mare, porti, trasporti e nautica da diporto

IL NAUTILUS

2015
ANNO X n°1

€ 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

Un primo elemento che emerge in questo inizio anno 2015 è l'attenzione che riserva una comunità cittadina ad inquadrare ogni singola azione portuale-marittima all'interno di una visione prospettica d'insieme, coordinata geograficamente e quasi volta a trascurare la storia di una città-porto. Città che traggono un forte sviluppo dall'economia del mare stanno mettendo a punto una nuova strategia mirata a specializzare i programmi dei piani operativi di opere e sempre più tipicizzando i loro interessi. Piani strategici per mantenere lo status di grandi città marittime non solo dal punto di vista geografico, ma con una netta distinzione attenta riguardo alle funzioni di un processo marittimo. Coniugare l'attenzione alle relazioni portuali e marittime con la considerazione dovuta ed il rispetto del contesto dove queste si svolgono. Il coltivare una tale attenzione da parte di una comunità civica non legittima però conoscenze e professionalità tali da impedire lo sviluppo di un porto mortificando un orizzonte d'innovazione per tutto il territorio. Occorre abbandonare la politica degli "scarti" e quella di una sovraesposizione mediatica generata dalla globalizzazione indifferente; al contrario per favorire una partecipazione viva della città alle relazioni di un porto occorre produrre una conoscenza nuova ed la capacità di coniugare il "noi siamo" per una democrazia partecipata che vada a "bonificare" una storia portuale che non ha prodotto sviluppo, dando la giusta e meritata posizione geografica al porto.

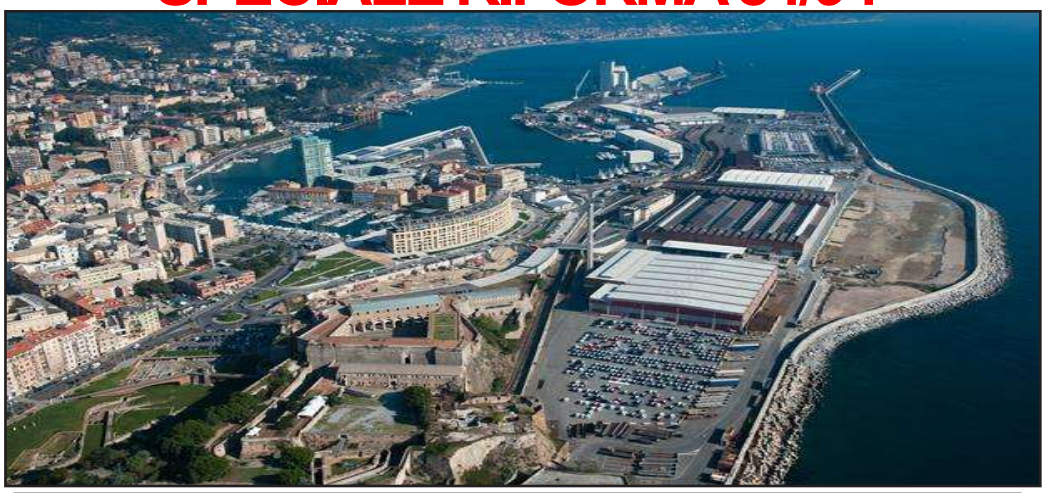
L'editore
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

Porti di Sicilia	pag.2
Porto di Savona	pag.3
Riforma dei Porti	pag.4-5
Incidenti di bordo	pag.6
Malta	pag.8
Porto di Taranto	pag.9
Porto di Olbia	pag.10

www.ilnautilus.it

SPECIALE RIFORMA 84/94



Avviato il progetto per Port of Ravenna fast Corridor

Si è svolta a dicembre a Ravenna, presso la sede dell'Autorità Portuale, la prima riunione di tutti i partners (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, UirNet Spa, Terminal Container Ravenna Spa, HUB Telematica Scarl e Scuola Europea di Alti Studi Tributari dell'Università di Bologna) coinvolti nel Progetto Europeo "Port of Ravenna Fast Corridor". Il Progetto, che vede l'Autorità Portuale di Ravenna quale coordinatore, prevede la sperimentazione di nuovi servizi per la comunità portuale e per tutti gli operatori della catena logistica che collega lo scalo ravennate ai terminal terrestri, ed è finanziato al 50% (per un valore di circa 900.000 Euro) dall'Agenzia Europea per l'Innovazione e le Reti (INEA). Il Progetto si iscrive nel Piano di Sviluppo dell'hub portuale di Ravenna ed ha l'obiettivo di realizzare uno studio, orientato al mercato, sugli effetti derivanti dall'integrazione di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) della piattaforma telematica del Porto (Port Community System), con i nodi logistici terrestri ed i corridoi TEN-T, all'interno delle reti di trasporto transeuropee. Lo studio, che sarà basato sull'adozione, nel Porto di Ravenna, di specifiche soluzioni TIC, sull'automazione dei varchi e sull'uso di corridoi doganali controllati mediante un progetto pilota in condizioni operative reali, coinvolge operatori privati e numerosi altri portatori di interesse all'interno della comunità portuale, e non solo. Più volte si è affermato in questi ultimi anni che al potenziamento dell'"hardware" deve necessariamente corrispondere anche un migliore e più potente "software". E così, al consolidamento infrastrutturale dello scalo, alla base del Progetto "Hub Portuale di Ravenna" di prossima realizzazione (progetto del valore di oltre 200 milioni di Euro, il cui bando di gara sarà pubblicato entro il 2015) – finalizzato allo sviluppo del Porto di Ravenna, all'ampliamento del proprio bacino di utenza, alla diversificazione dei flussi di traffico ed alla attrazione di merci a maggiore valore aggiunto – non possono non corrispondere un effettivo miglioramento ed una reale semplificazione delle operazioni portuali di ingresso ed uscita delle merci, per offrire alla catena logistica servizi più rapidi, più semplici, di migliore qualità ed a più alto valore aggiunto. L'attività del Progetto si realizzerà nel corso dell'intero 2015, alla fine del quale, conclusi lo studio, la fase di sperimentazione ed il collaudo dei nuovi servizi, sarà possibile valutare in che misura gli effetti di quanto sperimentato con il progetto pilota prefigurino l'adozione di soluzioni analoghe su più vasta scala e su una più ampia gamma di differenti merceologie.

Salvatore Carruezzo

Il modello siciliano verso un'economia marittima pura

L'economia siciliana si muove per accrescere il binomio portualità e mobilità per sfruttare a pieno la prima grande infrastruttura di cui quest'Isola è naturalmente dotata, il mare. Tutto è iniziato con una serie di politiche orientate verso la costituzione di un proprio Piano Regionale dei Trasporti con cui coordinare al meglio le risorse portuali, ferroviarie ed aereonautiche, le quali hanno premiato la Sicilia trasformandola in una delle prime regioni in linea con gli orientamenti nazionali ed europei. Il principale punto di forza del modello siciliano si basa sul principio di non concorrenza tra porti vicini. Tale approccio ha consentito di puntare ad un programma suddiviso in sette macro scenari il sistema integrato della portualità sicula. Il primo di questi è Messina, snodo strategico per la continuità territoriale per la filiera che vuole i terminal come punto di partenza della logistica su ferro e su gomma. Nonostante l'impiego commerciale di Milazzo ed il sollievo portato dallo scalo di Tremestieri per decongestionare la città dello Stretto, Messina si piazza ancora al primo posto come autoporto più impiegato, sia in percentuale che per valori assoluti, in tutta Italia, in quanto è qui che convergono le rotte provenienti da Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La seconda area è capitanata dal porto di Termini Imerese, la quale lavora a stretto contatto col terzo polo rappresentato dal vicino porto di Palermo. Qui si lavora puntando allo sviluppo delle strategie necessarie ad incrementare l'efficacia e l'efficienza necessaria all'integrazione del bacino portuale mediterranea con la direttrice ferroviaria Palermo-Berlino. Queste due realtà rappresentano i soggetti capofila della "Piattaforma Logistica Siciliana", programma condotto della Società Interporti Siciliani, la quale è costantemente impegnata nella coordinazione di informazioni e piani d'azione congiunti intrapresi dalla Regione Siciliana, le Autorità Portuali, l'Anas, il Consorzio Autostrade della Sicilia e le Ferrovie dello Stato.Successivamente troviamo Trapani, il quale con l'inizio delle procedure per l'accorpamento dell'Authority a Palermo, e dopo una serie di finanziamenti e conseguenti lavori pubblici, sembrava stesse optando verso una sempre maggiore conversione a porto turistico e peschereccio, mossa poi smentita dal piano "Libya Gas Transmission". Questo progetto ha rappresentato un importante riconoscimento della validità professionale e delle capacità operative e logistiche dello scalo trapanese, individuato dall'Eni come base strategica e logistica preferita ad altri scali di prestigio internazionale come Malta. Poi c'è Porto Empedocle, il gate verso l'Africa, dove la Camera di Commercio di Agrigento ha costituito l'Azienda Speciale dei Porti, allo scopo di rilanciare le attività economiche della portualità tradizionale di rifuse, portacontainer e navi RO-RO per prodotti industriali e ortofrutta, secondo un ottica di sviluppo per nuove linee mercantili. Infine vi sono i due settori portuali rappresentanti da Catania ed Augusta, i quali, inglobando Siracusa e Gela, rappresentano il volano dell'import ed export petrolifero della Sicilia. In quest'area infatti, si concentrano sia le principali raffinerie che i maggiori giacimenti petroliferi, i quali rappresentano ben il 90% dei prodotti mobilitati nell'intero sistema di trasporto industriale siculo orientale. Nonostante ciò è da sottolineare come la Sicilia paghi un gap di interconnessioni globali dovute alla forte concorrenza di Gioia Tauro. Nei confronti con gli altri porti nazionali, la Sicilia effettua trasporti tramite container soltanto verso un numero limitato di scali esteri, ragion per cui le aziende locali sono costrette a movimentare le proprie merci in porti extraregionali per potere esportare. Ciò ha favorito e contribuito a rendere Gioia Tauro un superporto e supportato, anche se in minor parte, lo sviluppo della piattaforma portuale napoletana, favorita da un'articolata autostrada del mare resa possibile grazie ad una ramificazione di servizi di auto traghettamento ben adatta ai mezzi pesanti. Basti pensare che per la scarsità di rotte internazionali, i porti di Palermo, Catania e Trapani mobilitano complessivamente 47 mila TEU su media annua, contro i 2 milioni 750 mila di Gioia Tauro ed i 400 mila del porto di Napoli.

