta a galla negli Stati Uniti nel 2008, e che successivamente ha colpito molti Paesi del mondo; nel vecchio continente europeo, quest'onda ha scosso prima la Grecia, poi la Spagna, la piccola Islanda, ma anche la Gran Bretagna, l'Olanda e la Danimarca, dove i debiti per i mutui delle case hanno raggiunto cifre altissime. La crisi delle famiglie si è poi trasmessa alle banche e, infine, ha contagiato gli Stati. In questo processo a catena, l'Italia è stata ingiustamente accomunata ai Paesi deboli dell'Europa, trovandosi in svantaggio a causa del suo enorme debito pubblico; mentre molti indicatori economici riflettono tutta un'altra storia: il nostro settore privato è molto solido, in valori assoluti il debito italiano è inferiore a quello tedesco; in breve, l'Italia non è la Grecia. Ma per dimostrare agli investitori che sappiamo fare "i compiti a casa", stiamo assistendo a delle misure di austerity eccessive, che rischiano di deprimere ulteriormente la già difficile situazione economica generale. Se poi riflettiamo sulle due "Italie", non quelle meteorologiche, la situazione diventerà più dura. Le disuguaglianze tra Nord e Sud italiani costituiscono un problema strutturale dell'economia italiana che risale al periodo post-unitario.

Attualmente, nel Mezzogiorno, si constata un allargamento della forbice con il Settentrione, con una disoccupazione giovanile e femminile elevatissima e le difficoltà sia dei (pochi) distretti manifatturieri, come quello dei divani nelle Murge, sia dei grandi siti come quello dell'Ilva di Taranto o quello chimico di Brindisi. Turismo e infrastrutture dovrebbero essere i settori trainanti nel Meridione, ma la scarsità di risorse e l'inefficienza amministrativa impediscono il decollo industriale ed economico dell'intera regione.

L'Italia soffre la mancanza di grandi imprese capaci di ottenere economie di scala sufficienti a competere in un mondo globalizzato come quello odierno e ad imporsi nei mercati esteri: ormai aziende come la Montedison, la Olivetti, la Parmalat, l'Alitalia, persino la stessa Fiat, alle prese con una tormentata questione identitaria, sono state fortemente ridimensionate; ricorderei, inoltre, gli scandali da cui è stata travolta Finmeccanica e il brusco calo di domanda che Fincantieri ha dovuto subire a seguito del disastro della Costa Concordia (oggi in ripresa). In secondo luogo, le piccole-medie imprese della Penisola sono alle prese con una spietata concorrenza proveniente dai Paesi in via di sviluppo e non dispongono di un'adeguata catena distributiva all'estero (come per esempio fanno, nel settore alimentare, Carrefour per i prodotti francesi e Wal-Mart per quelli americani). Se poi consideriamo una legislazione antiquata ed un sistema di tassazione asfissiante, che scoraggia le fusioni e le aggregazioni tra imprese, il quadro delle difficoltà della crescita italiana è chiaro.

Per fortuna di positivo abbiamo un tessuto di piccole e medie imprese che è portato ad adeguarsi grazie alle capacità dei nostri imprenditori, in tutti i settori. Ancora riusciamo ad essere competitivi nei settori tradizionali, leader nel mondo per ciò che riguarda il lusso e la qualità; come pure nel settore della meccanica dove non temiamo la concorrenza dei Paesi come la Cina, India e Brasile. L'augurio che il nuovo governo, che uscirà dalle urne a febbraio 2013, comprenda la reale situazione della nostra Italia e faccia le giuste riforme per la crescita, liberalizzando il mercato interno ed aggiornando le normative vigenti.

Abele Carruezzo

IL NAUTILUS
www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

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

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

Direttore Responsabile
SALVATORE CARRUEZZO
Direttore Scientifico
ABELE CARRUEZZO

CapoRedattrice
FRANCESCA CUOMO

Servizi fotografici
S.C. LAB
Simone Rella

Collaborano
Marialaura Scotto
Francesco Ribezzo Piccinin
Michele Puca
Christiano Spagnoletti
Matteo Bianchi
Nicola De Giosa
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

Assoporti: attraverso Suez meno navi ma più grandi

L'Italia resta leader tra i paesi della Ue nelle relazioni commerciali con i paesi dell'area mediterranea, ma perde terreno nel trasporto di merci "deep sea", che viaggiano cioè su rotte transoceaniche, in cui il nostro Paese negli ultimi cinque anni ha perso terreno rispetto ai porti del sud-est. Questi alcuni dei dati che emergono da "Porti e Mediterraneo", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra Assoporti (Associazione dei Porti Italiani) ed SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Nello studio si illustra che l'Italia conferma la sua leadership tra i Paesi UE nelle relazioni commerciali con i Paesi dell'area con 57,7 miliardi di euro di merci, di cui il 70,4% è appunto trasportato via mare. Il nostro Paese è, inoltre, leader in Europa per merci trasportate con modalità Short Sea Shipping nel Mar Mediterraneo con 223,2 milioni di tonnellate che rappresentano il 39,2% delle merci complessivamente trasportate con la stessa modalità dall'Europa.

Non altrettanto positive le performance dell'Italia nel segmento della navigazione 'deep sea' in cui si registra una perdita di competitività dei nostri porti nell'ultimo quinquennio rispetto ai concorrenti europei e della Sponda Sud Est.

Lo studio analizza poi alcuni indicatori, evidenziando, ad esempio, l'aumento delle merci che transitano nel Mediterraneo a bordo di navi che passano per il canale di Suez: dai dati emerge che il numero di navi diminuisce ma le navi stesse sono sempre più grandi e quindi le tonnellate di merce aumentano.

Anche le merci trasportate in Short Sea Shipping nel Mediterraneo sono in leggero aumento (570 milioni di tonnellate; +0,6 rispetto all'anno precedente), anche grazie alla crescita economica dei paesi della Sponda Sud del Mediterraneo e del Medio Oriente.

Lo studio evidenzia anche come il commercio mondiale per via marittima nel 2011 ha raggiunto il livello record di 8,7 miliardi di tonnellate (+ 4%) ma l'offerta di capacità di trasporto della flotta mondiale è cresciuta del 10%: ciò ha creato uno squilibrio tra domanda e offerta di stiva che ha portato ad un generalizzato ribasso delle rate di nolo, che, assieme a costi operativi in crescita, ha contribuito a ridurre la redditività delle compagnie armatoriali.

Nonostante le difficoltà dal 2001 al 2011 il settore armatoriale italiano ha investito oltre 37 md in nuove navi ed oggi la flotta nazionale é la quarta nell'UE e la quattordicesima nella graduatoria mondiale.

L'interscambio marittimo dell'Italia ammonta ad oltre 242 miliardi di euro, il 17% di questo diretto verso l'Area Med. Il nostro Paese ha un intenso interscambio marittimo con la Libia (con 8,3 miliardi di Euro ad agosto 2012), Turchia (con 7,6 miliardi) e Tunisia (con 3,5 miliardi). In termini di quote di mercato sul totale UE, l'Italia vanta il 35% di merci interscambiate con la Libia, il 32% con la Tunisia e il 25% e 21% con Egitto e Turchia.

I porti italiani premono con l'Europa per una semplificazione delle procedure amministrative a livello europeo.

Il presidente di Assoporti Luigi Merlo, e il vicepresidente, Piergiorgio Massidda hanno avuto un incontro a Bruxelles con il responsabile porti della Dg Move, la direzione trasporti della Commissione Europea, Dimitrios Theologitis, in vista della prossima proposta di direttiva europea che dovrebbe essere definita prima dell'estate.

Riguarda una revisione complessiva delle norme sui porti, dai dragaggi alle norme ambientali, dalla trasparenza alla semplificazione amministrativa.

Lo ha reso noto Assoporti, precisando che nell'incontro si e' discusso in particolare "del ruolo dei porti Core e Comprehensive all' interno reti Ten T", cioè a dire del concetto esteso dei servizi portuali.

La delegazione italiana si e' confrontata sulle indicazioni che stanno emergendo a livello europeo e sui possibili effetti che avrebbero in Italia alla luce della mancata approvazione della legge di riforma portuale.

"E' stato importante che Assoporti sia stata audita direttamente - hanno sottolineato Merlo e Massidda - e che abbia potuto illustrare le proprie proposte in tema di portualità europea rappresentando l'articolazione complessiva del sistema portuale italiano. Il quadro che abbiamo fornito e' stato particolarmente apprezzato dal direttore generale.

L'incontro testimonia ancora una volta la necessità che il nuovo Governo e il nuovo Parlamento si pongano l'obbiettivo di approvare in tempi brevi una nuova legge di riforma".

