

# Il tesoro di ghiaccio

IL SOGNO DI GHEDDAFI: DISSETARE LA LIBIA  
CON LE ACQUE NASCOSTE SOTTO AL DESERTO

## FOCUS ON BRICS

DOVE VANNO I PAESI CHE TENEVANO  
IL MONDO CON IL FIATO SOSPESO

### INTERVIEW

Elżbieta Bieńkowska,  
Commissario europeo  
Mercato interno e industria

### CRUISES & FERRIES

Dentro al mondo  
delle crociere: novità  
e ultime tendenze

### LEGAL

Tasse e concessioni:  
così si conclude  
la telenovela italiana



# In this issue



## COLOPHON

**Direttore  
Responsabile**  
Alessandro Cassinis

**Responsabile  
del Progetto**  
Francesco Ferrari

**Redazione**  
Simone Gallotti  
Alberto Quarati  
Matteo Dell'Antico

**Hanno collaborato  
in questo numero**  
Leonardo Parigi  
Marco Frojo  
Massimo Campailla  
Fabio Pozzo  
Vincenzo Zaccagnino

**Pubblicità**  
Stefano Milano  
Benedetta Perotti  
Paola Quaglia  
Roberto Parodi

**Marketing**  
Daniela Montano

**Supporto tecnico**  
Giuseppe Covato  
Stefano Ramagli  
Maurizio Vernazza

**Contatti**  
TheMediTelegraph Magazine è una pubblicazione di Itedi SpA, Torino (Italia)  
Per contattarci:  
\* redazione  
+39 (0) 010 5388 484  
press@themeditelegraph.com  
\* ufficio commerciale  
+39 (0) 010 5388 243/206  
advertising@themeditelegraph.com

## 4 Il tesoro di ghiaccio

Il sogno di Gheddafi: dissetare la Libia con le acque nascoste sotto al deserto

## 8 INTERVIEW - Elżbieta Bieńkowska

Il Commissario Ue per il Mercato e l'industria: «Ma i cantieri navali non devono perdere la battaglia della tecnologia con l'Asia»

## 12 Così l'Occidente ha resuscitato l'Iran

Con l'accordo di Ginevra, il Paese degli ayatollah torna protagonista.

## 14 Ici/Imu nei porti, parla la Cassazione

A cura di Asla - L'Associazione degli Studi Legali Associati

## 16 FOCUS ON BRICS

## 24 FOCUS IN CRUISES

## 38 Si fa presto a dire navi

Gli auguri da un comandante in navigazione nel Mediterraneo

# Il tesoro di ghiaccio

di LEONARDO PARIGI, Genova

UN PROGETTO immenso, quasi biblico. Portare l'acqua dove l'acqua non esiste per definizione: **nel deserto**. Un sogno, una suggestione, ma anche un tentativo di sfidare sempre di più la natura, **riportando la fertilità in luoghi che non conoscono questa condizione da secoli**.

Il Great Man-Made River (Gmr) nasce come progetto alla fine degli anni Sessanta in Libia, **anche se dovrà attendere il 1984 per vedere i primi lavori**. Quello che venne definito dallo stesso Gheddafi "l'ottava meraviglia del mondo", ha vissuto diverse fasi di sviluppo.

L'idea originale era quella di creare la più grande rete di approvvigionamento idrico che l'uomo avesse mai costruito, dotando la Libia di quasi 3.000 chilometri di tubature e 1.300 pozzi per irrigare non solo le principali città, tra cui Tripoli, Bengasi e Sirte, ma anche l'interno, **nel Sahara**. Con i suoi 6,5 milioni di metri cubi di acqua giornaliera, **il Gmr avrebbe cambiato radicalmente l'economia e la società libica**. Gheddafi, che ha sempre sostenuto con forza il progetto, **affida alla Great Man-Made River Project Authority i compiti di esecuzione**, che vengono divisi in origine in cinque fasi distinte.

La prima viene portata a compimento nel 1991, **mentre la seconda tranche di lavori vede la fine nel 1996**. La Libia dipende dalle acque sotterranee per la maggior parte della sua fornitura idrica, **anche se ormai la maggior parte di acqua che viene utilizzata deriva dal Gmr**, grazie ai depositi di profondità.

Nel 2009 il Gmr contribuiva per il 61% della fornitura, **diventando quindi la prima fonte di approvvigionamento per il Paese**. Dal 1990 al 2010, il governo di Muammar Gheddafi ha speso qualcosa come 30 miliardi di dollari per lo sviluppo del progetto, che prima del conflitto che ha portato nel 2011 al rovesciamento del regime del Colonnello, **contribuiva con 1,6 milioni di metri cubi di acqua giornalieri all'approvvigionamento delle città libiche**.

Il suo sviluppo doveva portare entro il 2030 a poter usufruire di sei milioni di metri cubi quotidiani, **ma la incessante guerra civile ha bloccato i piani di espansione**. L'esplorazione petrolifera degli anni Cinquanta aveva portato alla scoperta di falde acquifere antiche anche di 40 mila anni, **e oggi la Libia è assetata più che mai**. La terza fase dei lavori è ancora in corso, e le operazioni pa-



SINISTRA I primi lavori sul Gmr sono partiti nel 1984

DESTRA La prima fase dell'opera è stata ultimata nel 1991





rallele per la formazione e per il corretto utilizzo delle falde, **portate avanti da organizzazioni internazionali come l'Unesco**, sono ferme al palo. Proprio in un documento ufficiale del 1991 targato Unesco si può leggere: **«L'entità e la complessità dei problemi tecnici e delle responsabilità umane del progetto hanno indotto la Great Man-Made River Project Authority a chiedere all'Unesco un lavoro di cooperazione nella formazione del personale.** A nome della Gmra, l'Unesco sta sviluppando un programma di formazione adeguato».

Venti anni dopo, nel luglio 2011, **le forze aeree della Nato sono accusate di aver centrato il Gmr in uno dei bombardamenti contro il regime di Gheddafi.** Il deserto era stato scelto in origine come un'immensa distesa da rendere agricola, ma i costi di trasporto e le proibitive condizioni climatiche fecero cambiare strategia ai progettisti, **che decisero di trasportare verso le città costiere le acque sotterranee.** Se l'obiettivo a lungo termine era quello di un'autosufficienza alimentare, **la produzione di petrolio avrebbe avuto però la meglio sui piani di Tripoli**, consentendo l'acquisto di merci di importazione. La questione non si limita a una semplice disquisizione idraulica, **ma riguarda la possibilità di ripresa economica e sociale di un Paese oggi in mano a differenti governi**, ostili tra loro. La forte instabilità della fascia del Sahel, in Africa, risente certamente della mancanza di risorse fondamentali come l'acqua, **divenuta sempre più una delle perdite fondamentali per la geopolitica del Nord Africa e del Medio Oriente.**

Sergio Romano, storico e ambasciatore italiano, raggiunto da

*MediTelegraph* sulla questione, risponde: «Non sappiamo come e quando, **ma sappiamo che la Libia si riprenderà da questo caos traumatico.** Ma non conosciamo i danni reali che hanno oggi queste infrastrutture, **e pertanto non possiamo sapere se il loro sviluppo continuerà.**»

Le grandi riserve idriche sono sparse per tutta la Libia, **non soltanto in relazione alle grandi città.** Il progetto originario, oltre a fornire acqua corrente a tutto il Paese, prevedeva anche uno stadio successivo, **ovvero rendere fertili e produttivi tutti quei luoghi che naturalmente non potrebbero essere vivibili.**

Una Grande Libia, nei piani di Gheddafi, **che si sarebbe costruita con l'acqua una grande ricchezza.**

Un vero "miracolo umano", se consideriamo che solo il 5% del territorio nazionale viene irrigato con l'acqua piovana, **e che in larghe zone del Paese passano anni prima che piova.**

Intanto la situazione libica si sta rischiarendo: a metà di questo mese i lunghi negoziati sollecitati dall'Onu hanno prodotto il potenziale embrione di un governo di unità nazionale, con un consiglio presidenziale guidato da Faiz al Siraj (uomo d'affari tripolino con trascorsi in Usa e in Egitto) e tre vicepresidenti (uno per la Cirenaica, **uno per la Tripolitania e uno per il Fezzan**). Firmato a Skhirat, in Marocco, l'accordo avrebbe ottenuto i sì del Parlamento di Tripoli (appoggiato da Turchia e Qatar) e dal rivale Parlamento di Tobruk (**sostenuto da Egitto ed Emirati**). Perché la riconciliazione proceda, oltre alla formazione completa del nuovo governo che non è prevista prima di un mese, **occorrono ancora molti passi.**



SINISTRA Sotto il deserto sono imprigionati ghiacci di 40 mila anni fa

DESTRA Solo il 5% del territorio libico è irrigato con l'acqua piovana









# «L'industria sarà ancora il motore dell'Europa»

Il Commissario Ue per il Mercato e l'industria, Elżbieta Bieńkowska: «Ma i cantieri navali non devono perdere la battaglia della tecnologia con l'Asia»

di **MARIA MARAINI**, Bruxelles

ELŻBIETA Bieńkowska è il Commissario europeo al Mercato interno, l'industria, l'imprenditoria e le Pmi. Già vice-primo ministro, ministro delle Infrastrutture e ministro dello Sviluppo regionale in Polonia, Bieńkowska ha il ruolo in seno alla Commissione Juncker, di perfezionare il mercato unico, rafforzare la base industriale europea, stimolare gli investimenti in nuove tecnologie, individuare nuove fonti di posti di lavoro ad alto valore di crescita, sia nell'industria che nei servizi, **e con una particolare attenzione alle start-up.** Tra le sue competenze, il Commissario polacco si occupa anche di progetti innovativi legati allo spazio, **come Copernico e Galileo e del rafforzamento della competitività dell'industria marittima europea,** grazie all'iniziativa LeaderShip 2020.

