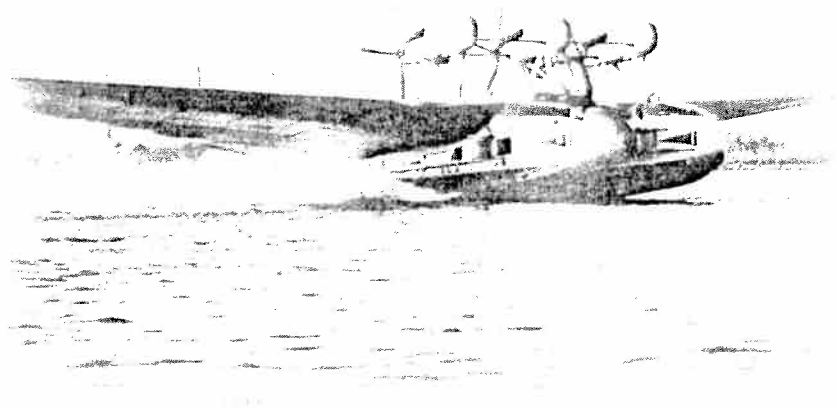


IPA-ADRIATIC CROSS-BORDER COOPERATION PROGRAMM

Joint Technical Secretariat

adri/SEAPLANES Implementing Seaplanes System in Adriatic Basin

Priority: 3 - Meas: 3.2



PROGETTO PILOTA PER LO SVILUPPO DI COLLEGAMENTI NAVETTA - VIA IDROVOLANTE TRA PORTI DELL'ABRUZZO, PUGLIA, CROAZIA, ALBANIA, MONTENEGRO E GRECIA.

IL TRASPORTO CON IDROVOLANTE

L'idrovolante è un mezzo di trasporto che ha raggiunto, in molte aree del mondo, uno sviluppo importante grazie ad una serie di peculiarità che lo rendono economico e flessibile.

L'idrovolante, difatti, non ha necessità di avvalersi delle pesanti infrastrutture fisiche aeroportuali e questo consente un importante risparmio in termini di costi di gestione e di flessibilità per quanto attiene gli slot di decollo/atterraggio.

LA NORMATIVA IN ITALIA

L'utilizzo di idrovolanti è regolamentato in Italia dal Decreto 1 febbraio 2006 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che in sintesi prevede all'Art 22: *"l'uso di idrosuperfici per attività di trasporto pubblico è consentito esclusivamente per i voli con velivoli di massa massima al de-*

collo non superiore a 5.700 kg e numero di posti passeggeri non superiore a 9"

Nel caso di ipotesi di flusso passeggeri inferiore a 30.000 (come certamente nel caso del progetto ADRI-SEAPLANES, le strutture necessarie dovrebbero essere minimali.

Non serve difatti la struttura di servizio della TORRE DI CONTROLLO bensì semplicemente un *servizio di informazione al volo* denominato AFIS - Aerodrome Flight Information Service.

La differenza non è da poco, in quanto è sufficiente l'abilitazione di una persona che via radio trasmetterà alle aeromobili informazioni su visibilità e condizioni meteorologiche senza assunzione di responsabilità (come nel caso dell'operatore e del gestore della torre di controllo) che invece rimangono in capo al Pilota dell'aereo.

In Italia molti aeroporti minori, quali, ad esempio, Siena ed Aosta sono di tale tipologia.

Il resto delle autorizzazioni sono di tipo "safety" e "security" nel controllo dei passeggeri e di accesso all'area di imbarco e non dovrebbero essere dissimili da quelle alle quali sono già obbligati i Porti a norma del ISPS CODE.

IL PROGETTO ADRI-SEAPLANES

ADRI-SEAPLANES intende rafforzare la creazione di un sistema di trasporto tramite idrovolanti tra Italia, Grecia, Montenegro, Croazia, Albania.

Difatti, le aree coinvolte, sebbene molto vicine in termini di miglia nautiche, sono collegate tra loro solo attraverso il sistema marittimo – spesso stagionale e comunque influenzato da condizioni meteo marine - e non da collegamenti aerei diretti.

Il sistema di collegamenti tramite idrovolanti è molto sviluppato in altre aree in Europa ed al di fuori dei confini europei; a comprova di ciò, infatti, si segnala che la normativa greca ha, recentemente, regolamentato efficacemente l'apertura degli idroscali (ne sono stati approvati circa 30 sino ad ora). Il bacino dell'Adriatico offre un'eccellente base per la costituzione del sistema di idrovolanti, attraverso i suoi porti e le relazioni commerciali tra di essi esistenti.

Il progetto ADRI-SEAPLANES è finalizzato a:

1) attrezzare i vari porti con le infrastrutture minimali necessarie (pontonali galleggianti, canali di atterraggio delimitati da boe bianche, stazione radio, ...);

2) assistere i porti coinvolti nella richiesta di autorizzazione per IDRO-SCALO di classe II e pertanto senza la necessità di servizio di torre di controllo bensì con quella di AFIS;

3) armonizzare le condizioni a livello infrastrutturale, operativo e normativo al fine di consentire gli investimenti pubblici e privati in tale ambito e di creare le linee tra i vari porti;

3) coinvolgere gli attori locali per lo sviluppo e il mantenimento delle linee;

4) supportare il sistema a livello politico ed istituzionale attraverso la creazione di un "Adriatic Seaplane Steering Committee", il cui scopo è, tra gli altri, quello di allargare il sistema ad altri Porti dell'Adriatico.

I Porti direttamente coinvolti nelle attività del progetto ADRI-SEAPLANES sono quelli di Giulianova (per tramite della Provincia di Teramo), Brindisi, Bari, Pola, Valona e Corfù (per tramite della relativa Prefettura).

In aggiunta, il ruolo di partner quali le stesse Provincia di Teramo e Prefettura di Corfù, della Regione Puglia e del Ministero dei Trasporti del Montenegro è quello di garantire il più elevato supporto istituzionale al lancio e al mantenimento delle linee.

La presenza inoltre, nel partenariato di ENAC (soggetto regolatore delle attività di trasporto aereo in Italia), permetterà di verificare con la mas-

simo rigore il regime normativo e di sicurezza del sistema di trasporto, anche interfacciandosi con le omologhe autorità dei paesi partner, e di proporre modifiche normative o atti di indirizzo finalizzati a adeguare il sistema burocratico/normativo alle esigenze di snellezza di tale trasporto.

IL PROGETTO PILOTA

ADRI-SEAPLANES non è un progetto di meri studi di fattibilità. Una parte consistente del budget è stato destinato ad azioni dimostrative con la creazione di una linea di volo di progetto, la creazione di piattaforme, sistema radio e boe ed un sistema comune on line di prenotazione., in ogni porto partner, per permettere l'utilizzo della linea sperimentale da parte dei passeggeri.

La linea sperimentale verrà operata attraverso il noleggio di un idrovolante da 19 posti.

NUMERI E DATI DI PROGETTO

Programma: CBC IPA ADRIATIC

Asse: 3

Misura: 3.2

Valore del progetto: € 2.319.000,00

Tempo di svolgimento: 24 mesi

Partenariato:

- PROVINCIA DI TERAMO – Partner Capofila
- Autorità Portuale di Brindisi
- Porto di Bar (Montenegro)
- Regione Puglia – Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione
- Prefettura di Corfù (Grecia)
- Porto di Valona (Albania)
- Autorità Portuale di Pola (Croazia)
- ENAC
- Ministero dei Trasporti del Montenegro