The Medi Telegraph MAGAZINE
Shipping & Intermodal Transport
Numero 11 - Ottobre 2015

# Adriatico, la porta dell'Europa

CANTIERI, CONTAINER, TRAGHETTI:
IL MARE CHE HA FATTO LA STORIA

# FOCUS ON AFRICA

LO STATO DI SALUTE
DEL CONTINENTE NERO

**REPORTAGE**
La Catalogna
e la chimera
dell'indipendenza

**INTERVIEW**
Lamia Belkaid
Segretario generale
di Feport

**GREEN & TECH**
La tecnologia turca
per le navi
più verdi del mondo

# FEDESPEDI

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

**Fedespedi** è l'organizzazione imprenditoriale del settore dei trasporti e della logistica che rappresenta e tutela gli interessi della quasi totalità delle imprese di spedizioni internazionali.
Le 2.200 aziende associate contano 80.000 addetti ed offrono occupazione a quasi 100.000 lavoratori autonomi, producendo un fatturato di oltre 20 miliardi di euro.
Le imprese associate, diffuse su tutto il territorio nazionale, organizzano il trasporto delle merci utilizzandone tutte le modalità (stradale, ferroviaria, marittima, aerea e combinata).
Fedespedi è presente sull'intero territorio nazionale attraverso 30 **Associazioni Territoriali**.
Sono affiliate a Fedespedi: **Anama** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), **Antep** (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e **Fisi** (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).
Nel 2005 è stato fondato il **Gruppo Giovani Spedizionieri**.
Fedespedi aderisce a **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e rappresenta l'Italia, a livello europeo, nel **Clecat** e, a livello mondiale, nella **Fiata**.

Via Cornalia 19, 20124 Milano Tel. 02 671541 Fax 02 67072285 www.fedespedi.it fedespedi@fedespedi.it

A.. N.. A.. M.. A.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE AGENTI MERCI AEREE

A.N.TE.P.

fisi

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

CLECAT

FIATA

# In this issue

**4** **Chimera *Indipendència***
La Catalogna sogna l'indipendenza, e nonostante l'avversione di Madrid va avanti nel suo progetto. Ma a che prezzo?

**8** **Soldi tedeschi, banche spagnole**
Il Salone Nautico di Barcellona cerca il rilancio con facilitazioni burocratiche e un nuovo accordo con la Deutsche Bank

**12** **L'impero sommerso**
La Francia ha fatto domanda all'Onu per estendere i confini marittimi

**16** **INTERVISTA - Fabrizio Freschi**
Elbana esplora Turchia e Corea per nuove navi

**20** **INTERVISTA - Lamia Berkaid**
«I terminalisti devono avere il diritto a investire»

**24** **Pirati, la paura fa fuggire i pescatori**
Le grandi flotte dello strascico evitano ancora la Somalia

**28** **Gli armatori rivogliono i Marò**
I dubbi di D'Amato sul ritiro della Marina dalle navi italiane

**30** **La rivoluzione delle navi verdi**
La super-chiatta costruita in Turchia è la risposta per ridurre le emissioni

**32** **Pullman in fiamme**
A cura di **Asla, l'Associazione degli Studi Legali Associati**

**34** **FOCUS ON AFRICA**

**56** **FOCUS ON ADRIATIC SEA**



COLOPHON

**Direttore Responsabile**
Alessandro Cassinis

**Responsabile del Progetto**
Francesco Ferrari

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

**Hanno collaborato in questo numero**
Stefano Pampuro
Leonardo Parigi
Bianca d'Antonio
Maria Maraini
Umur Ugurlu
Francesco Ruggiero
Marco Direnzo
Marco Frojo
Alberto Ghiara
Matteo Martinuzzi
Elisabetta Batic

**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

# Chimera *Indipendència*

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

GLI INDIPENDENTISTI catalani non intendono mollare, nonostante una vittoria elettorale inferiore alle aspettative a fine settembre e l'aut aut sempre più deciso del premier spagnolo, il conservatore Mariano Rajoy, **decisamente contrario alla secessione della regione più ricca del Paese,** e pronto ad affrontare difficili elezioni politiche nazionali piene di incognite a fine dicembre. Le due formazioni indipendentiste catalane, Junts pel Sì (Cdc e Erc, centristi e repubblicani) e la Cup (comunisti) hanno messo a punto a fine ottobre un progetto di risoluzione al Parlament, l'assemblea locale, per dichiarare «l'inizio del processo di creazione dello Stato catalano indipendente», che nascerà **«sotto forma di Repubblica».** Nel testo, si sostiene che il processo di indipendenza «non si sottoporrà alle decisioni delle istituzioni dello Stato spagnolo, in particolare del Tribunale costituzionale», giudicato **«delegittimato».** Rajoy, in una dura dichiarazione diffusa in diretta tv poco dopo l'annuncio catalano, **ha detto che lo Stato non rinuncerà a nessuno dei meccanismi politici e giuridici per difendere la legge e la Costituzione,** che non prevede la secessione unilaterale. Il documento dei secessionisti catalani è in nove punti e esordisce affermando che **«il mandato democratico ottenuto il 27 settembre si basa su una maggioranza di seggi delle forze parlamentari con l'obiettivo di trasformare la Catalogna in uno Stato indipendente grazie ad un'ampia maggioranza favorevole alla sovranità in voti e seggi,** autorizzando l'apertura di un processo costituente non subordinato». Il 27 settembre Junts pel Sì ha ottenuto la maggioranza dei seggi ma non dei voti, raggiunta solo insieme con la Cup, euroscettica e rivoluzionaria oltre che contraria, almeno finora, **alla conferma del presidente catalano Artur Mas,** il grande protagonista dell'iter indipendentista. Nel secondo punto si proclama «solennemente» l'inizio del processo di creazione dello Stato catalano, e quindi «l'apertura di un processo costituente cittadino, **partecipativo, aperto e attivo»** per preparare le basi della futura costituzione catalana. Infine, viene chiesto al futuro governo di «varare le misure necessarie per trasformare in realtà queste dichiarazioni». **Quello in cui ci si imbatte è un nodo gordiano nel quale fatti storici e sentimenti nazionalisti si intrecciano con un tessuto economico e logiche di mercato che spesso non coincidono con le prime.** Da una parte è molto difficile riuscire a parlare di indipendentismo nei confronti di un'entità geografica che nella storia non è mai stata una nazione sovrana, **al massimo una contea sotto la co-**

SINISTRA Il premier spagnolo Mariano Rajoy

DESTRA Il candidato di Catalunya Si que es Pot, Lluis Rabell

**rona aragonese.** Tuttavia non si può far finta di niente quando una delle regioni più ricche e industrializzate dell'Unione europea, **con una popolazione superiore a quella di stati quali Norvegia e Danimarca grida a gran voce il suo desiderio di essere ascoltata.**
È proprio questo il punto dove le aspettative politiche di una grande fetta dei sette milioni di catalani si impantanano in una ragnatela giuridica che considera ogni forma di revisione costituzionale, **competenza dello Stato.** Si potrebbe parlare per pagine e pagine sui motivi e sulle legittimazioni storico-ideologiche a favore di uno schieramento piuttosto che dell'altro, ma sarebbe più interessante cercare di capire che cosa comporterebbe la più remota delle ipotesi: **una Catalogna sovrana alla pari di Francia, Paesi Bassi o Italia.**
Facciamo finta per un momento che sulla falsa riga di quanto accaduto in Scozia nel 2013, **i catalani possano decidere di determinare il proprio destino con un referendum legale e definitivo, e che questo abbia un esito positivo.**
Quali sarebbero gli scenari che si prospetterebbero nei primi giorni di questa neo nazione?
Una volta terminati i festeggiamenti, riposte le bandiere nella naftlalina e ammainate tutte le bandiere spagnole dai palazzi del governo, come reagirebbe la finanza catalana, le numerose aziende straniere sul territorio, **e che ne sarebbe dei notevoli investimenti esteri che fungono da serbatoio di liquidità e motore economico?** Anche su questi punti esistono diverse scuole di pensiero, ovviamente entrambe difese da esponenti autorevoli del mondo accademico e quello imprenditoriale, **ma su alcuni punti pare chiaro che non ci sarebbe spazio per il dibattito.**
La neonata nazione si ritroverebbe estranea all'Unione Europea, **e per essere ammessa si dovrebbe aprire un processo burocratico che richiederebbe diverso tempo.**
Tempo assai prezioso per un'economia basata sempre più sulla velocità di transazioni, **contratti e potere decisionale.**
Il primo problema sarebbe costituito dal fatto che per accedere all'Unione europea sarebbe necessario non incontrare alcun veto da parte dei Paesi membri, **e qui il fatto che Madrid si possa mettere in mezzo è alquanto probabile.** Essere esclusi dai giochi vorrebbe dire due cose: non poter godere della libera circolazione delle merci all'interno dello spazio economico comune, e dover affrontare il problema del continuare a utilizzare l'euro come moneta, **e ricorrere a una nuova.**
Nel primo scenario, i dazi doganali imposti ai confini catalani renderebbero gli scambi con quest'ultima meno competitivi, comportando un drastico calo delle esportazioni e un pericoloso abbattimento della produzione interna; **nel secondo scenario l'uscita dall'euro comporterebbe il grande rischio di causare inflazione.** Ci si muove comunque nel campo delle ipotesi perché, come già detto, l'ipotesi autonomista risulta almeno per adesso un miraggio, **e perché tutto sommato Paesi con un'economia più debole come Lettonia, Slovenia e Irlanda,** seppur con difficoltà, sono delle realtà sovrane e consolidate.
L'attività economica, a ogni modo, non si muove per sentimentalismi nazionalisti, **ma per motivi prettamente economici e sociali.**
I catalani, dal canto loro, godono di secoli di tradizione mercantilista, commerciale e bancaria, le quali hanno forgiato un'etica capitalistica che trascende le diffe-

SINISTRA Il presidente della Catalogna, Artus Mas

DESTRA Protesta pro-spagnola di fronte alla sede del partito Cdc

SOTTO Schermi dei telefonini accesi in piazza per sostenere il partito Junts per el Sì

renze culturali , che porta a conciliare sapientemente interessi divergenti, **sotto l'auspicio di guadagni e crescita alla portata di tutti.** È questa la vera forza della Catalogna, un'ottica imprenditoriale unica e travolgente, che impugnata dalle giuste forze politiche saprebbe probabilmente superare questi ostacoli, tutto sommato cartacei, **e sconosciuti al potere del mercato.** Barcellona può sempre appoggiarsi a uno dei porti più efficienti del Mediterraneo, a un apparato industriale e petrolchimico di primo piano, **con un contorno economico centrato sulle piccole e medie imprese che fanno della qualità e del Made in Spain un vero cavallo di battaglia.**
Tuttavia non sono pochi i vertici dell'industria e dei sindacati che bollano ancor prima di nascere ogni speranza. I presidente del colosso della telefonia mobile Telefonica, Cesar Alierta, ha manifestato pessimismo sull'idea di una neonazione europea, e il segretario dell'Ugt **(il maggior sindacato spagnolo)** ha addirittura incrociato le dita perché questo non avvenga mai.
Diverse aziende marittime, e ci riferiamo a colossi dello shipping **come Cma Cgm e Maersk,** hanno in corso dei contratti di usufrutto di banchine e strutture portuali di appartenenza statali: come ci si regolerebbe nel sempre spinoso ambito delle concessioni? Gli accordi sono stati stipulati con il ministero del Fomento (cioè il ministero dello Sviluppo economico), **che in caso di una scissione della Catalogna,** andrebbero a perdere validità, mettendo in discussione diversi aspetti. La realtà è comunque una: **l'ipotesi di una Catalogna indipendente è per il momento improbabile.**
Nessuno è in grado di prevedere le conseguenze che potrebbero succedersi in caso positivo, **perché sarebbe un caso unico in Europa,** e qualunque scenario sarebbe da contemplarsi solamente in ottima teorica.