Francesco Ventura

IL NAUTILUS
www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

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

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

Direttore Responsabile
SALVATORE CARRUEZZO
Direttore Scientifico
ABELE CARRUEZZO

CapoRedattrice
FRANCESCA CUOMO

Servizi fotografici
S.C. LAB
Simone Rella

Collaborano
Marialaura Scotto
Michele Puca
Giampiero Campagnoli
Matteo Bianchi
Francesco De Giosa
Donato Caiulo
Giovanna Lodato
Cesare Bechis
Francesco Ventura
Stefano Carbonara
Antonio Bufalari

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

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

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

Realizzazioni grafiche a cura di:
GRAFIKA

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

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

FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA
CONI UIM

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

Controlli doganali high-tech nel porto di Livorno

Verrà usato per "radiografare" i container in transito sia nel Porto di Livorno che nell'area dell'Interporto Vespucci, e per verificare che il carico corrisponda a quando dichiarato dai documenti doganali; non solo: potrà essere utilizzato anche per realizzare "nuove metodologie d'intervento" a tutela della pubblica sicurezza. È il nuovo scanner mobile Z Backscatter Van a raggi x, e per i prossimi 12 mesi verrà testato dall'Ufficio delle Dogane di Livorno per verificarne le potenzialità e la rispondenza ai fini istituzionali. È quanto è stato definito in un protocollo di intesa firmato davanti al Prefetto Tiziana Costantino tra l'Autorità Portuale, l'Interporto Vespucci e le Dogane. Lo scanner, acquistato nel 2008 nell'ambito di un bando di gara bandito dalla società in house del Ministero dei Trasporti , Uirnet, col fine di rendere più efficienti le attività di controllo nelle strutture logistiche intermodali, sarà usato dall'Ufficio delle Dogane di Livorno per le pratiche ispettive della merce, mentre l'Autorità Portuale si impegnerà a provvedere alla formazione del personale necessario. In particolare, le dogane si renderanno disponibili a fornire a titolo gratuito i servizi derivanti dall'utilizzo dello Scanner in attività congiunte alle altre forze di Polizia del territorio. Al termine dei 12 mesi sperimentali, le parti esprimeranno una valutazione approfondita sulla opportunità di proseguire questo rapporto di collaborazione. "Lo scanner è di ultima generazione – ha detto il direttore delle dogane, Massimo Ricasoli – e consentirà un notevole risparmio dei tempi di esecuzione delle procedure doganali". "Si tratta di una importante novità per il porto di Livorno – ha dichiarato il presidente Gallanti –, auspichiamo che l'utilizzo dello scanner favorisca un miglioramento complessivo della sicurezza in porto, accelerando al contempo le procedure di svincolo e rilascio della merce" E ha espresso soddisfazione per l'avvenuto accordo anche il presidente dell'Interporto Federico Barbera: "siamo lieti di aver contribuito alla soluzione di un problema importante per il porto quale concreta dimostrazione della bontà del rapporto sinergico tra porto ed interporto". Il Prefetto di Livorno ha dichiarato che "l'utilizzo dello scanner servirà ad aumentare la sicurezza del porto di Livorno in un momento in cui occorre prestare particolare attenzione all'aumento dei livelli di guardia nell'ambito della sicurezza".

Francesca Cuomo

Costa Crociere fino al 2044 sulle banchine di Savona

Cinque anni di rinnovo dell'autorizzazione alla fornitura di lavoro portuale temporaneo alla Compagnia Unica Lavoratori Portuali "Pippo Rebagliati"; concessione trentennale per Costa Crociere per la gestione delle banchine e dei due terminal; fissato a 19 il numero massimo delle concessioni per eseguire operazioni e servizi portuali. Sono queste le decisioni più rilevanti assunte nella prima riunione del 2015 dal Comitato Portuale di Savona che ha dato il via libera anche all'estensione dell'autorizzazione alla Savona Terminal Auto per le operazioni portuali che riguardano le attività Ro-Ro- Pax. Passaggio indispensabile con l'avvio della nuova linea traghetti di Grimaldi Group tra Savona e Barcellona per il trasporto passeggeri e rotabili. Com'è stato sottolineato dal presidente Gian Luigi Miazza ai membri presenti in Comitato, il nuovo traffico è ancora in una fase sperimentale, ma si è concretizzato grazie al contributo corale di tutti gli operatori portuali savonesi. "Sottolineo che c'è stata grande collaborazione da parte di tutto il porto -ha affermato Miazza-. Grazie a questa disponibilità, si è potuti partire in tempi piuttosto brevi. Il bacino portuale di Savona ha spazi ristretti ma con l'attenzione massima alla sicurezza e garantendo l'operatività dei terminalisti presenti, si sono superate le difficoltà iniziali". Dopo il parere positivo arrivato dalla commissione consultiva nei giorni scorsi, il Comitato Portuale ha espresso parere concorde e favorevole al rinnovo autorizzativo alla Culp, che per cinque anni sarà il soggetto fornitore di lavoro temporaneo nel porto. Questo garantirà la continuità lavorativa e l'operatività sulle banchine con la prospettiva di successivi adeguamenti quando saranno completati i progetti di sviluppo del Porto, primo fra tutti la piattaforma multipurpose a Vado. Nell'ambito delle concessioni alle società cooperative ex art.16 B sono state confermate le autorizzazioni ai soggetti già operanti (Cooperativa Bazzino; Consorzio Savonese Autotrasporti; Fratelli Piana Srl; Vernazza Autogru); escluse invece, dopo il parere negativo della Commissione Consultiva, All Service, Mega Service e Nova S.C. per le quali tuttavia il comitato portuale e gli operatori hanno chiesto di aprire al più presto un tavolo di confronto nella sede competente.