Francesca Cuomo

THESI www.thesiconsulting.com

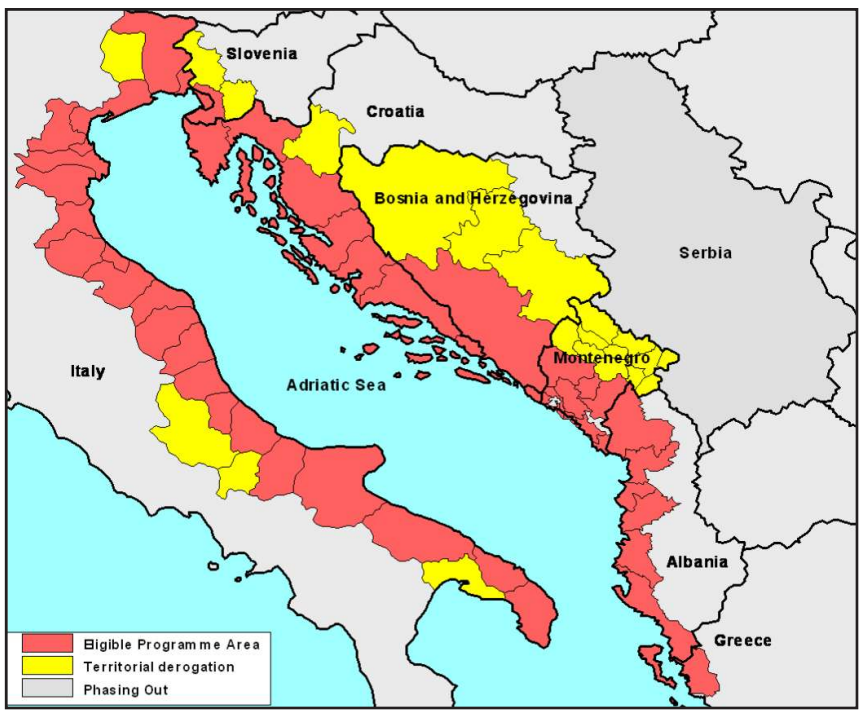
Via M. Colonna, 93 – 70042 Mola di Bari (BA)
Tel/Fax 0804746515

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

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti	
• Antincendio Base ed Avanzato • 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	

Hazadr: più sicuri in Adriatico

Prevenire i rischi e ottimizzare la gestione delle emergenze in Adriatico. É da qui che parte Hazadr, nuovo progetto europeo nato per metter su una rete transfrontaliera di cooperazione. Obiettivo è il contenimento del rischio di inquinamento e di contaminazione nel mare e presso le zone costiere. Il tutto da svilupparsi attraverso un diverso rapporto di interazione tra le varie comunità dell'Adriatico. Infatti, nell'eventualità di collisioni o naufragi tra imbarcazioni, fuoriuscita di oli e materiale tossico in mare, è fondamentale la messa a punto di interventi tempestivi ed efficaci per scongiurare la compromissione dell'ambiente marino ma anche per tutelare le attività economiche delle regioni in prossimità delle coste.



Le aree di interesse del Progetto Hazadr

Obiettivi - Hazadr si propone di aggiornare il quadro di conoscenza dei rischi ambientali e socio-economici ad oggi stimati nelle aree più vulnerabili dell'Adriatico, ma anche di supportare le decisioni da intraprendere di fronte a situazioni di emergenza. Obiettivo sensibile è poi quello di armonizzare, prevenire e accorciare il tempo della capacità di reazione di fronte ad eventi di rilascio di sostanze tossiche, quale oli o materiale tossico, nonché di rafforzare il sistema rapido di segnalazione del rischio. In tal senso è fondamentale la realizzazione di un database comune sullo stato di rispondenza e distribuzione spaziale delle attrezzature per fronteggiare le emergenze lungo le coste dell'Adriatico.

Mezzi e Protagonisti - Il progetto, partito nell'ottobre 2012, avrà durata fino a marzo 2015, con a disposizione un budget totale pari a 3.291.128 euro. Un supporto ottenuto attraverso i finanziamenti erogati tramite il Programma di Cooperazione transfrontaliera IPA-Adriatico 2007-2013. Il nuovo Programma costituisce la prosecuzione del PIC INTERREG IIIA Transfrontaliero Adriatico 2002-2006 e del successivo NNPA INTERREG/CARDS/PHARE, e si conferma come strumento strategico della cooperazione europea nell'area balcanica. Il Programma Adriatico 2007-2013, finanziato nell'ambito dello strumento finanziario IPA (Instrument of Pre-Accession Assistance) diretto a supportare il processo di adesione all'UE dei Paesi Candidati (Croazia, Ex Repubblica Yugoslava di Macedonia, Turchia) e dei Paesi Potenziali Candidati (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Serbia) si pone l'obiettivo di rafforzare lo sviluppo sostenibile della Regione Adriatica attraverso una strategia concordata tra i partner dei territori eleggibili con la realizzazione di iniziative riferite ai tre assi prioritari: cooperazione economica, sociale e istituzionale; risorse naturali e culturali e prevenzione dei rischi; accessibilità e reti. Rispetto alla programmazione 2000-2006, Il Programma adotta un approccio di tipo integrato, che assicura modalità di gestione e implementazione congiunta tra tutte le Autorità coinvolte, sotto la responsabilità dell'Autorità di Gestione designata. Il budget del Programma è unitario e le risorse sono utilizzabili con le medesime regole su tutta l'area ammissibile, sia sul versante UE che negli Stati extra-comunitari. Il Programma viene finanziato per l'85% da fondi comunitari (IPA+FESR) e, nel caso di partner italiani, il cofinanziamento del 15% sarà a carico del Fondo di Rotazione (Delibera CIPE n. 36 del 15 giugno 2007).Oltre agli aspetti economici vanno menzionati le componenti logistiche di Hazadr, ovvero i diversi partner dislocati lungo le sponde dell'Adriatico. Soggetto capofila è il Dipartimento di Protezione Civile della Regione Puglia, in partnership con Contea di Primorje and Gorski Kotar (HR); Contea di Zara – Dipartimento per la pianificazione territoriale, la protezione ambientale e gli affari comunitari (HR); Contea di Spalato Dalmazia (HR); Regione dell'Istria (HR); Regione Emilia Romagna – Dipartimento di Protezione Civile (IT); Regione Marche (IT); Consiglio Nazionale delle Ricerche – Istituto di Ricerca marina, Dipartimento di Bari (IT); Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale - OGS (IT); Istituto di Oceanografia e della Pesca (HR); Ministero dei Lavori Pubblici e dei Trasporti (AL); Istituto Nazionale di Biologia – Stazione di Biologia Marina (SI); Istituto di Biologia Marina, Università del Montenegro (CS).

L'urgenza – Ma da dove nasce l'esigenza di un simile apparato? I dati dimostrano come non si tratti di un'attività di mera prevenzione ma di un bisogno concreto del territorio. Infatti oggi il mare Adriatico rappresenta una delle zone più vulnerabili del bacino mediterraneo, vista la presenza di grandi corridoi marittimi attraversati dalle petroliere dirette verso i porti dell'area nord-adriatica. In particolare si segnala qui la presenza di porti strategici come quelli di Trieste, Venezia, Capodistria e Omišalj. Anche in tempi non remoti questa zona è stata interessata da numerosi incidenti marittimi che, per fortuna, non hanno causato danni significativi all'ambiente. Degno di menzione è l'incidente della nave turca "Und Adriyatik", avvenuto il 6 febbraio 2008 al largo della costa occidentale dell'Istria. Un altro incidente recente ha coinvolto la nave "Serina", che si è arenata nei pressi dell'isola di Unije. Sebbene questi incidenti non abbiano causato conseguenze, essi hanno altresì rivelato numerose carenze nel sistema esistente di protezione del mare. In primis per quanto concerne l'equipaggiamento disponibile nelle regioni e provincie, non sufficiente a far fronte a disastri ambientali di vasta portata. Vi sono, poi, altri problemi che interessano entrambe le coste dell'Adriatico quali la mancanza di gruppi di risposta coordinati ed in grado di far fronte agli incidenti complessi in mare, così come lo scarso coordinamento transfrontaliero tra gli organismi coinvolti nell'attuazione dei piani di emergenza.