**Commissario, come può la politica industriale europea stimolare la crescita e l'occupazione? E che ruolo le è attribuito all'interno del piano Juncker?**

«L'industria è il motore dell'economia europea. Le priorità assolute di questa Commissione sono di creare nuovi posti di lavoro e generare crescita, ma abbiamo anche il compito di costruire la struttura portante di questa crescita, incoraggiando gli investimenti, in particolare attraverso il Piano di investimenti per l'Europa, e sostenendo la ricerca e l'innovazione. Se da un lato, ritengo che la modernizzazione dell'industria sia fondamentale se vogliamo che l'economia dell'Unione europea cresca e sia competitiva a livello mondiale, dall'altro sono convinta che la

stessa industria abbia delle grandi potenzialità per crescere e dare ai nostri cittadini molti più posti di lavoro. Ma per realizzare queste potenzialità, dobbiamo spingere sulle tecnologie digitali che sono alla base dei servizi e dei prodotti del futuro. A mio avviso, i leader politici e imprenditoriali di tutta Europa dovrebbero lavorare insieme per guidare tale cambiamento, e io vedo la Commissione come catalizzatore per attuare e accompagnare questo processo».

**Il primo dicembre lei è intervenuta al Parlamento europeo per uno scambio di opinioni con i membri della Commissione per l'Industria, la ricerca e l'energia (Itre). Tra i principali argomenti trattati, ha presentato la nuova strategia per il Mercato unico. Qual è stato il suo messaggio principale rivolto agli eurodeputati?**

«Il mio messaggio è stato davvero molto semplice: dobbiamo perfezionare il funzionamento del Mercato unico all'interno dell'Ue per consentire alle imprese e ai consumatori di beneficiare pienamente delle opportunità che esso offre. Sono molto contenta che gli Stati membri siano favorevoli alle misure dettate dalla Strategia sul Mercato unico, e nei prossimi mesi la Commissione presenterà delle proposte concrete per attuare questa Strategia. Spero e mi aspetto che il Parlamento europeo, come gli Stati membri, tratteranno queste proposte con l'urgenza che esse richiedono. Queste riforme infatti devono entrare in vigore in tutta l'Ue il prima possibile perché questo è l'unico modo per crescere».

**La nuova iniziativa LeaderShip**

**2020 è stata adottata nel 2013 in risposta agli effetti della crisi economica che hanno gravato sul settore della cantieristica navale. Come giudica questa azione dopo due anni?**

«L'iniziativa LeaderShip 2020 ha due obiettivi. In primo luogo, si concentra su tipi di navi e attrezzature marine altamente specializzate e basate sull'eccellenza tecnologica e l'innovazione. In secondo luogo, mira a diversificare l'industria verso settori emergenti come i parchi di energia rinnovabile off-shore. Oggi, a due anni dalla sua adozione, questa iniziativa ha cominciato a mostrare i suoi frutti: abbiamo visto un aumento della produzione e il portafoglio ordini ha ricominciato a crescere. Tutto ciò, ha contribuito a migliorare la situazione occupazionale in molte regioni cantieristiche europee. Questa esperienza ha anche dimostrato che la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione, insieme alle singole iniziative regionali a favore di formazione e miglioramento delle competenze, sono fattori decisivi per assicurare la competitività in un settore così globalizzato. LeaderShip 2020 ha sicuramente un giusto orientamento e dovrà senz'altro andare avanti, soprattutto allo stato attuale, in cui si rischia una nuova recessione causata sia dalla bassa crescita del commercio marittimo, che dalla forte concorrenza di Cina e Corea. La Commissione continua pertanto con i suoi sforzi volti ad attuare anche gli aspetti internazionali della strategia LeaderShip. Cerchiamo infatti di creare condizioni di parità nel mercato mondiale attraverso regole comuni per i crediti all'esportazione e attaccando tutti i sussidi distortivi al



mercato volti a coprire le perdite economiche di alcuni cantieri navali».

**Anche se l'Europa è ancora un leader nel settore della cantieristica, molte aziende crocieristiche stanno stringendo accordi con i cantieri navali cinesi. Che cosa può fare l'Ue per mantenere questo settore all'interno dei propri confini?**

«L'Europa è sicuramente un leader mondiale nella produzione di navi da crociera, con una quota di mercato che ammonta a circa il 90%. Sappiamo che la Cina vorrebbe lanciarsi sempre di più nella produzione di queste navi e che un gruppo cantieristico italiano ha stipulato un accordo di joint venture con un costruttore navale cinese di proprietà statale, ma questa è stata una decisione commerciale che va al di fuori delle competenze della Commissione Ue. L'Europa ha grandi eccellenze nel campo del design e delle forniture per queste navi. Finché si manterranno questi

punti saldi che si basano su una lunga esperienza e un'innovazione continua, faremo da padroni nel mercato della costruzione navale. Ma per stare al passo coi tempi dobbiamo continuare a produrre e innovare: non possiamo aspettare i concorrenti asiatici per poi rincorrerli. Sicuramente LeaderShip, con la sua forte vocazione rivolta all'innovazione e all'avanguardia tecnologica, ha contribuito a rendere la nostra industria cantieristica più competitiva con l'Asia».

**Come è possibile conciliare la tutela dell'ambiente con un settore ritenuto assai inquinante come quello marittimo?**

«Le problematiche ambientali maggiori che riguardano le navi sono le emissioni di CO2 e l'inquinamento atmosferico che queste provocano a causa della combustione del carburante marino. Ma c'è un accordo condiviso perché le navi tradizionali migliorino la loro efficienza energetica e passino a combustibili più puliti, come

il gas naturale liquefatto (Lng). In molti casi, questo passaggio creerà delle soluzioni vincenti per tutti. Delle minori emissioni causate dal minor consumo di carburante sono un vantaggio infatti sia per l'ambiente che per le tasche degli armatori. Allo stesso tempo, il ricorso a nuovi combustibili avvantaggerà i costruttori di motori marini e il settore dei cantieri navali europei che sono specializzati, più di altri, nelle tecnologie verdi. Questo è il motivo per cui l'industria europea sta attualmente lavorando a navi futuristiche, finanziate da progetti legati a un partenariato pubblico-privato nell'ambito del Programma Horizon 2020. È vero però che tutte le misure dettate dalle necessità ambientali, come l'introduzione di nuovi combustibili marini, richiedono investimenti sostanziali spesso non attuabili senza finanziamenti. Ebbene, essi sono sostenuti da programmi come il Connecting Europe Facility (Cef) o il Fondo europeo per gli investimenti strategici (Feis)».