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

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

L'art. 29 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", che ha disposto l'adozione del "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica", ha dato il via alla definizione di un documento operativo che ha la finalità di indicare una prospettiva di sviluppo sulla base di chiari obiettivi strategici e indicare le azioni concrete per raggiungerli. In ragione della necessità di adempiere tempestivamente alle disposizioni contenute nella norma, con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 novembre 2014, è stato costituito un Comitato di esperti che, in stretto coordinamento con gli uffici del Ministero e con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro, sta svolgendo - anche attraverso tavoli di lavoro tematici - una ricognizione dei dati di domanda e di offerta logistica e una selezione delle principali ipotesi di intervento per il raggiungimento delle finalità indicate dalla citata disposizione legislativa. I verbali delle riunioni del Comitato sono pubblicati sul sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In parallelo, in attuazione del comma 2 dell'art. 29, la Presidenza del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha avviato - per mezzo di un'apposita task force – l'esame della documentazione predisposta dalle Autorità Portuali relativa a progetti da intraprendere o già in corso di realizzazione. L'esame è finalizzato a individuare i progetti più urgenti e funzionali all'attuazione degli indirizzi del Piano, nonché a dotare la programmazione infrastrutturale dei prossimi anni di un adeguato parco progetti. Tre sono gli obiettivi strategici sui quali si impernia il Piano, secondo quanto già indicato dal legislatore: migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, favorire la crescita dei traffici delle merci e delle persone, agevolare la promozione dell'intermodalità nel traffico merci. Tali obiettivi potranno essere raggiunti anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti. L'attività dei tavoli si sta sviluppando attorno ad alcune linee guida, di seguito sintetizzate, che iniziano a declinare in modo più dettagliato l'approccio generale definito dall'articolo 29. Il metodo prescelto è quello di dare vita a uno strumento programmatorio che punti a conquistare quote di mercato già nel breve periodo attraverso interventi di semplificazione amministrativa, razionalizzazione dei processi decisionali e ottimizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, e che - al tempo stesso - si ponga obiettivi di medio-lungo termine per il rilancio e la crescita del settore. Il Piano deve rappresentare l'occasione non solo per elencare, ma anche per collocare in una scala di priorità e lungo un asse temporale quegli obiettivi ormai largamente condivisi quali il rilancio del Paese come piattaforma logistica all'interno del Mediterraneo e polo avanzato del sistema delle Autostrade del mare, l'attrazione di traffico import/export di lungo raggio, l'interconnessione di nodi portuali e nodi inland nelle diverse modalità, il miglioramento della competitività complessiva del "sistema logistico" in tutte le sue componenti, il miglioramento del sistema di governance in senso ampio (dal coordinamento di tutte le amministrazioni pubbliche coinvolte nella attività dei porti e degli altri nodi logistici, alla capacità di gerarchizzare gli investimenti infrastrutturali in termini di impatto sul PIL, costi e sostenibilità economica e ambientale, alla disponibilità di uno strumento flessibile di programmazione in grado di reagire ai mutamenti degli scenari di riferimento). Dal lavoro fin qui svolto sono già emerse alcune linee guida che vengono qui esposte in forma necessariamente sintetica e aperta, per una prima valutazione in una sede pubblica e rappresentativa.

In esse di prefigurano i macro ambiti strategici che il Piano intende sviluppare, e sui cui i partecipanti agli Stati Generali sono invitati a fornire contributi e/o integrazioni puntuali.

1. Pianificazione strategica a lungo, medio e breve periodo - Il Piano fonda la sua strategia su uno sviluppo sinergico tra una domanda - considerata sia sul versante merci che su quello passeggeri - che guarda prospetticamente all'evoluzione del mercato nel lungo, medio e breve periodo, e un'evoluzione e specializzazione del sistema dell'offerta. Le azioni che il Piano definirà saranno pertanto organizzate su tre dimensioni temporali (lungo, medio e breve) in ragione non solo della tipologia, ma anche dell'urgenza, della concreta fattibilità e della capacità di produrre effetti in termini di crescita produttiva e occupazionale.

2. Specializzazione delle realtà portuali, razionalizzazione del sistema di governance, integrazione dei "distretti logistici" - Il Piano terrà conto della specializzazione dei porti e/o delle aree/ambiti logistici retrostanti prevedendo una semplificazione della rete delle Autorità portuali, in parallelo ad azioni adeguate alla vocazione dei principali porti e alle caratteristiche dei grandi flussi di domanda di trasporto e logistica. Tali azioni e regole di sistema dovranno consentire di rispettare gli obiettivi e gli schemi attuativi della programmazione italiana e europea, guidare la selezione e la gestione delle risorse di investimento, indirizzare gli investimenti privati anche attraverso modelli evolutivi di partecipazione orientati allo sviluppo integrato di aree portuali e industriali. In questo contesto evolutivo può collocarsi una razionalizzazione delle autorità portuali non condizionata dai veti reciproci dei sistemi locali.

3. Creazione di sinergie tra attori chiave appartenenti al settore pubblico - Il Piano punta a impegnare gli attori pubblici a perseguire scelte strategiche concordate e convergenti. Non si ritiene più sufficiente il semplice "coordinamento" fra comparti che spesso hanno incontrato difficoltà anche nella semplice condivisione di informazioni. Ciò di cui il Paese ha urgente bisogno è una "strategia" logistica condivisa dai principali attori istituzionali. È di grande rilievo - e rappresenta una grande opportunità - il fatto che ai tavoli di lavoro stiano attivamente partecipando i rappresentanti delle principali istituzioni centrali responsabili dei segmenti chiave della catena logistica.

Segue a pag. 5

4. Programmazione coordinata degli investimenti pubblici nel settore della portualità e della logistica - Il Piano definisce, in un'ottica integrata e di sistema, la strategia nel settore della portualità e della logistica, e come tale compie delle scelte e fornisce indirizzi che andranno a definire la modalità di programmazione, selezione e realizzazione degli investimenti (materiali e immateriali) nel settore, fornendo all'Unione europea e al mercato una chiara idea delle priorità strategiche del paese. Il Piano individua a livello centrale un adeguato organismo per lo svolgimento di una forte azione di coordinamento e di pianificazione dell'impiego delle risorse pubbliche in materia di portualità e logistica.
5. Rimozione di bottlenecks infrastrutturali puntuali - Il Piano punta a migliorare l'accessibilità (sia ferroviaria che stradale) ai nodi portuali e interportuali, e individua la necessità di garantire il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia sui collegamenti ultimo miglio, fattori abilitanti per l'utilizzo della capacità sull'intera catena di trasporto e logistica.
6. Semplificazione delle procedure e razionalizzazione dei processi decisionali - Il Piano individua una serie di interventi di semplificazione procedurale e amministrativa quale elemento cardine per il raggiungimento di un livello standard di efficienza operativa che diventi elemento di supporto alla competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Tali interventi saranno realizzati in una logica che vede il processo logistico nella sua interezza con particolare attenzione alle esigenze dei diversi attori della filiera. Lo snellimento delle procedure include la riduzione della frammentazione e la razionalizzazione del sistema, quell'insieme di funzioni autorizzative e di controllo che rappresentano oggi il principale punto di debolezza del sistema stesso.
7. Intermodalità - Qualunque ambizione di conquista (o riconquista) di aree di mercato oggi non raggiunte non può basarsi che su un consistente innalzamento dell'utilizzo della capacità di trasporto delle merci su ferro. Questo richiede, da un lato alcuni ma essenziali interventi infrastrutturali sui corridoi e sulle linee di adduzione agli scali principali, tesi a garantire standard operativi (lunghezza treni ammissibili, sagome) in linea con le moderne esigenze di efficienza del trasporto ferroviario; dall'altro la definizione di una strategia complessiva di razionalizzazione e sviluppo della offerta di servizi ferroviari, anche attraverso l'individuazione di strumenti di incentivo dedicati.
8. Evoluzione tecnologica come abilitatore di un nuovo modello operativo più efficiente e più orientato a logiche di mercato e upgrade tecnologico infrastrutturale - Il Piano individua nello sviluppo della componente tecnologica un fattore critico di successo da realizzare attraverso l'integrazione orizzontale dell'intero ciclo logistico portuale e interportuale per soddisfare le esigenze di semplificazione procedurale, pianificazione e track&tracing, degli utenti finali (industrie, operatori, terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori...) attraverso interventi di adeguamenti/upgrade del patrimonio infrastrutturale esistente in linea con i più elevati standard di mercato. Tali soluzioni, valorizzando anche le piattaforme esistenti, saranno progettate e realizzate o evolute - in ottica di massima integrazione, e finalizzate alla messa in esercizio di processi snelli ed efficaci per gli operatori di mercato - al miglioramento dello scambio informativo tra i diversi player della logistica, all'integrazione dei processi mediante logiche di interoperabilità, alla realizzazione di servizi logistici d'eccellenza, alla tracciatura della merce lungo il trasporto, allo sviluppo della logica del "Once" in particolare nei sistemi delle autorità pubbliche e del full digital. Ulteriore elemento innovativo sarà la costituzione di un sistema di monitoraggio complessivo delle merci in grado di collegare i dati presenti sulle diverse piattaforme istituzionali che offrirà la possibilità di costruire un database per la rilevazione dei traffici effettivi con tutte le caratteristiche gestionali di interesse e quindi abiliti una consapevole pianificazione strategica delle infrastrutture del Paese.
9. Integrazione tra sistema portuale e logistico e mondo imprenditoriale - Interventi sul lato della domanda attraverso driver di sviluppo che non si limitano ai porti ma alla connessione di questi al sistema produttivo e logistico nazionale e internazionale anche invertendo la logica di intervento che porta troppo spesso a trascurare le azioni di sviluppo collegate all'evoluzione delle aree retro-portuali, degli interporti, delle aree industriali e distrettuali.