Cos'è Hazadr – Per questi motivi un progetto come Hazadr necessita di svilupparsi su più fronti, con una valenza pratica ma anche teorica. Dopo i primi step iniziali (ancora in via di definizione) – ovvero preparazione del progetto, coordinamento e gestione del progetto a livello transfrontaliero, comunicazione e disseminazione - si entrerà nel cuore vero e proprio delle attività. É con la fase tecnico-scientifica che si conta di armonizzare i piani di contingenza nell'Adriatico sia a livello nazionale che regionale e locale. Sarà perciò avviata una vera e propria ricognizione delle discipline adottate tra le diverse aree territoriali per la tutela del mare.

segue a pag. 5

Da qui la definizione di protocolli, attività comuni, azioni di intervento tra i diversi partner in caso di incidente. É in tal senso necessaria un'analisi dei regolamenti generali e specifici in materia di protezione del mare, al fine di individuare soluzioni comuni per armonizzare le procedure di risposta in mare e produrre linee guida per l'elaborazione di piani di emergenza nelle regioni (Stati) nei quali tali piani non esistono, nonché l'aggiornamento dei piani esistenti in una prospettiva di coordinamento transfrontaliero (o inter-regionale) delle operazioni esistenti. Di seguito si provvederà a creare un Atlante con la segnalazione di quelle che sono le aree critiche in Adriatico. Fine non ultimo dell'iniziativa è quello di essere presenti, con tutte le competenze e le carte in tasca, dinanzi alle istituzioni. Ad esempio operando una certa pressione in ambito europeo ma anche internazionale affinchè sia percepita - e sancita in atti ufficiali - l'esigenza di armonizzare tutti i piani di emergenza territoriali. Per poter creare una capacità comune di intervento in caso di incidenti disastrosi ma anche più localizzati, si provvederà ad incrementare il livello delle attrezzature e della rispondenza transfrontaliera di fronte a casi di inquinamento marino accidentale, in particolare in caso di incidenti con influenze su più aree territoriali. In programma la messa a punto di due esercitazioni trasfrontaliere, per vagliare sul campo esigenze e punti deboli, sia in alto mare sia lungo le coste. I lavori andranno a svolgersi sulla base di scenari predeterminati per stabilire il grado di preparazione operativa delle protezioni civili e delle strutture di emergenza attive presso le regioni e contee dell'Adriatico. In previsione sono anche la creazione di una banca dati per mezzi, attrezzature disponibili sull'intera area Adriatica, a partire dagli Stati partner, e la messa in rete di tre nuovi diversi sistema radar, in grado di avvertire le condizioni eolico e meteorologiche. Tutte operazioni finalizzate a ridurre i tempi di intervento da parte degli operatori del soccorso e, di conseguenza, valorizzare il sistema di allertamento.

Il Consiglio Nazionale delle Ricerche andrà, inoltre, a somministrare a ciascun partner un questionario ad hoc, per censire le tecnologie a disposizione dei partner. Infine, si provvederà alla realizzazione di un Centro di Ricerca e Formazione per combattere l'inquinamento marino da olio, da sostanze inquinanti. Il polo avrà sede a Rijeka, per tutta l'area dell'Adriatico, con la formazione di circa 240 persone coinvolte nella realizzazione di piani di contingenza dell'inquinamento marino. A completare il tutto la creazione di un centro di formazione transfrontaliero a Fiume (HR), per rafforzare il know-how dei tecnici e delle squadre di soccorso nel disporre protocolli comuni e condivisi di emergenza nel caso di incidenti marittimi con sversamento di idrocarburi e di altre sostanze tossiche.

Non sarà trascurata la formazione permanente di apparati volontari, spesso di primaria importanza nelle azioni di soccorso. Viene, così, accolta la necessità di fornire un percorso di formazione e di specializzazione anche per il volontariato.

Altri prodotti – Variegati, pertanto, i sistemi che Hazadr andrà a produrre. In previsione vi è la realizzazione di un modello oceanografico per predire la dinamica di flusso degli oli vicino alle coste in caso di fuoriuscita; di un database per regioni partner contenente i fattori di rischio ambientale e tecnologico in base al grado di rischio della dispersione di olio nelle aree più vulnerabile; di un sistema rapido di segnalazione che coinvolga i pescherecci. Nell'ottica del miglioramento delle politiche di intervento nell'euroregione adriatica in caso di sversamenti in mare o vicino alla costa, il progetto si propone, in ultimo, di migliorare il sistema radar in alcune zone dell'Adriatico particolarmente esposte ai rischi tecnologici e ambientali legati alle condizioni meteo e del mare e all'intenso traffico di navi, molte delle quali trasportano container e tank contenenti materiale tossico altamente inquinante.

Giovanna Lodato

Approvato in via definitiva il Piano Operativo triennale del porto di Livorno

Il Comitato Portuale di Livorno ha approvato a maggioranza il nuovo Piano Operativo Triennale, con il solo voto contrario di Enzo Raugei, presidente del gruppo Compagnia Portuale Livorno (CPL), in rappresentanza delle imprese art. 16 e 18. «Con questa approvazione - ha rilevato il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti - abbiamo fatto un passo in avanti sulla strada della coesione sociale. Il documento che è stato approvato è infatti il frutto di un lavoro di squadra che ha coinvolto tutti, ma proprio tutti i componenti del Comitato». L'ente portuale ha precisato che nei giorni precedenti, il POT era stato modificato e integrato con molte delle osservazioni fatte pervenire dai rappresentanti della comunità portuale: «molte di esse - ha spiegato il segretario generale Massimo Provinciali - erano ragionevoli e costruttive e le abbiamo recepite». Due - ha specificato l'authority portuale - sono le novità principali messe nero su bianco nell'ultima versione del Piano Operativo Triennale: la prima riguarda l'inserimento di una clausola di salvaguardia che consentirà alle navi della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (CILP) che dovessero eccezionalmente attraccare al lato sud del Molo Italia di essere operate dalla società terminalista Scotto & C. del gruppo Neri ad una tariffa che copra il puro costo. Allo stesso modo, anche le navi della Scotto che dovessero approdare necessariamente alla radice dell'Alto Fondale, potranno essere operate dalla CILP. «Su questa ipotesi, solo parzialmente condivisa dagli operatori coinvolti - ha ricordato l'Autorità Portuale - si è di fatto consumato lo strappo con la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali rappresentata da Raugei. Quel che è certo, però - ha rilevato l'ente - è che la soluzione consentirà di risolvere tutti i casi eccezionali di congestione delle aree dedicate alla movimentazione della cellulosa e di altre merci».

«È chiaro - ha osservato Provinciali - che si tratta di un compromesso transitorio, ma l'inversione dell'ordine di priorità degli accosti 46 e 47, e la possibilità di far accostare le crociere al lato sud del Molo Italia, avrebbe potuto creare una insufficienza di accosti per il traffico dei forestali». Dal 2013, pertanto, e sino alla completa delocalizzazione della concessione CILP al lato nord del Molo Italia (che deve essere dragato), le navi da crociera potranno contare sull'accosto prioritario agli ormeggi 46 e 47 dell'Alto Fondale e potranno anche utilizzare, in via eccezionale, il lato sud del Molo Italia. «Il settore crocieristico - ha sottolineato l'Autorità Portuale - potrà quindi contare su una rinnovata disponibilità di aree e banchine e sviluppare le proprie potenzialità, con ricadute economiche sulla città di Livorno nell'ordine di 11 milioni di euro annui». A proposito di crociere, Gallanti ha tenuto a specificare che è ormai improcrastinabile la cessione di una frazione delle quote della Porto di Livorno 2000, la società che gestisce il terminal crociere del porto labronico e che è controllata al 72% dalla Port Authority e al 28% dalla Camera di Commercio. La partecipazione dell'Autorità Portuale - ha confermato - dovrà scendere ben al di sotto del 50%: «presenteremo - ha annunciato Gallanti - la delibera di autorizzazione alla vendita delle quote durante il prossimo Comitato Portuale. Abbiamo già definito un percorso chiaro: presto sceglieremo un advisor per effettuare una stima sul valore della società, dopo di che organizzeremo una gara internazionale cui, mi auguro, partecipino società private e pubbliche». Non è ancora stato stabilito quale sarà la quota complessiva che l'ente portuale metterà sul mercato: «valuteremo il da farsi - ha spiegato Gallanti - con il presidente della Camera di Commercio».

