



ANNO I n°2
Giugno-Luglio

~~€ 2,00~~

S.C.EDITORE soc.coop. : Direzione e Redazione via F.Ili cervi 2 - 72100 Brindisi. Tel./Fax 0831517420

FROM SEA FOR SEA L' EDITORIALE

Rappresentare l'insieme degli interessi marittimi brindisini in un'area come quella mediterranea è una "funzione" complessa e non senza difficoltà.

L'azione di questa funzione non è solo dell'Autorità Portuale, ma di tutto il territorio: cittadino-provinciale-regionale-nazionale ed europeo. Questa è la grande sfida con cui misurarci per i prossimi decenni.

Occorre una operazione di "enlargement" con l'area mediterranea –soprattutto orientale- e decidere di aprire negoziati con i Paesi che si affacciano in questo mare, rafforzando la rete di comunicazione, di infrastrutture capaci di legare assieme queste realtà: quindi la logistica, i trasporti in tutti i suoi segmenti, rivalutando le reti transeuropee. Pertanto, le vie marittime diventeranno fondamentali per costruire una grande area mediterranea dove le infrastrutture, le vie di comunicazione, i trasporti, i collegamenti, il traffico marittimo e l'assetto portuale regionale e di Brindisi costituiscono un momento fondamentale di questa strategia.



UN' IMMAGINE DELLA BRINDISI-CORFU'

Le Istituzioni possono e devono giocare un ruolo importante in questo momento – superando la "politica condominiale"- per costruire dialogo, proposte, azioni e fatti, per costruire una politica portuale più ampia e visibile; devono proiettarsi più di quello che già si fa, per proporsi dando e cogliendo le varie occasioni; passando attraverso una politica regionale dei trasporti e della logistica "sociale" in grado di garantire pari opportunità fra tutte le realtà portuali della Puglia profondamente legate all'economia marittima.

Brindisi ed il suo porto riuscirà ad essere veramente competitivo nelle sfide dell'economia marittima mediterranea se saprà valorizzare tutte le risorse e tutte le potenzialità esistenti nel suo territorio; se saprà mettere a frutto le grandi occasioni che l'economia del mare può offrire; se riuscirà veramente a guardare – traendone insegnamento per il presente e per il futuro- alla propria storia così fortemente legata agli scambi e alla navigazione. Non ci sarà Brindisi "Città d'acqua" al di fuori di una dimensione del mare. Il mare e le sue enormi risorse sono state spesso trascurate dalle Istituzioni locali, regionali e nazionali; il mare è ancora oggi troppo spesso concepito come un confine, come una barriera, come una frontiera, anziché come un possibile collegamento, una grande strada su cui camminare navigando.

Si chiede un Comitato Portuale, un Consiglio Comunale, un Consiglio Provinciale, Camera di Commercio, Associazione Industriale, Sindacati che abbiano il "sapore" del mare. Tutti insieme, operatori e non, dobbiamo recuperare questo grave ritardo culturale, perseguendo con maggiore determinazione il rilancio nel suo insieme dell'economia del mare, come Città del Mediterraneo e nel Mediterraneo.

L' EDITORE
Salvatore Carruezzo

SOMMARIO

L' Oblò	pag.2
MarBus	pag.3
Brindisi-Corfù	pag.5
Gli Idrossidi	pag.6
Gate Adriatico	pag.7
Seno di Ponente	pag.7

POSEIDONE

BRINDISI

Shipping and forwarding agent

VIA REGINA MARGHERITA, 20 72100 BRINDISI TEL. 0831 524172 PBX TELEX 051 54070270
TELEFAX 0831 564025 email poseidone@poseidone.it internet www.poseidone.it

O B L O'

da guardare prima di prendere il mare o di andare in spiaggia

Quando si parla di nautica da diporto, ci viene in mente l'immagine di una costa, di una spiaggia, di una giornata di sole: allegria legata a soddisfazione. Quasi una rappresentazione "cartesiana" di coordinate naturali da una parte (mare-spiaggia-sole) ed umane dall'altra (uomini-organizzazioni sociali). L'espressione geografica della struttura della nautica presuppone un orizzonte marino che è costituito dalle forme che assumono le relazioni marittime: cantieri-barche-itinerari.

L'arte degli antichi era di condurre la propria imbarcazione da una località all'altra, individuando un percorso rapido e sicuro. Oggi è Scienza e Tecnica! E' vero che le prime navigazioni si svilupparono lungo le coste; ma bisognava conoscere il litorale, le baie, i punti di ancoraggio. Bisognava esserci già stati in quei luoghi, oppure avere informazioni da altri esperti: avere un racconto. Il problema oggi lo vediamo sempre con la necessità di una informazione esterna alle nostre capacità (stima) e dopo un confronto con queste notizie (GPS), si può decidere sulla strada (rotta) da intraprendere. Oggi si definisce "barca" un galleggiante, con attitudine alla navigazione, che attraverso forme-dimensioni-servizi ha navigabilità per realizzare lo spostamento su acqua e per acqua da un porto di partenza ad uno d'arrivo in sicurezza-velocità-itinerario desiderato. Questa definizione dimostra che la navigazione da diporto è un "fatto" tecnico ed i rapporti relativi hanno carattere di "internazionalità". Per cui una tale spedizione marittima comporta problemi inerenti la "sicurezza": rischi della navigazione-impiego del mezzo nautico-presenza di comunità viaggiante-pluralità di Stati (si intende per Rischio il prodotto di tre fattori: umano-tecnico-ambientale $R = Fu \times Ft \times Fa$). In collaborazione con il Comandante del Porto di Brindisi, Cap.Vasc. Angelino Cianci, abbiamo stilato queste schede pratiche da consultare prima di prendere il mare o di andare in spiaggia.

RICORDA CHE... SE VUOI PRATICARE...

WINDSURF

Non navigare nelle zone riservate alla balneazione, frequentate da bagnanti, di notte o con condizioni meteo-marine avverse. Mantieniti nella fascia compresa tra i 300 mt. ed 1852 mt. (un miglio), ed indossa sempre un mezzo individuale di salvataggio.