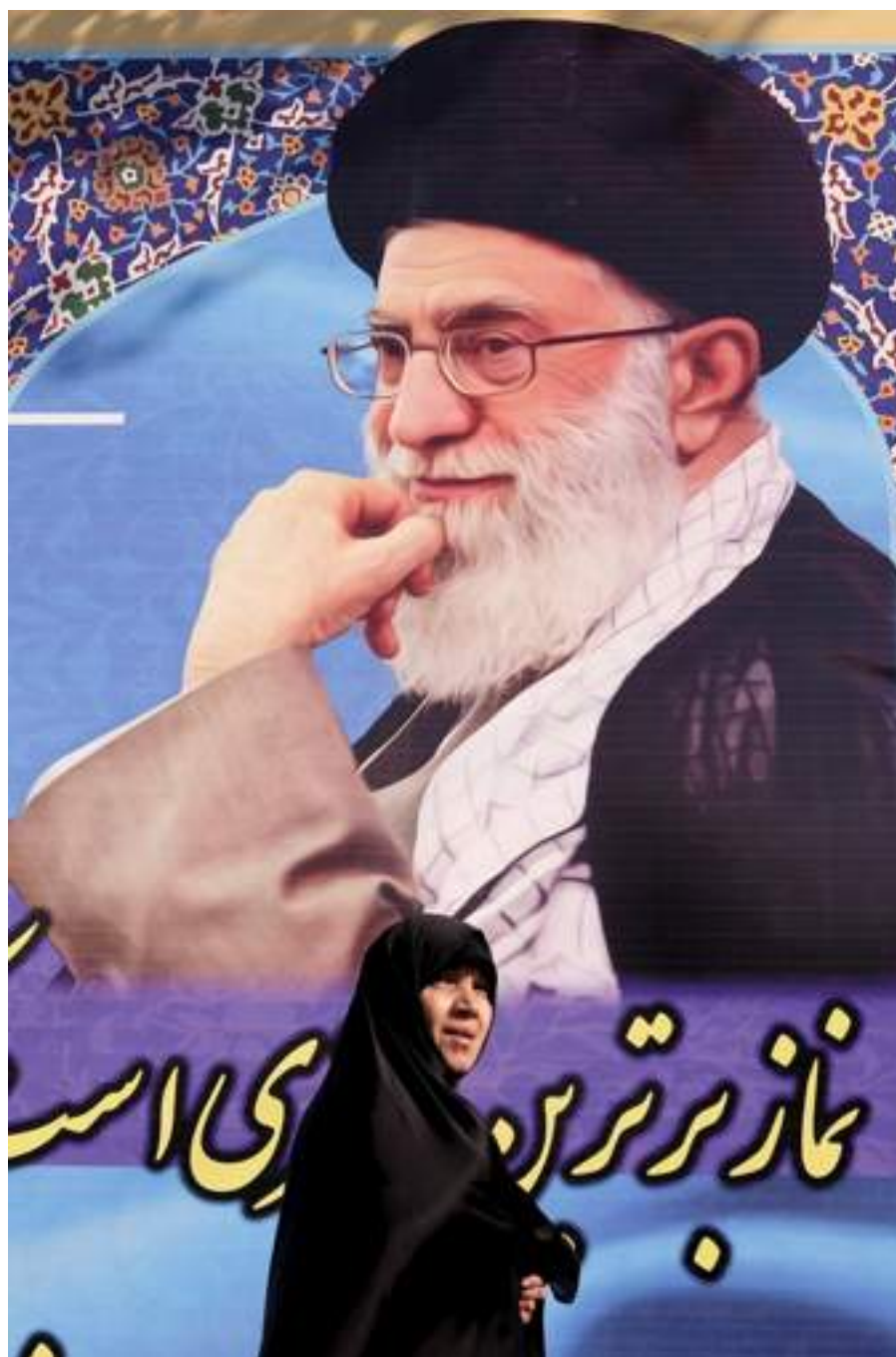


# Così l'Occidente ha resuscitato l'Iran

Con l'accordo di Ginevra, il Paese degli ayatollah torna protagonista. Ma fare business a Teheran e dintorni è ancora roba da duri

di **MARCO FROJO**, Milano

L'ESCALATION militare in Siria ha inevitabilmente distolto l'attenzione da un altro importante evento che si sta verificando in Medio Oriente, **il ritorno nella comunità internazionale dell'Iran**. La marcia di riavvicinamento all'Occidente di Teheran non ha però subito alcun rallentamento in seguito al conflitto siriano, che anzi ha avuto l'effetto opposto, **quello di accelerarlo**. Come previsto dagli accordi raggiunti a Vienna la scorsa estate, a partire dal prossimo gennaio verrà dato il via allo smantellamento delle sanzioni, la prima tappa di un lungo processo che nell'arco di qualche anno, se non ci saranno stop imprevisti, **riporteranno il 21esimo Paese più importante al mondo in base al pil a rivestire un ruolo di primo piano nella politica medio-orientale e lo faranno diventare un rilevante partner commerciale per l'Europa**. «L'esclusione dell'Iran dal consesso internazionale era una decisione difficile da giustificare non solo da un punto di vista razionale ma anche sotto il profilo della convenienza - spiega Massimiliano Trentin, **ricercatore in Storia e Istituzioni del Medio Oriente presso l'università Alma Mater Studiorum di Bologna** -. Adesso molti Paesi considerano l'Iran una sorta di Eldorado con enormi ricchezze a disposizione dei primi che arrivano ma anche in questo caso l'atteggiamento occidentale contiene un errore di fondo. **L'Iran è certamente un Paese dalle importanti potenzialità economiche ma è altresì uno Stato complesso e ben strutturato**. Chi si attende di trovare il Far West come in Russia dopo il crollo dell'Unione Sovietica si sbaglia di grosso». Il Paese guidato dal presi-





dente Hassan Rouhani è popoloso (77 milioni di abitanti), ha un alto tasso di istruzione e un Pil di 550 miliardi di dollari **(nonostante decenni di sanzioni ne abbiano limitato la crescita)** e vanta le quarte riserve al mondo di petrolio e le seconde di gas. «Chi ha già rapporti commerciali con l'Iran, e l'Italia fa parte di questo gruppo, sa molto bene quali e quante siano le difficoltà nel fare affari con Teheran - **prosegue Trentin** -. Sa però anche che una volta instaurato un rapporto, al termine di negoziati duri ed estenuanti, **i profitti arrivano**». L'Iran ha infatti una importante tradizione commerciale e grandi progetti di sviluppo. Trentin sottolinea come **«i primi ritorni non siano mai forti - guadagnano di più gli Iranian - ma servono a costruire il rapporto**». Teheran non intende svendere il proprio patrimonio, sia esso umano o materiale. Così come non intende rinunciare al proprio ruolo di guida nel contesto mediorientale, **posizione che ha continuato a coltivare e difendere anche negli anni dell'embargo**. Con l'esplosione del conflitto siriano il ruolo e la solidità dello Stato iraniano sono ritornati di grande attualità: «L'esperienza ci ha ormai insegnato che organizzazioni come lo Stato Islamico prosperano in territori dove gli stati nazionali sono deboli; **di conseguenza l'Iran rappresenta un baluardo contro l'espansione dell'Isis**». Secondo l'esperto di questioni mediorientali, l'Occidente ha inoltre capito che l'Iran è un soggetto imprescindibile nella lotta al jihadismo salafita. Non si può dire altrettanto dell'altro grande Paese mediorientale, l'Arabia Saudita, che non ha strutture statali sufficientemente sviluppate per poter gestire una società complessa come quella siriana, **senza contare le accuse secondo cui Riyhad sarebbe uno dei principali finanziatori dell'Isis**. «L'Iran ha una grande statualità - conclude Trentin -. Al di là della complessità politica interna che porta a scontri anche molto duri, **esiste un minimo comune denominatore della classe politica che rende il Paese molto coeso**. Non è un caso che sia Israele che l'Arabia Saudita temano il suo potenziale politico, **economico e militare**».



# Ici/Imu nei porti, cosa dice la Cassazione

Confermata la correttezza del classamento catastale in E/1 dei magazzini portuali

di **MASSIMO CAMPAILLA\***, Bologna

COME NOTO, a partire dall'anno d'imposta 2001, per effetto della entrata in vigore della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria per il 2001), la soggettività passiva all'imposta comunale sugli immobili (**Ici**) è stata estesa anche ai concessionari delle aree demaniali.

Conseguentemente, **a partire da tale momento, in molti porti italiani si è assistito al costante tentativo dei concessionari demaniali di ottenere il classamento degli immobili detenuti in concessione in categorie catastali esenti dal pagamento dell'Ici.**



Professore e Avvocato - Zunarelli, Studio Legale Associato\*

In particolare le categorie catastali nelle quali si è più frequentemente tentato di fare ricadere gli immobili portuali sono quelle da E/1 a E/9, fra i quali rientrano le stazioni per servizi di trasporto terrestri e marittimi. L'Art. 7, comma 1, lett. b del D.lgs 504/1992 prevede, infatti, una serie di esenzioni oggettive dal pagamento dell'Ici, stabilite in considerazione della specifica funzione che svolgono i fabbricati a destinazione particolare, **classificati o classificabili nelle categorie catastali da E/1 a E/9.**

Non sempre tuttavia l'Agenzia del Territorio ha condiviso le proposte di accatastamento in E presentate dai concessionari direttamente, **o per tramite delle Autorità portuali.**

Da ciò sono scaturiti una serie di contenziosi, che avanti alle commissioni tributarie provinciali o regionali, hanno avuto esiti tutt'altro che omogenei, **e anzi spesso contraddittori.**

Anche nel porto di Trieste sono sorti dei contenziosi che traevano origine dalla richiesta di accatastare in E/1 alcuni magazzini portuali detenuti in concessione da operatori terminalisti.