#WMOSFC

www.widermos.eu

European Commission

# WiderMoS

## FINAL CONFERENCE

# CONNECTING SHIPPING AND TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS

## 28 - 29 OCTOBER 2015

LA SPEZIA

AUDITORIUM DEL PORTO

C/O AUTORITÀ PORTUALE DELLA SPEZIA

VIA DEL MOLO 1

Co-financed by the European Union
Trans-European Transport Network (TEN-T)

# Soldi tedeschi per le barche spagnole

## Il Salone Nautico di Barcellona cerca il rilancio con facilitazioni burocratiche e un nuovo accordo con la Deutsche Bank

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

A METÀ ottobre si è tenuta la 54esima edizione del Salone Nautico Internazionale di Barcellona, attesa con impazienza dagli organizzatori che vi hanno riposto molte speranze e investimenti, sostenuti questa volta non solo dalla finanza catalana, **ma anche dai vertici della politica.** L'appuntamento del 2015 non poteva essere sprecato, **era chiaro che fosse necessario un deciso rilancio rispetto alle edizioni passate piuttosto opache.** Anche se i numeri rassicurano una ripresa del settore praticamente sotto tutti gli aspetti, era chiaro agli addetti ai lavori che le precedenti quattro edizioni non avevano lasciato il segno come ci si aspettava, **e questo una città come Barcellona non se lo può permettere.** Infatti è scesa in campo la Generalitat (il governo catalano), concedendo nuovi spazi, agevolazioni logistiche e facilitazioni finanziarie. Rispetto allo scorso anno non sono i numeri ciò che risalta maggiormente: i 54 mila metri quadrati messi a disposizione da Fira de Barcelona e dal Port Vell, e i 260 espositori, **sono rispettivamente solo 4.000 metri quadrati e 18 espositori in più rispetto a quelli del 2014.** Si è preferito puntare sulla qualità: con una mentalità innovatrice che mai come questa volta si è adattata al mercato. La Spagna è un Paese dove il settore trainante non è certo quello dei mega yacht oltre 24 metri, sempre più in mano a russi e arabi: lo zoccolo duro è rappresentato invece da quelle imbarcazioni con lunghezza inferiore agli otto metri, **che costituiscono l'89,8% della flotta da diporto.** I quattro fulcri della penisola restano sempre Barcellona, Isole Baleari, Comunità Valenciana e An-

dalusia **(il 76,3% del totale delle imbarcazioni).** Le matricole di questa categoria sono aumentate del 10%, segnalando che il mercato interno è piuttosto florido, **e gli organizzatori del Salone Nautico hanno proprio puntato su questo aspetto con una serie di iniziative mirate ad attrarre nuovi appassionati e fidelizzare quelli già presenti.** La vera arma in più è la partnership con l'Associazione nazionale di imprese nautiche (Anen), come spiega il segretario generale Carlos Sanlorenzo: **«Dobbiamo smettere di continuare a offrire soluzioni e prodotti non allineate con il mercato reale.** Bisogna essere realisti prima di tutto, saper leggere tra le righe e andare incontro al maggior segmento di domanda nel nostro Paese, che nel caso spagnolo è una domanda medio-piccola, ma costante e fedele». **Effettivamente delle 50 provincie spagnole,** solo sette hanno fatto registrare un calo nelle immatricolazioni di imbarcazioni, tutte le altre sono in positivo. Sanlorenzo spiega come sarebbe corretto muoversi: **«Quest'anno il nostro obbiettivo è stato dare impulso alla nautica di iniziazione.** Abbiamo raggiunto un

accordo interessante con alcuni espositori per far rilasciare la patente nautica a imbarcazioni con motori tra i 20 e i 150 cavalli, **grazie a una scuola convenzionata.** Abbiamo pensato anche all'ostacolo economico coinvolgendo la Deutsche Bank per quanto riguarda l'offerta di prodotti finanziari vantaggiosi per chi farà acquisti all'interno del Salone». Le novità non hanno solo riguardato le imbarcazioni, ma sono andate incontro alle esigenze dei presenti, **dando alla luce il Nautic Food Plaza e l'Ocean Club del Port Vell,** due zone gastronomiche che consentiranno agli addetti ai lavori e visitatori di poter consumare un pasto più che dignitoso senza dover necessariamente uscire dalle aree espositive, risparmiando così molto tempo da entrambe le parti. Ma questo Salone si contraddistingue anche per le soluzioni tecnologiche,come spiega il presidente del Salone, Luis Conde: **«Durante i cinque giorni dell'esposizione abbiamo dato ampio spazio alle molteplici applicazioni per Ipad e Android che convertono questi dispositivi mobili in autentici schermi di navigazione».**

FLY & CRUISE

# THIS WINTER SET OFF TOGETHER AT A "LIGHT PRICE"

# Discover Abu Dhabi, Dubai and Oman. The second person pays half-price*

The warm sun and the sparkling sea are within reach, even in winter.
Discover the allure of ancient kingdoms, innovative architecture overlooking the Arabian Sea and glamorous shopping opportunities, for an unforgettable holiday dedicated to total relaxation. And the second person pays half-price! Find your ideal solution starting from 12th December, flying with Emirates to board in Dubai or with Etihad from anywhere in Italy to board in Abu Dhabi.

Ask your travel agent or visit our website.

**msccrociere.it** **#lightprice**

EXPO 2015
MILANO 2015
1 MAY • 31 OCTOBER

MSC CROCIERE

Official Cruise Carrier

* Offer subject to limited availability, to be checked at the moment booking is confirmed, and valid for 7-night cruises. Not retroactive, valid for bookings from 07/09/15. Cannot be combined with other offers from the catalogue or elsewhere or with the discounts available to MSC Voyagers Club members. The discount of 50% on the second person also applies to the flight section for Fly+Cruise packages, but excludes taxes, compulsory port duties and insurance. Not applicable to single cabins.
Visit the website www.msccrociere.it to discover the departures on offer and check the deadline.

# L'impero sommerso

La Francia ha fatto domanda alle Nazioni unite per estendere di oltre un milione di chilometri quadrati i propri confini marittimi, secondi solo a quelli degli Stati Uniti d'America

di **LEONARDO PARIGI**, Genova

UN'ESTENSIONE di oltre 500 mila chilometri quadrati in più per Parigi. A fine settembre la Gazzetta Ufficiale francese ha pubblicato i quattro decreti che modificano i limiti esterni della piattaforma continentale della Francia al largo dei suoi territori d'oltremare, in Martinica, Guadalupa e Guyana, nell'Oceano Indiano meridionale (nelle Isole Kerguelen) e nel Pacifico **(Nuova Caledonia).** Parigi, che dispone già della seconda area marittima più ampia del mondo dopo gli Stati Uniti, **con oltre 11 milioni di chilometri quadrati,** aumenta ancora la sua predominanza negli oceani. I nuovi limiti, fissati sulla base delle raccomandazioni scritte dalla Commissione incaricata delle Nazioni Unite, rispondono alle richieste del governo francese del 2009 e del 2012, **e consegnano al presidente François Hollande una nuova geografia statale.** Il Diritto del mare, che imposta la Zona economica esclusiva (Zee) di ogni Paese costiero in 200 miglia nautiche (370 chilometri) dal proprio litorale, **indica anche i diritti di sfruttamento delle risorse del suolo e del sottosuolo marino allo Stato di riferimento.** Come nel caso della Francia, tuttavia ogni Paese costiero ha la possibilità di presentare richiesta alle Nazioni unite per un'estensione dei limiti della Zee in base a studi geologici e di conformazione che possono modificare la geografia e i diritti dello stesso richiedente. Una questione, quella della zona economica esclusiva, **tutt'altro che secondaria.** La Commissione sui limiti della piattaforma continentale (Clc), entrata in vigore nel 1994 ma istituita dalla Unclos del 1982, **ha già visionato e valutato numerose richieste da parte di Stati che hanno promosso iniziative per allargare la propria sovranità territoriale.** L'intento dei richiedenti può essere quello di guadagnare risorse sommerse o per impedire a nazioni ostili di avvicinarsi troppo alle proprie coste, **e non sono poche le richieste cassate dalla commissione.** Le richieste francesi, in questo caso, sono state valutate in base ad approfonditi studi geologici sul sottosuolo marino, **e allargano di molto le capacità di sfruttamento di Parigi.** Tuttavia non tutte le istanze sono state accettate. La domanda per l'estensione della Zee per quanto riguarda l'arcipelago di Crozet, nell'Oceano Indiano meridionale, o per le isole Wallis e Futuna, **nel Pacifico,** è stata depositata ma non ancora visionata. La possibilità per la Francia quindi è quella di vedere estesa ancora di più la propria zona economica esclusiva, anche grazie alla geografia dei suoi territori sparsi per il globo, riformati nel 2007 e raggruppati in Regioni, Territori o Collettività d'Oltremare (rispettivamente: **Rom, Tom, Com).** In situazioni di Stati vicini infatti, come può avvenire nel Mediterraneo o in laghi di confine, viene applicato il principio dell'equidistanza, ma in questo caso la Francia può vantare il possedimento di isole o arcipelaghi conquistati e mantenuti nel corso dei secoli in tutte le zone del mondo, **ampliando così il territorio complessivo dello Stato.** Il piano per l'estensione della Zee, denominato Extraplac, **riunisce 25 domande di ampliamento.** Iniziato ufficialmente nel 2003, Extraplac vede coinvolti tutti i vertici governativi e ministeriali, **e viene gestito principalmente dal Fremer,** l'istituto francese di ricerca per lo sfruttamento marino. Gli obiettivi spaziano dalla possibilità di ingrandire il peso politico francese in territori vasti e lontani alla mappatura delle risorse e al loro sfruttamento. Benoît Loubrieu, Program Manager di Extraplac, spiega che grazie alle misurazioni effettuate in questi anni e grazie all'utilizzo di ecoscandagli, si possono ricostruire mappe in 3D che vanno a evidenziare la **"naturale continuità geologica tra terraferma e area sottomarina",** precondizione necessaria per l'accettazione della domanda in fase di commissione. Idrocarburi e materie come cobalto, manganese, ferro, nichel e rame, **le terre rare e le risorse biologiche.** Sono varie le possibilità di sfruttamento da parte della Francia in questi terreni, anche se il governo Hollande non parla necessariamente di uno sfruttamento intensivo, perché la scelta può ricadere anche sulla semplice strategia militare, come nell'isola di Europa, **tra Mozambico e**

**Madagascar,** dove è stata posizionata una base militare. **Ma anche il turismo e la protezione dell'ambiente sono interessi primari su cui la Francia può ampliare e migliorare la propria economia.** Le cifre parlano di un impegno statale di 25 milioni di euro per il progetto Extraplac. Una quota nei fatti modesta, se pensiamo alle possibilità di espansione geografica, messa anche in relazione ai 100 milioni di euro spesi dalla Danimarca per questioni analoghe, **o ai 750 milioni spesi dal Giappone.** Nel dettaglio, le Isole Kerguelen coprono la maggior parte di questo aumento della Zee, con oltre 423 mila chilometri quadrati, insieme ai 76 mila al largo della Nuova Caledonia, i 72 mila della Guyana Francese, **e gli 8.000 chilometri quadrati partendo dalla costa di Martinica e Guadalupa.** Se fossero accettate tutte le domande di Extraplac, **la Francia potrebbe arrivare ad avere addirittura un milione di chilometri quadrati di Zee in più rispetto a oggi.**

DAL 1945

ASSAGENTI

PORTI • NAVI • PERSONE

ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI
MEDIATORI MARITTIMI AGENTI AEREI • GENOVA

SHIPBROKERS:
Sale & Purchase
Dry Cargo
Tankers
Yacht Brokers

SHIPAGENTS:
Liner Agents
Tramp Agents
General Agents
Inland Agents
Manning Agents
Yacht Agents

tel 010.591595 | fax010.590883 | info@assagenti.it | www.assagenti.it

# Elbana esplora Turchia e Corea per nuove navi

«Ogni cosa suo tempo» specifica Fabrizio Freschi, armatore attento che racconta i valori sui quali ha costruito una lunga carriera

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

QUANDO arrivi a Piombino e chiedi se conoscono Fabrizio Freschi, la risposta è unanime: **e chi non lo conosce?** Poi aggiungono: è una bravissima persona, **in gamba come armatore-imprenditore e alla mano come uomo.** Insomma, un uomo per bene.
Nato nel 1945, il 12 maggio per la precisione, lo stesso anno in cui il padre Alessandro apre proprio a Piombino l'agenzia marittima che porta il nome della famiglia, **Fabrizio Freschi da sempre ha saputo che il suo futuro sarebbe stato nell'armamento.**
Il mare e le navi fanno parte del suo dna e fare l'armatore era inevitabile, una scelta obbligata, dettata non solo dal fatto di essere figlio di un armatore, **ma da un'autentica passione.**
Negli anni Settanta entra nell'azienda di papà, che nel 1971 aveva fondato la compagnia Elbana di Navigazione, operativa nel settore dei carichi secchi, **trasportando l'acciaio destinato all'industria del Paese.**
Nel 1978 il debutto nel petrolchimico e la decisione di abbandonare il dry per focalizzarsi in questo nuovo settore.
**Da allora il "petrolchimico" è per l'Elbana,** il core business della propria attività.
Oggi la compagnia dispone di cinque unità che operano sul mercato spot, **specialmente nel Mediterraneo e in Nord Europa,** e ne gestisce un'altra a noleggio.
Uomo positivo e ottimista, dichiara che la vecchiaia non gli fa paura perché **«fa parte del corso della vita e fa paura solo se non la si vive serenamente».**
Chiacchierando con lui si scopre che si è laureato in Economia marittima all'Università Parthenope di Napoli, **città cui è particolarmente legato.**
Armatore accorto e preparato, **particolarmente attento all'evoluzione del mercato con i suoi alti e bassi,** è capace anche di rischiare ma sempre con i piedi ben saldi a terra.

**Allora dottore, le ordiniamo queste nuove navi? L'ultima risale al 2008.**
«Ogni cosa a suo tempo. Attualmente la nostra attenzione è ancora rivolta essenzialmente a cercare di capire se la straordinaria crisi economica che stiamo vivendo sin dal 2008 sia ormai realmente in esaurimento oppure... I progetti per nuove costruzioni conseguentemente rimangono un'intima aspirazione racchiusa per il momento in un cassetto, anche se sto guardando ai cantieri turchi o coreani. Mi rendo conto che la clientela chiede navi "giovani" che non superino i 10-15 anni di età».

**Ci sono segnali di ripresa nello shipping?**
«Ormai da alcuni mesi ci sono concreti segni di ripresa nello shipping, in particolare nel trasporto di prodotti liquidi. Tuttavia è arduo affermare se la tendenza positiva si consoliderà nel tempo, perché la ripresa è fortemente condizionata anche dalla situazione politica estremamente incerta dell'Africa mediterranea e medio-orientale».

**C'è ancora un futuro per le "famiglie" armatoriali?**
«Il progresso e la competizione in un sistema globale, impongono alle imprese di navigazione di dotarsi sempre più di adeguate strutture, competenze e notevoli risorse finanziarie. Tali caratteristiche ormai scontate, limitano la presenza sul mercato ad aziende familiari già costituite da generazioni precedenti e legate tradizionalmente e affettivamente allo shipping, mentre sempre più raramente ne nascono di nuove con queste caratteristiche».