SCI NAUTICO

Vietato di notte e con condizioni meteo-marine proibitive. La partenza, il recupero dello sciatore, l'esercizio dell'attività deve avvenire oltre i 500 mt. dalle spiagge o i 200 mt. dalle coste cadenti a picco sul mare. Chi conduce il mezzo deve avere la patente nautica ed un'età non inferiore ai 18 anni, e deve essere assistito da persona esperta in nuoto. Chi scia deve avere almeno 14 anni ed indossare sempre un mezzo individuale di salvataggio. La cima di traino deve avere almeno una lunghezza minima di 12 mt. Il mezzo nautico dovrà essere munito di tutte le dotazioni di sicurezza previste dal D.M. 478/99 e 232/92.

PARACADUTISMO ASCENSIONALE

E' vietato da una distanza inferiore a 500 mt. dalle spiagge e di notte. Il conducente deve avere almeno 18 anni ed essere munito di patente nautica. La persona trainata almeno 14 anni ed un mezzo individuale di salvataggio. L'unità dovrà essere munita delle dotazioni di salvataggio di cui ai DD.MM. 478/99 e 232/92.

ACQUASCOOTERS

Si può navigare, nelle ore diurne, nella fascia compresa tra i 500 mt. ed 1 miglio dalla costa. Il conducente deve avere 18 anni, a seconda della potenza del motore, deve essere munito di patente nautica. Ogni persona a bordo deve indossare sempre un mezzo individuale di salvataggio.

KITE-SURF

E' vietato ad una distanza inferiore ai 500 mt. dalle spiagge o nelle zone riservate alla balneazione. Bisogna avere 16 anni ed indossare sempre un baschetto di protezione. Nelle zone riservate alla balneazione la partenza e l'atterraggio devono avvenire attraverso i corridoi di lancio.

PESCA SUBACQUEA

Vietata nelle zone destinate alla balneazione. Obbligo di segnalarsi con pallone rosso recante bandiera rossa con striscia diagonale bianca. E' consentita dal sorgere al tramonto del sole in apnea e senza l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione. Le bombole si possono usare solo per immersioni sportive o per la fotografia subacquea oppure, mentre si pesca in apnea, tenerle a bordo del natante, per i casi d'emergenza. Non si deve affidare il fucile subacqueo a minori di anni 16. E' vietato attraversare zone frequentate dai bagnanti con un'arma subacquea carica, detenere in armamento, fuori dall'acqua, il fucile subacqueo. Non si possono raccogliere coralli, molluschi e crostacei.

PESCA SPORTIVA

E' vietata nella fascia dei 300 mt., riservata alla balneazione e di 100 mt. dalle coste a picco, nelle ore tra le 08.30 e le 19.30. Vietato l'utilizzo di fonti luminose. Con la fiocina è consentito l'uso della lampada. Si può pescare pesci, molluschi e crostacei in quantità max di 5 Kg., salvo il caso di pesce singolo di peso superiore; giornalmente un solo esemplare di cernia a qualunque specie appartenga. I ricci possono essere catturati in apnea e solo manualmente fino a 50 esemplari al giorno, ma non nei mesi di maggio e di giugno.

NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Vietato sostare presso l'imboccatura dei porti di Brindisi, Savelletri, Fasano, Villanova e Ostuni. Nei porti velocità max 6 nodi. In entrata ed in uscita dal porto di Brindisi mantenere la dritta. E' vietato, all'interno dei porti, circolare a propulsione velica, salvo che per comprovate ragioni di sicurezza. I movimenti, all'interno dei porti, devono avvenire, esclusivamente, a motore o a rimorchio di unità a motore. Navigando in prossimità delle coste o di altre unità prestare la massima attenzione e moderare la velocità.

UOMO IN MARE

Lanciare il salvagente anulare, allontanare la poppa dall'uomo e non perderlo di vista: avvicinarsi sopra vento.

INCENDIO A BORDO

Mettere la barca sottovento. A seconda della natura dell'incendio intervenire con estintori a CO2 (tipo elettrico), getto d'acqua (tipo solido), estintore a schiuma (tipo combustibile). Se in locale chiuso, chiudere ermeticamente il locale.

INCAGLIO

Accertare la natura del fondale. Assicurarsi che non ci siano falle. Distendere un ancorotto verso il largo. Spostare i pesi ed alleggerire la barca. Agire con il motore. Se l'incaglio è avvenuto su di un fondale sabbioso macchine indietro e spostare il timone a dx e a sn in modo che l'acqua spostata concorra a liberare la chiglia.

FALLA

Cercare di tamponare la falla. Se è possibile, spostando i pesi, far uscire dal livello dell'acqua il "buco". Se la barca è piccola e si è provvisti di un telo, legare i quattro capi del telo con altrettanti cime, due fissarle a prora tirando il telo fin sopra la prora e le altre due farle scorrere lungo i fianchi della barca, una a dritta ed una a sinistra.

DOCUMENTI DA TENERE A BORDO

IMBARCAZIONI (unità > 10 mt. fino a 24 mt.)
Licenza di navigazione; certificato uso motore f.b.-Polizza assicurativa (per tutti i motori anche ausiliari) e contrassegno esposto-Patente nautica (quando prevista)-Certificato limitato radiotelefonista e licenza d'esercizio rtf (per imbarcazioni con obbligo Vhf)-Certificato di sicurezza.

NATANTI (unità fino a 10 mt.)

Certificato uso motore- Polizza assicurativa (per tutti i motori anche ausiliari) e contrassegno esposto-Patente nautica (quando prevista)-Omologazione/targhetta.

TORRE GUACETO

La zona di mare costiera, antistante l'oasi di Torre Guaceto e i territori limitrofi dei Comuni di Brindisi e Carovigno, è stata dichiarata riserva naturale marina nel 1990 e istituita, come tale, con il Decreto del 4.12.1991 del Ministero dell'Ambiente di concerto con quello della Marina Mercantile.