A fronte del diniego opposto dall'Agenzia del Territorio, **è scaturito un contenzioso avanti alla Commissione Tributaria provinciale di Trieste.**

La Ctp, con sentenza del gennaio 2012, ha condiviso le tesi dei terminalisti ed ha affermato che i magazzini portuali, essendo deputati *ex lege* "allo svolgimento delle funzioni marittime e portuali" **devono necessariamente essere accatastati in E/1.**

L'Agenzia del Territorio ha proposto impugnazione avanti alla Commissione Tributaria Regionale di Trieste, **la quale con sentenza del luglio 2014 ha respinto l'appello.**

Anche a parere dei giudici di secondo grado i magazzini portuali sono "prettamente funzionali alla gestione dell'infrastruttura del trasporto" **e quindi vanno correttamente classificati nella categoria catastale E/1.**

Questo principio elaborato dai Giudici di merito si è definitivamente consolidato a seguito della sentenza depositata in data 7 ottobre 2015, con la quale la Corte di Cassazione, prendendo atto della doppia conforme di merito e della conseguente inammissibilità dell'ulteriore gravame, **ha respinto il ricorso per Cassazione promosso dall'Agenzia del Territorio**, condannandola altresì alla rifusione delle spese di lite in favore dei resistenti.

**I sopra richiamati principi espressi da Ctp e Ctr sono dunque definitivamente passati in giudicato.**

Le conseguenze pratiche del consolidamento del principio giuridico secondo cui i magazzini portuali devono essere accatastati in E/1 sono estremamente rilevanti, **in quanto ne dovrà necessariamente discendere il non assoggettamento ad Imu degli immobili classificabili in categoria E.**

Come si è sopra rammentato, l'art. 7, comma 1, lett. b) del D.lgs 504/1992 prevede infatti che stante la loro particolare destinazione d'uso, i fabbricati classificati o classificabili nelle categorie catastali da E/1 a E/9, **siano esenti dal pagamento dell'Imu.**





# FOCUS ON BRICS



# La Cina all'inizio di una nuova era

Dallo Stato alla società dei consumi: ecco come la fabbrica del mondo sta cambiando il suo modello

di **MARCO FROJO**, Milano

LA SCORSA estate la Cina ha fatto correre un brivido freddo lunga la schiena degli investitori internazionali quando ha svalutato la valuta nazionale, il **Renminbi**. Chi opera in Borsa aveva letto quell'operazione come un tentativo da parte di Pechino di rilanciare un export ormai in affanno e i timori sulla crescita dell'economia cinese si erano moltiplicati. In realtà è da tempo noto che la crescita del Dragone sta rallentando e l'operazione, che alla fine si è tradotta in una svalutazione del Renminbi, era in realtà un ampliamento della banda di oscillazione nei confronti del dollaro, una misura presa in ottica di "libero mercato", **peraltro richiesta a gran voce dai Paesi occidentali in precedenza**. La valuta cinese è infatti agganciata al biglietto verde e Pechino nell'agosto scorso ha fatto un nuovo passo in avanti per renderla più autonoma (**in passato ce ne erano già stati altri**). A conferma dei progressi fatti nella liberalizzazione del mercato valutario, di recente il Fondo Monetario Internazionale ha incluso (a partire dal 1 ottobre 2016) la valuta cinese nel suo paniere delle valute di riserva (Sdr, Special Drawing Right) con un peso del 10,92%, dove sono già presenti il dollaro, la cui quota scenderà dal 41,9% al 41,73%, l'euro, che passa dal 37,4% al 30,93%, la sterlina (dall'11,3% all'8,09%) e lo yen (**dal 9,4% all'8,33%**). La stessa direttrice del Fondo Monetario Internazionale, Christine Lagarde, **ha detto che la decisione di includere il renminbi è un riconoscimento delle importanti riforme e aperture al libero mercato che**



**sono state fatte in Cina negli ultimi anni**. L'ultima volta che l'inclusione della valuta cinese era stata proposta, **nel 2010**, era stata bocciata. La politica monetaria è solo uno dei tanti tasselli di un progetto di politica economica molto più ampio: quello di far crescere la componente dei consumi e di ridurre l'importanza dell'export e, soprattutto, **degli investimenti pubblici**. Le autorità di Pechino stanno dunque perseguendo un obiettivo di vastissima portata che avrà sì come conse-

guenza quello di far rallentare la congiuntura, **cosa che sarebbe probabilmente accaduta lo stesso dopo un ventennio di crescita al 10% annuo**, ma che consentirà di avere in futuro un andamento molto più stabile, tipico di un'economia matura e non più emergente. «Sono convinto che la portata delle riforme e la capacità del governo di implementarle siano in grado di garantire una sostenibilità macroeconomica della svolta cinese - spiega Aninda Mitra, **Senior Sovereign**



**Analyst di Standish -** La Cina sta traghettando la propria economia verso un modello basato sui servizi e sui consumi». **Questo ribilanciamento voluto dai vertici dal regime è frutto non solo di una volontà politica ma anche del fatto che nel Sud-Est asiatico la concorrenza nei settori a basso valore aggiunto sia enormemente cresciuta negli ultimi anni.** Paesi come il Bangladesh e il Vietnam possono vantare un costo della manodopera ancora più basso e proprio per questo motivo la Cina

sta spostando la propria produzione verso settori a maggior valore aggiunto, abbandonando per esempio il tessile e puntando sull'high tech. «L'attività economica si sta spostando dall'industria pesante al settore dei consumi e della tecnologia - **prosegue l'esperto di Standish -** Analogamente stiamo assistendo a una diminuzione dell'importanza delle grandi aziende pubbliche e a una crescita delle piccole imprese private». **Secondo Mitra ci vorrà del tempo prima che questi**

**cambiamenti si realizzino,** ma i successi già conseguiti lasciano supporre che la trasformazione dell'economia cinese verrà coronata dal successo. «Le autorità hanno gli strumenti e le risorse per portare a termine la liberalizzazione del mercato senza perdere la fiducia degli investitori internazionali e dei consumatori e senza provocare una brusca frenata dell'economia - **conclude Mitra -** Sono certo che la Cina continuerà a essere una delle economie più dinamiche al mondo».

# La scommessa sul miracolo dell'India

di **MARCO FROJO**, Milano

LA CINA ha passato il testimone all'India. Mentre Pechino è impegnata a traghettare la propria economia verso un modello maggiormente basato sui consumi interni (con conseguente rallentamento della crescita), Nuova Delhi ha deciso di schiacciare sull'acceleratore, **attirando a sé in breve tempo tutti gli investitori occidentali che vogliono tassi di crescita più vicini al 10% che al 5%.**

La riscossa dell'India, che fino a due anni fa era nella lista Fragile Five (le cinque economie emergenti più vulnerabili al rialzo dei tassi Usa) stilata da Morgan Stanley, è dovuta soprattutto alle riforme volute dal premier Narendra Modi: «L'India si è lasciata alle spalle la sua fragilità - **affermano gli economisti di Bny Mellon** -. Inoltre, il Paese gode oggi di una congiuntura molto favorevole, **grazie a fondamentali solidi e a una discreta dose di fortuna**». L'economia indiana ha infatti approfittato del calo del prezzo del greggio, di cui è un grosso importatore, è riuscita a mettere la briglia all'inflazione, ha ridotto gli acquisti di oro (di cui è il primo compratore al mondo) ed è così riuscita a far scendere significativamente il rosso della bilancia commerciale, cosa che si è tradotta in una minore rischiosità agli occhi degli investitori internazionali: «In questi anni la banca centrale indiana ha dato prova di grande stabilità politica e finanziaria - prosegue lo studio dell'istituto statunitense - **l'India è stata risparmiata dalla piaga delle crisi**

**bancarie che hanno colpito numerose economie emergenti.**

Inoltre l'istituto centrale è riuscito finalmente a far scendere l'inflazione e a mantenere basso il cambio della rupia; dal 2010 a oggi la valuta indiana ha perso il 10%, dando un indubbio vantaggio all'export, **mentre nello stesso periodo la moneta cinese si è apprezzata del 30%.**

Secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale nell'anno fiscale in corso, che terminerà nel marzo 2016, **l'India farà registrare una crescita del 7,3%**, un valore superiore a quello cinese.

Se l'obiettivo verrà centrato, **Nuova Delhi potrà vantare una crescita superiore a quelli di tutti i Paesi con un Pil più grande del suo e potrà altresì vantare un Pil superiore a quello di tutti i Paesi che faranno registrare un tasso di crescita maggiore.**

Rispetto alla Cina, che sta ora pagando il conto della politica del figlio unico, l'India ha un enorme vantaggio demografico: sempre secondo l'istituto guidato da Christine Lagarde, **la sua popolazione in età lavorativa crescerà di 60 milioni di unità entro il 2020**, un valore pari all'intera popolazione italiana.