**Dobbiamo dire addio e dare spazio alle concentrazioni e ai fondi di investimento? Lei che ne pensa al riguardo?**
«Mi auguro che il futuro possa vedere l'affermazione di compagini societarie classiche, anche se lo shipping continuerà fatalmente ad attrarre i fondi, che disponendo di elevate risorse finanziarie, saranno ancor più attratti da nuovi investimenti.
L'obiettivo speculativo di questi ultimi, alterando concretamente le reali esigenze del mercato, non può essere visto positivamente».

**Quali, secondo lei, i settori che attualmente tirano nello shipping?** «Per quanto di mia conoscenza, i settori che stanno dimostrando evidenti segni di ripresa sono il cisterniero e in parte l'offshore».

**Lei ha sempre voluto fare l'armatore?**
«Questa scelta è maturata naturalmente con la partecipazione all'attività paterna al termine degli studi universitari».

**Qual era il suo sogno da bambino?**
«La passione sin da piccolo era per la meccanica».

**Ha un armatore come punto di riferimento?**
«Nessuno in particolare, ma in genere coloro che riescono a crescere e affermarsi, intuendo prima degli altri le esigenze del mercato».

**Cosa desidera per i suoi figli?**
«Che riescano ad avere una vita serena, e che possano realizzare per quanto possibile quei sogni che ognuno di noi coltiva da ragazzo. Mio figlio Alessandro lavora con me e penso sia soddisfatto, mia figlia Letizia invece è ginecologa, una professione che ha scelto e che ama».

**Quali le donne della sua vita?**
«Mia madre, mia figlia e la mia compagna (sono divorziato). Mi ritengo soddisfatto».

**Come descriverebbe Fabrizio Freschi?**
«Una persona determinata, ottimista, capace di rischiare se necessario, animata da sani principi».

**Quali sono le sue qualità?**
«Senso del dovere, passione nel proprio lavoro, correttezza, senso della famiglia».

**I suoi difetti?**
«Troppi per elencarli».

**Ha hobby?**
«Sci, mare, automobilismo».

**Cosa apprezza di più in una persona e cosa invece non sopporta?**
«Qualità positive: l'educazione, la correttezza e la professionalità. Negative: la maleducazione, l'arroganza e la falsità».

**Ha amici?**
«Certamente, sono un patrimonio molto importante nella vita. Io credo nell'amicizia perché sono convinto che sia possibile, e io ne ho le prove: infatti, ho molti amici della mia gioventù e altri che ho aggiunto nel tempo e con cui si è creato un feeling».

**Se si trovasse in difficoltà con chi si confiderebbe?**
«Dipende: certamente cercando di individuare solo colui che può realmente essermi di aiuto».

**Quali sono le sue debolezze?**
«Forse la priorità data agli impegni di lavoro rispetto ad altro».

**Il rapporto con la sua città.**
«Naturale attaccamento anche se vorrei fosse più aperta alle legittime esigenze dei giovani».

**Il suo più grande desiderio.**
«Continuare a essere assistito da quel bene prezioso che è la salute assieme ai miei cari».

**Rimpiange di non essere riuscito a fare qualcosa?**
«Difficilmente provo rimpianti. Ritengo che nella vita il segreto per essere soddisfatti è apprezzare ciò che si ha, poco o tanto che sia, e non ciò che avremmo voluto ma non ci è stato possibile raggiungere».

**Pratica qualche sport?**
«Quando è possibile lo sci e il nuoto».

**Le piace leggere e se sì che genere di letture?**
«Diversamente da prima, leggo essenzialmente quotidiani e settimanali».

**Che tipo di musica le piace ascoltare?**
«Musica leggera, amo le canzoni melodiche».

**Va spesso a cinema e quali generi ama?**
«Talvolta, e essenzialmente film commedia».

**Lei sogna e ha un sogno ricorrente?**
«Non è usuale ma se capita, poi dimentico i particolari!»

**Cosa le piacerebbe fare per la sua città?**
«Dare luogo a nuove iniziative che possano valorizzare veramente questo bellissimo territorio».

**Per che cosa vorrebbe essere ricordato?**
«Per le qualità morali e imprenditoriali».

**Dove trascorre le sue vacanze?**
«L'Isola d'Elba rimane la meta preferita per l'estate; altrimenti vado in giro per l'Europa».

**È soddisfatto della sua vita, sia pubblica che privata?**
«La risposta è positiva in quanto la mia vita pubblica e privata riflettono in definitiva ciò che ho sostanzialmente voluto e scelto liberamente».

**Se tornasse a nascere rifarebbe tutto quello che ha fatto?**
«Bella domanda: probabilmente se ci fosse consentito, proverei a fare qualche variazione ma forse più per curiosità che per insoddisfazione».

# ELBANA DI NAVIGAZIONE
## scheda della società

L'ATTIVITÀ della compagnia trova le sue origini nel 1945, con l'apertura dell'agenzia marittima Freschi di Piombino, ad opera di Alessandro Freschi, che alla fine della seconda guerra mondiale diventa armatore della nave "Apuano", **scafo in legno con portata approssimativa di 150 tonnellate,** impiegata nel trasporto di general cargo tra la terraferma italiana e le sue Isole.

Nel 1971 Freschi fonda Elbana di Navigazione e nello stesso anno compra un'unità per il trasporto di carichi secchi da 4.500 tonnellate di portata lorda, insieme ad altre due unità più piccole, **impiegate nel trasporto di prodotti siderurgici a servizio dell'industria nazionale.**

Sfortunatamente, la drastica caduta della domanda d'acciaio sul mercato nazionale determina ben presto una riduzione dell'impiego delle navi.

Dunque, **nel 1978 viene acquistata la prima chimichiera da 1.650 tonnellate di portata lorda:** da questo momento la compagnia decide di focalizzarsi unicamente su questo settore, utilizzando navi di proprietà o noleggiate e chiudendo la propria esperienza nel carico secco.

Nel 2001 la compagnia ha realizzato le prime due oil-chemical tankers della propria storia, **rompendo con il passato e imprimendo una nuova svolta industriale.** Da allora, sono entrate in operatività diverse navi, impiegate con successo anche da primarie compagnie di navigazione. Al momento, **Elbana arma cinque chimichiere.**

A marzo 2008 è entrata in servizio la "Letizia Effe", unità da 20 mila tonnellate, a novembre dello stesso anno è stato il turno della "Leale", 7.300 tonnellate, **realizzata presso il cantiere De Poli di Venezia.**

Tutte le navi sono equipaggiate per fornire il maggiore standard di qualità e di sicurezza non solo durante la navigazione, **ma anche nel corso delle operazioni portuali.** Al momento la compagnia sta lavorando con grande impegno per aumentare la qualità dei servizi offerti e la sicurezza a bordo, **con particolare attenzione alle questioni ambientali.**

# «I terminalisti devono avere il diritto a investire»

## No alla concorrenza del pubblico coi soldi dei cittadini e garanzie sulle concessioni: Lamia Belkaid spiega le politiche della Feport

di **MARIA MARAINI**, Bruxelles

FONDATA nel 1993, Feport è l'organizzazione europea che promuove gli interessi degli operatori portuali privati e delle imprese di stivaggio in più di 400 terminal del nostro continente. Lamia Kerdjoudj-Belkaid è il Segretario Generale di questa federazione, che rappresenta circa 1.200 aziende, pari a circa il 80% dei terminal dell'Unione europea e impiega più di 250 mila lavoratori portuali.

**La vostra prossima assemblea generale è prevista il 3 dicembre 2015. In quell'occasione, organizzerete anche una conferenza intitolata "Perché un'efficiente catena logistica richiede prima un dialogo tra le parti": di cosa discuterete esattamente?**
«Questa conferenza nasce dal crescente gigantismo delle navi porta-container e dalla necessità di instaurare un miglior coordinamento tra le parti che sono chiamate a rispondere a questa importante sfida. Le mega navi che entrano ormai nei nostri porti hanno delle ripercussioni non solo sugli operatori portuali e ovviamente sugli armatori, ma anche su tutta la catena logistica. Per smaltire più container, ci vogliono migliori collegamenti stradali e ferroviari, ci vuole meno burocrazia legata alla trasmissione di informazioni e ci vuole anche più sicurezza. Sono sfide queste che non possiamo rimandare a domani, e per soddisfarle al meglio, tutte le parti in causa devono essere coinvolte».

**L'Eurodeputato Knut Fleckenstein (S&D, Germania) ha pubblicato un progetto di relazione sulla Proposta di Regolamento sui porti. Il testo è abbastanza controverso e più di 600 emendamenti sono stati presentati in Commissione Trasporti. Qual è la posizione di Feport su questo tema?**
«Innanzitutto dobbiamo dire che siamo un po' scettici sul valore aggiunto che questo rapporto darà al nostro settore. Abbiamo detto sin dall'inizio che questa non era una priorità e forse i tre tentativi di approvazione già falliti ci hanno dato ragione. Comunque, ora il testo c'è e fortunatamente è migliorato sensibilmente rispetto all'inizio delle discussioni. Siamo molto soddisfatti che le tre istituzioni chiamate a esprimersi - la Commissione, il Parlamento e il Consiglio (rappresentato dall'allora presidenza italiana) abbiano escluso l'idea di una sempre maggiore apertura al mercato, ossia di quella che è chiamata nel testo "organizzazione di servizi". Secondo noi infatti il settore è già molto competitivo e non servono ulteriori aperture. Abbiamo però ancora qualche perplessità sul capitolo che riguarda la trasparenza: crediamo inopportuno che delle autorità pubbliche possano creare senza alcun controllo delle filiali commerciali, finanziate da capitale pubblico, facendo concorrenza agli operatori privati.

**È favorevole a delle eventuali compensazioni per gli operatori portuali che non si vedono rinno-**

**vare le concessioni? In Italia, queste concessioni sono state sempre prorogate, ma recentemente l'Autorità portuale di Genova ha sollevato perplessità su questa prassi.**
«Abbiamo seguito quello che è successo in Italia solo indirettamente, tramite i nostri affiliati. La posizione di Feport è molto semplice: la visione di alcuni operatori di investire solo all'inizio del contratto è ormai insostenibile. Oggi, la domanda si evolve di giorno in giorno, ci sono operatori che investono enormemente anche due o tre anni prima della scadenza del loro contratto, perché non si può operare offrendo dei servizi di qualità, se non si investe continuamente. È chiaro che una sana concorrenza è necessaria, però è anche vero che gli operatori hanno tutto il diritto di domandare il rinnovo delle concessioni o in mancanza di esso, un meccanismo di compensazione in caso di cambio di prestatario».

**I porti di Algeciras e Barcellona hanno deciso di automatizzare i loro terminali, ma oggi sono tra quelli che accusano di più la crisi. Pensa che questi due aspetti siano collegati?**
«Le rispondo con un esempio. Tra i nostri membri affiliati c'è il Best Terminal di Barcellona (Hutchison Port Holdings Limited -Hph). Questo terminal è semi automatizzato e funziona molto bene. Certo, l'operazione è stata concordata con i sindacati e quindi coi lavoratori, ma ancora una volta si è trattato di una scelta obbligata dettata dalla domanda dei clienti. Per operare con delle navi di enormi dimensioni, non si può più operare con il lavoro convenzionale, perché non risponde alla massificazione dei flussi. In più, come lei sa, solitamente le navi giungono nei porti negli stessi giorni, ossia il sabato, la domenica e il lunedì, quindi oltre al aumento delle merci da scaricare, assistiamo ad una concentrazione temporale delle stesse. Comunque dobbiamo sfatare il mito che nei porti automatizzati non ci sia nemmeno un umano... anche perché la maggior parte dei porti di oggi sono solo parzialmente automatizzati, come nel caso di Barcellona. Quello che sta accadendo nel mondo dei porti è già successo in altri settori: col progresso tecnologico si cerca di rendere i lavori usuranti più facili e meno pericolosi. Guardi, su questo, tutti sono d'accordo, anche i marittimi, i quali riconoscono che oggi il loro lavoro è meno pesante e più sicuro di ieri».

**Cosco ha comprato il Pireo ed è pronto ad acquistare anche il terminale di Salonicco. Che ne pensa il Feport di questa entrata cinese nel mercato europeo?**
«Su Cosco noi non abbiamo una vera posizione, perché contrariamente a tutti gli altri grossi operatori non è un nostro affiliato. Certo, la privatizzazione di un porto non va criticata, ma è vero che va fatta con intelligenza e nell'interesse di tutti, sentendo prima di tutto le parti chiamate in causa».

EKO
FAIR LIMITED CO.

Messe München
International

# GATE TO LOGISTICS

**November 18-20, 2015**
**Istanbul**

**www.logitrans.com.tr**

logi trans

International
Transport Logistics Exhibition

KOSGEB

Organized by EKO MMI Fair Limited Co.

THIS FAIR IS ORGANIZED UPON THE AUTHORIZATION OF THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY, IN ACCORDANCE WITH LAW NUMBER 5174.