Per questa zona di mare, confrontare l'Ordinanza N°25/2006 del Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Brindisi Cap.Vasc. Angelino Cianci. Visitabile su nostro sito: .

NUMERO BLU 1530

E' attivato sul territorio nazionale il numero 1530 di EMERGENZA IN MARE. Il servizio è completamente gratuito per il cittadino, e attivato dal Corpo delle Capitanerie di Porto nell'ambito dei compiti di salvaguardia della vita umana in mare. Componendo il 1530 con un telefono cellulare si entra in contatto diretto con la Centrale Operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera che attiverà le operazioni di soccorso.

Se invece si compone il 1530 da un telefono fisso si comunica direttamente con la Capitaneria di Porto competente per giurisdizione.

ASSISTENZA RADIO MEDICA

Anche alla nautica da diporto è stato esteso il servizio di assistenza medica gratuita a distanza alle imbarcazioni in navigazione senza medico a bordo del Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.) in stretto coordinamento con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto per le operazioni di soccorso. Durante la navigazione, ma anche prima di partire, si può contattare il C.I.R.M. per eventuali problemi medici per ridurre i rischi e le difficoltà di un'emergenza in mare.

C.I.R.M. contattato attraversale stazioni costiere italiane; oppure telefono: 06-5923331/2; e-mail: telesoccorso@cirm.it ; telefax: 06-5923333; cellulare: 348-3984229; web: www.cirm.it.

Prof. Abele Carruezzo



LA CAPITANERIA DI PORTO RIPROPONE L'OPERAZIONE "MARE SICURO"

Com'è ormai consueto, con l'arrivo della stagione estiva, e quindi con l'inizio delle attività che alimentano l'industria turistica nazionale, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, allo scopo di assicurare il sicuro svolgimento di tutte le attività peculiarmente legate alle vacanze, quali balneazione e turismo nautico, ha confermato anche per il 2006 lo svolgimento dell'operazione complessa denominata "Mare Sicuro". Il servizio che integra le normali operazioni di vigilanza, soccorso e prevenzione svolte dal Corpo, sarà svolto per tutta la stagione estiva, e culminerà con la fase operativa che vedrà l'attivazione capillare, lungo tutte le coste nazionali, di postazioni mobili in prossimità delle spiagge libere più frequentate dai bagnanti, ma prive di adeguati punti di assistenza ed avrà, come compito istituzionale primario, la salvaguardia della vita umana in mare, sia di bagnanti che di diportisti. Dette postazioni saranno attrezzate con battelli pneumatici di pronto intervento, di materiale sanitario, apparati per le comunicazioni di emergenza, ed autovetture di servizio in appoggio al mezzo nautico, in



modo da condurre un servizio "dinamico" con l'obiettivo di coprire l'area d'interesse in maniera coordinata tra le due componenti. L'operazione "Mare Sicuro" contribuirà a ridurre i rischi in mare, particolarmente frequenti durante il periodo estivo, fornendo all'utenza balneare un qualificato servizio, peraltro assicurato istituzionalmente dagli uomini della Guardia Costiera. Nell'ambito di tale attività operativa programmata, anche la Capitaneria di Porto di Brindisi si è attivata per allestire la propria postazione "dedicata" in località Savelletri, individuata come la zona balneare più "esigente" dal punto di vista del controllo e della prevenzione, per elevato numero di presenze di turisti durante l'intera stagione. La postazione sarà impiegata da 6 militari della Guardia Costiera coordinati da un Ufficiale ed un Sottufficiale dipendente.

Ulteriore personale sarà impegnato quotidianamente nella vigilanza in prossimità delle spiagge del litorale a nord di Brindisi, coordinato nelle azioni dalla Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto. La stessa vigilanza sarà comunque garantita con il personale dipendente, su tutto il litorale del Compartimento Marittimo di competenza.

È stato attenzionato al personale dipendente che sarà impiegato, l'importanza e la delicatezza dell'attività disposta e raccomandato che la stessa deve essere improntata alla severità nei confronti di comportamenti illeciti, correttezza per scongiurare negativi ritorni d'immagine per questo Comando e buonsenso per evitare situazioni di fastidio a chi è in vacanza.

Durante il servizio, pianificato nei giorni ed orari di maggior afflusso, verrà data specifica e costante attenzione alla verifica e quindi alla presenza dei previsti apprestamenti di sicurezza (pattino di salvataggio, presenza del bagnino, ed altro) nonché del sicuro svolgimento della balneazione e di tutte le attività turistico ricreative legate al mare. A tale scopo sono state coinvolte le associazioni di categoria, i titolari degli stabilimenti balneari ed i soggetti autorizzati a gestire le attività nautiche estive (acquascooter, surf, kite-surf, vela, etc.), invitandoli tra l'altro, a segnalare tempestivamente comportamenti pericolosi per la salute e l'incolumità pubblica.

Cap. Vasc. Angelino Cianci

MARBUS: NON SOLO UN'IMBARCAZIONE

Il sistema di navigazione costiera MARBUS è un sistema modulare e polivalente innovativo per risolvere in modo economico ed ecologico i problemi del trasporto di persone e merci in lagune, laghi e fiumi, porti, zone con barriere coralline, zone paludose a basso fondale, litorali entro due miglia dalla costa. Il MARBUS è stato studiato per navigare in condizioni di estrema sicurezza, producendo un bassissimo moto ondoso anche alla massima andatura e in condizioni di carico massimo. "La modularità è - secondo Cantieri Balsamo Srl - il punto di forza per rispondere alle diverse esigenze dei clienti, perché pur rimanendo al top degli standard di sicurezza, mantiene un costo contenuto e brevi tempi di consegna". MARBUS è tre volte modulare: nella struttura, nella propulsione, negli allestimenti. La forma a catamarano rende facile variare il carico e le dimensioni dell'imbarcazione e non pone particolari problemi dal punto di vista progettuale e di certificazione. Allo stesso tempo, la semplicità del prodotto rende relativamente semplice, e quindi economica, la sua costruzione. Particolare attenzione è stata posta nella scelta dei materiali di costruzione per consentire una navigazione confortevole e sicura; la struttura è realizzata interamente in lega di alluminio 5083H111. Il MARBUS prevede diversi tipi di sistemi di propulsione: elettrica, diesel, benzina. Associata ad una propulsione fuoribordo per unità di piccole dimensioni con un numero di posti a sedere inferiore a 24, ed entro bordo per unità di medie e grandi dimensioni con un numero di posti a sedere superiore a 24. La velocità raggiunta è di 8 nodi per la versione 105D che ha un'autonomia di 16 ore, e di 6 nodi per la versione 105E con un'autonomia di 6 ore. Il MARBUS consente, inoltre, l'accesso a bordo in piena sicurezza a persone diversamente abili.