Salvatore Carruezzo

IL CONTRATTO DI ORMEGGIO: "NOZIONE" E PRASSI

Il contratto di ormeggio in genere.
La crescente diffusione della nautica da diporto ha da un lato favorito il proliferare dei c.d. porti turistici, dall'altro ha dato l'impulso decisivo alla recente e lungamente attesa emanazione del nuovo codice della nautica da diporto. Il d.lgs. del 18 luglio 2005, n. 171, rispondendo all'esigenza di regolare in maniera più snella ed armoniosa una materia riccamente investita negli ultimi tempi da diversi interventi normativi sorti anche al fine di adeguarsi ai regolamenti comunitari, ha però tralasciato di disciplinare il contratto di ormeggio. Questa inspiegabile lacuna del codice ha fatto sì che l'uso in concessione del posto barca sia rimasto nel limbo di un vuoto normativo dove, invece, sarebbe stato più che auspicabile l'intervento del legislatore; infatti, l'assenza di norme chiare al riguardo, unitamente ad un'offerta di posti inferiore alla sempre crescente domanda, consente ai concessionari di porsi come parte contrattuale forte rispetto all'utente. Ciò produce spesso nella prassi uno squilibrio contrattuale notevole, vedi l'emissione di formulari contrattuali raramente uniformi, limitazioni di responsabilità a vantaggio del concessionario e, d'altra parte, un eccessivo aggravio di costi nonché una notevole esposizione ad una vasta quantità di rischi a carico del diportista. Questi accordi negoziali fra le parti, tesi ad instaurare negozi giuridici meritevoli di tutela da parte dell'ordinamento, aderiscono, a seconda dei servizi offerti dai concessionari delle strutture, alle tipologie del contratto di locazione o di deposito. Infatti, se l'oggetto del contratto è limitato unicamente alla messa a disposizione dello spazio portuale ed alla sua fruizione al solo fine dell'ormeggio, tale contratto sarà assimilabile ad un ordinario contratto di locazione. Da questo punto di vista, possono sorgere problemi solo nel caso in cui, nell'eventualità di danni alla stessa struttura ed alle imbarcazioni ormeggiate, lo spazio predisposto non fosse idoneo a garantire la sicurezza delle ultime, ravvisandosi in ciò una responsabilità del gestore del porto per vizio della cosa locata. Diversamente, la seconda figura negoziale poc'anzi descritta è, ovviamente, quella che crea maggiori problematiche, non legate esclusivamente al piano teorico. Qualora l'oggetto del contratto sia più ampio, comprendendo servizi quali la videosorveglianza, l'erogazione di acqua ed energia elettrica, l'assistenza, ivi inclusa la divulgazione di bollettini meteo (circostanze che per la giurisprudenza e la dottrina rientrano fra i requisiti del contratto di somministrazione, quantomeno se valutati singolarmente e non nel loro complesso), fino all'affidamento dell'imbarcazione al gestore del porto, si ravvisano i canoni del contratto di deposito, rilevando al riguardo fra le sue peculiarità l'obbligo di custodia. Data la natura atipica del contratto di ormeggio e l'evidente difficoltà di risalire ad una figura negoziale ben definita, sono elementi utili ed indispensabili all'individuazione della disciplina cui esso soggiace, oltre quanto riportato nel contratto, l'interpretazione effettiva della volontà delle parti e le prestazioni in concreto offerte. In tal senso, è opportuno chiarire che, in assenza di clausole volte ad escludere nettamente l'obbligo di custodia, la giurisprudenza ha ritenuto di applicare al contratto di ormeggio le norme disciplinanti il contratto di deposito in relazione al fatto che il diportista raramente stipula tale accordo al solo fine di assicurarsi il godimento dello spazio acqueo riservatogli, volendo allo stesso tempo usufruire delle prestazioni accessorie messe a disposizione dal concessionario/gestore. Occorre, inoltre, precisare che, pur in assenza di specifiche pattuizioni contrattuali, la custodia del bene, se prevista, deve intendersi estesa a tutte le strumentazioni presenti sull'imbarcazione e strettamente legate alla navigazione, costituendo un tutt'uno con il medesimo natante.

Quanto al profilo della responsabilità del concessionario in relazione al fondamentale obbligo di custodia, se ne evince che, stando alla teoria prevalente, costui andrà esente da responsabilità ogniqualvolta provi che l'esatto adempimento sia mancato nonostante egli abbia agito secondo un adeguato grado di diligenza; ossia, non è sufficiente appellarsi al caso fortuito o alla forza maggiore, ma è necessario un quid pluris riscontrabile nella prova che l'eventuale danno sia derivato da causa a lui non imputabile come richiesto dall'art. 1218 del codice civile. Si può concludere che, mentre nella prassi il rapporto concessionario-utente pende a favore del primo, la giurisprudenza sembra tutelare maggiormente il diportista forse in considerazione della mancanza di un istituto apposito che detti regole precise cui fare riferimento ed in forza dell'elemento psicologico che spinge l'utente a ricoverare la propria barca presso i porti turistici, realizzando una sorta di affidamento del bene.

Ormeggio di transito.
Per definire cosa s'intende per "ormeggio di transito" è necessario operare una distinzione avente ad oggetto il ricovero dell'imbarcazione ai fini del suo frequente utilizzo e l'uso del posto barca in relazione ad una lunga inattività. Mentre nel primo caso la sosta dell'imbarcazione è strumentale alla sua utilizzazione, ad esempio nel periodo estivo, nel secondo caso la fruizione del posto barca è volta ad una sosta duratura, tesa ad assicurare al natante sia uno stabile riparo che le ordinarie attività di manutenzione e/o di rimessaggio del medesimo. Sostanzialmente, dunque, per ormeggio di transito s'intende quell'attività collegata alla navigazione per svago, sport, ecc., praticata soprattutto d'estate e che si realizza facendo delle tappe nei porti turistici mentre si è in navigazione verso nuove destinazioni. Come si può intuire, la rilevanza di tale consuetudine è altissima, ma, anche in questo caso, i diportisti devono fare i conti con una realtà diversa; assicurarsi, infatti, un posto per una breve sosta d'estate è estremamente complicato sia perché nella maggior parte dei casi occorre prenotare con largo anticipo sia per i limitati spazi offerti. Detta situazione trova origine anche nella mancanza di una norma legislativa che tuteli tale forma dinamica di ormeggio, nonostante la circolare n. 47/96 del Ministero dei trasporti disponga di riservare alle unità in transito una quota di posti barca non inferiore al 10% sia per gli approdi turistici da costruire e gestiti in regime di concessione demaniale che per i porti pubblici, o per parte di essi, allestiti e gestiti dai concessionari. Bisogna, però, operare un distinguo: tradotta nella prassi, tale norma prevedeva per le strutture già esistenti l'obbligo di praticare tariffe agevolate; per quelle da realizzare, imponeva sia la suddetta distribuzione percentuale, sia l'applicazione di un tariffario ridotto. Tale disposizione normativa si premura, inoltre, di demandare alle preposte autorità marittime l'obbligo di vigilare sul rispetto delle indicazioni in parola, prevedendo altresì che l'inosservanza delle medesime possa comportare anche la decadenza dalla concessione ai sensi dell'art. 47, lettera f , del codice della navigazione. Però, affinché tale rigorosa disciplina non rimanga lettera morta, sarebbe oltremodo utile una formalizzazione legislativa che miri ad aumentare la competitività degli approdi italiani; occorre, infatti, tenere nella giusta considerazione la scelta operata da molti diportisti stranieri, i quali, insoddisfatti del servizio offerto loro, spesso preferiscono approdare in altri porti del Mediterraneo o limitare allo stretto necessario la permanenza presso gli scali nostrani.

Avv. Nicola De Giosa
Studio legale – commerciale De Giosa

Nel 2013 incremento del 20% dei traffici petroliferi a Trieste

Trieste diventerà nel 2013 il primo porto d'Italia per traffici complessivi e il 10mo in Europa. Con l'incremento del 20% dei traffici petroliferi lo scalo giuliano farà un ulteriore salto in avanti. Autorità Portuale e Siot, infatti, sono unite per far crescere il terminal petrolifero. In questi mesi è stata intensa la collaborazione che ha portato all'ufficializzazione degli incrementi di traffico di grande rilevanza previsti per il 2013. Percentuali a due cifre che fanno ben sperare per il futuro, ma che soprattutto, sono delle rarità in questa difficile fase economica. Nel 2013 la SIOT – società del Gruppo TAL che gestisce il tratto italiano dell'oleodotto transalpino - ha infatti previsto un incremento del trasporto di greggio dalla SIOT alle raffinerie del centro Europa che potrebbe superare i 40 milioni di tonnellate, con più di 500 petroliere attese nel Golfo di Trieste.

Posto che l'aspettativa di trasportato in chiusura del 2012 è di 35 milioni di tonnellate, l'incremento stimato per il 2013 è di circa il 20% in più rispetto all'anno in corso. Complessivamente ogni anno l'impatto economico sul territorio del Friuli Venezia Giulia è di ben 70 milioni di euro. La prospettiva di crescita è dovuta principalmente all'aumento del l'approvvigionamento della raffineria di Karlsruhe nel Baden Württemberg in Germania.

Il porto di Trieste assumerà un ruolo essenziale non solo per l'economia cittadina ma anche per quella europea. Per far fronte alla previsione di crescita dei traffici la SIOT ha deciso di provvedere ad un aumento occupazionale. L'azienda sta assumendo nuove risorse da destinare oltre alle attività del Terminale Marino anche alle operazioni del Parco Serbatoi di San Dorligo della Valle al fine di adeguarsi alle nuove opportunità.