# Corno d'Africa, la paura fa fuggire i pescatori

## Le grandi flotte dello strascico evitano ancora la Somalia: un beneficio per l'ambiente, minacciato dal business dei rifiuti

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

PERSINO un fenomeno inquietante come quello della pirateria somala ha avuto qualche effetto positivo: **anni di razzie al largo del Corno d'Africa hanno infatti allontanato le grandi flotte dei pescatori a strascico,** producendo un vasto fenomeno di ripopolamento della fauna e della flora marittima dell'area, **con un beneficio per i piccoli pescatori locali e soprattutto i tre milioni di persone che dipendono dalla loro attività.**
Questo dimostra la capacità dell'ecosistema marino di autogenerarsi dai danni della pesca a strascico.
**I pescatori kenioti non potrebbero essere più contenti per questo fenomeno che ha riportato abbondanza nel loro mare.**
Non esistono dati da confrontare, negli archivi del fallito stato somalo, per quanto riguarda l'attività ittica negli ultimi 30 anni, **ma due anni fa l'Università di Città del Capo ha organizzato una spedizione oceanografica lungo la costa del Corno d'Africa per analizzare lo stato di salute della sponda occidentale dell'Oceano Indiano.**
La missione, partita il 18 febbraio con l'imbarcazione "Ellen Khuzwayo", **è arrivata il 3 marzo a 200 miglia dalle coste somale.**
L'intera spedizione, composta da 24 uomini di equipaggio di diverse nazionalità, **di cui 12 tra biologi marini e ambientalisti provenienti**

**da diverse università,** ha avuto per tutto il tempo di una scorta. L'angelo custode in questo caso si chiamava "Chavalier Paul", **una fregata della Marina militare francese impiegata nella operazione Atlanta della Nato.**
Tra il team di scienziati c'era Sergio Taobada, **docente presso il Dipartimento di Biologia animale e all'Istituto d'Indagine della biodiversità dell'Università di Barcellona.**
Taobada è stato invitato a partecipare a questa esplorazione al largo delle coste Somale dal direttore della missione, il sudafricano Tim Hoffman, **con cui aveva già lavorato in una precedente ricerca nel Pacifico meridionale nel 2011.**
L'imbarcazione oceanografica è stata fornita del Crabster CR200, un gigantesco androide sottomarino capace di esplorare il fondale camminandoci in lungo e in largo, grazie alle sei zampe della lunghezza di un metro e mezzo ciascuna, **e capace di fare rilevamenti e riprese con le sei telecamere a infrarossi incastonate nello scafo.**
La "Ellen Khuzwayo" è stata dotata di una strumentazione all'avanguardia, che vanta tra l'altro le nuovissime boe di rilevazione atmosferica prodotte dalla società canadese Aml e capaci di inviare un segnale satellitare con registrazioni riguardanti forza e direzione delle correnti, venti, precipitazioni e in grado di rilevare

corpi in movimento nel raggio di tre chilometri: «Questo ci è servito a comprendere meglio i cambiamenti climatici che hanno influenzato l'Oceano Indiano, **a causa del surriscaldamento globale -** sostiene Taobada -. Uno degli obbiettivi della spedizione era senz'altro quello di comprendere la capacità rigenerativa dell'Oceano corrispondente alla placca africana. Negli ultimi sette anni le unità che sono transitate a meno di 200 miglia marine dalle coste somale sono state approssimativamente 11.400 (dati Nato), **di cui solo 600 negli ultimi due anni.** Questo è dovuto al passaggio delle navi per rotte più sicure, **e a un calo del numero dei pescherecci d'alto mare in quest'area.** Si stava assistendo all'estinzione di due specie generalmente molto diffuse nell'Oceano Indiano: i gouldii e i celacanti, ma i rilevamenti fatti e le immersioni hanno evidenziato un ripopolamento dei fondali di posidonie oceaniche (*posidonaceae*), **indispensabili per l'equilibrio della fauna».**
L'Onu aveva già registrato un fenomeno migratorio, ancora piuttosto limitato, da parte di numerose famiglie di pescatori, che si spostavano dalla costa del Baari e del Karkaar, **nell'attuale Puntland,** verso l'interno. La scarsità di pesce stava portando grossi problemi in un'area popolata da tre milioni di persone e dipendente al 70% dall'ittica».
Ma se è vero che questa diminuzione di traffico ha beneficiato la rigenerazione della flora e della fauna, **è anche un fatto che le coste antistanti la Somalia si sono trasformate in una discarica di rifiuti tossici.**
La mancanza di uno Stato centrale e di un apparato di controllo hanno attirato un enorme business attorno allo smaltimento illegale di sostanze tossiche **(la giornalista Ilaria Alpi venne assassinata nel 1993 proprio mentre conduceva delle indagini su questo argomento).**
La situazione dell'ecosistema sarà importante tenerla sotto osservazione nel prossimo futuro.
La Somalia ci ha dimostrato, una volta di più, come i fenomeni umani siano intrinsecamente legati all'ambiente, e come questo sia importante per il sostentamento dell'uomo, ogni qualvolta non possa contare su un'economia di mercato, facendolo dipendere solo da se stesso, **e dalla terra circostante.**

Frogadv

## GENOVA / LUNEDÌ 16 NOVEMBRE 2015

SALA DELLE COMPERE, PALAZZO SAN GIORGIO / AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

# 2° FORUM SHIPPING & INTERMODAL TRANSPORT

## Scenari e mercati del futuro.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

L'AVVISATORE MARITTIMO

TTM

IL SECOLO XIX

Con il patrocinio di
Autorità Portuale di Genova

Per iscrizioni, informazioni
e per diventare sponsor
forum.themeditelegraph.com

Contatti
forum@themeditelegraph.com
+39 347 983 82 33

### AGENDA:

*Ore 9:00 Registrazioni*

- **Tavola Rotonda 1:**
  Container: migliorare la catena logistica e ridurre costi e impatto ambientale

*Ore 10:45 Coffee break*

- **Tavola Rotonda 2:**
  Non si vive solo di Nord Europa: quando il Sud conviene, le eccellenze dei porti italiani
- **Tavola Rotonda 3:**
  Armatori fra vecchie e nuove rotte: dove porta la ripresa economica?

*Ore 12:45 Fine lavori*

Gold Sponsor

pwc

Gruppo Spinelli
LOGISTICS PROVIDER

Sponsor

# Gli armatori rivogliono i Marò

di **LEONARDO PARIGI**, Genova

«NON siamo contenti». Non usa giri di parole Angelo D'Amato, **Financial Manager della compagnia di navigazione Perseveranza e membro del board di Confitarma**, l'associazione degli armatori italiani. «La soppressione dell'utilizzo del Reggimento di Marina nelle acque a rischio è un problema, **anche perché rimettere la sicurezza di equipaggi e navi nelle mani del personale privato significa rendere tutto più complesso e pericoloso».** L'occasione per esprimere il disappunto è il Mediterranean Security Summit, **conferenza internazionale nel contesto della Genoa Shipping Week.** Il panel in agenda, "Holistic Approach to Maritime Security", è un piatto ghiotto per esplorare le falle e i problemi dei sistemi di sicurezza marittimi odierni, ma anche per esaltarne, numeri alla mano, **le soluzioni attuate negli ultimi anni.** La pirateria è ancora all'apice delle preoccupazioni degli addetti, **anche se le aree di interesse si sono modificate.** «Le problematiche della pirateria nel Golfo di Aden - spiega D'Amato - **sono ben diverse da quelle che possiamo riscontrare in Africa Occidentale.** L'aver messo a punto diverse missioni internazionali per sconfiggere questa piaga è stato un segnale forte. **Tanto è vero che ad oggi gli attacchi marittimi sono a zero per il 2015».** Ma qui il terrorismo non c'entra, anche se la grave instabilità del Nord Africa e del Medio Oriente non aiutano di certo la serenità del commercio globale. Lo Yemen, ad esempio, è nel caos da diversi mesi, dopo la caduta del governo di Abdrabbuh Mansour Hadi, **e la guerra civile dilaga anche grazie al supporto internazionale di cui godono entrambe le fazioni.** Tuttavia, dice ancora D'Amato, «qui il terrorismo non c'entra niente. **È solo questione di soldi.** Si fa pirateria per avere le ricompense dopo aver preso in ostaggio una nave, **o un equipaggio.** Tutto qua. Per questo l'intervento di forze preparate e nazionali, **che operano all'interno di un contesto legalizzato a livello globale in ambito Nato o Ue,** è la risorsa migliore da impiegare». Lo scorso marzo il ministro della Difesa italiano, Roberta Pinotti, annunciava al Parlamento la sospensione dell'utilizzo dei militari a difesa delle compagnie mercantili, **contestualmente alla fine della partecipazione alla missione antipirateria della Nato Ocean Shield.** Dopo quattro anni, e con la vicenda legata ai due fucilieri di Marina ancora in corso, **l'Italia decide che quel *vulnus* legale va sanato,** cancellando di fatto l'impiego dei propri militari nelle acque più a rischio, anche grazie alla sostanziale fine delle aggressioni alle navi mercantili. «Ma è la deterrenza che ha fermato le incursioni di pirateria» sottolinea D'Amato, secondo cui **«solo usando uno strumento forte e internazionalmente riconosciuto si possono scongiurare episodi spiacevoli di questo tenore».** Poi, c'è l'altra costa africana, il golfo occidentale, **a preoccupare gli armatori.** Sono oltre 20 le nazioni che lavorano insieme alla Marina militare nigeriana per combattere il fenomeno della pirateria. Sorveglianza delle coste e delle rotte commerciali sono solo due dei punti sulla lista che le operazioni di sicurezza devono compiere, tra pesca illegale, **furto di petrolio e presa in ostaggio di imbarcazioni ed equipaggi.** La sicurezza però non è l'unico punto su cui si sofferma l'armatore partenopeo. **«Le missioni di Search & Rescue sotto quale mandato devono operare?»** si chiede. I problemi legati alla responsabilità del diritto non possono ricadere interamente sul privato, **anche per questioni legate alle assicurazioni.** «Dobbiamo lavorare perché le istituzioni trovino soluzioni praticabili ed efficaci». Dall'inizio del 2014 a oggi sono state oltre 45 mila le persone salvate dalle navi mercantili, **e l'IMO indica che sono oltre 1.200 le navi che hanno partecipato agli interventi di salvataggio in questo periodo**.

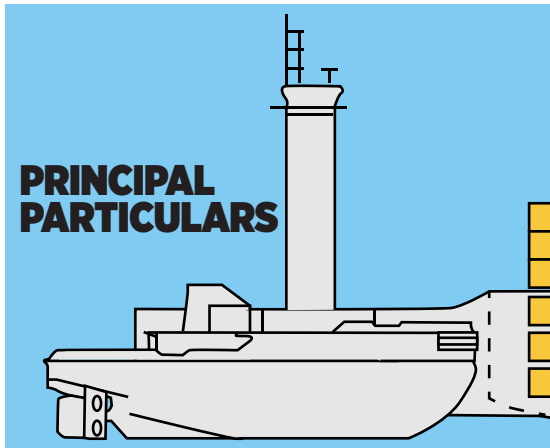
ICA LEXIE

# La rivoluzione delle navi verdi

di **UMUR UGURLU***, Istanbul

IL TRASPORTO intelligente è verde, **e sono molte le forme di trasporto verde che possono rendere più vivibili le forme di urbanizzazione.** Il trasporto verde può rendere la vita più facile, ridurre la congestione del traffico, ridurre la dipendenza dalle auto e quindi dal petrolio, rendere il trasporto più sicuro e meno costoso, **aiutando così a salvare il nostro pianeta.**
Trasporto verde significa anche ridurre le emissioni di ossido di carbonio che impattano sull'ambiente. **Del quale in buona sostanza si parla ovunque molto,** ma spesso senza grande costrutto.