Francesca Cuomo



Alcune immagini del MarBus





Azienda

La BRIN MAR GROUP. è un'azienda nata nel 1987 specializzata nelle forniture e assistenze tecniche nautiche-navali-industriali. Attività questa che si svolge su una superficie di 3200 metri quadri di cui 1000 coperti così strutturata:

BRIN MAR MARINE SERVICE

BRIN MAR DIV. ANTINCENDIO

BRIN MAR IMPIANTI TECNOLOGICI

Diporto

L'attività della BRIN MAR MARINE SERVICE nel settore diporto si sviluppa nei servizi sottoelencati:

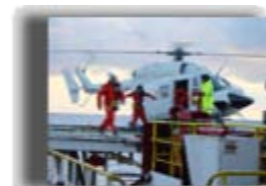
- * Stazione per la revisione delle zattere diporto
- * Vendita zattere nuove usate diporto
- * Ritiro con sostituzione di zattere scadute di collaudo con zattere revisionate dalle case costruttrici, al momento, senza perdite di tempo. Per tutto il periodo primaverile estivo le zattere sono sempre disponibili in magazzino
- * Riparazione di battelli pneumatici
- * Vendita di battelli pneumatici nuovi tender
- * Vendita fuochi a mano, boette fumogene, razzi di segnalazione



Servizi

Punto di forza dell'attività della BRIN MAR MARINE SERVICE sono i servizi di seguito elencati per il settore navale:

- * Stazione di revisione quadriennale BUSSOLE MAGNETICHE
- * Compensazione e giri di bussola
- * Prove di carico gru con dinamometro fino a 25 TONS
- * Prove di carico con WATER BAGS per le lance di salvataggio
- * Prove non distruttive
- * Riavvolgimento di motori elettrici
- * Noleggio di generatori di corrente fino a 200 KW
- * Noleggio di container frigoriferi
- * Servizi tecnici riparazioni sistemi di refrigerazione
- * Servizi tecnici riparazione elettromeccaniche-elettroniche-elettriche
- * Trasporti veloci porta a porta
- * Forniture di materiale nautico di sicurezza con oltre 100 articoli primari pronti in magazzino
- * Montaggi di flextank per trasporti prodotti alimentari



Estintori

L'antincendio è una delle attività principali della BRIN MAR DIVISIONE ANTINCENDIO. Controlli-revisioni ricariche di estintori ed impianti di ogni tipo e capacità per il settore specifico navale-industriale

- * Manutenzione estintori
- * Manutenzione impianto idranti
- * Manutenzione serramenti tagliafuoco e uscite d'emergenza
- * Manutenzione impianti elettrici d'emergenza e d'allarme
- * Manutenzione impianto rivelazione incendio e spegnimento
- * Manutenzione dispositivi protezione individuale
- * Manutenzione evacuatori di fumo e calore
- * Analisi dello schiumogeno
- * Centro collaudi (prove idrauliche) bombole -ISPELS -RINA
- * Centro di revisione autorespiratori - MSA - DRAGER - SEKUR
- * Centro ricariche bombole aria fino a 300 BAR
- * Contratti in accomodato d'uso-noleggio
- * Guardia ai fuochi

FORNITURE

- * Estintori
- * Attrezzature antincendio
- * Dispositivi di protezione personale e DPI
- * Dispositivi per l'emergenza ed il primo soccorso



ATTIVITA' ANTINCENDIO FORNITURE E MANUTENZIONI - CERTIFICATI IN BASE ALLA LEGGE 46/90 ABILITAZIONI ALLE LETTERE A-B-C-D-E-G. ATTIVITA' IN MATERIA DI SICUREZZA SUL LAVORO, FORMAZIONE, ADDESTRAMENTO, CORSI ANTINCENDIO, SICUREZZA E SALUTE SUI LUOGHI DI LAVORO. RESPONSABILE SICUREZZA PROTEZIONE E PREVENZIONE.-SERVIZI INTEGRATIVI ANTINCENDIO CORSI ADETTI ANTINCENDIO RISCHIO BASSO, MEDIO, ELEVATO - SAFETY FIRE AND RESCUE EQUIPMENTS APPROVED BY DNV-LR-ABS-GL-BV



Zattere



La BRIN MAR MARINE SERVICE è una stazione di revisione zattere approvata IMO A 761 (18) dall'amministrazione Italiana con decreto 16/07/02. I dispositivi sottoelencati sono da noi direttamente revisionati.

- *DUARRY
- *SHANGHAI RUBBER AND STAR 4 PRODUCTS PLANTS
- *RFD
- *DUNLOP-BEAUFORD
- *BFA
- *NUOVA CALLEGARI & CHIGI
- *SEKUR
- *EUROVINIL
- *FUJIKURA-MITSUBISHI RUBBER
- *DSB-TV8-AFG
- *TOYO-RFD
- *SHANGHAI DANGHENG RUBBER
- *SUMITOMO
- *RESCUE BOAT
- *GIUBBOTTI SALVAGENTE GONFIABILI
- *SISTEMI GONFIABILI



I sottoelencati dispositivi non sono da noi direttamente revisionati:

- *VIKING
- *ZODIAC

COME TROVARCI



Sede Operativa
72100 BRINDISI - Strada Piccoli, 33
Tel. 0831.546925 - 575441
Fax 0831.546958

Filiale - 74100 TARANTO
Via Costantinopoli, 51
Tel. e Fax 099.4709137

www.brinmar.it
E-mail: info@brinmar.it



XXI EDIZIONE DELLA BRINDISI-CORFÙ: TRA RECORD E SOLIDARIETÀ

Tra il 7 e il 9 Giugno, si è svolta la XXI edizione della regata Brindisi-Corfù. La manifestazione è stata presentata il 5 Giugno, in occasione della premiazione del Campionato del Mediterraneo IMS (vela d'altura internazionale).