Comandare una nave non è solo teoria

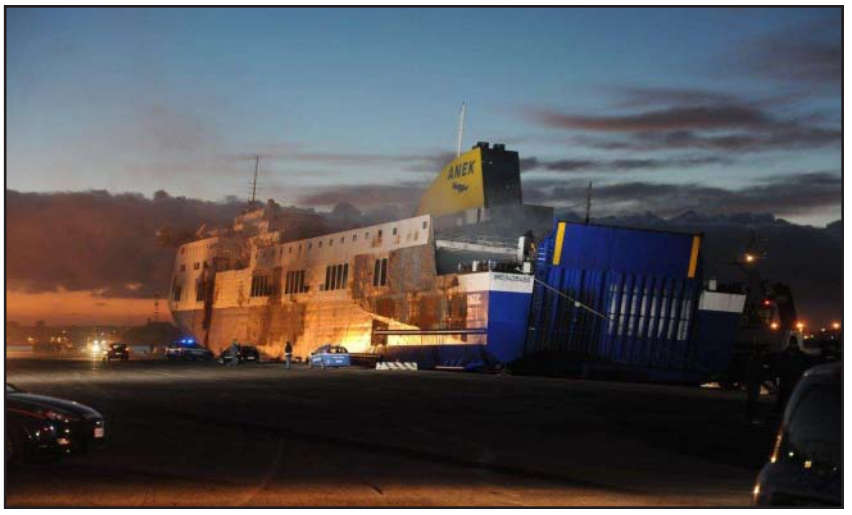
Un comando di una nave non adeguato genera un equipaggio superficiale; un ordine sbagliato genera falsa obbedienza e l'errore di un comandante non sana o giustifica l'errore di un membro dell'equipaggio, in quanto l'errore di entrambi compromette la spedizione. Parlare e scrivere di un sinistro marittimo è sempre difficile! Anche perché il più delle volte un sinistro si trasforma in una tragedia umana. I progressi che si sono avuti in quest'ultimi anni nel campo della tecnica delle costruzioni navali sono stati importanti e significativi; mi riferisco alle forme dello scafo e la rispettiva tenuta in mare, alle nuove relazioni tra il governo e la manovrabilità di una nave, ai nuovi sistemi di propulsione navale, al risparmio dei carburanti e soprattutto alle nuove dimensioni culturali sulla sicurezza in mare per la salvaguardia della vita umana. Però, anche la più moderna e sofisticata nave, navigando lungo una rotta interessata da forti condimeteomarine avverse, può diventare in un attimo insicura e mandare in frantumi un'adeguata e certificata esperienza marittima - marinara dell'equipaggio. Ripercorrendo gli ultimi sinistri marittimi con conseguente "abbandono nave", l'attenzione dei media è stata sempre rivolta al comandante: se ha abbandonato per primo la nave (è un traditore) oppure per ultimo (è un eroe). Premetto che il comandante dovrà abbandonare la nave per ultimo in quanto esperto, professionalmente certificato all'organizzazione dell'abbandono ed informato sui mezzi di salvataggio della nave e non tanto per un qualche articolo di legge e/o di regolamenti. In Italia, poi, si rischia di diventare un eroe se si compie il proprio dovere sul posto di lavoro. E' l'indifferenza mediatica di un villaggio globale che fa meraviglia e che guarda alla "normalità" come fatto di cronaca da raccontare in tutti i salotti e per garantirsi le news del giorno dopo! Tutta l'evoluzione tecnologica, economica ed organizzativa della navigazione e dell'intero processo del trasporto marittimo ha richiesto continui aggiornamenti e ridimensionamenti della figura e della funzione del comandante di una nave; a partire dagli anni della propulsione a vapore fino all'automazione navale spinta dei giorni nostri. Il comandante, una professione così complessa con caratteristiche tipiche di quella nave e di quella navigazione e di quel viaggio che solo in teoria se ne può tracciare l'identikit. Siamo ancora alla ricerca di sistematizzare le varie responsabilità di tale figura sotto un paradigma unitario che possa valere non solo per le scienze nautiche ma anche per la scienza giuridica. Nel codice della navigazione si riportano per lo più espressioni che riguardano diversi compiti della funzione di comando: mi riferisco alla direzione della manovra e della navigazione oppure direzione nautica della nave; mentre poco si articola riguardo all'arte nautica. Anzi se ne fa cenno solo in caso di abbandono nave, cioè di fallimento della spedizione a causa del pericolo di naufragio.

E così doveva essere in quanto vi erano forti difficoltà (a livello legislativo) ad annoverare tutti i casi tecnico-nautici; anche perché il complesso dell'organizzazione della nave doveva fare capo al comandante in quanto capo della spedizione con potere di impartire ordini e ricevere obbedienza nel rispetto della gerarchia di bordo. Oggi si parla del nuovo concetto di "governo" di una nave che si manifesta sia nella direzione nautica del viaggio, esplicitata dall'arte nautica, e sia come capo della spedizione e di una comunità viaggiante, esplicitata dall'arte del comando. E' chiaro che l'oggetto del "governo" è la nave: bene materiale (dell'armatore, del noleggiatore, assicuratore, società o altro), galleggiante, atta a navigare, che disloca su acqua e per acqua per realizzare il processo del trasporto marittimo, cioè una organizzazione tencico-commerciale efficiente capace di realizzare il viaggio marittimo. Se da una parte l'evoluzione tecnica della navigazione ha permesso di dare al governo di una nave validi aiuti, eliminando molti errori sensoriali sui parametri dello stato di una nave, dall'altro verso l'evoluzione dei trasporti marittimi ha ampliato i parametri per il controllo gestionale dell'intero sistema-nave gravando sulla responsabilità del capo della spedizione. Quasi una netta separazione tra arte nautica ed arte del comando! Il tutto fa emergere la necessità di costruire percorsi formativi mirati a nuovi obiettivi, comprendenti le grandi evoluzioni avuti sia nell'arte nautica che nell'arte del comando: permettendo così che la bravura e l'abilità di un comandante si esprima durante le traversie.

Abele Carruezzo
Foto: Vincenzo Tasco

L'abbandono della nave vale per tutti?

Di fronte ad un disastro marittimo, come l'abbandono di una nave che sta per affondare o per esplodere a seguito di un incendio a bordo, il detto "prima le donne e bambini e poi gli altri" si sta rivelando un mito, di fronte alla cruda realtà del motto "ognuno per sé". La pratica marinaresca impostata sull'idea che le donne e i bambini dovrebbero essere evacuati per primi da una nave che sta affondando è antica; ma ha avuto pieno utilizzo e poi resa famosa per il disastro del Titanic; e tale pratica ha tenuto per oltre 150 anni fino a quando il caso della Norman Atlantic ha sfatato detta pratica. Anzi, come hanno affermato alcuni naufraghi sopravvissuti, si sono verificati casi di estrema arroganza per la sopravvivenza: atti di violenza da parte di passeggeri "maschi" per scavalcare il turno d'imbarco sulle poche agibili scialuppe di salvataggio nei confronti di donne e bambini; ed in certi casi con offerte di somme cospicue di denaro. Un gruppo di ricercatori svedesi, Mikael Elindera dell'Università di Uppsala e Oscar Erixsona dell'Istituto di Ricerca di Economia Industriale di Stoccolma, ha effettuato una verifica sui sinistri marittimi accaduti nel periodo che va dal 1852 al 2011, soffermandosi sui sopravvissuti effettivi al naufragio, evidenziando il codice di condotta e di comportamento durante l'abbandono della nave; la ricerca ha interessato i dati provenienti dalle inchieste di 18 relitti di navi. Ebbene, i ricercatori sottolineano che il codice di condotta per l'evacuazione "prima le donne e bambini e poi gli altri" non regge; i dati della ricerca evidenziano che proprio le donne e i bambini in realtà hanno avuto tassi di sopravvivenza più bassi; mentre gli equipaggi ed i vari comandanti sono stati sempre e comunque più fortunati. In tutti i casi esaminati, gli autori della ricerca confermano che i comandanti hanno abbandonato per ultimi la propria nave, salvo rarissimi casi; ultimi il caso della Costa Concordia in Italia e della Sewol Ferry in Sud Corea. Le varie cause celebrate contro i comandanti si sono sempre concluse con una loro condanna (salvo gli ultimi ancora in corso); e le varie sentenze hanno evidenziato il non rispetto delle norme circa l'organizzazione dei servizi per l'abbandono della nave e l'importanza al buon esito dell'evacuazione dovuto proprio al comportamento del comandante. Per semplicità di esposizione si riportano i dati relativi al tasso di sopravvivenza della ricerca e dove l'affondamento del Titanic è preso a campione di riferimento:



Tasso di sopravvivenza per sinistro marittimo

	TITANIC	Tutti i SINISTRI
Passeggeri di sesso maschile	16,9%	37,4%
Passeggeri di sesso femminile	74,6%	26,7%
Bambini	51,1%	15,3%
Equipaggio	23,8%	61,1%
Capitano	0,0%	43,8%

Gli autori dello studio concludono che il caso del Titanic è stata una anomalia, anche perchè molte delle Convenzioni internazionali sulla sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare non erano state ancora definite. Anzi, si ricorda che proprio il naufragio del Titanic portò a conclusione la Convenzione SOLAS del 1914, facendo rivedere le dotazioni delle lance di salvataggio ed istituire la pattuglia dei ghiacci (Ice Patrol). La ricerca svedese evidenzia, come ipotesi plausibili le difficoltà e problemi di comunicazione tra il comandante del Titanic, Edward Smith, e l'equipaggio; si suppone che abbiano volutamente deciso di ordinare l'abbandono della nave mettendo "solo" donne e bambini sulle poche scialuppe e non per "primi". La conclusione per gli studiosi svedesi è che il comportamento umano in situazioni di vita o di morte è imprevedibile e dai dati si evince che la sopravvivenza in mare si possa tradurre con l'espressione "ognuno per sé"; ma non vale per il comandante. Infatti, ricordiamo che la responsabilità di un viaggio marittimo è sempre in capo al comandante (art.292 codice navigazione) e da lui dipende la direzione nautica della nave, governo, manovra e comando (art. 298, 1122 c. nav.) con tutto l'equipaggio, in quanto formati ed addestrati e con certificazioni internazionali, per affrontare l'organizzazione di una emergenza "sinistra" a mare.

Abele Carruezzo
Foto: Vincenzo Tasco

Malta ed il suo legame con l'Italia

Sono lieto di condividere con i lettori dalla rivista "Il Nautilus" alcune riflessioni sui rapporti bilaterali italo-maltesi, a poche settimane dai festeggiamenti per il cinquantenario dell'indipendenza di Malta e per il decimo anniversario del suo ingresso nell'Unione Europea. Si tratta di appuntamenti importanti che ci spingono a riflettere sui mutamenti intercorsi e su quelli in atto, nel più ampio contesto della regione mediterranea. Molto spesso l'amicizia che lega Italia e Malta viene definita "speciale". Ciò in ragione innanzitutto della vicinanza geografica, che nei secoli ha facilitato lo sviluppo di profondi legami di natura storica e culturale tra i due popoli. Al contempo ritengo che la solida relazione con quest'Isola derivi anche dalla consapevolezza di trovarsi al centro di un mar Mediterraneo in profonda trasformazione e si nutra di una stretta collaborazione a tutti i livelli: in ambito politico, economico e culturale. Sul piano politico i rapporti tra i due Governi sono eccellenti e frequenti i contatti tra esponenti politici di primo piano. Gli intensi scambi commerciali (l'Italia da tempo è il principale partner dell'Isola) e la diffusione della lingua italiana – parlata o almeno compresa da buona parte della popolazione maltese – contribuiscono a cementare questa relazione privilegiata. Recentemente, inoltre, si e' accresciuta la comunità di residenti italiani che contribuiscono con il proprio lavoro e la propria capacità imprenditoriale ai passi avanti nel tenore di vita che sta conoscendo questo Paese. Il know-how italiano è molto apprezzato a Malta e numerose sono le aziende italiane che riescono ad aggiudicarsi commesse o gare bandite localmente nei piu' diversi settori, dal restauro, alle opere infrastrutturali, al settore marittimo. Va ricordato che Malta è tra le economie più dinamiche dell'area Euro. Oltre ad avere uno dei tassi di disoccupazione più bassi in Europa, è tra i Paesi UE che meglio hanno saputo fronteggiare la crisi economica, con una crescita del PIL stabilmente superiore al 2% annuo. Tra i settori più importanti della realtà economica maltese figura sicuramente quello marittimo, che contribuisce a circa il 14% del PIL. Grazie alla sua posizione al centro del Mediterraneo, ad un moderno sistema normativo-regolatorio e ad una politica di incentivi mirati, Malta vanta un rilevante registro navale. Anche in questo ambito, a seguito di importanti privatizzazioni, alcune società italiane hanno guardato con interesse a questo mercato e realizzato significativi investimenti, arrivando ad occupare posizioni di rilievo nell'economia maltese: penso ad esempio alla cantieristica navale, ai servizi portuali ovvero alla logistica ed ai trasporti marittimi di merci e persone. Va inoltre ricordato il comparto del turismo da crociera, con oltre 430.000 visitatori stranieri arrivati a Malta nel 2013, di cui circa 66.000 provenienti dal nostro Paese. Importanti gruppi italiani hanno infatti inserito Malta tra le destinazioni delle proprie rotte turistiche e offrono pacchetti vacanze anche a partire dall'isola dei Cavalieri. Per quanto riguarda la nautica da diporto, Malta può rappresentare una vetrina dove presentare le eccellenze della produzione italiana (come noto, sono molti gli appassionati di nazionalità inglese, russa e dei Paesi arabi che frequentano questi porti) e stabilire contatti che potranno poi essere approfonditi presso i prestigiosi Saloni della nautica in Italia. Le relazioni Italia-Malta sono in costante approfondimento e si arricchiscono di nuove collaborazioni anche in altri settori. Le autorità italiane stanno ad esempio prestando un'insostituibile collaborazione per porre fine all'isolamento energetico di Malta, grazie all'interconnettore elettrico Sicilia-Malta che presto collegherà il Paese con le reti europee. Nel frattempo, si moltiplicano le intese in campo medico-sanitario, molto apprezzate da ambedue le parti in quanto arrecano benefici direttamente percepibili dai cittadini in entrambi i Paesi.

Fra gli ambiti che ritengo meritevoli di essere menzionati figura la vivace rete di contatti a livello universitario e scientifico, facilitata da un Programma esecutivo recentemente rinnovato per altri tre anni fino al 2016. Decine di atenei italiani intrattengono rapporti con l'Università di Malta, sia nell'ambito dei programmi europei Erasmus e Socrates sia nel quadro di scambi di docenti e ricercatori. Tutti questi aspetti confermano la ricchezza e l'intensità delle relazioni bilaterali che poggiano, come detto, sulla solida base di una profonda amicizia. Nei contatti con la popolazione e con i responsabili maltesi colgo non di rado un sentimento di riconoscenza per il sostegno offerto dall'Italia in questi decenni, soprattutto nei momenti più difficili del percorso civile e sociale di questo fiero e ospitale popolo. Sono tanti i riconoscimenti e le manifestazioni di gratitudine per le opere realizzate sull'Isola grazie ai cosiddetti "protocolli finanziari" o all'azione della missione italiana di assistenza nel campo della difesa. Le ottime relazioni di vicinato possono altresì favorire il dialogo sulle poche tematiche, ereditate dal passato, che restano ancora aperte. Per i rilevanti collegamenti con le questioni marittime, rilevano sotto tale profilo la delimitazione e sfruttamento delle rispettive piattaforme continentali ovvero quali responsabilità esercitare nella propria area di ricerca e soccorso in mare. Stiamo lavorando con impegno per segnare dei passi avanti, nella consapevolezza che le auspicate intese schiuderebbero rilevanti opportunità di crescita e collaborazione, con reciproco vantaggio. Vorrei infine ricordare che l'Italia è stata tra i più convinti sostenitori dell'ingresso de La Valletta nell'Unione Europea, avvenuto proprio dieci anni fa. La comune appartenenza al progetto di integrazione europea costituisce la nuova cornice entro la quale sviluppare la collaborazione bilaterale. Essa fa sì che entrambi i Paesi siano sempre più proficuamente impegnati a lavorare insieme, nella rispettive capitali e a Bruxelles, su temi di comune interesse all'insegna di una condivisa identità mediterranea. Ecco perchè la nostra attuale Presidenza di turno dell'Unione Europea offre a Malta e all'Italia l'opportunità per favorire una maggiore consapevolezza dell'Europa delle proprie responsabilità verso il Mediterraneo. Insieme ci battiamo per arrivare ad una gestione più efficace e solidale dei flussi migratori, insieme peroriamo il dialogo con i Paesi del Nord Africa e del Medio Oriente, per sostenere il loro non facile percorso di transizione verso la democrazia, la libertà e una crescita sostenibile.

Giovanni Umberto De Vito
Ambasciatore d'Italia a Malta

Porto di Taranto tra i problemi di Ilva e i ritardi per il Molo Polisettoriale

E' stato un anno travagliato per il porto di Taranto: la crisi internazionale finanziaria, la riduzione della produzione e spedizione dei prodotti petroliferi e della movimentazione delle rinfuse solide destinate all'ILVA, la chiusura di importanti realtà industriali e il ridimensionamento di Evergreen hanno reso non facile la vita per l'ente portuale guidato da Sergio Prete. Questi ultimi giorni di dicembre hanno riserbato tuttavia importanti novità.