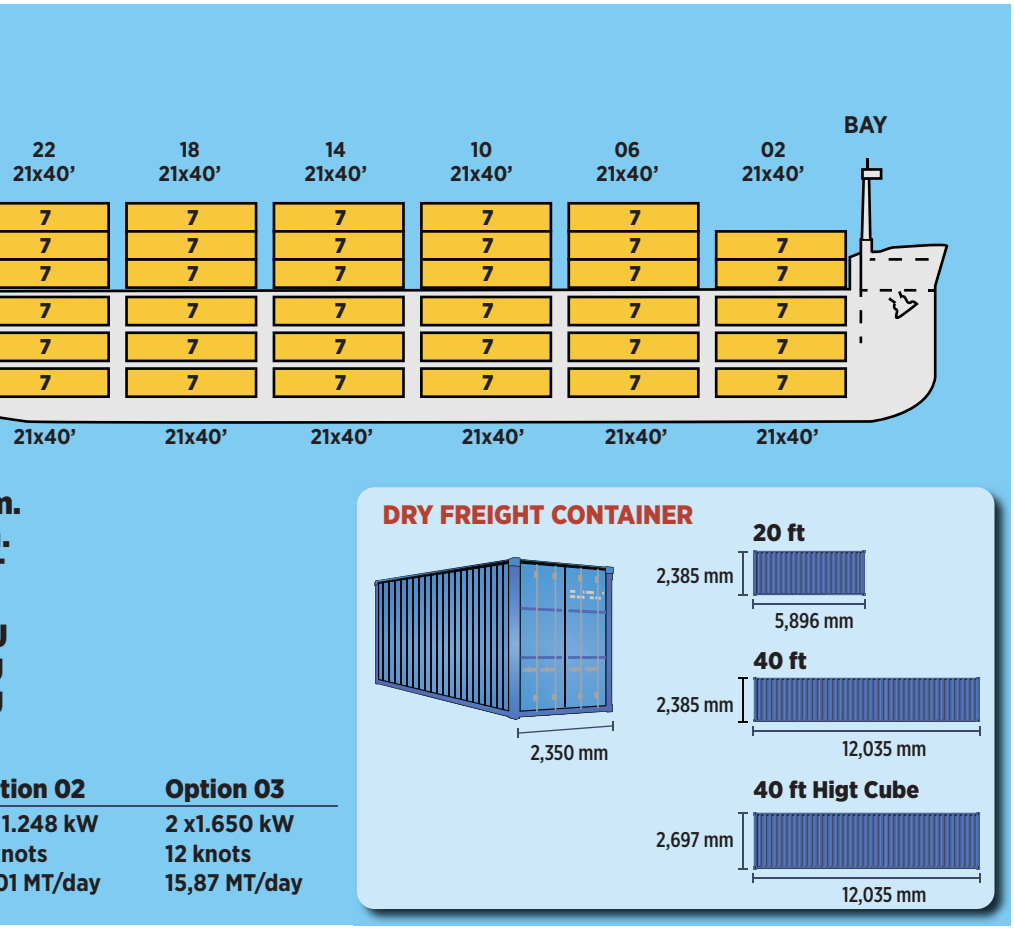
**L'INDUSTRIA MARITTIMA "VERDE"**
Sono molte a livello mondiale le bandiere che sostengono il programma The Green Shipping, **che incoraggia la riduzione dell'ossido di carbonio e di zolfo emesso dalle navi.** Entrare a far parte di questo programma permette agli armatori di adottare progetti per le navi in costruzione in linea con l'Indice di efficienza (Eedi) dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo) che garantisce una riduzione del 50% sul costo iniziale di iscrizione al registro e il 20% sulla Tonnage Tax annuale, **mentre per le navi in linea con l'indice Eedi e tecnologie di catalizzazione in linea con le norme Imo il costo dell'iscrizione iniziale al registro è ridotto del 75%, mentre la Tonnage Tax è dimezzata del 50%.**
Non è tutto.
Grande attenzione ha suscitato lo studio di un nuovo sistema di chiatte articolate (Atb) **che permette una migliore e più "verde" gestione delle operazioni di carico/scarico delle navi.** Di fatto, il sistema Atb serve a collegare chiatta e rimorchiatore in maniera più efficiente, **grazie alle nuove regole recentemente approvate a livello internazionale.** Il principio, sviluppato in diverse forme, si basa in sostanza su un collegamento estendibile tra chiatta e rimorchiatore, **dove quest'ultimo sta dietro.**
Un concetto insomma semplice: il rimorchiatore spinge la chiatta da poppa. Certo, **finora sono sorti dubbi su questa tecnologia a causa della sua inaffidabilità in condizioni meteo avverse.** Ma ora che i progetti di Atb hanno raggiunto la loro maturità, è stato possibile aumentare una maggiore velocità di crociera, **un maggior confort per gli equipaggi e soprattutto una maggiore sicurezza in condizioni meteo avverse.** A differenza dei sistemi di traino tradizionali, l'Atb garantisce un risparmio di carburante intorno al 25%, **e una tenuta del mare assimilabile a quella di una nave.** Rimorchiatori e chiatte, interscambiabili, possono anche operare indipendentemente.
La compagnia che gestisce questo tipo di unità, la Germanische Shipping, controllata dal G-Group di Amburgo, **ha scommesso sull'Atb, firmando una lettera d'intenti con un cantiere di Istanbul per la realizzazione di queste unità su progetto tedesco.**
A differenza di altri progetti simili, queste unità (At&B Cont. il loro nome commerciale) possono operare su diverse rotte marittime, e i vantaggi sono riassumibili in tre punti: semplicità ed efficienza della costruzione e dei sistemi di connessione; possibilità di allaccio del rimorchiatore a diversi livelli di pescaggio della chiatta; efficienza del sistema in ogni condizione del mare: tecnicamente, **At&B Cont. può quindi operare anche nella navigazione oceanica.**
Il sistema, che consiste in due rimorchiatori che spingono quattro chiatte con portata lorda da 6.175 tonnellate, è pensato per il trasporto container nel Nord della Germania, **ma è anche in caso di necessità estendibile a viaggi su lunga distanza nel Mare del Nord e nel Mar Baltico.**
Il sistema di trasporto At&B-Cont. può essere impiegato anche come semplice nave da carico, ma la possibilità di separare rimorchiatore e chiatta garantisce diversi vantaggi: solo la chiatta deve stare in porto durante le operazioni di carico e scarico, quindi il rimorchiatore può essere immediatamente accoppiato con una chiatta già operata e pronta per ripartire; equipaggio e macchine possono lavorare in maniera effi-




**MAIN DIMENSIONS**

| | |
|---|---|
| Combined Lenght, Over All | 129,99 m |
| Beam | 20,99 m |
| Cargo Weight | 6.175 MT |
| Capacity | |
| (empty) (7 layers) | 490 TEU |
| (14 ton homo.) | 270 TEU |
| (20 ton homo.) | 224 TEU |
| Reefer Plug | 50 PCS |

| PROPULSION | Option 01 | Op |
|---|---|---|
| Engine | 2 x 931 kW | 2 x |
| Speed (at design draft) | 10 knots | 11 k |
| Bunker Consumption (no reefers,inc. D/G) | 8,96 MT/day | 12,0 |




| tion 02 | Option 03 |
|---|---|
| 1.248 kW | 2 x1.650 kW |
| nots | 12 knots |
| 01 MT/day | 15,87 MT/day |

ciente, senza tempi morti in porto; sempre in porto, la chiatta può essere operata in tempi più lunghi rispetto a una nave convenzionale: in questo modo le spese portuali possono essere ridotte ottimizzando i tempi; la chiatta può essere utilizzata come magazzino galleggiante; in un'operazione di scarico e scambio, i tempi richiesti dalla chiatta sono inferiori rispetto a quelli di una nave convenzionale; la velocità di servizio del rimorchiatore può essere inferiore rispetto a quella della nave convenzionale, dato che gli orari devono essere rispettati dalla chiatta, non dal suo propulsore: questo garantisce meno usura delle macchine e minor consumo di carburante; **lo stesso rimorchiatore infine può essere utilizzato per chiatte di diverse dimensioni e diversi tipi di carico.**

**CONFRONTO TRA ATB E PORTACONTAINER FEEDER DI TIPO SIETAS**

L'investimento iniziale per la realizzare un Atb è più basso, perché il numero di rimorchiatori (quindi unità dotate di propulsore) è minore rispetto al numero delle chiatte, il cui costo di costruzione è sempre a buon mercato; risultano più bassi anche i costi di gestione del personale, e questo discende sempre dal fatto che i rimorchiatori sono meno delle chiatte; inoltre un rimorchiatore ha bisogno di meno personale rispetto a una nave convenzionale: cinque persone contro nove, **quindi 10 con due rimorchiatori contro le 18 di due navi convenzionali;** altra conseguenza del fatto che servono meno rimorchiatori che chiatte: i costi di manutenzione sono più bassi. Il costo di manutenzione della chiatta poi riguarda solo lo scafo; grazie al fatto che la chiatta può stare per più tempo in porto e le operazioni di carico e scarico non richiedono interruzioni, i costi delle operazioni portuali saranno ridotti; infine, grazie all'interscambiabilità, è possibile ridurre la velocità di crociera senza compromettere la capacità di carico totale, permettendo così una riduzione generale dei consumi di carburante.
Insomma, **si tratta di un sistema adatto per la navigazione dei mari del Nord.** Ma come ogni mezzo di trasporto, l'Atb risulta estendibile nelle proprie capacità, e conforme alle norme ambientali, **che sono in continua modifica.** Le unità messe in servizio fino ad oggi, così come quelle attualmente in fase di progettazione, sono comunque pensate sulla base di questi principi, e le future costruzioni promettono maggiori velocità per cavallo, **minore consumo di carburante e l'applicazione di tutte le tecnologie "verdi" nella loro realizzazione.**

*Wishing you All Calm Seas.*

*Captain & Seaway Logistics Professional
umurugurlu@umurugurlu.com

# PULLMAN IN FIAMME

## Quale risarcimento per i passeggeri comunitari?

di **FRANCESCO RUGGIERO*** **E MARCO DIRENZO****, Bari

Loconte & Partners, Studio Legale e Tributario, *Partner e **Associate

UN RECENTE fatto di cronaca, e cioè l'incendio avvenuto nel mese di luglio di un autobus occupato da giovani turisti tedeschi sulla A22 nelle vicinanze del casello autostradale di Vipiteno (Bolzano), **rende quanto mai attuale la tematica dei diritti risarcitori garantiti in tali fattispecie a coloro che viaggiano all'interno dell'Unione Europea.**

Come noto, nel marzo 2013 è entrato in vigore il Reg. (UE) n. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 **(che modifica il Reg. CE n. 2006/2004)**, il quale ha introdotto regole comuni per il settore degli autotrasporti.

In particolare, l'art. 7 della citata fonte comunitaria stabilisce che i passeggeri, in caso di sinistri che comportino danni alla persona e/o ai bagagli trasportati, hanno diritto a ricevere, nel rispetto della legislazione nazionale applicabile al caso concreto, un risarcimento non inferiore, per ogni singolo evento, a 220.000,00 euro nei casi di decesso o lesioni personali, **e ad 1.200,00 euro nelle ipotesi di perdita o danneggiamento del collo.** La norma in esame, pertanto, assume carattere protezionistico per i trasportati giacché determina in loro favore una soglia minima risarcitoria, **pur non incidendo sul regime di imputazione e determinazione della responsabilità del vettore, che rimane sottoposto alla normativa interna.**

Se, da un lato, i passeggeri, o gli eredi, al fine di ottenere eventuali risarcimenti, non possono evitare di adire il giudice nazionale, dall'altro, **ottengono il non trascurabile vantaggio di vedersi garantite dette somme minime anche laddove nel corso del processo non siano in grado di dimostrare un pregiudizio di pari entità.**

Rimane impregiudicata la possibilità di ottenere risarcimenti superiori a dette soglie a condizione che i viaggiatori forniscano prova puntuale e integrale dei maggiori danni subiti.

Il legislatore comunitario introduce quindi un sistema riparatorio che si colloca a metà strada tra quello di tipo indennitario (che garantisce al passeggero un importo economico forfettario per il solo fatto del sinistro) e quello di tipo risarcitorio **(che impone al viaggiatore di fornire la prova dei danni, al fine di ottenerne la relativa liquidazione).**

È evidente la differenza rispetto ad un meccanismo di tipo meramente "indennitario", quale quello introdotto, ad esempio, nell'ambito del trasporto aereo, dal Reg. (CE) n. 261/2004, il quale garantisce al passeggero un importo forfettario **(c.d. compensazione pecuniaria)** per il solo fatto del verificarsi di una cancellazione, di un negato imbarco o di un ritardo aereo, a prescindere dalla prova concreta dei danni subiti.

L'art. 8 del Reg. (UE) n. 181/2011 sancisce, altresì, l'obbligo a carico del vettore di fornire al passeggero coinvolto nell'incidente stradale una adeguata assistenza **(pasti, bevande, indumenti e se necessaria, sistemazione in albergo).**

Ai sensi degli artt. 2 e 3 del Reg. (UE) n. 181/2011, le suddette disposizioni, regolanti il risarcimento e l'assistenza in caso di incidente, trovano applicazione limitatamente ai fruitori di servizi "regolari" (cioè quelli che assicurano il trasporto di passeggeri su autobus con una frequenza determinata, su un itinerario determinato e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri avvengono presso fermate prestabilite) o "occasionali" (la cui principale caratteristica è il trasporto su autobus di gruppi di passeggeri costituiti su iniziativa del cliente o del vettore stesso) **con partenza o arrivo in uno Stato membro e con una distanza del servizio pari o superiore a 250 chilometri.**

# Applicazione innovativa, soluzione intelligente } Perfetto

Da piattaforme petrolifere a 100 metri di altezza sopra il mare, giù fino a 5.000 metri di profondità: negli ambienti estremamente gravosi delle applicazioni offshore, la tecnologia deve sempre funzionare in modo affidabile. Rexroth, in qualità di partner di sistema più esperto a livello globale, sviluppa insieme a voi, soluzioni Drive&Control su misura. Dalla prima idea fino alla messa in servizio e alla manutenzione sull'intera vita dell'impianto, realizziamo soluzioni complete multitecnologiche con componenti certificati sia per progetti speciali offshore sia per equipaggiamenti di serie: sicuri, affidabili e robusti, sempre. Soluzioni ideali e un partner ideale per voi e per le vostre attività.