Nella splendida cornice del Marina di Brindisi, Mino Taveri ha presentato la serata a cui erano presenti, oltre al sindaco Domenico Mennitti, anche il segretario della Camera di Commercio di Valona, Merita Murati, e di Durazzo, Andrea Xhavara, che hanno colto l'occasione per pubblicizzare il rally velico Brindisi-Orikum, utile per collegare le aree protette di Torre Guaceto a quelle dell'area vicino Valona.

Quest'anno si è registrato un incremento record di imbarcazioni partecipanti; dei 122 equipaggi sei provengono dall'America, cinque dalla Grecia, uno dalla Svezia, due da Palermo, uno da Catania, Ravenna, Cesenatico.

Da registrare due importanti iniziative benefiche legate alla regata: ha partecipato alla traversata un'imbarcazione, la "Fight Hunger" lunga 45 piedi progettata e costruita dal cantiere Damarin, del World Found Programme e del PAM per sensibilizzare contro la fame nel mondo, ed è stata istituita anche una Coppa del Governatore Lions, patrocinata dal Lions Club International e dalle Nazioni Unite, con la quale è stata premiata una delle trenta imbarcazioni che hanno navigato con la bandiera SightFirst II (che dal 1990 ha salvato 24 milioni di bambini dalla cecità) e alla quale era legata una raccolta di fondi. Alle 15.30 del 7 Giugno, con vento nord-ovest da 20/22 nodi, sono partiti prima i sei catamarani poi il "Moja", un'imbarcazione del 1916 completamente in legno ad un albero di Gaetano Terrin dello Yacht Club Adriatica e, di seguito, tutti gli altri.

Le classi fissate erano: maxi, catamarani, due classi crociera (holiday e holiday sprint), tre classi regata-crociera. Vincitori indiscussi Sandro Montefusco e l'armatore Edoardo Zicarelli con "Moonshine II" della Lega Navale di Pesaro, che hanno tagliato il traguardo di Kassiope con uno scarto di quasi dodici minuti, senza però riuscire a battere il record di 8 ore e 7 minuti raggiunta dalla "Pegaso" lo scorso anno, sei invece le imbarcazioni che si sono ritirate.

La gara è stata seguita da "Otranto Soccorso", pronto ad intervenire in caso d'emergenza.

Il Presidente del Comitato organizzatore e del Circolo Vela Brindisi, Livio Georgevich, si dichiara molto soddisfatto della riuscita dell'evento: "Il livello tecnico continua a crescere di anno in anno, come la partecipazione. Il Circolo Vela, in questi anni, ha portato avanti un progetto per creare una "mentalità nautica" pur non avendo un terreno fertile: Brindisi è una città sempre rivolta verso l'entroterra, nonostante abbia un porto bellissimo.

Questo è stato un evento di forte richiamo e i nostri sforzi sono stati ben ripagati. Attraverso questi eventi attiriamo l'attenzione dei brindisini e incuriosiamo la gente che poi viene a frequentare i nostri corsi di vela per adulti e quelli per i ragazzi, che sono gratuiti".

Francesca Cuomo



Altre foto della Regata Brindisi - Corfù su www.sceditore.it



Mino Taveri e il sindaco Domenico Mennitti



Luca Giordano e Emanuele Vecchio festeggiano l'impresa

QUEI DUE IN CAT... Sono Luca Giordano, 39 anni, armatore e Emanuele Vecchio, 38 anni, skipper. La loro sfida si chiama canale d'Otranto: è la prima volta, infatti, che un'imbarcazione così piccola, come un catamarano sportivo, attraversa un tratto di mare famoso per essere stato teatro di innumerevoli naufragi, per il forte vento e l'imprevedibilità delle mareggiate. La traversata si è svolta in concomitanza della XXI edizione della Regata Internazionale "Brindisi-Corfù" in data 7-9 giugno 2006. Giordano e Vecchio hanno dichiarato di non essere stati animati dalla voglia di battere un record ma da puro agonismo. Questa è stata una sfida innanzitutto sportiva, i due si sono infatti sottoposti a rigidi allenamenti fisici, per affrontare la traversata, ma è stata anche una sfida contro l'indifferenza e il pessimismo di chi ha cercato di farli desistere. L'intero percorso e la riuscita dell'impresa sono stati monitorati, minuto per minuto, dalla redazione sul sito che ha fornito anche le carte nautiche particolareggiate della traversata.

Salvatore Carruezzo

Gli ossidi di azoto finalmente a Brindisi possono essere abbattuti grazie ad un progetto Peritas