Ricordiamo inoltre che ogni petroliera sbarcata al Terminale Marino genera, fra diritti portuali e di ancoraggio, rimorchio, ormeggio, pilotaggio ed esborsi tramite agenzie marittime, un flusso di circa 75 mila euro.

Con l'incremento dei traffici di greggio SIOT garantisce così una netta inversione di rotta rispetto al trend negativo che aveva segnato l'avvio del 2012. Tra gennaio ed agosto, infatti, i traffici di petrolio greggio avevano subito un calo di circa il 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente a causa della crisi del Gruppo Petroplus, che aveva portato al fermo dell'attività della raffineria di Ingolstadt in Baviera. Questa situazione era stata superata a fine agosto grazie all'accordo tra il gruppo TAL e la Gunvor, uno dei maggiori trader mondiali di prodotti petroliferi, salvando così oltre i 400 posti di lavoro. Inoltre, grazie a questo accordo le attese di chiusura del 2012 sono in linea con le previsioni di inizio anno (35 milioni di tonnellate di greggio trasportato).

A consolidare questo risultato anche la firma dell'acquisizione da parte del Gruppo Gunvor del 10% delle azioni in ciascuna delle tre società del Gruppo TAL, avvenuta il 4 dicembre scorso a seguito del rilevamento del pacchetto azionario prima detenuto dal Gruppo Petroplus. L'ingresso della Gunvor tra gli azionisti garantisce la solidità della struttura azionaria del Gruppo TAL oltre che una prospettiva di maggior stabilità per i traffici petroliferi del porto di Trieste.

"Sappiamo bene - ha affermato Marina Monassi, Presidente dell'Autorità Portuale - che la movimentazione delle rinfuse liquide rappresenta il 70% dei traffici del nostro scalo. La SIOT è la linfa vitale per il nostro porto. L'Autorità Portuale di Trieste e la Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino collaborano per rafforzare il ruolo strategico del porto di Trieste quale scalo petrolifero più importante del Mediterraneo. I numeri e le previsioni di sviluppo presentati oggi dal gruppo TAL sono incoraggianti, specie se teniamo conto della crisi economica mondiale che sta mettendo a dura prova tutti i porti europei.

Siamo un Porto che ha la forza di crescere anche in una fase economica di grande recessione e anche la chiusura stimata per il traffico contenitori 2012 sarà del +3% su un 2011 che è stato un anno eccezionale". "Si parla molto di Punti franchi in questi mesi e a volte senza cognizione di causa. Infatti, in questo caso risulta fondamentale – ha aggiunto Marina Monassi - la particolare rilevanza che per la SIOT riveste il regime dei punti franchi. E' infatti la loro esistenza che consente agli operatori del porto di Trieste di godere di importanti benefici, quali ad esempio il pagamento dei diritti doganali dilazionato fino a 6 mesi ad un tasso d'interesse ridotto.

Vantaggi competitivi che dobbiamo prendere in grande considerazione e che, come in questo caso, sono la ragione degli incrementi dei traffici". "A 45 anni dall'entrata in funzione dell'oleodotto (era il 1967, ndr) – ha concluso Ulrike Andres, presidente del Gruppo TAL - la Siot sta consolidando la sua posizione di primato sul mercato quale il più importante oleodotto d'Europa e si appresta a raggiungere il prossimo anno il record storico di petrolio trasportato. Siamo molto soddisfatti di questa nuova prospettiva sia per le ricadute economiche sulla città che per il ruolo strategico che la SIOT rivestirà sul piano portuale e nel contesto energetico europeo, operando sempre nel rispetto dell'ambiente e garantendo i massimi livelli di sicurezza. Tutto ciò è possibile grazie alla lunga esperienza e stretta collaborazione con tutti gli operatori ed in particolare con l'Autorità Portuale".

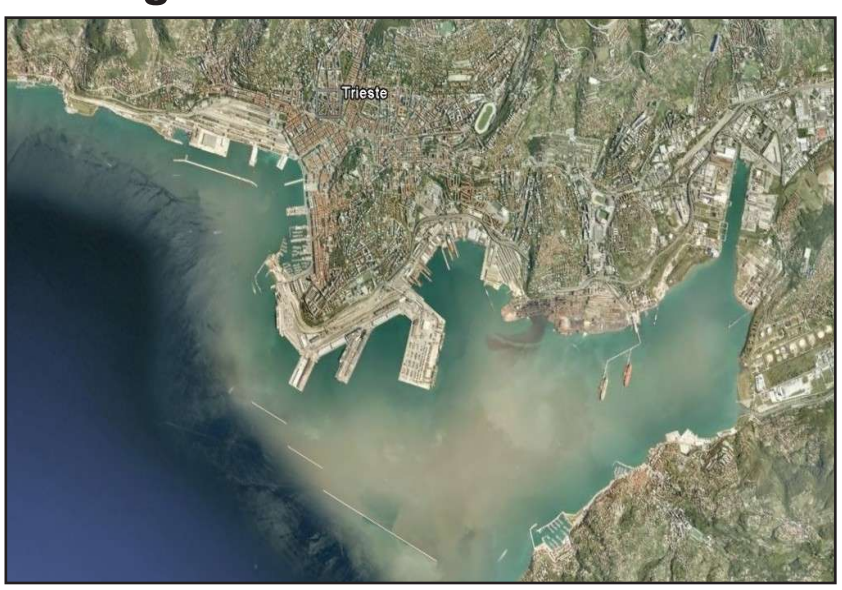
Salvatore Carruezzo

Porto di Trieste: superata la soglia dei 400mila Teu

Anche in questa fine del 2012 Trieste e Genova si sono confermati i due porti italiani con il "segno più" per il traffico dei teu. Il Natale 2012 ha portato al Porto di Trieste un altro record storico, ovvero il superamento della barriera dei 400 mila teu: alla mezzanotte del 24 dicembre sono stati raggiunti i 402.221 teu.

"E' davvero un ottimo risultato – commenta il presidente dell'Autorità Portuale, Marina Monassi – se si pensa che nel 2004 era stata raggiunta quota 118.000 e che complessivamente in quell'anno i porti del Nord Adriatico ricompresi nell'associazione Napa (Trieste, Venezia, Ravenna, Koper e Rijeka) non arrivavano a 500 mila.

Quest'anno i porti Napa forse toccheranno il milione e 800 mila teu".