**Bosch Rexroth S.p.A.**
www.boschrexroth.it

The Drive & Control Company

Rexroth
Bosch Group

# FOCUS IN AFRICA

WILLIE
8
10

# L'Europa può contare sul Mediterraneo

## Le crisi del Nord Africa non spaventano gli analisti: «La crescita non si fermerà»

di **MARCO FROJO**, Milano

LE CRISI a cui sono andati incontro alcuni dei Paesi nordafricani hanno rallentato gli scambi fra la sponda Sud e quella Nord del Mediterraneo ma è lecito ipotizzare che il trend di crescita possa riprendere a tassi sostenuti. Per la società di consulenza Ey (ex Ernst&Young) il bacino del Mediterraneo continua ad avere le caratteristiche più attraenti per diventare il mercato emergente del futuro, **più di quanto possano offrire l'Asia o altre regioni del mondo considerate promettenti.**
D'altra parte i tassi di crescita fatti registrare fino all'esplosione delle primavere arabe sono impressionanti: secondo i dai raccolti dal Consiglio nazionale delle ricerche di Napoli (Issm-Cnr), **l'interscambio tra l'Unione Europea e Paesi del Nord Africa e del Medio Oriente è passato dai 70 miliardi di dollari del 1995 ai 227 miliardi del 2012.**
In questo arco di tempo le esportazioni Ue si sono dirette soprattutto in Turchia e Algeria, con un balzo rispettivamente del 413% e 321%, ma hanno fatto rotta anche su Marocco e l'Egitto, **solo per citare due Paesi che hanno visto crescere significativamente l'interscambio.**
L'export dell'Unione nell'area europea è ora concentrato in Turchia per il 42%, Algeria (12%), Israele (10%) e Marocco **(10%).**
I segnali positivi riguardano anche l'Italia che ha visto triplicare il volume degli scambi nell'arco di diciotto anni.
Il Belpaese è senza ombra di dubbio uno dei grandi protagonisti dell'interscambio commerciale all'interno del bacino del Mediterraneo con esportazioni verso la sponda Sud nell'ordine dei 29 miliardi, **cifra a cui si sommano altri 15 miliardi diretti verso i Paesi del Golfo per un totale di 44 miliardi.**
In base ai dati elaborati da Srm la regione Mena (Medio Oriente e Nord Africa) più la Turchia copre l'11,1% del totale dell'export dell'Italia, valore superiore alle esportazioni verso gli Stati Uniti (27 miliardi) e verso la Cina **(9,9 miliardi).**
L'incidenza dell'area Sud del Mediterraneo sul totale del commercio estero dell'Italia è stata pari al 7,3% nel 2013, una quota sensibilmente maggiore rispetto ai nostri principali concorrenti: **per la Germania incide per il 2,9% e per la Cina per l'1,7%.**
Il Mar Mediterraneo vanta poi numeri in decisa crescita anche per quel che riguarda i traffici marittimi, il cui impatto non sempre è visibile sui dati dell'interscambio della zona: molte merci infatti transitano solamente, **in quanto partono o arrivano da Paesi che non si affacciano sul bacino.**
Oggi il 19% del traffico marittimo mondiale passa per il *Mare Nostrum*, **contro il 15% fatto registrare un decennio fa.**
Con il raddoppio del Canale di Suez questa percentuale è poi destinata a salire ulteriormente.
Eugenia Ferragina, la ricercatrice dell'Issm-Cnr che ha realizzato lo studio sull'interscambio nel bacino del Mediterraneo, avverte però che, se si vuole che l'area Mediterraneo torni a far registrare alti tassi di crescita dei commerci, è necessario intervenire in maniera decisa e tempestiva sui problemi che hanno scatenato l'attuale crisi: **«L'instabilità macroeconomica e socio-politica rischia di essere un deterrente per gli investimenti e per la crescita anche negli anni futuri,** a meno che non vengano attuate riforme significative delle politiche economiche e delle strategie di crescita. È necessario che l'Europa concentri i suoi interventi presentandosi come un soggetto politico oltre che economico. Per l'Italia poi si tratta di gestire fenomeni complessi come la pressione migratoria, **l'irrisolto conflitto arabo-israeliano,** la richiesta di asilo di popolazioni in stato di guerra».

# GRIMALDI GROUP

## Short Sea Services

Merci al sicuro, autisti a riposo e tanto risparmio.
Alla velocità ci pensiamo noi

Scopri
la carta vincente!

**driver card**

la tua carta relax di bordo ti offre
sconti fino al 40%!

**puoi utilizzarla a bordo presso:**
Ristoranti, Bar, Wellness center,
Fitness center, Negozi

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI

**INFO & PRENOTAZIONI**

+39 081.496.777 • cargo@grimaldi.napoli.it
http://cargo.grimaldi-lines.com

# Sud Africa, un gigante ancora inesploso

## Burocrazia e mancanza di lavoratori specializzati sono i principali freni del Paese

di **MARCO FROJO**, Milano

LA STELLA del Sud Africa è oggi molto meno brillante rispetto a qualche anno fa e la colpa non è solo del crollo dei prezzi delle materie prime.
La seconda economia del continente (dietro la Nigeria) presenta numerosi problemi strutturali, **che fra le altre cose stanno mettendo in fuga gli investitori internazionali.** Le interruzioni nella fornitura di energia elettrica rappresentano un grosso handicap per l'industria, così come la mancanza di lavoratori specializzati **(senza dimenticare il preoccupante aumento del tasso di criminalità).**
In un recente report la Banca Mondiale, **che stima una crescita del Pil del 2% per l'intero 2015,** sostiene che la mancanza di competenze tecniche adeguate rappresenti uno dei principali freni all'economia nazionale, nonché la principale causa dell'elevato tasso di disoccupazione tra i giovani sudafricani.
L'istituzione di Washington ha quindi invitato la Città del Capo a investire in formazione, oltre che a dare sostegno all'industria manifatturiera, a rafforzare le esportazioni e ad adottare politiche che sostengano lo sviluppo delle piccole e medie imprese, nonché una crescita delle imprese informali; **la World Bank suggerisce infine di ridurre gli oneri burocratici e di promuovere l'accesso ai finanziamenti e una maggiore flessibilità nella legislazione per le piccole imprese.** «L'intermittenza della fornitura di energia elettrica sta velocemente diventando una metafora del malessere dell'industria sudafricana - spiega Nathaniel Hyde, **Sovereign Analyst di Standish Mellon Asset Management,** secondo il quale le proteste dei lavoratori del settore minerario e l'incertezza sul futuro dell'economia stanno minando la fiducia degli investitori esteri -. **Le carenze dell'infrastruttura elettrica sono ormai evidenti anche nella vita di tutti i giorni.** I semafori funzionano ad intermittenza creando serie difficoltà al traffico. Nonostante gli sforzi fatti per aumentare la capacità, **il monopolista Eskom fa fatica a star dietro alla domanda».**
Il Sudafrica intende colmare il gap fra domanda e offerta dotandosi nei prossimi 15 anni di centrali nucleari per 9.600 MW ma l'alto costo di questa operazione **(100 miliardi di dollari)** fa sorgere seri dubbi sul fatto che possa andare veramente in porto.
Le maggiori difficoltà per il Sudafrica in questo momento vengono però senza dubbio dal crollo del prezzo delle commodity, **che a sua volta ha innescato un crollo del rand.**
Il Paese è il primo produttore al mondo di oro e diamanti ma vanta enormi riserve anche di ar-

gento, platino, **manganese e numerosi altri minerali.**
Nel 2014 si sono registrati violenti scioperi nelle miniere in seguito ai massicci licenziamenti dovuti alla crisi; **complessivamente le astensioni dal lavoro hanno avuto un impatto economico pari a 450 milioni di dollari.** «Dal mio recente viaggio in Sudafrica sono tornato molto più pessimista che dai precedenti **- afferma Hyde -.** Ritengo che sia altamente improbabile che la banca centrale sudafricana alzi i tassi di interesse nei prossimi 15 mesi, **a dimostrazione dell'incertezza sulle prospettive economiche.** Gli imprenditori che ho incontrato hanno espresso giudizi negativi sulla politica economica portata avanti dal presidente Jacob Zuma e dal suo partito, **l'African National Congress».** Non mancano comunque piccoli segnali positivi: il tasso di disoccupazione, pur restando molto alto, è sceso nel secondo trimestre di quest'anno al 25% (dal 26% dei tre mesi precedenti, il record degli ultimi 10 anni), **mentre il *deficit* statale dovrebbe scendere dal 3,9% dell'anno fiscale 2014-2015 al 2,5% del 2017-2018.** «Nonostante queste difficoltà, il Sudafrica resta comunque un Paese che presenta molte attrattive per un investitore internazionale **- conclude Hyde -.** Le infrastrutture sono da Paese sviluppato, il turismo ha un buon potenziale, **c'è spirito d'impresa e il mercato dei capitali è ben sviluppato».**
Solo nei prossimi anni si capirà se tutto questo basterà a superare l'attuale situazione di impasse.

# Marocco, dove la crisi non è arrivata

## Costo del lavoro contenuto e apertura al commercio sono i punti di forza dell'economia

di **MARCO FROJO**, Milano

FORTE del fatto di non esser stato toccato dalla cosiddetta Primavera araba e di non essere un produttore di petrolio, **il Marocco ha superato sostanzialmente indenne il periodo di forte crisi che ha colpito la sponda meridionale del Mediterraneo.**
Dal 2008 al 2015 Rabat è riuscita a mantenere un tasso di crescita del 4,2% annuo, un ritmo che le ha consentito di superare la simbolica soglia dei 1.000 dirham di prodotto interno lordo (91 miliardi di euro), **contro i 600 miliardi del 2000.**
Secondo le previsioni della Banca centrale marocchina nel corso di quest'anno la crescita dovrebbe poi accelerare al 4,6%.
I punti di forza dell'economia del Marocco sono un costo del lavoro contenuto (il salario minimo è di circa 300 euro al mese), una bassa inflazione (+0,4 % nel 2014) e un ampio grado di apertura agli scambi internazionali **(grazie alle diverse zone franche esistenti).** Gran parte del suo potenziale il Marocco lo deve poi allo sviluppo delle infrastrutture dedicate ai trasporti e in particolar modo quelle marittime: **il 25% degli investimenti nel Paese nordafricano è infatti dedicato ai porti ed alle attività via mare.**
Tra il 2003 e il 2013, il governo marocchino ha destinato al settore portuale un bilancio medio annuo di tre miliardi di dirham (281 milioni di euro) **e il Piano Nazionale della Logistica del 2010 prevede investimenti di circa 6,5 miliardi di euro entro la fine di quest'anno e di 10,8 miliardi di euro tra il 2015 e il 2030.**
D'altra parte i successi di Tanger

Med sono sotto gli occhi di tutti: inaugurato nel 2007, **l'anno scorso lo scalo ha fatto registrare una crescita di quasi il 30% con oltre tre milioni di teu e una quota nel Mediterraneo del 10% nel settore del transhipment.**
La crescita futura è inoltre assicurata dall'ampliamento di Tanger Med II, che grazie a un investimento di 124 milioni di euro, **porterà la capacità a 8,2 milioni di teu nell'arco dei prossimi due anni.**
Senza dimenticare le opere del valore di un miliardo di euro previste nei porti di Nador e Casablanca, **dove è prevista la ristrutturazione dell'infrastruttura e la costruzione di un cantiere adiacente destinato alla riparazione e manutenzione delle navi.**
Entro il primo semestre del 2018, infine, **il Marocco potrà fregiarsi**

**della prima Tav del continente africano che collegherà Tangeri a Casablanca via Rabat.**
Secondo gli ultimi dati Istat, l'interscambio commerciale tra l'Italia e il Marocco si è attestato a fine 2014 a quota 2,12 miliardi di euro, **registrando una flessione del 3% rispetto al 2013.**
L'Italia è in termini di interscambio il quinto partner commerciale del Marocco **(quarto cliente e settimo fornitore)**.
L'export italiano vale circa 1,4 miliardi, **un valore che colloca il Belpaese davanti alla Germania ma dietro Francia e Spagna.**
Gli storici legami di Parigi con il Marocco emergono dagli investimenti diretti: in base ai dati dell'agenzia Ice, tra il 2004 e il 2013, la quota della Francia è stata pari al 44%, seguita da Emirati Arabi Uniti (12%), Spagna (5%), Stati Uniti (4 %), Arabia Saudita (4%), Germania (2 %) e Italia **(1%).** Secondo i dati raccolti dal Centro Studi di Intesa Sanpaolo, sebbene il peso del settore agricolo resti rilevante (17% del prodotto interno lordo), **l'economia del Marocco ha raggiunto un discreto grado di diversificazione grazie agli investimenti fatti in servizi turistici,** edile, minerario, manifatturiero e alle riforme che hanno favorito l'iniziativa privata. **Nell'ultimo decennio il tasso di crescita medio del Pil ha permesso di far scendere la disoccupazione dal 13,4% nel 2000 al 9,2% nel 2013.**

Tuttavia, il Paese ospita ancora vaste aree di sottosviluppo nelle campagne e nelle periferie delle grandi città, **con focolai di tensioni sociali.**
Per Intesa Sanpaolo, nonostante i miglioramenti, persistono diversi elementi di debolezza, come una produzione manifatturiera fortemente orientata verso settori ad alta intensità di lavoro, dunque sottoposta alle pressioni competitive sui mercati internazionali, **e un'eccessiva dipendenza da un settore primario ancora poco meccanizzato e soggetto alla variabilità delle condizioni climatiche.**