Produrre massicce quantità di energia richiesta dallo sviluppo dei Paesi avanzati porta necessariamente l'utilizzo di impianti di generazione sempre più efficienti e sempre più rispettosi dell'ambiente. La valutazione dell'impatto ambientale (VIA) degli impianti diventa e diventerà di primaria importanza. Infatti, negli impianti energetici viene realizzata una combustione a carico di combustibili solidi, liquidi o gassosi che necessariamente porta alla formazione, e quindi alla loro emissione nell'aria, di sostanze in fase gassosa o particellare che interagiscono negativamente con l'ambiente circostante e quindi di mettere a rischio la salute dei cittadini. L'unico inquinante che è in grado di alterare la qualità dell'aria - intorno alle centrali - è l'ossido di azoto. Come sappiamo, gli ossidi di azoto si formano dalla combinazione diretta di ossigeno ed azoto che sono i due costituenti principali dell'atmosfera. La reazione chimica, che avviene ad elevata temperatura e quindi avviene in tutti i bruciatori di tutte le centrali, provoca la formazione di "monossido di azoto" (NO). Così la formazione di ossidi di azoto è un elemento comune a tutte le centrali; cioè tutti gli impianti industriali emettono inquinanti nell'atmosfera: Perciò, la costruzione e l'esercizio di centrali sono subordinate allo studio di impatto ambientale. L'impatto ambientale prodotto da tutte le centrali (elettriche, turbogas a ciclo combinato, altro) interessa non solo l'aria, ma anche acqua, suolo e paesaggio. Da qui la missione del progetto della PERITAS di Brindisi. L'iniziativa, oltre ai risvolti occupazionali, ha una connotazione sociale per l'area in cui si colloca e per le finalità alle quali è indirizzata: la produzione di un "chemical" destinato all'abbattimento degli ossidi di azoto e, in definitiva, un contributo alla tutela ed alla salvaguardia dell'ambiente. Abbiamo detto che gli ossidi di azoto, NO_x, sono inquinanti generati principalmente dai processi di combustione come carbone, petrolio, gas naturale. Le emissioni di NO_x sono alla base della formazione di piogge acide, dello smog (smoke+fog) e del contenuto di ozono nell'atmosfera. In considerazione di ciò ed a seguito del Protocollo di Kyoto,

la maggior parte dei Paesi hanno adottato misure legislative, sia a livello nazionale che locale, per ridurre gli effetti inquinanti e migliorare la qualità dell'ambiente. I metodi per la riduzione delle emissioni di NO_x sono sostanzialmente due denominati in gergo Primari e Secondari. I Primari riguardano soprattutto il sistema di combustione e consiste nell'adottare bruciatori speciali (low NO_x burners), nell'appropriato dosaggio e monitoraggio dell'aria di alimentazione, nel riciclo del gas di scarico, nella progettazione accurata dei camini di scarico, etc. Tali sistemi contribuiscono a ridurre le emissioni ma non sono sufficienti al contenimento delle stesse entro i limiti fissati dalle leggi (nazionali e locali) che regolano la materia. A completamento dei sistemi primari si ricorre a sistemi Secondari che utilizzano un "agente" chimico per l'abbattimento delle emissioni in eccesso. Per quanto concerne questo ultimo aspetto, la tecnologia più appropriata e in assoluto più diffusa è quella che fa ricorso all'ammoniaca. In sintesi, le molecole di ammoniaca a contatto con i gas di scarico dei processi di combustione "catturano" le particelle di ossido di azoto, trasformandole in composti chimici naturali ed innocui quali azoto e acqua: $4NO + 4NH_3 + O_2 \rightarrow 4N_2 + 6H_2O$. Il processo può essere alimentato da idrossido di ammonio al 25% (apporto diretto) o da urea in soluzione (ammoniaca da idrolisi). Nel primo caso, per l'abbattimento di una tonnellata di NO_x occorrono circa 1,3 tonn. di idrossido di ammonio al 25%, nel secondo caso, 2,5 tonn. di soluzione ureica al 25%. L'impiego di urea, anche se valido da un punto di vista tecnico, trova scarsa applicazione sia per la massa maggiore da movimentare che per il processo aggiuntivo da installare e gestire. L'urea, infatti, attraverso un processo di idrolisi (che di per sé richiede circa 5 tonn. di vapore per tonnellate di ammoniaca prodotta) viene trasformata in ammoniaca e quindi fatta reagire con le particelle di NO_x. L'urea, in questo percorso, subisce un processo inverso a quello del proprio ciclo di produzione: per produrla si combina Ammoniaca + CO₂, nel dissociarla si ottiene ammoniaca e si libera in atmosfera Anidride carbonica (ca. 730 Kg. di anidride carbonica per tonnellate di urea).



Il Prof. Dott. Ferrero Cafaro

Da quanto innanzi esposto si deduce la ragione per cui il sistema con alimentazione ad urea è pressoché inutilizzato. Il progetto messo in atto dalla PERITAS di Brindisi tende a garantire i necessari volumi ai processi di abbattimento NO_x installati presso le centrali termoelettriche e ciò nell'interesse della tutela dell'ambiente ove le centrali insistono, ed in generale a soddisfare le prevedibili necessità di altri settori industriali sottoposti a crescenti vincoli in ordine ambientale. Si evidenzia, ancora sotto l'aspetto ambientale, che la produzione nel territorio dell'idrossido di ammonio (in partnership con il più grande operatore mondiale del settore) comporterà una riduzione del traffico su strada, e di conseguenza di immissioni di inquinanti nell'ambiente, di circa il 60%.

Non avevamo dubbi della capacità imprenditoriale del Prof. Ferrero Cafaro - Peritas Brindisi - della sua sensibilità culturale e professionale, soprattutto nel campo della portualità sia nazionale che europea. IL Nautilus si impegnerà a monitorare le successive fasi di questo progetto, espressione qualificata di un territorio marittimo come quello di Brindisi. Per chi voglia (studenti, ricercatori, operatori) approfondire l'aspetto scientifico e tecnologico di questa tema si rimanda agli studi e ricerche de:

-Consorzio : "Politecnico di Torino-Politecnico di Milano-Università di Genova"
Dottorato di Ricerche in Ingegneria Chimica : Studio Sperimentale e Modellazione di Processi Selettivi Non Catalitici di Abbattimento di Ossido di Azoto utilizzando Ammoniaca e/o Urea come Agenti di Riduzione Cinetica Chimica e Fluidodinamica.
-"Oil & Energy Research Centre Porsgrunn"
Survey of Nox Abatement Technology
-Peritas s.r.l. Brindisi - 72100 Brindisi (Italy)
Via Giordano Bruno, 24; email:cafarof@tin.it.

Per la Peritas Prof. Dott. Ferrero Cafaro
Abele Carruezzo



PERITAS S.r.l. Head Offices: 72100 Brindisi (Italy) - Via G. Bruno, 24 - Phone: +39 0831 529857
Fax: +39 0831 561692 - e-mail cafarof@tin.it - P.Iva: 01885880748 - Cap. Soc. € 11.000 i.v.