Sul fronte delle riforme, **Modi ha fatto importanti progressi per quel che riguarda i diritti sulla proprietà privata e la percezione della corruzione;** aumentando inoltre le tutele per gli azionisti di minoranza, una misura molto apprezzata dagli investitori stranieri. Il risultato è che oggi l'India viene considerata business friendly.





Il primo ministro si è invece mostrato timido su temi quali la tassazione, il mercato del lavoro e le privatizzazioni, settori irti di insidie anche per un premier che vanta il suo consenso; «A tutt'oggi molti sono scettici sulle capacità dell'India di tenere alti i tassi di crescita - **proseguono gli esperti di Bny Mellon** -. Costoro puntano il dito contro la povertà e la disorganizzazione indiana e portano ad esempio le spettacolari infrastrutture realizzate dalla Cina ma l'economia indiana è spesso migliore di quello che sembra, **e quella cinese peggiore**».

Poi, ai cambi correnti il Pil pro capite indiano è solo un quinto di quello cinese ed è sufficiente questo dato a mostrare gli enormi margini di crescita che ha ancora Nuova Delhi: «Per continuare a crescere molto velocemente l'India non deve fare nulla particolarmente bene, deve semplicemente non continuare a fare le cose male come in passato» **conclude lo studio di Bny Mellon**.

# Il miracolo brasiliano si è esaurito?

Così scandali politici e prezzi bassi delle materie prime rallentano l'economia

di **MARCO FROJO**, Milano

DEL MIRACOLO economico brasiliano non c'è più traccia. Il gigante sudamericano è probabilmente il Paese che ha maggiormente deluso fra i quattro inseriti da Goldman Sachs nel 2001 nella lista dei Bric (Brasile, Russia, **India e Cina**).

I due colossi asiatici proseguono inarrestabili nella loro corsa (Pechino ha rallentato ma resta comunque su tassi di crescita ampiamente superiori al 5% annuo); Mosca deve fare i conti con una pesante recessione ma è in via di miglioramento **(e non bisogna comunque dimenticare che gran parte dei suoi problemi economici sono dovuti alle sanzioni di Stati Uniti ed Europa)**.

Il Brasile invece si è avvitato in una spirale negativa, **che ad oggi non sembra arrestarsi**.

L'ultima conferma è arrivata dalla lettura del Pil del terzo trimestre di quest'anno che ha fatto segnare un rosso congiunturale dell'1,7% e uno tendenziale addirittura del 4,5%.

**Per trovare un dato anno su anno così negativo bisogna risalire fino al 1996**, quando la stagione di forte sviluppo economico doveva ancora cominciare.

Dopo i brillanti anni del governo di Luiz Inácio da Silva, **il Brasile sembra essere regredito alle problematiche che ne hanno limitato lo sviluppo nei decenni precedenti**, ovvero corruzione, inefficienza della macchina statale e del sistema bancario e scarsa produttività.

**A rendere il quadro particolarmente cupo non ci sono infatti solo i nudi dati statistici ma anche le notizie sulla situazione politica.**

Di recente il presidente della Ca-





mera dei deputati, Eduardo Cunha, ha autorizzato a sorpresa l'apertura di un procedimento di impeachment nei confronti del presidente Dilma Rousseff, **che è stata rieletta per altri quattro anni nell'ottobre del 2014.**

Si è così aperto un lungo processo lungo e complicato - verranno coinvolti una commissione speciale, poi la plenaria della Camera e il Supremo tribunale federale e infine il Senato - **che avrà senza dubbio un importante impatto sull'operato della Rousseff:** invece che occuparsi della crisi economica dovrà pensare a difendersi.

**La Rousseff è accusata di aver violato le leggi fiscali brasiliane lo scorso anno per operazioni di governo e di aver manipolato le finanze del Paese per favorire la propria campagna elettorale dello scorso anno.**

I giudici contabili avevano infatti sanzionato in particolare l'operazione che ha visto il governo farsi prestare ingenti somme dalle banche di Stato nel 2014 per far fronte ai buchi di bilancio.

**Una procedura di impeachment nei confronti del presidente è l'ultima cosa di cui il Brasile aveva bisogno nel momento in cui si trova ad affrontare la peggiore recessione dagli anni Trenta,** senza dimenticare che i prezzi delle materie prime, di cui è un importantissimo produttore, non accennano a riprendersi. «Una combinazione di bassi prezzi delle materie prime, contrazione di bilancio e la fine del boom del credito al consumo hanno colpito quella che un tempo era una delle economie col più alto tasso di crescita al mondo - ha scritto il Financial Times, aggiungendo che il Brasile sconta anche le con-

seguenze dell'inchiesta Car Wash, ossia l'indagine aperta dalle autorità contro l'azienda petrolifera statale, **Petrobras**, per corruzione e che ha paralizzato i lavori del parlamento, il settore industriale e che ora si sta allargando anche all'industria dei servizi. A metà ottobre Fitch aveva tagliato il rating del Brasile **(da BBB a BBB-)**, che al prossimo downgrade diventerà debito spazzatura. L'agenzia di rating statunitense sostiene che il "contesto politico brasiliano rende problematico avanzare nell'agenda legislativa di governo e ciò non facilita l'uscita dal ciclo negativo dell'economia».

Per il 2015, **l'agenzia prevede una contrazione dell'economia del 3% e dell'1% nel 2016.** Queste previsioni però potrebbero già essere superate (in peggio) **dall'ultima lettura del Pil trimestrale.**



# FOCUS ON CRUISES



# Alla scoperta dell'Europa

Grazie agli hotel galleggianti. La navigazione fluviale si adatta molto a chi cerca una vacanza slow

di **FRANCESCO FERRARI**, Genova

TRECENTO navi in Europa, poco meno in Africa (quasi tutte concentrate sul Nilo), 150 in Russia, un centinaio in Asia, 15 in Nord America, **10 in Amazonia**.

L'offerta del turismo crocieristico fluviale è ben rappresentata da queste cifre.

L'Europa, **con oltre 1,1 milioni di passeggeri l'anno**, è senza dubbio il continente più attrattivo per un business che richiama un numero sempre maggiore di turisti, senza minacciare il ben più ricco settore delle crociere marittime. «Crociera fluviale e crociera tradizionale sono prodotti diversi, che possono addirittura alimentarsi a vicenda - spiega Francesco di Cesare, **presidente di Risposte Turismo e fra i massimi esperti in Europa** - . Persone che hanno iniziato con una prima esperienza fluviale possono poi scegliere di provare una crociera oceanica e viceversa. **Questo sta avvenendo anche sul fronte degli armatori che iniziano ad avere nella flotta navi delle due tipologie**. L'esempio evidente quello è di Viking Cruises, che partita dal mondo fluviale ha avviato un piano di costruzione di quattro navi con Fincantieri, la prima inaugurata quest'anno, **un'altra in costruzione ad Ancona e due ulteriori appena annunciate**».

Il successo del turismo fluviale **(una nicchia che si sta espandendo rapidamente anche in Italia dopo essersi consolidata in Francia e Germania)** è dato essenzialmente da due elementi: la possibilità di concedersi una vacanza slow e itinerari paesaggistici che solo un viaggio lungo i corsi dei fiumi consente di ap-





prezzare a pieno. E così, il settore ha scoperto nuovi e non meno suggestivi percorsi: **dalle crociere sul Danubio a quelle sul Reno**, compagnie e tour operator hanno saputo valorizzare città e patrimoni artistici con offerte sempre più complete, valide praticamente dodici mesi all'anno. È il caso di Giver Viaggi, il principale operatore italiano, (+20% l'incremento dei passeggeri delle crociere fluviali nel 2015 sul 2014, anticipa il responsabile

marketing e comunicazione Andrea Carraro), che oltre a offrire i classici itinerari primaverili ed estivi (fra i quali un itinerario fra Porto e Lisbona) si è specializzata in crociere natalizie e di fine anno (Vienna, Budapest, Amsterdam alcune delle città coinvolte) e nella Via degli Zar, da Mosca a San Pietroburgo con la lussuosa **"Rachmaninov"**. «Il mercato fluviale è una interessante nicchia all'interno della quale conta molto l'offerta a terra proposta ai crocieristi - **aggiunge di**

**Cesare** -. Offerta che si adatta molto bene a chi cerca innanzitutto una vacanza **"lenta"** con le caratteristiche chiave di una crociera e dunque la possibilità di visitare comodamente più destinazioni turistiche in un'unica esperienza. A livello di destinazioni, prosegue il calo del Nilo mentre aumentano le expedition cruises (principalmente con navi luxury) **che offrono un misto tra navigazione in mare aperto e scoperta dell'entroterra sfruttando i fiumi**».