Sul fronte ILVA si è giunti all'approvazione in Cdm del "Decreto Taranto" ed è arrivato finalmente il giorno della formale consegna dei lavori per l'ammodernamento della banchina del molo polisettoriale che ospita il terminal container: secondo quanto dichiarato in conferenza stampa, " i primi 900 metri di banchina saranno consegnati a dicembre 2015 mentre i restanti 300 ad aprile 2016". Gli interventi serviranno a rivitalizzare lo scalo ionico.

E' dal mese di ottobre che il terminal contenitori vive infatti una delicata situazione: l'operatore Evergreen, complice il ritardo nei lavori di riqualificazione del molo, ha deciso a partire dal 21 settembre di quest'anno di non scalare provvisoriamente il porto ionico con le sue unità transoceaniche che ora sono destinate al porto del Pireo. Ad essere annullata, è stata la linea UAM, acronimo di " Us Coast Asia Mediterranean service", che serve i porti di Acoma, Vancouver, Tokyo, Osaka, Pulsan, Quingdao, Shangai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Shekou, Yantiam, Tanjung Pelepas, Colombo, Ashdod, Alexandria, Koper, Rijeka, Trieste.

Anche Taranto Container Terminal(TCT), società partecipata da Evergreen e Hutchinson, ha fermato l'operativita dello stesso terminal per poter svolgere l'attività di manutenzione-revamping sulle dieci gru esistenti e l'installazione di altre 4 denominate Post-Panamx.

Tutto ciò spiega come, dati dell'Autorità portuale di Taranto alla mano, il totale movimentato del teu ad ottobre 2014 abbia subito una contrazione del 79.1%, ovvero 3.949 container contro i 18.887 dell'anno precedente. La consegna dei lavori al molo polisettoriale dovrebbe ridare ossigeno all'intero scalo marittimo: tutto dipenderà da eventuali ricorsi giudiziari riguardanti le restanti opere appaltate. Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale locale, ha peraltro confermato tale ipotesi nel corso della conferenza stampa dichiarando: "siamo oggi nelle condizioni di consegnare i lavori della banchina e di autorizzare il direttore dei lavori dell'opera relativa al dragaggio alla consegna dei lavori, una volta scaduto il termine dell'eventuale e speriamo non concreto ricorso al Tar che scade il 2 gennaio".

I lavori di dragaggio di 2,3 milioni di metri cubici di sedimenti in darsena molo polisettoriale e della relativa vasca di contenimento fanghi in area confinante con il quinto sporgente sono stati aggiudicati dall'impresa Astaldi spa di Roma per un importo pari a 51.867.153,06 euro: al termine dei lavori i fondali raggiungeranno la profondità di meno 16,5 metri, consentendo l'approdo di unità da 18.000 Teu rispetto a quelle da 8.000 che operano attualmente.

I lavori di ammodernamento del molo polisettoriale sono frutto di un accordo più ampio firmato dai rappresentanti di TCT, Autorità portuale di Taranto, Ministeri di Infrastrutture, Coesione Sociale e Ambiente nel giugno 2012: tale accordo sbloccava circa 260 milioni di finanziamenti, 100 di provenienza privata ed il resto fondi pubblici destinati all'ammodernamento del molo polisettoriale, al dragaggio dei fondali,alla costruzione di una diga foranea e al progetto di una innovativa piastra logistica.

La consegna delle opere era prevista inizialmente per la fine del 2014 ma svariate vicende giudiziarie hanno tenuto fermi i cantieri per oltre un anno.

Dopo l'aggiudicazione dei lavori per l'ammodernamento del molo polisettoriale al raggruppamento formato da Cantieri costruzioni cemento, Salvatore Matarrese e Ikotekne per circa 46,834 milioni di euro col criterio dell'offerta economicamente vantaggiosa, il secondo raggruppamento in graduatoria(Consorzio stabile Grandi Lavori, Ottomano e Favellato) ha presentato ricorso al Tar di Lecce contestandone l'aggiudicazione.

Era ottobre 2013: il Tar Lecce ha prima sospeso la gara per poi rigettare il ricorso del ricorrente il quale si è immediatamente appellato al Consiglio di Stato. Prima che il Consiglio di Stato potesse emettere la sentenza, l'authority tarantina ha dovuto annullare in autotutela l'affidamento dell'opera all'aggiudicatario per inosservanza dei requisiti di regolarità contributiva previsti dalla procedura stessa, spalancando le porte al secondo classificato in graduatoria.

Nel corso della cerimonia il Presidente dell'Authority ha ricordato inoltre altre iniziative finalizzate alla diversificazione dei traffici. Tra queste figurano l'aggiudicazione dei lavori del Centro Servizi Polivalente al Molo San Cataldo, la gara per il Port Exhibition Center, la promozione del porto ai fini turistici, che ha già ottenuto la prenotazione degli approdi di tre navi da crociera nel 2016, la gara per i servizi di assistenza ai passeggeri, l'istituzione, unica in Italia con la sola eccezione di Trieste, della zona franca non interclusa, e la realizzazione del Consorzio Fresh Port per la commercializzazione dell'ortofrutta.

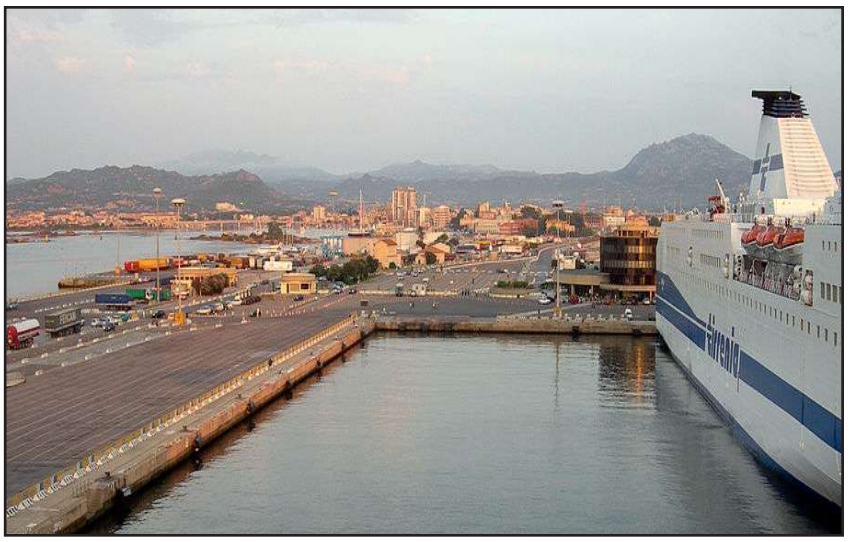
Ma non è tutto: si rischia di aprire un altro fronte caldo nel porto di Taranto chiamato Tempa Rossa. Quest'ultimo è un progetto delle major Total, Shell, Mitsui ed Eni per l'estrazione del petrolio in Val d'Agri(Basilicata) dal costo di 1,6 miliardi di euro : oltre 300 milioni di euro dovrebbero essere destinati a favore di Taranto dato che le aree ivi possedute dall'Eni rappresenterebbero il naturale terminale di esportazione del greggio estratto. Per far ciò si rende necessaria la costruzione di due nuovi serbatoi di stoccaggio e l'allungamento del pontile petroli per ulteriori 350 metri lineari. Ma è l'allungamento del pontile petroli a non convincere del tutto il Comune di Taranto: con una delibera comunale adottata a novembre 2014, il Comune ha approvato il piano regolatore del porto sollevando al contempo eccezioni sulla utilità di tale allungamento.