BRINDISI PUO' ESSERE IL GATE DELL'ADRIATICO?

E' stata una conversazione interessante quella del Propeller Club Port of Brindisi, proposta dal Cav. Giuseppe Gorgoni - Direttore dell' Agenzia Marittima Zaccaria & Co.- il giorno 21 maggio presso l'Hotel Orientale. L'operatore di provata esperienza Giuseppe Gorgoni, dopo un'analisi economica del sistema marittimo del Mediterraneo, si sofferma sulla posizione geo-marittima del porto di Brindisi in vista degli sviluppi futuri di questa area in cerca di un "focal point". La redazione de Il Nautilus ritiene opportuno di pubblicare integralmente il suo intervento.

"Le stime del Fondo Monetario Internazionale prevedono che l'economia mondiale si avvia ai due anni migliori da oltre un decennio. La crescita prevista è di oltre il 4%. Oltre alla ripresa americana, fattore trainante è la forte crescita dei paesi emergenti dell'Asia, in particolare, la Cina, l'India e il Giappone. Crescita che era ferma agli anni '80. Crescita dell'economia significa aumento della produzione, quindi aumento degli scambi commerciali. I prodotti finiti e le materie prime che, per la globalizzazione, si spostano da un paese all'altro, da un continente all'altro. Quasi l'80% dei prodotti finiti e le materie prime per l'industrie manifatturiere è trasportato in containers. La domanda di trasporto in containers è in continua forte crescita. Nell'anno 2003 sono state ordinate circa 620 navi fullcontainers con capacità di trasporto per oltre 2 milioni di teus con navi di capacità tra 5000 e 7000 teus. I noleggi delle navi fullcontainers da 2000 e 3000 teus sono aumentati di oltre 100%. I porti cinesi hanno registrato un aumento di oltre il 30% che ha determinato una sensibile crescita dell'import nei porti italiani. E' previsto che questo andamento continui per i prossimi anni. Il primo maggio scorso sono entrati nella Comunità Europea altri dieci paesi. Gli economisti dicono che l'interscambio tra l'Europa e i nuovi dieci paesi sarà molto sostenuto. Ancora più sostenuto sarà l'interscambio quando i paesi dei balcani entreranno a far parte della C.E. Lo short-sea shipping ed in particolare le così dette 'autostrade del mare' sono entrati nella fase operativa. Sono stati individuati quali porti base nell'Adriatico quelli di Trieste, Venezia e Bari. Il traffico crocieristico è in forte espansione e la nostra regione è tra quelle che le Compagnie di Navigazione offrono ai croceristi per le escursioni e le visite alle straordinarie bellezze naturali. La Comunità Europa ha varato un programma di infrastrutture per migliorare il sistema trasportistico, individuando una serie di corridoi che attraverseranno l'intera Europa per raggiungere i paesi che di recente sono entrati a farne parte. Alla luce delle considerazioni appena esposte, ci chiediamo quale ruolo può avere il nostro porto. Continuerà il porto di Brindisi ad essere gestito e amministrato senza una vera e propria programmazione che tenga conto della realtà mondiale e, di riflesso, di quella nazionale e locale? Sarà ancora l'emergenza il fattore di sviluppo del nostro porto?

Si continuerà a parlare di centrali a carbone sì, centrali a carbone no, rigassificatore sì rigassificatore no, trascurando di analizzare i problemi che hanno portato il porto a vivere il periodo peggiore della sua storia? Con il completamento dei lavori di costruzione della banchina di Costa Morena Est il piano regolatore del porto del 1975 può dirsi completato (mancano solo alcune opere da realizzare). Viene a mancare quindi lo strumento della programmazione che la legge 84/94 istitutiva dell'Autorità Portuale prevede all'art. Ci chiediamo, quindi, a quando il nuovo piano regolatore considerando i tempi necessari per la progettazione, per l'approvazione, per i finanziamenti e per la realizzazione. E a quali tipologie di traffici il nuovo piano regolatore deve riferirsi per indicare le relative infrastrutture. Quali saranno le aree da dare in concessione. Come individuare le aree per la movimentazione delle merci onde evitare la commistione di traffici tra merci e passeggeri che è causa di continue dispute e di malcontento generale tra tutti gli Utenti ed Operatori portuali. Occorre realizzare la costruzione del molo carbonifero attrezzato con equipment di ultima generazione che dia garanzie sotto il profilo ambientale restituendo l'area di Costa Morena, oggi utilizzata per lo sbarco del carbone, al traffico commerciale per navi tradizionali e ro/ro, così come era previsto dal piano regolatore del porto. Occorre realizzare un sito idoneo per lo sbarco del gas propano. Occorre realizzare il terminal passeggeri con i relativi accosti a S. Apollinare per offrire quei servizi di accoglienza che sono mancati in tutti questi anni. Auguriamoci che l'entrata in servizio del Terminal Passeggeri Provvisorio a Costa Morena possa migliorare la situazione soprattutto nelle giornate di grande traffico e ridare al porto una immagine diversa. Come si pensa di inserire il porto nel traffico container. Il forte sviluppo del trasporto in containers e il crescente numero di navi in giro per il mondo hanno bisogno di nuovi porti per soddisfare la domanda da parte delle industrie. Alcuni porti sono già congestionati e i grandi Vettori per evitare costose attese e disservizi alle industrie pensano a costruirsi nuovi porti. Brindisi può essere il 'gate' dell'Adriatico per qualche grande Vettore come Taranto lo è per l'Evergreen. Pensare di realizzare le infrastrutture per un 'porto hub' al di fuori delle Isole Pedagne non è follia. Progetti di grande respiro e di utilità per il sistema trasportistico europeo possono essere finanziati dalla Comunità Europea. Come si pensa di organizzare un'area da proporre come 'casello' dell'Autostrade del Mare. Perché Bari invece di Brindisi. Non è campanilismo. Il nostro porto non solo ha le infrastrutture portuali per proporsi ma ha anche in cantiere un'area retrostante Costa Morena per la realizzazione di un interporto che laddove operativo costituisce il polmone dei traffici commerciali. Come e dove si pensa di ricevere le navi da crociera. Tenuto conto delle limitazioni in altezza imposte dal cono di atterraggio a Costa Morena, occorre ristrutturare la vecchia stazione marittima, verificare i fondali del porto interno e quindi dragarlo per riportare i pescaggi alle misure di qualche anno fa. Programmare il ritorno dei traghetti auto/passeggeri nel porto interno per dare ai passeggeri in transito la possibilità di vivere la nostra città".