Il Nord Sardegna raddoppia le crociere nel 2012

Centoquarantadue navi da crociera, circa 280 mila passeggeri ed un flusso turistico costante dal 27 marzo al 19 dicembre. Una stagione da record, quella che si è chiusa con la partenza dell'ultima nave prevista in porto ad Olbia, la Albatros del gruppo tedesco Phoenix Reisen.
Nonostante la leggera flessione del mercato a livello internazionale, gli scali del Nord Sardegna sono riusciti a portare a casa risultati sorprendenti.
In particolare Porto Torres che, da appena 3 navi del 2011, è passato a 46 (43 del gruppo Ibero Cruceros e 3 della lussuosissima Seabourn); e Golfo Aranci, per la prima volta con 6 scali in calendario, ripartiti tra le compagnie esclusive Seadream Yacht Club, Compagnie du Ponant e Hapag-Lloyd Cruises.
In crescita anche il porto di Olbia, che chiude con una stagione florida: 90 navi e circa 200 mila passeggeri, e un ingresso di prepotenza nel mercato delle mega ships, con 15 scali della Costa Serena, 290 metri e 3780 passeggeri (più 1100 di equipaggio) e 4 della Carnival Breeze, 306 metri, 4724 passeggeri (più 1386 di equipaggio). Numerose anche le conferme delle compagnie storiche: dalla Thomson all'Aida Cruise, dalla Island Cruise alla Croisieres de France, passando per Azamara e Mano Maritime.
Gruppi che, ogni anno, continuano a mantenere viva e competitiva la portualità del Nord Sardegna nel mercato delle crociere. Nel corso del 2012, la vera novità è stata rappresentata dal primo scalo della Breeze che, il 10 giugno, ha scelto l'Isola Bianca come seconda tappa italiana (quarta dell'itinerario) del viaggio inaugurale.
Evento per il quale l'Autorità Portuale, con il supporto di Comune, Provincia e operatori privati, compresi i commercianti, ha messo in piedi un'accoglienza che ha riscosso particolare apprezzamento da parte della compagnia, che ha ricambiato con uno speciale tv e streaming sui social network dedicato alla tappa in Gallura.
Non meno importante anche l'opzione home port della Costa Crociere che, con la formula del turnaround, ha permesso ai cittadini sardi, e non solo, di effettuare un tour nel Mediterraneo, con imbarco e sbarco da Olbia, per una media di 250 passeggeri alla volta. Strategia già messa in campo nel 2009 e nel 2010 rispettivamente da Msc (con la Melody) e dalla stessa Costa (con la Marina).
"Quello che andiamo a concludere – spiega Paolo Piro, presidente dell'Autorità Portuale – è stato un anno record per i nostri scali.
Nonostante la crisi e la flessione iniziale legata all'incidente della Concordia, il mercato del Mediterraneo ha reagito bene, regalando grandi numeri.
Ancora una volta ci confermiamo in buona posizione nella classifica delle portualità italiane, anche se, sono certo, i tre porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres possono ancora crescere, migliorando, nel contempo, la loro offerta sia in termini infrastrutturali che escursionistici".
Nello specifico, entro il prossimo triennio, una volta concluso l'iter per l'approvazione del piano regolatore dei porti galluresi e di quello turritano, obiettivi principali dell'Ente, per il settore delle crociere, saranno: il raggiungimento della piena funzionalità dei nuovi moli Bonaria e 2 bis, con l'allargamento, il cui progetto è in fase di definizione, della canaletta di manovra prospiciente alle banchine e la realizzazione di un terminal crociere dedicato; l'allungamento del molo Sud di Golfo Aranci e la realizzazione di un nuovo accosto da 350 metri; non ultimo, l'entrata in funzione del molo Dogana - Segni di Porto Torres, che avverrà dopo la conclusione dell'escavo antistante, e la conclusione dei lavori del terminal passeggeri.
"Si tratta di opere non più rinviabili per garantire la piena funzionalità dei nostri porti – continua Piro – interventi che le compagnie richiedono costantemente, pena la cancellazione dagli itinerari". Fondamentale, dal punto di vista dell'accoglienza, l'impegno profuso dalle tre amministrazioni comunali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, dalle due Province e, non da ultimi, dagli operatori e dagli esercenti.
"Il 2012 è stato anche l'anno della svolta verso un approccio più maturo e consapevole nei confronti del crocierista – continua il presidente della Port Authority -.
A Porto Torres, la comunità, il mondo del volontariato, gli operatori turistici e i commercianti hanno messo in piedi una strategia di accoglienza vivace e senza precedenti. Banchetti informativi, buffet, sorrisi e perfino una pagina facebook dedicata ai visitatori d'oltremare hanno animato, senza mai desistere, tutti gli otto mesi.
Altrettanto decisa è stata la risposta dei commercianti di Olbia, che hanno saputo coccolare, anche nelle giornate festive e tra le mille difficoltà della crisi, le centinaia di migliaia di crocieristi in visita.
Posso confermare che siamo sulla strada giusta e che il lavoro svolto da tutti abbia dato i suoi frutti in termini di ricaduta economica e, ancora di più, possa nel futuro prossimo portare ad un proficuo ritorno di immagine oltre oceano".
Positive, a tal proposito, le previsioni per il 2013. "In attesa della chiusura del calendario, prevista per il mese di marzo, – sottolinea Piro – abbiamo già superato i cento scali, ai quali, sono certo, si aggiungeranno altre prenotazioni nei prossimi mesi, che ci riporteranno ai numeri della stagione appena chiusa".
Tra le novità più attese, i 32 scali della Msc, 28 dei quali della Sinfonia, che riproporrà la formula Home Port all'Isola Bianca, sempre con l'opzione tournaround – con possibilità di sbarco ed imbarco ogni settimana; i 15 della Costa Serena, con la stessa possibilità di imbarco e sbarco da Olbia; il ritorno di Carnival con 4 scali e il viaggio inaugurale della Sunshine (il cui varo è previsto a maggio 2013), che sceglierà l'Isola Bianca come seconda tappa italiana.
Proficua anche la stagione per Golfo Aranci, che ospiterà la lussuosissima Seabourn (ma le prenotazioni sono ancora aperte) e per Porto Torres, che riconferma, anche se con numeri inferiori, la presenza della Ibero Cruceros.
Nuovo anno, quindi, al quale l'Autorità Portuale si prepara con una rinnovata strategia promozionale e un'iniziativa inedita a costo zero. "Insieme alle fiere del crocierismo e agli appuntamenti dell'associazione MedCruise – continua Piro – ci affacciamo al 2013 con un nuovo sito web istituzionale dedicato ai servizi del porto e alle proposte di escursione per le crociere.
La nuova pagina **www.cruise.apns.it**, per il momento esclusivamente in inglese, è stata realizzata internamente e a costo zero dall'ufficio Comunicazione & Marketing, con l'obiettivo di far interfacciare i nostri porti e il territorio del Nord Sardegna oltreoceano.
Con un semplice click saremo in grado di rilasciare aggiornamenti costanti ed in tempo reale sull'evoluzione dei porti e sull'offerta del territorio".

Salvatore Carruezzo

Shipping ed economia

Una considerazione: disporre di 10 navi per 13 viaggi significa successo; mentre 13 navi per 10 viaggi significa fallimento. Oltre le dovute analisi economiche, la considerazione è un detto antichissimo risalente ai navigatori genovesi. Forse affermare che i comparti dell'agricoltura, dell'industria e della produzione di energie abbiano avuto più impatto sulla crescita dell'economia globale è cosa giusta; ma guardando i meccanismi della domanda/offerta si può senza ombra di dubbio affermare che il settore più trainante per la crescita di un Paese è quello dello shipping. L'industria del trasporto marittimo mondiale ha svolto un ruolo chiave nel processo di sviluppo economico globale, dalle navi da carico alle portacontainer alle superpetroliere: 86.000 navi ogni anno solcano i mari della Terra, muovendo circa 9 miliardi di tonnellate di merci/anno, circa una tonnellata per ogni persona che abita il nostro pianeta. Armatori, specialisti della logistica e finanzieri di capitali hanno contribuito allo sviluppo di tale crescita generando il libero scambio e rappresentando l'impatto che il trasporto marittimo ha sulla vita di tutti noi. L'attività della navigazione marittima, nel realizzare il trasporto marittimo, ha permesso a circa un miliardo di persone di superare la soglia della povertà, soprattutto in questi ultimi 15 anni; ha contribuito alla crescita di nazioni, permettendo ai quei popoli di partecipare alla distribuzione della ricchezza che il settore marittimo/marinaro ha prodotto (vale per tutto la Cina). Il riferimento storico va subito agli artigiani del mare- le Repubbliche marinare- per passare per gli Spagnoli, Portoghesi, Inglesi, Olandesi, Greci ed Italiani, i quali hanno aperto delle rotte commerciali importanti per secoli, ed hanno sottolineato che la "navigazione" era ed è una attività specializzata, professionale e fra professionisti, e sempre più competitiva col passare degli anni. Oggi, in un "mercato perfetto" in cui la concorrenza è spietata, con un surplus di "stiva" e con situazioni geo-economiche fluttuanti/destabilizzanti, lo shipping sta sopportando il più basso rendimento finanziario a fronte di un ciclo storico con una più e qualificata tecnologia diffusa. Sulla scena mondiale dello shipping si sono affacciati tra il 2009 ed il 2010 circa 1500 nuovi armatori, aumentandone così la concorrenza ed abbassando il prezzo del trasporto di merci/tonnellata; le navi sono diventate delle vere e "città" galleggianti con centrali di produzione di cicli industriali a tutti i livelli, compresi il trattamento dei rifiuti. Marittimi, veri manager, che non hanno a cura solo il voyage-planning, ma anche la security e safety di tutto il ciclo del trasporto marittimo. Su questo scenario tecnologico delle navi si stanno rincorrendo le infrastrutture portuali per rendere un porto logisticamente efficiente con il suo relativo hinterland ed integrato alle altre modalità di trasporto. In rapporto alla sicurezza della navigazione, occorre ricordare le pertinenti Convenzioni internazionali e le normative comunitarie che nel corso degli ultimi anni hanno permesso alle varie Autorità Marittime di effettuare controlli sistematici sulle navi al fine di accertare e valutare la sussistenza dei requisiti di sicurezza. Determinati controlli trovano giustificazione nei vari accordi internazionali, come il MOU (Memorandum Of Understanding) con cui si è voluto avviare e sviluppare una procedura, denominata Port State Control (PSC), che impone alle Autorità Marittime dei Paesi consorziati di effettuare ispezioni ad una percentuale di navi di qualsiasi bandiera che fanno scalo nei vari porti al fine di verificare le condizioni tecniche che incidono sulla sicurezza della navigazione. Nell'ottica della safety, non va dimenticato il Vessel Traffic Service (VTS), sistema altamente tecnologico, teso a garantire maggiore sicurezza del traffico marittimo, agevolando la navigazione, servizi per la sicurezza nei porti e nelle acque territoriali ed extraterritoriali di interesse di uno Stato. Scorrendo negli anni, e parlando di economia, la shipping company è riuscita e riesce a generare indotti rilevanti in termini di attività connesse allo spostamento e alla lavorazione delle merci, di opportunità professionali e di ritorno degli investimenti proficui per il futuro. La nostra Italia del mare dovrà perseguire obiettivi strutturali adeguati alle esigenze degli operatori sia nazionali che internazionali per attirare traffici di merci, tornati a crescere soprattutto nel Mediterraneo. In sostanza, servirà più organizzazione territoriale e gestionale dell'offerta portuale, ma anche una moderna "governance": le reti, ed hinterland, poiché sono fondamentali per l'esercizio dell'intermodalità nella programmazione degli investimenti e definizione delle priorità, non dovranno più seguire percorsi autonomi e protetti dal politico di turno, ma visti sotto un coordinamento di regia e soggetti a processi di valutazione e di validazione della efficienza e della relativa crescita di un territorio.