# Un sogno che dura più di 100 notti

Il giro del mondo: intorno al globo anche a tratte, un'opportunità per raggiungere mete inconsuete

di **FABIO POZZO**, Torino

UN VIAGGIO da sogno, il viaggio della vita. Durante il quale però non è escluso si possano incontrare anche repeater, **quei crocieristi particolarmente affezionati alle navi e a questo tipo di vacanze.**

Sono diverse le compagnie che prevedono nel loro catalogo un giro del mondo, offerta che può essere anche vissuta a tratte (**marginari per raggiungere luoghi meno battuti da altre unità da crociera**) e che per altro sembra non conoscere crisi.

Il prossimo giro del mondo di Costa Crociere, ad esempio, su "Costa Luminosa", **in partenza il 6 gennaio da Savona**, è tutto esaurito.

Ci sono ancora cabine libere, invece, sulla seconda offerta, stessa nave, **che salpa dal porto ligure il 2 settembre 2016.**

In sintesi: rotta sempre verso Ovest, cinque continenti, 40 destinazioni, canale di Panama, 98 giorni con soste anche di due o tre giorni per escursioni particolari come il Grand Canyon per lo scalo a Los Angeles, l'Ayers Rock per Sydney, **Dheli- Agra col Taj Mahal per la sosta a Cochin.**

Anche sulla "Queen Mary 2" i posti sono limitati (le cabine interne sono sold out): l'ammiraglia della Cunard Line salpa il 10 gennaio da Southampton e vi ritorna dopo 120 notti di viaggio, 39 porti, 27 Paesi; tre notti a terra a Rio, Sydney e Dubai, più capo Horn, **il canale di Beagle e lo Stretto di Magellano.**

Il prezzo? Si parte da 25 mila 299 euro per una cabina con balcone, tasse e mance escluse. La compagnia inglese, proposta



in Italia da Gioco Viaggi, schiera anche la "Queen Victoria", che salpa sempre il 10 gennaio da Southampton e vi fa ritorno il 10 maggio (120 notti), e la "Queen Elizabeth", stesse date, 121 notti, tre Oceani (**tariffe per entrambe da poco più di 18 mila euro**, in sistemazione interna). Sono 111 notti di viaggio quelle

proposte da Princess Cruises con la "Pacific Princess", partenza da Los Angeles il 20 gennaio (da 16.948 euro), 116 quelle di Holland America con la "Amsterdam", partenza da Fort Lauderdale (Florida), che fa Panama (da 14.999 euro) e 115 quelle in catalogo per P&O con l'"Arcadia", che parte l'11 gennaio da



Southampton, con circumnavigazione del Sud America, **passaggio di Horn e focus sul Giappone.**

Msc Crociere non fa il giro del mondo, ma propone un grand voyage di 60 giorni con "Msc Lirica" da Rio de Janeiro a Shanghai, **partenza il 3 marzo.**

# Le crociere ripartono con Cina e svolta verde

Scenari e strategie: il registro degli ordini sale a 30 miliardi, con 41 navi in consegna dal 2016 al 2020

di **FABIO POZZO**, Torino

L'ARMA in più che le compagnie di navi da crociera hanno rispetto ad altri player del turismo globale è che possono spostare la loro offerta, **adattandola agli eventi e al mercato.**

Così, nel caso dei venti di guerra nel Nord Africa, **ma anche della fine dell'embargo degli Stati Uniti su Cuba**, dove molti analisti prevedono a breve un raddoppio del numero di turisti internazionali l'anno.

**Poi c'è la nuova frontiera della Cina**, dove ormai quasi tutte le compagnie stanno potenziando la propria presenza.

Un mercato in divenire, **quest'ultimo, insieme con il Sud-Est asiatico che vede progetti a medio-lungo termine**, apertura di basi commerciali, partnership per lanciare anche qui la vacanza a bordo di una nave bianca.

Le strategie delle flotte guardano al mercato cinese interno, ma anche ai nuovi itinerari per crocieristi europei e nordamericani, a ciò che il turismo cinese potrebbe generare nel Mar Mediterraneo (dove resta in stallo la questione Venezia, con il bacino di San Marco off limits: molte compagnie sono pronte a itinerari alternativi), una volta rotto il ghiaccio con le crociere **"in casa"**.

In quest'ottica va anche letto il portafoglio ordini della cantieristica globale, **una delle cartine di tornasole dello stato di salute del settore.**

Ebbene, dopo alcuni anni di frenata, l'orderbook dei cantieri si è rimpinguato: dal 2016 al 2020 è prevista la consegna di 41 navi, **per un valore complessivo di 30 miliardi 918 milioni 948 mila di**



**dollari.**

C'è da considerare la fisiologica sostituzione delle unità più anziane, epilogo agli interventi di riammodernamento e in taluni casi di chirurgia strutturale (allungamento dello scafo), **ma ad alimentare questa corsa sono soprattutto le esigenze di nuovi posti letto da dirottare sull'Asia e di ampliare il target delle crociere**, con nuove tipologie di passeggeri, puntando ad esempio sulle attrazioni di bordo.

Che richiedono sempre più spazio: **una tendenza al gigantismo che peraltro fa il paio con le op-**

**portunità dettate dalle economie di scala.**

Così i colossi in arrivo della Royal Caribbean, come la "Ovation of the Seas" e la "Harmony of the Seas" (che sarà la nave più grande dei mari con le sue 227.700 tonnellate), ma anche la nuova ammiraglia "Carnival Vista" (133.500 tonnellate) e le nuove tipologie di navi progettate da Msc Crociere, le classi Vista-Meraviglia (167 mila tonnellate) e Seaside (160 mila), quattro unità (più opzioni) **che entreranno in servizio dal 2017 al 2019.** Altra voce innovativa è quella



della nave green.

Una svolta che è stata intrapresa da Costa Crociere, con gli ordini delle prime due unità al mondo (180 mila tonnellate, pronte entro il 2020; altre due programmate per Aida) a essere alimentate a gas naturale liquefatto, il combustibile fossile più "pulito".

#### IL MERCATO

Il settore delle crociere conferma anche quest'anno la sua solidità. A livello mondiale il 2015 si sta chiudendo in crescita e - stima l'osservatore indipendente Francesco di Cesare, presidente di Ri-

sposte Turismo - «**ci si aspetta di superare per la prima volta la soglia record dei 23 milioni di crocieristi**».

L'Italia non è da meno e dopo un quadriennio di andamenti irregolari chiuderà in aumento sul 2014: oltre 11 milioni di movimenti passeggeri grazie a 4.875 toccate nei porti nazionali, tra quali alcuni consolidano la propria posizione, altri segnano il proprio record storico (Trieste conferma le previsioni positive di fatto triplicando in un anno il suo traffico), altri ancora presentano variazioni positive rispetto al 2014 (ad esempio Li-

vorno, La Spezia, Cagliari, **Brindisi**).

E il 2016? «Si presenta ai nastri di partenza come anno di ulteriore crescita di traffico - **dice di Cesare** -. Secondo le nostre previsioni fornite in occasione di Italian Cruise Day lo scorso ottobre, grazie ad un +6,2% nei passeggeri movimentati e ad un +5,5% nel numero degli accosti si potrebbe raggiungere un nuovo record:

**11,7 milioni di passeggeri nei porti italiani**. Con Genova che farà salire a cinque i porti italiani in grado di movimentare oltre un milione di crocieristi.

# «Sulle navi continue rivoluzioni»

di FRANCESCO FERRARI, Genova

«CAMBIANO le dimensioni, cambia il gusto della clientela. **Ma il design resterà l'aspetto più forte della personalità di una nave.** Marco de Jorio, con il padre Giuseppe e il fratello Vittorio, è a capo di uno dei più importanti pool mondiali di architettura navale.

A loro si rivolge da anni l'armatore Gianluigi Aponte (Msc), ma gli oltre duecento progetti firmati dallo studio genovese de Jorio hanno dato vita negli anni a traghetti di Tirrenia, Grimaldi e Minoan, a navi della flotta Costa e a megayacht.

**Architetto, negli ultimi 15 anni siete stati protagonisti di un'autentica rivoluzione. Come avete affrontato tutti questi cambiamenti?**

«Il mercato crocieristico è cambiato davvero molto. Anzitutto si è allargata la fascia di utenza: basti pensare all'ingresso della clientela asiatica. Poi c'è stato il fattore competitività, che ha obbligato gli armatori a prevedere una ricchezza di offerta di servizi inimmaginabile fino a qualche anno fa. Oggi a bordo di una nave ci sono aree, ma li definirei "quartieri", per ogni fascia d'età: nessuno è escluso, dai bambini da zero a tre anni ai clienti meno giovani. Sono aumentati i luoghi per l'intrattenimento, si sono affinate le offerte gastronomiche e per la cura della persona. Un tempo definivamo le navi da crociera "città galleggianti", e tutti sapevamo che quella era un'espressione un po' retorica. Ecco: oggi possiamo parlare



davvero di navi che assomigliano sempre meno ad alberghi e sempre più a una città».