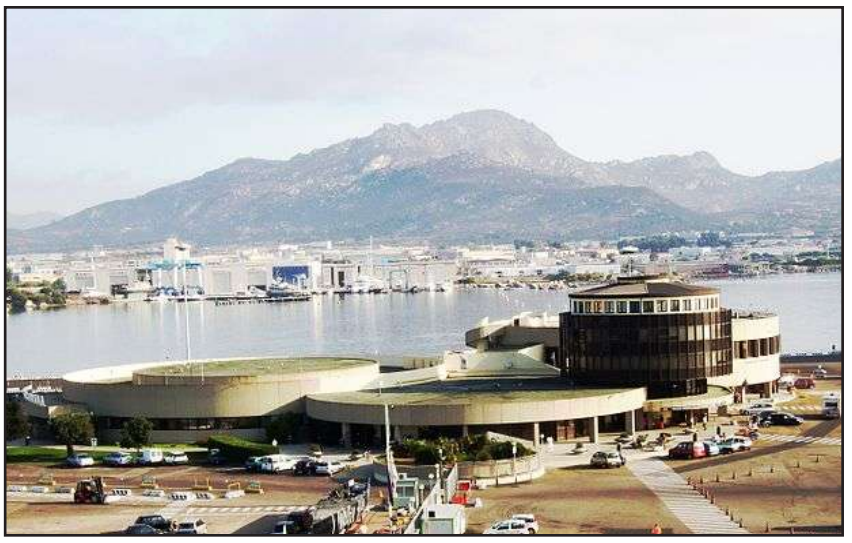
L'Autorità portuale di Taranto ha dichiarato in una nota come il prolungamento di tale pontile si renda oltremodo necessario per ragioni di sicurezza e pertanto, qualora il Comune non dovesse recepire tali osservazioni, è prevista l'impugnazione della delibera comunale dinanzi al giudice amministrativo. Ed è per questo motivo che il Governo sta tentando di tirar fuori dall'empasse tale progetto che già gode della Autorizzazione integrata ambientale: con un emendamento alla recente legge di stabilità infatti il governo si è prefissato di raggiungere l'effettiva realizzazione dei progetti per la coltivazione di giacimenti di idrocarburi. "Il regime di autorizzazione unica è stato infatti esteso a tutte quelle opere e infrastrutture, individuate dal Mise, necessarie e indispensabili per assicurare il loro funzionamento. Per semplificare la realizzazione di opere strumentali alle infrastrutture strategiche energetiche, l'autorizzazione unica varrà per le opere necessarie al trasporto, allo stoccaggio, al trasferimento degli idrocarburi in raffineria ma anche alle opere accessorie, terminali costieri ed infrastrutture portuali strumentali allo sfruttamento di titoli concessori esistenti, comprese quelle localizzate al di fuori del perimetro delle concessioni di coltivazione".

Stefano Carbonara

L'Autorità portuale del Nord Sardegna: bilancio 2014 le nuove iniziative

Passeggeri e merci in crescita. Mercato delle crociere stabile, nuove relazioni internazionali. E, soprattutto, numerosi progetti ed appalti in essere e nuove concessioni demaniali rilasciate. È il bilancio 2014 dell'Autorità portuale sotto la guida del Commissario Straordinario Nunzio Martello. Nove mesi di lavoro, tre rinnovi di carica da marzo 2014 ad oggi, e fino a marzo 2015, durante i quali sono stati raggiunti importanti traguardi per l'Ente. A partire dall'inversione di tendenza dell'andamento dei traffici marittimi che, dopo quattro anni di costante calo, riprendono, sul dato globale dei tre scali, con un + 3 per cento per i passeggeri e un + 14 per cento sul volume delle merci trasportate su gommato. Segnali positivi che, però, se parametrati al 2010, poco servono a recuperare il crollo del 35 per cento. Stabile ed in linea con gli anni passati, nonostante il calo su Porto Torres, il mercato delle crociere che si chiuderà il prossimo 29 dicembre, con l'arrivo ad Olbia della Pearl, nave del gruppo Saga Shipping. Novantasette, in tutto, le navi in calendario dal 2 aprile: 84 ad Olbia, 10 a Golfo Aranci e 3 a Porto Torres. Numeri che confermano l'Autorità Portuale del Nord Sardegna nella classifica dei "big port" di MedCruise e all'undicesimo posto nello scenario italiano. Vario e nutrito il ventaglio dei brand che hanno scelto i tre scali di competenza come tappa di un più articolato tour. Per quanto riguarda Olbia, si è rivelata consistente la presenza del gruppo Costa - che ricomprende anche Aida Kreuzfahrten e IberoCruceros (costole europee della Carnival Corporation) - e della Msc. Compagnie, queste, che hanno garantito un elevato numero di approdi, rinnovando una presenza oramai consolidata nello scalo dell'Isola Bianca. Da evidenziare, sempre per quanto riguarda Olbia, il numero di scali dell'Oceania Cruise, della Pullmantur (alla prima volta all'Isola Bianca), della collegata Croisiere de France, per concludere con le lussuose Azamara, Silversea e i gruppi di fascia più bassa Thomson, Mano Maritime, FTI e Portuscale Cruises (ex Classic International Cruise). Lo scalo di Golfo Aranci, invece, si conferma meta per il crocierismo d'élite, con la presenza in rada dei gruppi Star Clippers, Paul Gauguin e Le Ponant. Un'inversione verso una fascia di mercato più alta è stata registrata a Porto Torres che ha ospitato lo scalo di una nave della compagnia Holland America Line (brand Carnival) e due esplorativi della nave Equinox della Celebrity Cruise Line (gruppo Royal Caribbean). In un'ottica di ulteriore crescita dei traffici passeggeri, merci e crocieristici, nel 2014 l'Autorità portuale ha potenziato la propria azione promozionale verso l'estero. A partire dalla produzione di nuovo materiale promozionale, passando per la partecipazione alle fiere internazionali del settore (Seatrade Cruise Shipping Convention a Miami, Seatrade Med di Barcellona) e agli incontri di business to business o 1 – 2 – 1 con i rappresentanti delle compagnie. Nel mese di agosto, l'Ente ha aderito, in qualità di National Executive Partner, alla Cruise Line International Association, la più grande associazione mondiale del crocierismo con rappresentanze in Nord e Sud America, Europa, Asia e Australasia. Obiettivo dell'adesione è quello di incrementare le relazioni dirette dell'Ente con le compagnie e, nel contempo, mantenere alto il livello di professionalità nella gestione del fenomeno crocieristico, con accesso diretto a statistiche e studi di mercato ed incremento delle occasioni di confronto con gli executives dei gruppi armatoriali. Partecipazione che si unisce a quella, più consolidata, alla MedCruise che, con un allargamento costante delle adesioni da parte dei porti del Mediterraneo, costituisce ulteriore occasione di scambio di know how tra differenti realtà, di promozione presso le compagnie crocieristiche e di azione di lobby nei confronti dell'Unione Europea per la stesura di nuovi regolamenti del settore, e degli stessi gruppi armatoriali per una maggiore uniformazione delle practices nella gestione del mercato. Inedito e dal risultato sorprendente, il progetto "Hello Olbia", frutto della convenzione di tirocinio di formazione ed orientamento siglata con l'Istituto Tecnico Commerciale e per il Turismo Dionigi Panedda. Una partnership che, oltre al semplice sistema di alternanza scuola – lavoro, con una presenza assidua degli studenti in banchina ad accogliere i passeggeri delle navi da crociera (sono state coperte tutte le 84 navi in porto ad Olbia) ha decisamente contribuito al miglioramento delle strategie del marketing territoriale, di accoglienza turistica, nonché alla creazione di una maggiore consapevolezza per gli studenti del potenziale turistico ed economico offerto dal crocierismo.





Un'azione simile negli obiettivi, ma con qualche piccola variante, è stata proposta, sempre in stretta collaborazione con l'Autorità Portuale, anche dall'Assessorato comunale al Turismo di Porto Torres, in occasione dell'arrivo delle due navi da crociera Celebrity Equinox nel mese di luglio 2014. Sempre in ambito promozionale, nel corso del 2014, al porto di Olbia, con estensione al waterfront di viale Principe Umberto e ai Moli Brin e Bosazza, è stato avviato, in via sperimentale, il progetto di Free Wi Fi TV, sistema innovativo che, passando attraverso le frequenze diffuse in tutta l'area portuale da apposite antenne, è capace di trasmettere contenuti multimediali ed informazioni direttamente sui dispositivi mobili dell'utenza portuale. Il progetto, unico nel suo genere e sottoposto a brevetto, sarà implementato e installato anche negli scali di Golfo Aranci e Porto Torres, andando a sostituirsi alla distribuzione di costoso materiale cartaceo, con garanzia di trasmissione di contenuti sempre aggiornati e l'introduzione, a costi contenuti, di servizi informativi all'utenza. Sempre nell'ambito delle relazioni internazionali, l'Ente ha lavorato per i progetti europei Futuremed e Optimed. Il primo, riferito ad Olbia, è un progetto strategico del Programma europeo MED coordinato dalla Regione Lazio e composto da 16 partner provenienti da Cipro, Francia, Grecia, Slovenia ed Italia, finalizzato alla creazione di una maggiore competitività dei porti nell'area mediterranea, alla creazione di un trasporto più sostenibile, ma anche una migliore accessibilità agli stessi con l'introduzione della tecnologia e dell'innovazione nella gestione delle operazioni portuali. Il secondo, di carattere più internazionale, si riferisce a Porto Torres, e ha l'obiettivo di contribuire, attraverso una rete di trasporto efficiente ed efficace, al rafforzamento dei collegamenti tra i porti, attraverso il potenziamento della cooperazione tra i diversi Paesi dell'arco latino del Tirreno e della costa Sud del Mar Mediterraneo. Numerose le gare d'appalto, i lavori avviati, conclusi e in fase di progettazione per il 2014.