Abele Carruezzo

Clia: impegno alla sicurezza nel settore crocieristico

In tema di sicurezza l'industria delle crociere punta sempre più in alto: la Cruise Lines International Association (CLIA), che da qualche giorno riunisce nove associazioni presenti in tutto il mondo, ha annunciato l'intenzione di "proseguire il percorso verso un avanzamento continuo delle misure di sicurezza e delle relative best practice".

Lo scorso gennaio, in seguito all'incidente della Costa Concordia, l'industria globale delle crociere ha annunciato un processo, denominato Cruise Industry Operational Safety Review (OSR), di revisione delle procedure di sicurezza a bordo delle navi.

Dall'avvio di questo progetto, il comparto ha finora introdotto dieci nuove policy, avvalendosi del contributo di un comitato di professionisti indipendenti, con comprovata esperienza negli ambiti del marittimo, della regolamentazione e delle indagini sugli incidenti in mare. Ciascuna delle policy adottate da CLIA - relative ad esercitazioni di sicurezza, procedure di accesso al ponte di comando, disponibilità e posizione dei giubbotti di salvataggio, imbarco dei passeggeri nelle scialuppe, registrazione delle nazionalità dei passeggeri e messa in sicurezza di oggetti pesanti - eccede gli attuali parametri normativi internazionali.

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha anche approvato l'inclusione nella Convenzione Internazionale per la Sicurezza Marittima (SOLAS) delle policy relative all'obbligo di svolgere le esercitazioni di sicurezza prima che la nave salpi da ogni porto.

"L'impegno dell'industria verso la sicurezza di passeggeri ed equipaggio si conferma ancora una volta come la nostra priorità assoluta – ha dichiarato a nome dell'intero settore Christine Duffy, Presidente e CEO di CLIA – l'Operational Safety Review è infatti parte di un'attenzione costante, da parte del settore, verso l'obiettivo di migliorare sempre di più la sicurezza a bordo.

"E' un'iniziativa robusta e importante - ha commentato Roberto Martinoli, delegato italiano di Clia - il meglio delle procedure adottate da ogni singola compagnia viene scelto e ribaltato su tutti. C'è stato anche un buon apprezzamento da parte del legislatore che ha fatto propria questa iniziativa".

Francesca Cuomo

Brindisi: Il Tar dà ragione agli Agenti marittimi. Diritti portuali annullati

Il Tar di Lecce con la sua recente sentenza sulla questione della tariffa applicata al porto di Brindisi su ogni passeggero in transito, può segnare la storia futura della portualità brindisina. Da anni vi è un contenzioso tra gli Agenti marittimi raccomandatari e quindi anche con gli armatori, sul diritto da parte dell'Autorità portuale, di incamerare somme sul traffico passeggeri che poi non sono mai state reinvestite su servizi dedicati alla portualità locale e in particolare, proprio al sistema del traffico passeggeri. Di cosa si tratta: l'Autorità portuale applica una tariffa, ovvero un cosiddetto diritto d'imbarco per ogni passeggero che arriva nel porto di Brindisi e che fino all'anno scorso era di un euro e cinquanta centesimi a passeggero. Successivamente, è stata modificata riducendola a 0.99 centesimi. E' abbastanza evidente che si tratta di un giro di denaro importante e certamente era ancora maggiore negli anni passati, quando di passeggeri ne transitavano molti di più. Fino a pochi mesi addietro, la discussione tra Agenti marittimi, armatori e segreteria dell'Autorità portuale, aveva determinato una serie di cause legali con una inibizione per alcune navi a poter transitare nel nostro porto. Una situazione da terzo mondo, anche perché l'ufficio dell'Authority era stato praticamente costretto a vietare un'attività di transito passeggeri, venendo meno quindi alla propria funzione che dovrebbe essere l'esatto contrario e cioè, incentivare quel traffico e certamente non stopparlo. Tutto era nato dagli arretrati che si erano creati per la contestazione di cui prima e cioè, che le somme che avrebbero dovuto versare gli Agenti per conto dei propri armatori, non erano mai state investite per offrire servizi o migliorare quelli già esistenti. E allora era stata fatta addirittura una pagella dei buoni e dei cattivi, dove i cattivi erano sicuramente molti più di quelli buoni. Cifre in negativo per il bilancio dell'Autorità portuale di Brindisi, che lo stesso segretario aveva detto costituire un grave danno per l'esistenza stessa dell'Authority, a causa del mancato introito in questione.

Ebbene la sentenza del Tar ha stabilito, almeno per il porto di Brindisi, che l'intera vicenda non doveva accadere, in quanto non è possibile applicare quella tariffa con una semplice ordinanza e cioè, senza preventivamente aver discusso sull'opportunità e sul quantum relativamente al traffico in questione. Insomma non basta un atto monocratico, ma ci vuole una scelta collegiale. E questo è un primo principio che fa cadere tutto quanto è stato stabilito fin qui dagli uffici dell'Authority, con la conseguenza che essendo la sentenza immediatamente esecutiva, da oggi in poi ogni passeggero che transita da Brindisi, non dovrà pagare un bel nulla per questo titolo. Il problema rimane per i vecchi crediti dell'Authority, ma anche per le somme incassate dalla stessa, perché secondo questa sentenza l'ordinanza, ovvero le ordinanze, sono tutte nulle e quindi come tali, i loro aspetti non possono essere trasferiti a terzi. Una doccia fredda per le casse dell'Autorità portuale di Brindisi, che rischiano di vedere scombussolati i propri bilanci non solo dal punto di vista formale, ma anche da quello informale. Infatti, e qui c'è un altro argomento di discussione importante, molte delle somme incassate sono state destinate a coprire i buchi del bilancio, andando ad utilizzare i fondi per le spese più impensate, anche quelle correnti. Su questa storia si rischia non solo di perdere la faccia, ma anche di vedere rettificate una serie di poste contabili importanti che hanno permesso, spesso e volentieri all'Authority, di chiedere i bilanci in modo ineccepibile ma evidentemente, utilizzando somme che non avrebbero potuto incassare. Probabilmente l'Authority deciderà di portare l'argomento in Comitato portuale e lì sorgerà il problema e cioè, come si può rendere indispensabile il parere di un comitato del quale fanno parte componenti che hanno un interesse diretto nella questione? Infatti, ricordiamo che, tra gli altri, in questo comitato siede il rappresentante degli Agenti marittimi raccomandatari, ma non solo, anche altri rappresentanti di categoria interessati alla vicenda.

Marialaura Scotto

Porto di Genova: a dicembre festeggiati i 2 mln di container

Il Porto di Genova in festa a dicembre perchè, nonostante la crisi, è stato raggiunto un obiettivo ambizioso, quello dei 2 milioni di container. Il container da record e' arrivato alla banchina del VTE, che da solo ha movimentato 1 milione e 250 mila teu, ed è targato CMA-CGM.
"Un risultato importante raggiunto grazie a una comunità portuale coesa - ha sottolineato il presidente di Autorità Portuale, Luigi Merlo - che lavora per un obiettivo comune. Un risultato arrivato anche grazie agli investimenti fatti sullo scalo, con l'intervento pubblico sui dragaggi e l'adeguamento delle gru da parte dei privati".
Merlo ha sottolineato l'importanza di aver raggiunto l'obiettivo del container numero 2 milioni senza paralizzare il sistema di accesso stradale alla città.
"Un risultato ottenuto grazie alle nuove tecnologie come lo sdoganamento telematico - ha concluso Merlo - ottenuto grazie al lavoro degli spedizionieri e degli agenti marittimi".
Il duemilionesimo container è anche il primo che viene svincolato attraverso una procedura telematica. "Con questa procedura - ha sottolineato il direttore generale di Assagenti Genova - elimineremo circa 600 mila pratiche cartacee ogni anno che comportano, tra l'altro, lo spostamento di fattorini che dalle case di spedizione vanno nelle agenzie marittime,

per ritirare i documenti, che devono essere successivamente consegnati all'autotrasportatore nel terminal. Da questo contenitore tutte queste procedure saranno telematiche". Un riconoscimento a tutta la comunità portuale e' arrivato dal Comandante della Capitaneria di Porto di Genova, ammiraglio Felicio Angrisano che ha sottolineato l'impegno di tutti per rendere possibili questi risultati.