**Città sempre più grandi.**

«Certo. E non mi riferisco solo alle Oasis da 225.000 tonnellate. Anche le Msc della classe Seaside, da 150 mila tonnellate, saranno navi molto grandi».

**Quanto condiziona il vostro lavoro il gigantismo navale?**

«La difficoltà non è legata alla stazza, ma alla capacità di anticipare le evoluzioni del mercato. La domanda è diventata sempre più sofisticata, gli armatori conducono indagini di mercato

molto attente. Noi dobbiamo adeguarci a tutto questo, e non è semplice. La costruzione di una nave può durare anche tre anni, a volte le idee di partenza diventano obsolete in corso d'opera. Quello è il rischio che dobbiamo evitare. Forse ha ragione chi sostiene che progettare una nave è diventata una scienza...».

**Lo dice con un pizzico di nostalgia?**

«Un po' di nostalgia c'è, è innegabile. Ma poi prevale la consapevolezza che l'importanza del design non potrà mai essere cancellata. Il design fa parte del prodotto: è la sua capacità di trasmettere emozioni ai passeggeri, è il particolare che consente alla nave di piacere, di lasciare un segno».

**A proposito di design: cosa succederà alla cantieristica navale tra dieci-quindici anni?**

«È difficile dirlo. Molto dipenderà dai segnali che arriveranno dai nuovi mercati, soprattutto da quello cinese. Se le crociere in Cina dovessero crescere ai ritmi che stiamo ipotizzando, il mercato mondiale raddoppierebbe. E naturalmente cambierebbe lo stesso concetto di crociera. I cinesi, a differenza di noi occidentali, non scelgono la nave per socializzare, e non sono interessati all'abbronzatura. Sulle navi dedicate a quel mercato ci sarà più spazio per la privacy, per l'intimità. Anche nei luoghi pubblici come ristoranti e teatri. Anche quella sarà una rivoluzione».



# A bordo va forte la cucina italiana

Chef stellati e piatti da gourmet: ormai le compagnie hanno detto basta alla monotonia dei menù internazionali

di **VINCENZO ZACCAGNINO**, Torino

La gastronomia è diventata una delle molle promozionali delle crociere. Le iniziative sono numerose, **spesso con l'intervento di chef stellati.**

L'immagine dei buffet ricchi ma spesso anonimi, tipici sulle grandi navi, **viene sostituita da quella di angoli gourmet raffinati e originali.**

È in fondo un ritorno alla tradizione di cucina d'alta qualità che caratterizzava, fino a mezzo secolo fa, **la stagione dei grandi transatlantici di linea.**

Sulle navi dell'armamento di origini italiane è significativo il numero di progetti che vanno in questa direzione.

Costa Crociere propone il meglio dell'Italia a tavola, **cavalcando la popolarità delle diete vegetariane e vegane.**

Spiega Antonio Brizzi, che guida l'esercito degli chef della compagnia: «Nella dieta mediterranea le verdure sono una base fondamentale, **che ritroviamo nei menù regionali introdotti da poco sulle nostre navi.**

Brizzi ricorda la zuppa risi e bisì veneta e le liguri trenette al pesto.

**Ma anche piatti nuovi e creativi come gli hamburger a base di fagioli borlotti con insalata di rucola e albicocca e la tempura di cavolfiori e fichi insaporita con salsa di lamponi.**

C'è anche la regia dello chef stellato Fabio Cucchelli del ristorante La Siriola in Alta Badia, **già protagonista in California in un locale a tre stelle.**

Ha realizzato per la "Costa Diadema", ammiraglia della flotta, **14 menù regionali per un totale di 252 piatti.**

Ad esempio la buridda di seppie



e piselli fini, **che viene servita durante lo scalo di Savona e la zuppa di pasta e patate alla napoletana che si gusta durante la sosta nel capoluogo campano.**

Si tratta di un vero percorso di sapori che fa riscoprire la cucina italiana tradizionale.

**Sempre Costa ha annunciato un progetto di collaborazione sull'alimentazione sostenibile con l'Università degli studi di Scienze gastronomiche di Pollenzo,** per la realizzazione di piatti preparati con alimenti garantiti.

Ad esempio, **la pizza esclusivamente con lievito madre e pomodori San Marzano Dop.**

Del resto, questa compagnia ha un'antica tradizione gastronomica.

Negli anni Settanta, **sul suo transatlantico di linea "Eugenio C" veniva servito un soufflé di eccezionale qualità, che il maitre Mimi Giraud firmava con un coltellino d'argento.**

Msc Crociere ha invece siglato un accordo con lo chef televisivamente più popolare, **Carlo Cracco,** il quale ha già preparato i menù per le prossime festività natalizie.

Fra i piatti spiccano gli scampi arrostito con purea di datteri, aceto di lamponi e bietole e il risotto allo



gna premi legati alla qualità, ha consegnato il Best Cruise Ship Speciality Restaurant al Sabatini's, cucina italiana, **che opera su molte unità della Princess Cruises.**

Su due delle navi del più grande gruppo di crociere del mondo, la "Carnival Breeze" e la "Carnival Sunshine", **è frequentatissima La Cucina del Capitano**, che ha una sua giustificazione perché al comando di queste unità ci sono spesso ufficiali italiani.

L'altro colosso del settore, Royal Caribbean, promuove sulle sue navi "Quantum of the Sea" e "Anthem of the Sea" il ristorante italiano Jamie's, **mentre su altre il ristorante Portofino e la pizzeria Sorrento's.**

Sulla "Crystal Serenity" lo chef Piero Selvaggio lavora al Prego, **mentre su tutte le Celebrity esiste un Tuscan Grille.**

Le unità della Holland America Line propongono invece Le Cirque di Sirio Maccioni; sulla "Silver Spirit" della compagnia del lusso Silversea infine si è appena conclusa la Grand Cru & Gourmet Cruise 2015, **guidata dallo chef Fabio Pisani del due stelle Michelin milanese Il luogo di Aimè e Nadia.**

Persino sull'ultimo transatlantico che fa servizio di linea fra Europa e Stati Uniti, il "Queen Mary 2" della Cunard, **si mangia italiano nel ristorante La Piazza.**

zafferano con prezzemolo e uova di salmone e il cappello del prete agli agrumi, sedano, **rapa e melagrana.**

Inoltre, per celebrare il primato della compagnia, **che il 22 dicembre arriva a Cuba**, ha creato dei piatti in onore dell'isola caraibica.

Msc ha anche firmato un accordo con Eataly, che cura dei ri-

storanti di bordo sulle ammiraglie "Msc Divina" e "Msc Preziosa", che questo inverno promuoveranno la cucina di qualità italiana in Nord, **Centro e Sud America.**

Ma la gastronomia Made in Italy è ormai protagonista a bordo di tutte le più importanti flotte internazionali, dove sono sempre presenti ristoranti ad essa dedicati. Il quotidiano Usa Today, che asse-

# In crociera anche d'inverno

Gli itinerari, dai Caraibi all'Oceano Indiano. E sulla "Queen Mary 2" si attraversa l'Atlantico a prezzo stracciato

di **FABIO POZZO**, Torino

«ORMAI la vacanza in crociera non è più limitata solo all'estate» dice Francesco Galietti, **direttore di Clia Italia**, l'associazione delle principali compagnie crocieristiche del mondo.

La macchina dell'industria delle navi bianche non si ferma mai e sforna nuove navi, nuovi itinerari, **nuove promozioni a ritmo continuo**.

La stagione invernale quest'anno vede diverse promozioni, **anzitutto**.

Si va dalla formula Miglior Prezzo Garantito, che assicura il prezzo più basso disponibile e la possibilità di cancellare la vacanza fino a 45 giorni, alla Camera Con Sconto (chi prenota una crociera entro il 31 dicembre 2015 potrà usufruire di uno sconto del 25% sul primo e secondo ospite, **a cabina**).

Ancora, dalla Happy Family, con sconti sulla quota crociera del terzo e del quarto letto fino al 100%, alla Promo Fantasia (**chi prenotava entro il 6 dicembre un itinerario invernale riceve in regalo cinque giorni di crociera**).

Quindi, gli itinerari: «Quelli di Costa Crociere vanno dal più tradizionale Mediterraneo a bordo dell'ammiraglia "Costa Diadema" (da Civitavecchia il 17 e 24 dicembre, dalla Spezia il 18 e il 25 e da Savona il 19 e il 26; sette giorni da 349 euro) alle rotte degli Emirati Arabi ("Costa Fortuna", partenze da Dubai il 23 e il 30 dicembre, viaggi di nove e 11 giorni; da 1.499 euro) e dei Caraibi - dice Carlo Schiavon, **direttore commerciale e**

**marketing Costa** -. Tra le novità, l'Oceano Indiano, sia con crociere di 16 giorni tra Seychelles, Madagascar, Réunion, Mauritius (partenze l'11 e il 25 dicembre, l'8 e il 22 gennaio, il 5 e 19 febbraio da Mauritius; da 1.799 euro a persona) sia un itinerario unico che in 23 giorni porta alla scoperta anche di India e Sri Lanka, a bordo di "Costa neoRomantica" e **"Costa neo-Riviera"**. Nel catalogo neoCollection anche le crociere alla scoperta delle Meteore, i monasteri greci edificati sulla cima delle falesie di arenaria, **con concerti degli allievi del Conservatorio di Musica Santa Cecilia di Roma**.