Salvatore Carruezzo

Porti italiani: secondo Srm perdono quota nel Med

Il traffico marittimo è più che raddoppiato dal 2000 al 2013 e le stime dei più importanti istituti di ricerca confermano il trend di crescita anche per i prossimi anni, ma dal 2005 al 2013 i tre più importanti porti italiani nel Mediterraneo hanno perso quote di mercato sul traffico container a vantaggio a dei porti della sponda sud del bacino. E' quanto emerge dal IV rapporto del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa San Paolo. Dal 2005 a fine 2013 Gioia Tauro è sceso dal 20 al 12%, Cagliari al 4 al 3% e Taranto dal 4 all'1%. In totale la quota di mercato dei porti italiani sui container è scesa dal 28% al 16% mentre i porti della sponda Sud sono saliti nello stesso periodo dal 18% al 27%. In particolare brillano Port Said in Egitto (dal 10 al 14%) e lo scalo marocchino di Tanger Med che, partendo da zero, ha ora il 10% dei traffici merci nel Mediterraneo. Spicca anche la performance del Pireo passato dal 9 al 12%. I motivi, illustra il rapporto, sono riconducibili principalmente a minori costi operativi, a infrastrutture ampliate e tecnicamente avanzate e a maggiore efficienza grazie a una burocrazia più snella e a una maggiore semplificazione amministrativa. I porti del Mediterraneo, però, continuano a registrare una forte crescita, che nel 2013 è stata in media dell'8%. Tra i best performer del Mediterraneo spiccano Tanger Med (+34%), quello greco del Pireo (+15,3%) e il porto turco di Ambarli (+9%). In ripresa anche Gioia Tauro (+13% sul 2012) Sulla logistica, avverte il rapporto, si gioca nei prossimi anni una partita importante che potrebbe aumentare o diminuire l'importanza della posizione strategica dell'Italia al centro del Mediterraneo. Attualmente tutto il sistema portuale dell'area, specialmente nelle sponde Sud-Est, è un grande cantiere, con almeno dieci progetti in cui si intrecciano investimenti statali e di grandi gruppi privati: proprio l'afflusso di investimenti cinesi, russi, indiani e brasiliani sottolinea ulteriormente il valore strategico del Mediterraneo. Esemplare è il caso del terminal del porto del Pireo del quale la Cosco Pacific ha ottenuto la concessione trentennale e che è diventato il centro della distribuzione dei container cinesi diretti all'Europa meridionale e orientale. "L'esperienza dei paesi del South e Eastern Med - evidenzia il rapporto - ma anche di alcuni paesi europei come Spagna e Grecia hanno evidenziato come, in un momento storico di scarsità di risorse pubbliche, risulti essenziale per competere in un mercato in continua evoluzione, favorire la partecipazione di capitali privati". Tra i focus dedicati dallo studio Srm spiccano gli investimenti in corso in Marocco, dove l'Agenzia nazionale dei Porti ha annunciato un piano di investimenti infrastrutturali di 560 milioni di euro per il periodo 2014-2018 per la realizzazione di una serie di grandi progetti infrastrutturali nei porti nazionali. La Tunisia, forte anche dell'accordo di libero scambio con Marocco, Egitto, Giordania, Libia e Turchia, ha previsto la realizzazione di un porto "acque profonde" a Enfidha, sul Golfo di Hammamet, che potrà accogliere navi container di grandi dimensioni sui suoi 5 km di banchine, per una capacità di 5 milioni di teu annui. L'investimento è di 1,3 miliardi di euro e lo scalo sarà gestito dalla Dpw (Dubai Port World).

Francesca Cuomo

Rapporto Unioncamere: la Liguria traina

Aumentano le imprese nell'economia del mare. Nel 2013 si è registrata una crescita del 2% sul 2011 con la nascita di 3.500 nuove attività per un totale di 180mila. Un dato in controtendenza rispetto al -0,9% registrato dal resto delle altre imprese in Italia. Tra i settori in crescita spicca quello del turismo (300.000 occupati), con i servizi di alloggio e ristorazione che hanno segnato una delle crescite più elevate del numero delle imprese con un aumento di 3.000 unità (+4,4%) arrivando a 72mila, che hanno prodotto un valore aggiunto di circa 13 miliardi di euro. Bene anche il settore delle attività sportive e ricreative che ha fatto registrare un plusvalore di 1.000 imprese (+3,6%) a quota 28mila. È quanto spiega il rapporto di Unioncamere sull'economia del mare presentato al convegno 'Il mare: la sostenibilità come motore di sviluppo' organizzato dal ministero dell'Ambiente nell'ambito del semestre di presidenza italiana dell'Ue. In Liguria si concentra il maggior numero di imprese dell'economia blu (8,7%), seguita da Sardegna (5,3%) e Lazio (5%), mentre a livello provinciale sul podio ci sono Rimini (12,7%), Livorno (12,1%) e La Spezia (11,4%). Nella filiera ittica (pesca, lavorazione e commercio del pesce) a fine 2013 sono state censite 34.000 imprese (18,9%), nella cantieristica navale 28.000 (15,7%), nelle attività sportive e ricreative 28.000 (15,7%), nella movimentazione marittima di merci e persone 11.000 (6,1%) mentre sono 6.000 (3,3%) le imprese che operano nel settore della ricerca, regolamentazione e tutela ambientale. Quasi un terzo del reddito prodotto dalla blue economy (31,2%) ascrivibile al settore dei servizi di alloggio e ristorazione con un valore aggiunto di circa 13 miliardi di euro e 300.000 occupati. Contribuiscono per un quinto al totale del reddito prodotto dalla economia del mare (18,4%) le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, con un valore aggiunto di 7,6 miliardi e 123.000 occupati. Dal settore dei trasporti marittimi, il valore aggiunto e' di circa 7 miliardi di euro (16,7%) a cui si associano 90.000 lavoratori. L'incidenza del valore aggiunto sulle economie locali, vede ai primi posti per valori assoluti le province di Roma (5,8 miliardi di euro), Genova (3 miliardi) e Napoli (2,5 miliardi), mentre per quanto riguarda l'incidenza percentuale sul totale dell'economia provinciale, spiccano Livorno (15,9%), Trieste (15,6%) e Olbia-Tempio (13,8%).

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

Investimento di 34,6 milioni di Euro per il prolungamento della banchina rettilinea ad Ancona

Proseguono al porto di Ancona le attività per lo sviluppo dello scalo dorico a dicembre infatti è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il bando da 34,6 milioni di Euro per la costruzione del secondo stralcio della banchina rettilinea, della lunghezza di 273 metri. L'intervento porterà la banchina rettilinea alla lunghezza complessiva di 616 metri. Una volta completati i lavori di approfondimento dei fondali a -14 metri, attualmente in fase di progettazione, la banchina sarà in grado di fare ormeggiare contemporaneamente le navi delle maggiori dimensioni che attualmente scalano i porti adriatici. Alle spalle della nuova banchina, l'appalto prevede la realizzazione di 35.000 metri quadri di piazzali, consentendo alle imprese portuali di gestire in maniera più competitiva lo sviluppo dei traffici. Nei lavori è incluso anche l'equipaggiamento della banchina con le vie di corsa per gru portainer, l'impianto di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque piovane, torri faro di illuminazione, linea di approvvigionamento idrico e gli accessori utili alle manovre di ormeggio, carico e scarico. La scadenza del bando è il 29 maggio 2015. Per il Commissario dell'Autorità Portuale Rodolfo Giampieri "Rafforzare le infrastrutture per mettere in condizione gli imprenditori di essere più competitivi. L'avvio della gara per il prolungamento della banchina rettilinea costituisce un ulteriore importante risultato per l'Ente nel 2014. Voglio ricordare che – senza contare gli interventi di entità più ridotta – quest'anno l'Autorità Portuale ha avviato i procedimenti relativi alla riconversione del porto storico, oltre a questo bando strategico per lo sviluppo dello scalo in un momento in cui gli operatori stanno rivendicando con forza l'esigenza di spazi più ampi ed efficienti per lo sviluppo dei traffici.

Il puzzle delle infrastrutture e delle funzioni del porto si sta via via componendo: entro il prossimo anno ci saranno le condizioni per rendere pienamente agibile la banchina 26, cioè il primo tratto della banchina rettilinea già realizzata, che aumenterà significativamente la competitività dello scalo. Sono investimenti importanti che auspico impattino positivamente sull'economia di tutto il territorio, con ricadute in termini di occupazione. Ritengo che la collaborazione tra Enti, Istituzioni e imprenditoria sia fondamentale per sostenere lo sviluppo economico del territorio regionale".

Salvatore Carruezzo