Salvatore Carruezzo

Sydney-Hobart: vince ancora Wild Oats XI

Primo sulla linea di arrivo per la sesta volta in otto anni, l'equipaggio di Wild Oats XI si è meritato la soddisfazione di migliorare il primato della Rolex Sydney-Hobart che lui stesso aveva stabilito nel 2005. Il team di Bob Oatley ha infatti fermato il cronometro dopo 1 giorno, 18 ore, 23 minuti e 12 secondi, esattamente 16 minuti e 58 secondi prima rispetto a quanto fatto segnare sette anni fa. Poco meno di cinque ore dopo l'arrivo di Wild Oats XI, a Hobart è giunto Ragamuffin Loyal che, lo ricordiamo, ha avuto una richiesta di riparazione in sospeso contro l'OCS assegnatoli dal Comitato di Regata. La velocissima traversata dello Stretto di Bass, resa possibile dalla rotazione favorevole della brezza, ha messo Wild Oats XI nella situazione di essere tra i favoriti alla conquista del successo in IRC.

Salvatore Carruezzo

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

BREAKING NEWS
a cura di Salvatore Carruezzo

Porto di Rotterdam: nel 2012 aumento dell'1%
Nel 2012 il traffico delle merci movimentato dal porto di Rotterdam è ammontato a quasi 443 milioni di tonnellate, in aumento dell'1,7% sull'anno precedente. «Anche se la crescita è limitata - ha sottolineato il presidente e amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority, Hans Smits - questo è un altro record per Rotterdam. Nel 2012 - ha spiegato - il traffico dei container è aumentato lievemente grazie principalmente alle esportazioni. Nel segmento delle rinfuse secche, la flessione della produzione di acciaio in Europa è stata responsabile della riduzione del traffico, in particolare di minerali. Questa perdita è stata più che compensata dalla crescita delle rinfuse liquide: sono state movimentate quantità maggiori di greggio e, in particolare, di prodotti petroliferi. Quest'ultima categoria di fatto è triplicata in volume negli ultimi dieci anni. Ciò - ha rilevato Smits - dimostra che il porto di Rotterdam sta diventando sempre più un hub per il commercio globale. Ciò aiuta il porto a proseguire nella crescita, dato che in generale gli scambi globali si sviluppano più rapidamente rispetto alle economie olandese ed europea. I positivi dati di traffico di quest'anno - ha concluso Smits - non alterano il fatto che per molte imprese i margini di profitto siano sotto pressione, che alcune attività siano in passivo e che alcune stiano licenziando il personale». Nell'intero 2012 il porto di Rotterdam ha movimentato un traffico containerizzato di circa 126 milioni di tonnellate rispetto a 123,6 milioni di tonnellate nel 2011. Il traffico containerizzato conteggiato in contenitori da 20 piedi (teu) è stato pari a 11,9 milioni di teu, cifra pressoché analoga a quella dello scorso anno. Il traffico delle altre merci varie è diminuito complessivamente del 5% a 24 milioni di tonnellate, con una crescita del 3% del traffico ro-ro ed una contrazione del 23% delle merci convenzionali causata principalmente dalla riduzione delle importazioni di acciaio. Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate un totale di 214 milioni di tonnellate rispetto a 198,5 milioni di tonnellate nel 2011. Il traffico di petrolio grezzo è cresciuto del 6%, mentre l'aumento dei prodotti petroliferi è stato del +12%. Le altre rinfuse liquide sono aumentate del 4%. I volumi di rinfuse solide sono calati da 87,3 milioni di tonnellate movimentate lo scorso anno a 79 milioni di tonnellate nel 2012. Le rinfuse agricole sono diminuite del 18%; i volumi di minerale di ferro e di rottami hanno registrato una flessione del 12% e quelli di carbone sono calati del 4%. Le altre rinfuse secche sono diminuite del 9%. L'Autorità Portuale di Rotterdam prevede che nel 2013 il traffico crescerà complessivamente del 2% circa approssimandosi ad un totale di 450 milioni di tonnellate.

Porto di Barcellona: traffico diminuito dell'8%
Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Barcellona è diminuito dell'8,5% attestandosi a 3,2 milioni di tonnellate rispetto a 3,5 milioni di tonnellate nel novembre 2011. Le merci varie hanno totalizzato 1,9 milioni di tonnellate (-12,3%), di cui 1,3 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-10,7%) e 633mila tonnellate di merci convenzionali (-15,4%). Il traffico di rinfuse liquide è ammontato complessivamente a 899mila tonnellate (-15,2%), di cui 689mila tonnellate di idrocarburi (-27,9%) e 210mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+100,5%)). Il traffico delle rinfuse secche è aumentato del 53,8% a 385mila tonnellate. Nei primi undici mesi del 2012 il porto catalano ha movimentato un totale di 38,2 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 4,4% sul corrispondente periodo dello scorso anno. Il traffico dei contenitori è stato pari a 1.618.471 container teu (-14,6%). Nel comparto dei passeggeri il traffico è stato di circa 3,3 milioni di unità (-11,5%), di cui 2,3 milioni di crocieristi (-10,6%) e 974mila passeggeri dei traghetti (-13,6%).

Portualità italiana: efficienza e crescita

Due parole stanno divenendo di moda nei vari convegni su tematiche portuali: efficienza e crescita.
Due espressioni che fanno riferimento a dimensioni di un "dire" che esplorano due mondi diversi (il pubblico ed il privato) e che relazionano sicuramente le "tariffe" di una infrastruttura messa a disposizione di un processo della mobilità di persone e/o di merci, sia per mare, per aria e per terra.
Parlare di strategia delle tariffe portuali non è una cosa semplice; se ne parla abbastanza in questo periodo anche in sede europea; il tutto dipende dalla politica dei finanziamenti portuali e dalla gestione del porto stesso. Quando, poi, due porti in competizione fra loro appartengono alla stessa regione marittima della stessa area geografica, la questione delle tariffe portuali diventa più complicata. Tutti abbiamo affermato che un porto per la sua regione marittima e per il suo hinterland rappresenta un "motore" di sviluppo economico; e che il costo delle infrastrutture possa incidere sul costo dei servizi portuali è un teorema semplice, se non si considera una politica dei trasporti efficiente e soprattutto trasparente e meritocratica.
Occorre accettare, senza discriminazioni politiche territoriali, che se il porto di partenza A è geo-economicamente più vicino del porto B nel raggiungere il porto C questo significa risparmi economici non del tutto indifferenti, specie per il lungo periodo e per più tragitti/anno.
Perciò una efficienza geografica di un sito portuale può essere tradotta in una efficienza di crescita economica del porto stesso e per l'intero territorio.
Ci piace ricordare che, proprio un anno addietro, durante l'intervista del presidente dell'Autorità portuale di Brindisi, Hercules Haralambides, da queste pagine furono lanciate le nuove coordinate culturali per una "efficienza" portuale e la corrispettiva "crescita".
All'epoca, Brindisi divenne vetrina di confronti culturali in tecnica ed economia marittima di alto livello e con orizzonti internazionali. Si scrisse che le amministrazioni portuali dovevano e dovranno abbandonare la mentalità meramente burocratica con la sola funzione pubblica di un mero "controllo; mentre quando si parla di "efficienza" nel campo del processo del trasporto marittimo si fa riferimento a situazioni e condizioni imprenditoriali che hanno solo bisogno di infrastrutture e servizi adeguati.
Il professore Haralambides sottolineava: "L'efficienza di un porto genera approdi di grandi navi; le grandi navi realizzano economie di scala e bassi costi di trasporto di merci e/o persone; i bassi costi di trasporto generano più scambi fra operatori con conseguente crescita economica; più commercio e più crescita esigono grandi navi che genereranno porti più efficienti".
A noi, ora piace ricordare che occorre sempre più sinergia tra Enti, Autorità e Comune, per poter traguardare obiettivi di crescita e non serve a nessuno assistere a diatribe continue tra componenti di un "comitato" portuale impegnato a proporre tutto per niente realizzare.
Ancora una volta stiamo assistendo ad una radicalizzazione della portualità italiana (Genova, Civitavecchia, Napoli, Trieste) e ad una frammentazione dell'efficienza geo-economica degli altri scali che si candidano a tutto.

Abele Carruezzo