

RICCI di RICCI

Mala tempora currunt!!!

La Volvo Ocean Race si avvia alla conclusione, almeno in termini di miglia percorse, perché di tappe ne mancano ancora tre. Questa che si sta correndo ora da Galway a Marstrand, poi quella di Stoccolma e infine l'ultima nella terra degli Zar, a San Pietroburgo. E' una gara a punti, quindi ancora nulla è deciso, però se alla fine non vincessero Torben Grael con il suo Ericsson 4 sarebbe una grave ingiustizia per il brasiliano che ha dominato le tappe che contano davvero per un velista, quelle oceaniche. Un

grande business questa regata che ha deviato molto dall'originario percorso della Whitbread per raggiungere porti (e mercati) a uso e consumo degli sponsor. Sono andati in India e in Cina, dove regate del genere non se ne erano mai viste. Ora è il turno della Svezia (Ericsson pro domo sua) con due tappe, e della Russia che un equipaggio lo aveva alla partenza, ma si è dovuto ritirare per mancanza di fondi. Una gara priva di italiani e questo per gli organizzatori è un cruccio. Pur nella crisi siamo un mercato interessante e gli organizza-

tori hanno già avuto un "pour parler" con Carlo Croce per una barca italiana nella prossima edizione. Sarebbe bello, anche perché, nonostante gli aspetti commerciali prevalgano sullo sport, resta sempre una regata di altissimo livello tecnico e un'avventura unica. E la vela italiana ha bisogno di ricominciare da qualche parte. Oggi non riusciamo neanche a essere presenti al Figaro, con Pietro D'Alì (che è senza dubbio il nostro migliore velista) che non è riuscito a trovare nemmeno uno straccio di sponsor. Mala tempora currunt!



EDITORIALE

La vela azzurra ricomincia dai 40'

Pietro D'Alì non farà il Figaro. Ha messo in secca la sua barca e si cercherà qualche imbarco su una delle tante regate monotipo che affollano i nostri mari. Pietro è tecnicamente il più completo velista italiano, un campione vero, magari non in possesso di grandi capacità di pubbliche relazioni, ma sicuramente in grado di competere e vincere con i migliori velisti del mondo. Ma questo è il livello attuale della vela italiana e dobbiamo adeguarci in attesa di tempi migliori. Teniamoci stretto Giovanni Soldini e il suo eccezionale 40 piedi che è nato, per fortuna e per bravura di Giovanni, vincente nonostante sia stato un ripiego per Telecom Italia che non intendeva più investire grandi capitali dopo la perdita del trimarano Tim. Se una ripresa ci sarà potrebbe proprio ripartire da questa classe, economica quanto basta per favorire l'ingresso di nuovi sponsor. Quello che devono avere è un ritorno mediatico e questo



è possibile solo se in questa classe si crea un nocciolo duro di velisti italiani che faccia parlare di se. A cominciare da Matteo Miceli (nella foto), che sta investendo molto sul suo Este 40, barca con la quale intende fare nel 2012, un giro del mondo assolutamente ecologico partendo da Roma e qui arrivando. E poi i nuovi solitari che, nella quasi totale indifferenza generale, stanno partecipando alla Ostar, anche con buoni risultati, come Roberto Westerman, che è 3° con il suo 40 open Spinning Wheel. O i ministri come Andrea Pendibene, ultimamente proprio in equipaggio con Soldini e Ciccio Manzoli, per i quali il passaggio a un 40' sarebbe il coronamento di un sogno. C'è una strategia da costruire o, almeno, da indicare a quei capitali privati che potrebbero essere interessati a investire. E chi può farlo se non la federazione elevando l'altura a pari dignità con le classi olimpiche?

Roberto Imbustaro
direzione@italiavela.it

italiamare
VELA

MEDIASPEED srl

Via Archimede n.28 00197 Roma
tel. 06/68301460 fax 06/68217602 www.mediaspeed.it

DIRETTORE EDITORIALE: Cino Ricci

DIRETTORE RESPONSABILE: Roberto Imbustaro

STAMPA

Edicomprintweb srl. Via di Vigna Stelluti, 157
00191 - Roma

PUBBLICITÀ E ABBONAMENTI

Mediaspeed Tel. 06-68.30.14.60 Mobile: 380.3610665
CCP: 67559179 intestato a Mediaspeed srl
marketing@italiavela.it

www.mediaspeed.it

Reg. e Autoriz. Trib. Roma n. 137/2009 del 10/04/2009

Poste Italiane S.p.A. sped. in abb. post 70% Roma Aut. 84/2009

Prezzo per copia 2,00 euro. Arretrati 4,00 euro;

Abbon. 40 euro (24 numeri); Estero 80,00 euro

Stampato in rototiff in 18.000 copie

www.italiavela.it

La fotonotizia



INTERVIENE NAVE MAESTRALE, CATTURATI 9 PIRATI

>> Il pronto intervento della fregata **Maestrale**, al comando del C.d.F. **Angelo Virdis**, ha sventato un nuovo atto di pirateria nel Golfo di Aden questa volta ai danni del mercantile liberiano «**Maria-K**» battente bandiera di S. Vincent e Granadines che ha lanciato l'S.O.S. via radio. La Maestrale ha risposto inviando l'elicottero di bordo AB212 che è riuscito inizialmente a mettere in fuga il barchino degli assalitori. Il successivo intervento di gommoni a chiglia rigida con personale specializzato del Reggimento San Marco ha assicurato la cattura dei pirati che ora sono detenuti a bordo, a disposizione delle autorità giudiziarie.