Francesca Cuomo

SENO DI PONENTE : SARA' BONIFICATO?

La Regione Puglia - Giunta Vendola - ha detto sì alla messa in sicurezza e la bonifica del porto interno di Brindisi. I fondi messi a disposizione sono 35 milioni di euro "girati" dai Fas (Fondi per le aree sottosviluppate) del 2004, stabilito dall'Accordo di programma quadro per la tutela e il risanamento del territorio. Con delibera della G.R. n.590/2006, l'Assessore al Bilancio e Programmazione ha relazionato in merito ed è stato approvato quanto segue:

-messa in sicurezza d'emergenza del porto di Brindisi (seno di Ponente) 29.500.000,00;
-caratterizzazione dei fondali del porto interno di Brindisi (seno di Levante) 3.500.000,00. Per rendere efficiente la fase operativa ad agosto 2006 vi saranno i bandi di gara per l'assegnazione dei lavori. Entro il 31 dicembre 2006 i lavori dovranno essere dati in appalto per evitare la scadenza dei finanziamenti. L'Associazione temporanea d'impresa (ATI), candidata è la Teseco-Vittadella, la quale sta elaborando lo studio di impatto ambientale (SIA). Le procedure per rendere il piano operativo vengono vagliate dal tavolo tecnico: Comune-Provincia-Regione-Autorità Portuale-Capitaneria di Porto. La Regione Puglia sta vagliando anche la valutazione di impatto ambientale per le fasi di stoccaggio e trattamento dei fanghi che saranno dragati; detti fanghi saranno accumulati, inertizzati e deodorati in uno dei capannoni ex Saca prima di mandarli in discarica. Per il seno di Levante, invece siamo ancora alla fase preliminare: prelievi e analisi degli inquinanti necessari per la trattazione dei materiali dragati. Comunque, è un buon segnale per dare al "front-sea" dei seni d'acqua bonificati (scadenze permettendo).

Abele Carruezzo.

"Nel porto di Brindisi dal 1886"

AGENZIA MARITTIMA RACCOMANDATARIA-DOGANALISTI-LOGISTICA



ZACCARIA & C. s.r.l.

72100 BRINDISI- CORSO GARIBALDI, 27- TEL. 0831521045 (PBX) TELEFAX: 0831528193 TELEX: 813307 ZACMAR I

www.zaccariashipping.com - email: zacmar@tin.it





S.C. EDITORE soc.coop.



IMPRESA GIORNALISTICA

Direttore
Salvatore Carruezzo

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI E RESIDUI DEL CARICO PRODOTTO DALLE NAVI NEL PORTO DI BRINDISI

La Giunta Regionale della Puglia – Presidente On.Nichi Vendola – con delibera n.600/2006 ha dato attuazione al D.L.vo n.182-20.06.2003; cioè Brindisi si è dotato di un Piano di gestione dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi per il porto di Brindisi.

Il D.L.von.182/2003 attua la Direttiva 2000/59CE relativa agli impianti portuali di raccolta per rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico; all'art.5, dispone che l'Autorità Portuale elabori il Piano di raccolta, ne da comunicazione alla Regione competente per l'approvazione, sentiti gli Enti Locali, l'Ufficio di Sanità Marittima e gli Operatori dello scalo.

Così, il Presidente dell'A.P. di Brindisi – Dott.Luigi Giannini –sensibile al problema, ha trasmesso alla Regione Puglia il Piano di gestione dei rifiuti in gennaio 2006 e a maggio 2006 è stato approvato.

In Giunta Regionale, ha relazionato l'Assessore all'Ecologia, Prof. Michele Losappio, in base all'istruttoria espletata dal Settore Gestione Rifiuti e Bonifiche. Detto "piano" si propone di fornire un servizio completo alle navi; prevede tutto il ciclo di gestione dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali e pericolosi di ogni genere e tipo sia solidi che liquidi (ritiro, sterilizzazione ove prevista, trasporto, trattamento, recupero o smaltimento) al fine di scoraggiare il ricorso alla discarica in mare, come da Convenzioni Internazionali.

Sono interessate al "piano" le navi passeggeri, navi da carico, navi cisterne moli Polimeri Europa ed Enel Produzione S.p.a., naviglio da pesca, naviglio da diporto. L'attuazione del "piano" sarà conseguita attraverso l'elaborazione e l'impiego di altri strumenti amministrativi più agili e celeri, atti a definire gli elementi tecnico-normativi soggetti a più rapidi e frequenti aggiornamenti (es. bando di gara e capitolato prestazionale del servizio, regolamento locale, ordinanze tariffarie etc.).

Tutto il "piano" è visionabile sul sito dell'A.P di Brindisi.

Abele Carruezzo



www.ilnautilus.it

**25.000 PAGINE VISITATE
2400 ACCESSI UNICI
IN SOLO 30 GIORNI**

GRAZIE



www.ilnautilus.it

PERIODICO BIMESTRALE

Reg. e Aut. Tribunale di Brindisi
n° 8/06 del 22/03/06

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

Direttore Editoriale e Condirettore
SALVATORE CARRUEZZO

Direttore Responsabile
ABELE CARRUEZZO

CapoRedattrice
FRANCESCA CUOMO

Servizi fotografici
S.C. LAB

Redazione
via F.lli Cervi n° 2
72100 Brindisi

Tel./Fax 0831517420

E-mail salvatore.carruezzo@email.it

Stampatore
PUBBLITALIA s.r.l.
via Pastrengo 15/19
72100 Brindisi

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