La novità di Msc Crociere è «lo sbarco della Msc Opera a Cuba per un ciclo di itinerari in partenza da L'Avana per i Tropici (dal 22 dicembre ad aprile, verso Giamaica, Isole Cayman, Messico)» **spiega il Country Manager Leonardo Massa**.

In catalogo anche "Msc Musica" alla scoperta degli Emirati Arabi e i Caraibi con **"Msc Divina"**. «Novità di quest'inverno per Royal Caribbean sono gli itinerari negli Emirati Arabi con "Splendour of the Seas", con un pacchetto dedicato agli ospiti italiani che comprende volo, crociera e hotel: - dice Gianni Rotondo, **direttore generale di Rcl Cruises Italia** -. Poi i Caraibi, da sempre il nostro fiore all'occhiello, dove siamo di casa le navi più grandi, **spettacolari e innovative del mondo**».



Tra le proposte dell'operatore crocieristico genovese Gioco Viaggi, 10 notti con la Pacific Princess (Princess Cruises) in Malesia e Indonesia, partenza il 29 dicembre e 14 febbraio da Singapore (da 1.368 euro, tasse incluse), 14 notti in Sud America da Buenos Aires con la Zaandam di Holland America (6 dicembre, 21 febbraio, **20 marzo da 1.166 euro**). A prezzo stracciato, 399 euro tasse incluse, la traversata atlantica con la "Queen Mary 2", **l'ammiraglia Cunard**, da Southampton il 15 dicembre e da New York il 3 gennaio.

## 120 VIAGGI

Centoventi crociere. Il primato spetta a una signora austriaca, **che viaggia da sola e che praticamente sbarca dalle navi Costa esclusivamente nei mesi estivi**. Il resto dell'anno, invece, lo trascorre a bordo.



Lo stesso "libretto di navigazione" può vantare anche una coppia tedesca, marito e moglie, **che anch'essa praticamente naviga tutto l'anno sulle navi Costa.**

**Questi passeggeri sono iscritti al Costa Club**, che riunisce i repeater della compagnia, vale a dire i crocieristi più affezionati.

Al Club (500 mila iscritti solo in Italia) si entra già con il primo viaggio (prima ancora di salpare), **nella sezione Ambra**, e poi si sale di livello e in equivalenti agevolazioni.

La signora austriaca e la coppia tedesca sono al top, **nella sezione Perla Diamante.**

# Si fa presto a dire nave

di **UN COMANDANTE**, Mar Mediterraneo

RICEVIAMO e pubblichiamo una memoria di un comandante in mari lontani. Ci fa piacere condividerla sul *MediTelegraph*, come pensiero speciale per tutti i marittimi, di qualunque bandiera, **che quest'anno passeranno il Natale lontano dai loro affetti**. Anche da parte nostra, i più sinceri Auguri.

*A mia moglie.*

*Mare, mare, mare,  
una matricola di prima categoria. Gente di mare,  
fortissimamente mare.*

*Di elemento fluido, un marittimo incallito,  
sangue salato e nervo teso. Cede con la sua nave  
che sull'onda osserva la costa, da terrestre fallito.*

*Spende un attimo fuggevole per amare  
e, raggiunta la sua dimora, non governa casa, ma  
in silenzio sussurra alla sua donna... ti amo più del mare*





СТОЈ

САСВИМ  
ПОЛАГАНО

ПОЛАГАНО

ПОЛА  
СНАГЕ

3/4 СНАГЕ

СВОМ  
СНАГОМ

**R. BENČIĆ  
RIJEKA  
JUGOSLAVIJA**

LA NAVE. Se l'ami, fai fatica a considerarla una cosa. Quante volte pronunzi questa parola che, neanche ti riempie la bocca: «(la nave)» - «(una nave)» - «quale nave» - **«questa nave»**. Da piccoli ci si gioca, da grande ci si viaggia, da armatore si compra, **da marittimo ci lavori e la fai andare nel bene e nel male**. Si fa presto a dire nave senza avere la benché minima idea di cosa sia una nave, o chi lavora per la sua gestione. Tutti quelli diversi che non sono marinai, le vedono inermi, lente, **pigre**. Sono solo gusci di noci che galleggiano sugli oceani. Possibilmente da evitare. Gli stessi che quando salgono a bordo, restano poi esterrefatti: **«Ma quanto è grande questa nave?»**.

Per noi, marittimi incalliti è fin troppo piccola, e se pensi che stai navigando sull'elemento più grande di questa terra, **ti lasci affogare nel profondo abisso dei tuoi pensieri**.

Sogni la perfetta gestione perdendoti nei meandri della sua dimensione. Quando sbarchi torni a casa, **e già ti manca**.

Fai giusto in tempo a non far niente, **raccogli quattro stracci e ti affretti per tornare a bordo**.

La tua vita è lì, su quel guscio di noce che usi, che ti dà da vivere e fa tutto quello che le chiedi, **all'occorrenza ti salva anche la vita**. Incondizionatamente la ami, la rispetti e parli di lei come se avesse un'anima.

Il nostro lavoro è la sua vita e fai fatica a considerarla una cosa. Inizia così la mia carriera, nel lontano 1979, partendo dalla qualifica più bassa, su una carretta del mare, poi onda dopo onda sono arrivato all'apice in cima al quel faticoso ponte di comando, punto di riferimento per gli uomini di mare, **ma secondo agli occhi di Dio**. Il quale è, e sarà sempre l'unico interlocutore. Da comandante impari a rispettare il mare in maniera profonda, e se vuoi praticare il mare, **lui ti riserva sempre il primo posto**. Un elemento che unisce e non divide.

All'inizio è tutto bello: ti confronti con gli altri, **in maniera marinare- sca metti in pratica quest'arte e sei sul mare protagonista ed antagonista di te stesso**. Ma nel tempo le cose cambiano.



Oggi se dovessi esprimere un concetto che riguarda mare e navi direi, **che per noi marittimi si stava meglio quando si stava**

**peggio**. L'ordine dei fattori è stato stravolto, quello che una volta era dinamismo, contatto reale tra: persona, **mare e cielo è diventato burocratico e fin**



pre dal basso e si conclude da gigante.

Il mare ha la capacità di temprarti, di rendere forti anche i più deboli, **sa farti uomo**. Impari a ragionare, ad essere membro indipendente di una società che non sa definire il tuo modo di essere: lavoratore del mare uguale, **emerito sconosciuto**.

Sulle navi si lavora all'unisono la mente e il cuore i grandi dipartimenti di questa piccola comunità (**Coperta e Macchina**), come in un corpo umano, i soli che maneggiano ed hanno cura della più grande dimensione commerciale di questa terra.

Un grande privilegio per solcare ogni quadrante, **sui mari di questo mondo con la responsabilità e in parte il destino dell'umanità**. Non si può immaginare un mondo privo di navi. Non si può immaginare nave, **priva del suo mondo marittimo**.

Le matricole del mare potrebbero sconvolgere tutti, **raccontando le meraviglie di tutti i luoghi toccati dal primo elemento**. Ci piacerebbe anche solo regalare sogni a chi non può navigare. **Potremmo farlo senza chiedere niente in cambio**. Ma ahimè così non è.

Non conosco luogo dove uomini come noi sono disposti a condividere i nostri sacrifici, **o a comprendere i nostri limiti**.

I porti sono pieni di gente che nei secoli ha imparato ad attingere la nostra vitalità a copiare le nostre performance, **a rubarci alle nostre famiglie e si guardano bene dal toglierci il sale di dosso**. Poi una magra consolazione ci attende, si scende dalla nave per non salirci più, **con la consapevolezza di non appartenere neanche alla categoria usurante**. Aberrante considerazione di qualcuna di quelle persone, **che non sono degne della nostra considerazione**.

Metti piede in terra straniera, barcollando e nessuno sa riconoscerti il merito di aver amato ogni momento della tua vita, **per vivere la gioia di quest'istante**. Mentre l'indifferenza lentamente spegne la nostra energia, su una terra che non sa, o forse non vuole, **renderci giustizia**.



**troppo statico.**

Paradossalmente la piccola collettività, **pettegola più che mai che ti vede molto più vicino a**

**Dio**, si traduce per un comandante come un luogo di profonda solitudine. **Inizia così la carriera di ogni lavoratore che abbraccia il mare**. Si parte sem-