# Petrolio, la crisi vuota le casse dell'Angola

di **MARCO FROJO**, Milano

TRA i Paesi vittima del crollo del prezzo del petrolio e della dipendenza dalla Cina spicca l'Angola.
Il 75% delle sue entrate fiscali arriva dal greggio, che rappresenta anche la quasi totalità dell'export (95%); inoltre Pechino acquista quasi la metà **(46%)** della produzione.
Bastano questi pochi dati per capire che il 2015, con il barile a 50 dollari, è stato un anno da dimenticare per il Paese confinante con Namibia, **Zambia e Repubblica Democratica del Congo e il 2014 già non era stato particolarmente felice.**
Il governo angolano sta ora pagando dazio per aver puntato esclusivamente sulla ricchezza del sottosuolo, senza aver approntato nessuna politica che portasse a una diversificazione dell'economia, **operazione che altri Paesi vicini hanno invece portato avanti con successo.**
Ancora due anni fa il direttore della produzione della Sonangol, la compagnia petrolifera nazionale, Geraldo Ramos, dichiarava orgoglioso: **«La produzione attuale del Paese è di 1,75 milioni di barili al giorno e nell'Africa subsahariana siamo i secondi produttori dopo la Nigeria.** Con le ultime scoperte fatte off-shore e se avremo successo nella produzione, **l'Angola potrebbe diventare il numero uno in Africa».**
Allora l'Angola aveva appena scoperto nuovi giacimenti off-shore, che avevano portato il totale delle sue riserve accertate a 13 miliardi di barili, **un valore che la pone davanti ai 12 miliardi dell'Algeria e dietro ai 37 della Nigeria e i 47 della Libia.**
Oggi la situazione è molto diversa rispetto a 24 mesi fa e il governo di Luanda, per far fronte al calo degli incassi da parte dell'erario, **ha deciso di tagliare le sue spese.**
«Nonostante lo sfruttamento di numerosi nuovi giacimenti, la produzione di petrolio, che rappresenta il 45% del Pil del Paese, aumenterà solo marginalmente nel 2015 - scrivono gli esperti di Coface, l'equivalente francese dell'italiana Sace, **in un rapporto dedicato all'Angola -.** Inoltre la decisa riduzione della spesa pubblica penalizzerà la domanda interna e l'attività economica».
**La società francese specializzata nell'assicurazione dei crediti commerciali fa poi notare come gli investimenti privati dovranno fare i conti con gli alti tassi di interesse.**
La valuta angolana, il kwanza, ha infatti perso il 40% nei confronti del dollaro negli ultimi dodici mesi e nel Paese c'è scarsità di valuta estera, situazione che secondo il governatore della Banca centrale dell'Angola, **Josè de Morais Junior,** durerà a lungo.
In questo contesto non stupisce il fatto che il Paese sia afflitto da un alto tasso di inflazione (quest'anno la corsa dei prezzi al consumo dovrebbe accelerare al 9% dal 7,3% del 2014), che vanifica completamente i piccoli progressi messi a segno dal prodotto interno lordo **(+4% nel 2014 e +3,2% atteso per quest'anno).**
Per fronteggiare questa drammatica situazione la banca centrale ha portato i tassi di interesse al

9,25% nel marzo scorso e si trova ora in difficoltà nel tenere sotto controllo la corsa dei prezzi visto che un'ulteriore stretta monetaria affosserebbe ancora di più la congiuntura.
Il crollo del prezzo del petrolio ha poi creato non pochi problemi alle finanze pubbliche, **che hanno visto il debito pubblico schizzare al 47% del Pil dal 38,4% di fine 2014.** «Il rallentamento dell'economia e la corsa dell'inflazione hanno fatto aumentare le diseguaglianze sociali e la povertà - **sono le considerazioni conclusive dello studio di Coface -.** L'attuale presidente, Josè Eduardo dos Santos, che regge il Paese dall'indipendenza, **scadrà nel 2022 ma vista la sua età e il suo stato di salute è probabile che passi il testimone prima di quella data.** L'opposizione sta guadagnando consensi ma rimane comunque troppo debole per essere un'alternativa. **Una successione disordinata a dos Santos potrebbe destabilizzare definitivamente il Paese».**

# Troppa dipendenza dalle commodities

## Solo l'Etiopia, l'Uganda e il Kenya hanno superato bene la crisi delle materie prime

di **MARCO FROJO**, Milano

IL CROLLO dei prezzi delle commodity è stato un duro colpo per il Continente africano ma mentre alcuni Paesi sono riusciti a reagire alle difficoltà grazie a un'economia diversificata, **altri hanno mostrato evidenti segni di sofferenza.** Fra questi ultimi vi sono sicuramente la Guinea, il Niger, il Chad, il Gabon, il Congo e l'Angola, mentre nel primo gruppo rientrano Etiopia, **Uganda e Kenya,** tre nazioni che non solo hanno superato bene la crisi delle materie prime ma, più in generale, hanno le migliori prospettive di crescita negli anni a venire.
Resta il fatto che l'Africa in generale, **e quella sub-sahariana in particolare,** mostra ancora una grande dipendenza dalle materie prime.
L'11% del prodotto interno lordo di quest'ultimo gruppo di Paesi deriva dall'estrazione del petrolio, **con picchi di quasi il 40% in Gabon e Angola.**
Il caso più clamoroso è però quello del Congo che senza l'estrazione di greggio vedrebbe spazzato via quasi il 60% del proprio prodotto interno lordo.
Le percentuali salgono ulteriormente se si considera il solo export: l'80% dei beni venduti all'estero dai Paesi dell'Africa sub-sahariana sono materie prime estratte dal sottosuolo **(solo una piccola parte è rappresentata da prodotti agricoli o da legname).**
In Angola, Guinea Equatoriale, Chad e Nigeria l'export è costituito quasi esclusivamente dal petrolio, mentre in altri Paesi sono i metalli e le pietre preziose a fare la parte del leone nell'export: per il Botswana (diamanti) e per la Repubblica Democratica del Congo (rame) rappresentano più dell'80% delle esportazioni, seguono non troppo lontani lo Zambia (rame), la Mauritania (minerale di ferro) e l'Eritrea **(oro).**
La produzione di commodity agricole, il cui crollo è stato molto meno marcato rispetto a quello dei metalli e dei combustibili fossili, è in calo in tutto il continente ma, nonostante ciò, esse rappresentano una quota dell'export compresa fra il 60% e il 100% per Paesi come la Guinea Bissau (frutta), la Somalia (animali), l'Etiopia (caffè, ortofrutta e animali) e il Gambia **(legname e frutta).**
Fra le nazioni meno dipendenti dalle materie prime ci sono il Sudafrica con un'incidenza sull'export inferiore al 50%, il Kenya, l'Uganda, il Senegal e lo

Zimbabwe, **tutte con un'incidenza compresa fra il 50% e il 65%.**
Si tratta di situazioni dettate certamente dalla minore presenza di risorse nel sottosuolo ma anche da precise volontà politiche che hanno favorito lo sviluppo dei servizi.
Il Kenya, **dove oggi il terziario conta per più del 60% del Pil,** ne è l'esempio migliore.
**Nairobi vanta un buono sviluppo delle telecomunicazioni e ha puntato sull'esternalizzazione dei servizi alle imprese,** grazie a una manodopera a basso costo.
Il Paese beneficia sia dell'aumento dell'influenza dei settori di servizi a relativamente alto valore aggiunto nell'economia, come trasporti, comunicazione e servizi finanziari, sia dello sviluppo dell'export di servizi, **che rappresenta più del 40% del totale delle vendite all'estero.** Inoltre l'industria manifatturiera è ampia e sviluppata.
**Lo stesso discorso vale per l'Uganda che negli ultimi quattro anni ha fatto registrare una crescita media del 6%,** trainata dagli investimenti privati e pubblici, oltre che dalla forte espansione del settore dei servizi.
**Non è un caso che dal 2005 l'Uganda stia attraendo un consistente quanto costante flusso di investimenti diretti esteri.**
Ben diversa la situazione della Nigeria e dell'Angola che, traendo dal petrolio circa il 75% delle entrate fiscali, **sono state costrette a ridimensionare del 25% i propri bilanci.**

# L'economia egiziana archivia un ottimo 2015

## Merito del raddoppio del Canale di Suez e della scoperta del maxi-giacimento di gas

di **MARCO FROJO**, Milano

PER L'EGITTO il 2015 è stato ricco di eventi che, nel bene e nel male, **non mancheranno di influenzare pesantemente l'evoluzione del Paese negli anni a venire.**
Sul fronte economico il bilancio è fortemente positivo con l'inaugurazione del raddoppio del Canale di Suez e la scoperta di un maxi giacimento di gas al largo di Alessandria ad opera dell'Eni. **Decisamente meno positive sono le notizie sul fronte geopolitico con lo Stato Islamico che preme sul Sinai e i disordini in Libia che preoccupano sul fronte occidentale**.
A livello di politica interna infine sembra che l'opera di stabilizzazione avviata dal generale Abd al-Fattah al-Sisi stia dando i primi risultati, anche se è ancora presto per dire se gli effetti saranno duraturi. Il bilancio complessivo non può che essere positivo soprattutto perché oggi l'Egitto possiede il più grande giacimento del Mediterraneo e non è escluso che presto possa vantare il primato mondiale (le operazioni di esplorazioni da parte di Eni stanno proseguendo e l'esatta quantità di gas presente sotto al mare non è ancora stata definita; **a oggi le riserve stimate sono di 850 miliardi di metri cubi).**
Già ora, la scoperta è in grado di garantire all'Egitto la quasi indipendenza energetica (sul fronte del gas) **ed è per questo motivo che le autorità del Cairo stanno premendo perché il campo venga messo in produzione il prima possibile.**
Non è un caso che di recente il ministro egiziano delle Finanze,

**Hany Kadry Dimian,** abbia parlato di una spinta formidabile alle riforme economiche, grazie allo sfruttamento delle sue risorse nei prossimi anni.
Il giacimento nella fase di massimo sfruttamento potrebbe garantire 70-80 milioni di metri cubi al giorno, quindi 30-35 miliardi l'anno, **un valore non troppo lontano dai 45 miliardi di metri cubi che oggi l'Egitto consuma.**

Se nella scoperta del giacimento la "fortuna" ha giocato un certo ruolo, nel raddoppio del Canale di Suez tutto è invece dipeso dalla volontà politica e dalla capacità organizzativa del Paese: i lavori sono stati portati a termine in meno di 12 mesi da 43 mila operai specializzati che, adoperando le più moderne tecnologie di perforazione, **sono riusciti a costruire un canale parallelo di**

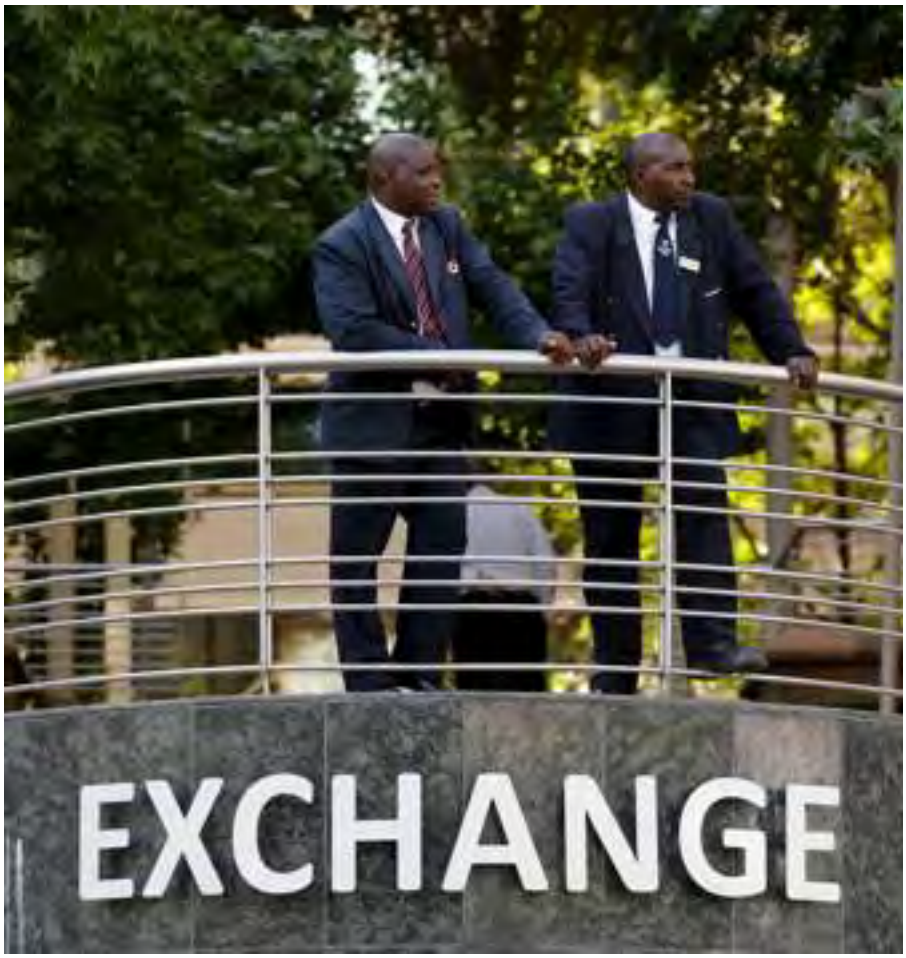
**37 chilometri.** Per le casse dell'Egitto questo significa quasi triplicare in prospettiva le entrate dagli attuali 5,3 miliardi di dollari ai 13,2 miliardi nel 2024, con un risultato che al-Sisi ha definito «un successo dell'intera nazione per essere riuscito a finanziarlo da soli, **dimostrando la capacità di coronare risultati importanti grazie a serietà e lavoro duro».**
Adesso per Il Cairo il compito più difficile sarà quello di difendere l'imponente opera dalla minaccia dell'Isis che ha già inferto numerose perdite umane all'esercito egiziano sul Sinai. Le milizie del Califfato hanno anche sferrato un attacco missilistico contro una nave militare adibita al trasporto delle truppe, un evento che ha destato non poca preoccupazione soprattutto per l'accresciuta efficienza dei miliziani di Wilayat Sinai, **la Provincia del Sinai che aderisce al Califfato di Abu Bakr al-Baghdadi.**
In una situazione geopolitica oggettivamente difficile, **il generale al-Sisi sta però riuscendo nell'intento di ritagliarsi un importante ruolo di mediatore sullo scacchiere mediorientale.**
Il presidente egiziano è riuscito infatti a instaurare buoni rapporti con gli Stati Uniti, con la Russia, **con Israele e con i Paesi arabi e il suo obiettivo è quello di ridare all'Egitto quel ruolo di leadership diplomatica in Nord Africa e Medio Oriente che ha a lungo detenuto.**