MARISTAER

Celebrati a Grottaglie i primi 30 anni della stazione aeromobili della Marina Militare

>> **Con una imponente cerimonia** il 16 maggio scorso sono stati celebrati a Grottaglie i primi 30 anni di MariSTAer. È questa una base della Marina ristrutturata a metà degli anni '70 per supportare le operazioni aeree degli elicotteri imbarcati sulle unità della vicina base di Taranto. La Stazione Aeromobili della Marina rappresenta un polo di eccellenza operativa e di tecnologia ben

radicato sul territorio pugliese. A Grottaglie sono dislocati gli equipaggi del Gruppo Aerei imbarcati, con il velivolo AV8B II Plus, gli elicotteri del 4° Gruppo elicotteri, con all'interno il reparto specializzato per l'eliasalto anfibo. È anche presente il simulatore di volo per piloti da jet, che conferisce alla base un ruolo di riferimento essenziale per i reparti aeronavali.



IAPH Conference 2009. Il comparto portuale a confronto su possibili soluzioni della crisi

POLITICA DEI TRASPORTI? NECESSARIA!

CATERINA GROSSO

«**G**li ultimi indicatori OCSE dicono che siamo quasi alla fine della crisi!»

- **Bjarne Jense**, vice presidente di **Europe Trade di UASC United Arab Shipping Corporation**, società leader nel servizio nel medio oriente nel commercio container, frigo e merci varie è cauto - "ma prevedere cosa succederà è quasi impossibile e certamente la strada della risalita sarà dura". Tutti cauti alla **IAPH Conference 2009 - International Association of Ports and Harbors**, che rappresenta 230 porti in tutto il mondo, a Genova a maggio con i rappresentanti e gli esperti mondiali dei porti e trasporti marittimi. **Molte società di navigazione dovranno gettare la spugna** e questo sarà un beneficio per quelle che riusciranno a restare a galla. **Quale la ricetta per sopravvivere alla crisi mondiale?** Anzitutto imparare a dire "no grazie" - ha raccomandato Jense - evitando di accettare noli troppo bassi pur di riempire fino all'ultimo lo slot, poi annullare o prorogare la costruzione di nuove unità, rottamare le mercantili più vecchie e piccole con un beneficio relativo considerato che sono solo il 2% della flotta mondiale, convertire gli ordini di porta containers in altri tipi di navi, ridurre la velocità di navigazione, non facile per le porta containers con motori poco flessibili, velocizzare i tempi di carico e scarico". Ma, anzitutto, sono **indispensabili la ripresa e il consolidamento dell'industria manifatturiera**. Nel '90 solo il 15% della popolazione mondiale era al di sopra di 65 anni di età, percentuale ora aumentata vertiginosamente con conseguente aumento di spesa nel settore dei servizi a scapito del manifatturiero, volumi del commercio globale e dei contenitori movimentati ridotti del 60%. **La diagnosi della crisi dei porti Usa e Ue potrebbe proprio essere**



La Diagnosi

La caduta dei volumi trasportati nei porti americani e europei provocata anche dal cambiamento demografico e dalla riduzione dei tassi di noleggio

questa: una **caduta di volumi delle merci trasportate a causa di una modificazione demografica combinata con i tassi di noleggio ridotti**: "Il settore dei servizi non può essere sufficiente a sostenere l'economia globale, gli USA devono aumentare il settore manifatturiero e adottare una politica più aperta" ha sostenuto **Walter Kemmsies**, Chief Economist di

Moffat & Nichel, Usa, che ha predetto una **ripresa nei trasporti marittimi nel 2014**. Il declino del "trade" ha un impatto negativo nei progetti portuali. Se un paese riduce la spesa per infrastrutture nei tempi di crisi non riuscirà a recuperare una volta usciti dal tunnel. **La Banca Mondiale deve preparare una riforma** per fornire ai porti gli strumenti per mantenere gli assetti attuali, continuando a supportare le infrastrutture". Lo stesso **Michel Donner** esperto di porti e trasporto marittimo della Banca Mondiale ha ammesso: "Non abbiamo una politica precisa per il settore portuale, ci limitiamo a rispondere alle richieste dei governi". Essenziale poi un'evoluzione del **partnerariato pubblico-privato** e, altro fattore importante, i **progetti portuali dovrebbero generare cash flow anche durante la loro realizzazione**, non solo alla fine. Ultime considerazioni: la crisi ha determinato, a livello mondiale, il licenziamento di molti lavoratori, e si sono viste navi che viaggiano a 10 nodi anziché 25, cantieri che si ritrovano senza nuovi ordini, navi che sono diventate magazzini galleggianti di autovetture e container invenduti.

Sicurezza

Operativo il sistema A.I.S.

>> **Nella 2ª giornata europea del Mare**, è stata inaugurata dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, on. **Altero Matteoli**, **A.I.S.** la **rete informativa marittima del Mediterraneo**, il sistema automatico di monitoraggio e identificazione obbligatorio per tutte le navi passeggeri e per quelle da carico superiori alle trecento tonnellate di stazza.



Gestito dalla **Guardia Costiera**, opera tramite le 46 stazioni costiere distribuite sul territorio nazionale. La rete consente di ricevere informazioni (rotta, velocità, posizione, carico, nominativo etc.) in tempo reale da tutte le unità in navigazione. Dato che l'UE impone agli stati costieri lo scambio delle informazioni così acquisite, la Guardia Costiera propose nel 2006 di ospitare sotto l'egida Emisa (Agenzia Europea della Sicurezza Marittima)

un sistema regionale per lo scambio dati A.I.S. a cui hanno aderito Spagna, Francia, Cipro, Portogallo, Grecia, Malta, Slovenia, Bulgaria e Romania.