# L'Africa alla scoperta del mercato finanziario

## La sostenibilità delle emissioni dovrà essere dimostrata nel prossimo decennio

di **MARCO FROJO**, Milano

ALLA FINE del 2013 ha destato un certo scalpore negli ambienti finanziari un'emissione obbligazionaria decennale del Gabon da 1,5 miliardi di dollari.
Ad attirare l'attenzione non è stato tanto l'importo, comunque notevole tenuto anche conto del fatto che il Paese africano non emetteva nuovo debito dal 2007, ma il tasso di interesse che gli investitori stranieri hanno accettato: **il 6,375%.**
Si tratta infatti di un rendimento che, fino a pochi anni fa, si poteva trovare sui mercati sviluppati **(mentre in Africa le percentuali erano a doppia cifra e molti Paesi spesso non trovavano neanche compratori per il proprio debito).**
Il crollo dei rendimenti a livello globale ha però innescato dinamiche fino a poco tempo fa inimmaginabili e l'enorme liquidità immessa nel sistema dalla Federal Reserve prima, e dalla Banca Centrale Europea poi, ha fatto sì che i grandi investitori andassero alla (disperata) ricerca di rendimenti al di fuori dei confini statunitensi e europei, dato che i rendimenti del Treasury americano e del Bund tedesco **(ma anche del Btp italiano)** erano finiti a livelli vicini allo zero.
Negli ultimi anni il mercato obbligazionario africano ha dunque fatto registrare un vero e proprio boom, la cui sostenibilità dovrà essere dimostrata nel prossimo decennio (molto emissioni sono infatti a dieci anni, **altro fattore di discontinuità rispetto al passato quando la scadenza dei bond era di cinque-sette anni).**
Oltre al Gabon si sono presentati con successo sul primario anche la Tanzania, il Ruanda, il Ghana, **lo Zambia e la Nigeria,** solo per citare alcuni esempi.
Il record di emissioni africane è stato toccato l'anno scorso con la cifra record di 16 miliardi di dollari; nei primi sei mesi di quest'anno però, complice il crollo del petrolio, **si è già registrato un calo del 35% e appare dunque assai improbabile che anche nel 2015 prosegua la serie positiva che dura da cinque anni.**




Le banche d'affari che hanno trovato un nuovo lucrativo mercato di frontiera stanno però spingendo affinché il boom non si arresti. «Tra i Paesi che potrebbero offrire più emissioni ci sono Kenya, Etiopia, Senegal, Tanzania, Uganda e Zambia» spiega Edward Marlow, **responsabile del reddito fisso nell'Africa sub-sahariana per Credit Suisse.**
Ripetere gli exploit degli anni pas-

sati sarà comunque molto difficile anche perché le valute locali, in seguito al crollo delle materie prime e all'intenzione della Fed di alzare i tassi, hanno perso terreno nei confronti del dollari e i debiti pubblici sono di conseguenza cresciuti **(la maggior parte delle emissioni sono nella valuta statunitense).**
Inoltre, già prima del rafforzamento del dollaro i principali debiti pubblici africani avevano fatto registrare un deciso rialzo, **che sta progressivamente annullando gli effetti della cancellazione deciso da parte dei Paesi occidentali a partire dal 2000.**
Quindici anni fa il debito pubblico del Ghana era superiore al 120% del prodotto interno lordo, **nel 2006 è sceso sotto la soglia del 30% e oggi si è riportato sopra il 70%.**
L'Angola, che non rientrava però nel programma di cancellazione del debito, **è passata dal 100% del 2000 al 20% del 2007 per poi risalire all'attuale 40%.**
Anche sul fronte dei *deficit* di bilancio c'è stato un netto peggioramento: dopo aver fatto registrare un surplus per ben cinque anni, **l'Africa sub-sahariana ha mostrato un deficit medio del 3% nel periodo 2009-2014.**
Una probabile diminuzione dell'afflusso di capitali esteri avrà come inevitabile conseguenza un rallentamento degli investimenti in infrastrutture, **che a sua volta provocherà una frenata dell'economia.**
Alcuni Paesi, per prevenire questa eventuali, hanno provato a dotarsi di un mercato dei capitali moderno, **inaugurando piattaforme per la compravendita di obbligazioni.**
Solo il tempo dirà che queste misure saranno sufficienti a mantenere vivo l'interesse dei grandi investitori stranieri per il Continente Nero.

# La frenata cinese colpisce il Pil africano

di **MARCO FROJO**, Milano

L'AFRICA non deve fare i conti solo con il crollo dei prezzi delle materie prime ma anche con il calo degli investimenti cinesi, **fattore strettamente legato al primo.** Negli ultimi 15 anni infatti Pechino ha investito centinaia di miliardi di dollari nel Continente nero per assicurarsi gli approvvigionamenti di materie prime e adesso che la sua crescita sta rallentando e le materie prime sono disponibili a prezzi bassi ovunque sente una minore necessità di legare il proprio sviluppo economico a quello dell'industria mineraria e petrolifera africana.
Secondo la Banca mondiale, **l'anno prossimo l'economia africana farà registrare una decisa frenata (quantificabile nell'ordine di un punto percentuale) del prodotto interno lordo anche a causa della minore domanda di materie prime da parte della Cina e dei minori investimenti sempre da parte Pechino.**
Non sono disponibili dati ufficiali né da parte cinese né da parte africana ma i timori di diversi governi soprattutto della zona subsahariana la dicono lunga sul peggioramento delle prospettive.
D'altra parte, **dal 2000 a oggi,** l'intervento cinese non si è limitato al settore industriale e commerciale ma anche a quello delle infrastrutture e dei servizi statali.
Pechino ha pagato di tasca propria la costruzione di centrali elettriche, di reti di trasporto, di strutture igienico-sanitarie e di reti per le telecomunicazioni, solo per citare gli esempi più importanti (di recente in Etiopia il China Railway Group ha inaugurato la metropolitana leggera Addis Ababa Light Rail Transit, **un progetto da 475 milioni di dollari).**
Pechino ha partecipato all'inaugurazione annunciando che collaborerà alla realizzazione di una tratta ferroviaria in Etiopia.
La riduzione di questi interventi potrebbe essere un duro colpo per la crescita africana, **che spesso dipende dall'estero per i progetti più complessi.**
Potrebbero poi soffrire anche gli scambi fra Cina e Africa, **che dall'inizio del millennio hanno fatto registrare tassi di crescita da capogiro.**
L'interscambio è infatti passato dai 20 miliardi del 2003 ai 200 miliardi del 2012, **e per valutare appieno gli effetti della frenata del greggio e dei metalli bisognerà attendere i dati del 2015 e del 2016.**
Nel 2014, le importazioni cinesi dall'Africa hanno per la prima volta superato i 200 miliardi di dollari, **mentre quelle africane dalla Cina sono arrivate a 93 miliardi di dollari.**
Per Pechino l'interscambio commerciale con l'Africa rappresenta solo il 5,1% del totale, sebbene in forte crescita rispetto al 2,2% del 2003, mentre per l'Africa si attesta su un ben più importante 16,1% **(contro il 3,8% del 2003).**
Non tutti i Paesi africani sono però destinati a subire un duro contraccolpo nel caso in cui la Cina rallenti.
**La scomposizione del volume degli scambi rivela infatti come le attività del commercio cinese siano concentrate in pochi Paesi africani.**

Nel solo 2012, più della metà delle esportazioni in partenza da Pechino era diretta in soli quattro paesi: Sudafrica (21%), Nigeria (12%), Egitto (11%) e Algeria (7%), mentre la quasi totalità del valore delle importazioni dall'Africa (l'87%% per la precisione), arrivava da cinque Paesi: Sudafrica (42%), Angola (32%), Libia (6%), Repubblica del Congo (4%) e Repubblica Democratica del Congo **(3%).**

Gli scambi commerciali sono caratterizzati da una concentrazione non solo geografica, **ma anche settoriale.**

Nel 2012 le importazioni cinesi dall'Africa consistevano in petrolio (64%), minerali (22%) e manufatti **(8%).**

L'Africa rifornisce la Cina con 1,2 milioni di barili di greggio al giorno, **per metà estratti dall'Angola.**

Le esportazioni cinesi in Africa sono relativamente più diversificate: macchinari e attrezzature per il trasporto (38%), manufatti (30%), tessuti (22%) e prodotti chimici **(5%).**

# Il crollo degli idrocarburi turba l'Algeria

## I prezzi di petrolio e gas incidono negativamente sugli altri settori dell'economia

di **MARCO FROJO**, Milan

L'ALGERIA rientra a pieno titolo nel gruppo dei Paesi che sono stati duramente colpiti dal crollo del prezzo degli idrocarburi. **Il settore energetico rappresenta infatti ben il 36% del prodotto interno lordo e addirittura il 97% dell'export.**
Nel solo quarto trimestre dell'anno scorso le vendite all'estero di idrocarburi sono diminuite del 23,7%.
Il crollo del prezzo del petrolio (di cui l'Algeria dispone le 17esime riserve al mondo) e del gas **(decima posizione)** ha inoltre avuto un effetto contagio su tutti gli altri settori dell'economia a cominciare dagli investimenti pubblici. **Il bilancio statale algerino dipende infatti per il 60% dagli idrocarburi e il governo centrale non ha avuto altra scelta che quella di varare misure di austerità e congelare gli investimenti per far fronte al calo delle entrate.**
Con un barile intorno ai 50 dollari nel 2015, **l'Algeria ha perso quasi il 44% del gettito nei primi sette mesi dell'anno rispetto allo stesso periodo del 2014.**
Secondo il Coface, l'equivalente francese della nostra Sace, **il quadro complessivo è però meno nero di quello che si potrebbe pensare guardando solamente alle conseguenze del crollo del barile.**
I consumi privati restano infatti vivaci e dovrebbero consentire al Pil di crescere anche nel 2015 (+2,6%), seppur in frenata rispetto al 2014 **(+4,1%).** «I consumi privati restano solidi, anche grazie alla riforma del credito al consumo per i prodotti domestici **- spiegano gli esperti della società specializzata nell'assicurazione dei crediti -.**

Inoltre, le autorità algerine stanno pensando a introdurre alcune misure volte a mitigare l'impatto del calo del petrolio, **fra cui l'aumento della spesa sociale e una riforma della tassazione delle imprese».**
Per poter implementare queste misure il governo ha allo studio una razionalizzazione delle spese che dovrebbe garantire il margine di manovra necessario; il resto verrebbe realizzato con un aumento del debito pubblico che oggi è a un livello più che sostenibile **(nel 2014 il rapporto debito/Pil si è attestato all'8,8% e alla fine di quest'anno dovrebbe salire al 13,6%).**
Sul fronte dell'interscambio commerciale, anch'esso penalizzato dalla crisi degli idrocarburi, il primo ministro Abdelmalek Sellal, che nel maggio scorso ha effet-

tuato un importante rimpasto di governo cambiando 12 nuovi ministri, **intende introdurre nuovi dazi per ridurre l'import dei prodotti che pesano di più sulla bilancia commerciale,** a cominciare dal cemento e dalle auto. «L'Algeria può comunque contare sulle sue abbondanti riserve valutarie, che ammontano all'equivalente di tre anni di importazioni» **annota Coface.**

Negli anni in cui il prezzo del barile era superiore ai 100 dollari, **Algeri aveva infatti diligentemente messo da parte molti dei proventi.**

Sul fronte più strettamente politico, **Coface fa notare come il Paese sia riuscito,** fino a oggi, a rimanere immune all'estremismo islamico nonostante l'instabilità che si registra sui confini orientali e meridionali in seguito ai disordini libici.

A garantire questa stabilità è soprattutto il presidente Abdelaziz Bouteflika che, nell'aprile del 2014, **ha ottenuto un nuovo mandato di cinque anni e nel 2019 avrà così raggiunto i 20 anni di potere.**

Secondo Coface in Algeria i problemi più assillanti restano l'alto tasso di disoccupazione giovanile, **la pesantissima burocrazia e il debole sistema finanziario.**

Per risolverli non basterà però una ripresa delle quotazioni del petrolio, **che resta in ogni caso una formibabile risorsa per l'economia del Paese nordafricano.**

# Il sostegno anti-jihadista di Francia e Stati Uniti

## L'Eliseo quadruplicherà gli aiuti, Washington alzerà il proprio contributo a 88,5 milioni

di **MARCO FROJO**, Milano

IL PREMIO Nobel per la Pace assegnato di recente al Quartetto per il dialogo nazionale tunisino è stato certamente un riconoscimento per gli sforzi fatti dal Paese nordafricano per l'affermazione dei principi democratici ma è allo stesso un invito a proseguire nella stessa direzione, **perché la strada da fare è ancora lunga e piena di insidie.**

Negli stessi giorni in cui il comitato di Oslo assegnava il proprio premio, **giungeva infatti la notizia che Francia e Stati Uniti hanno deciso di aumentare la fornitura di armi al governo di Tunisi per fronteggiare l'avanzata jihadista in Nord Africa.** L'Eliseo quadruplicherà gli aiuti portandoli a 10 milioni di euro all'anno, **mentre Washington alzerà il proprio contributo dagli attuali 35 milioni annui agli 88,5 milioni previsti per il 2016.**

Il fatto che la Tunisia resti oggi l'unico Paese travolto dalla primavera araba ad aver realizzato una transizione democratica credibile non significa infatti che il risultato sia ormai definitivamente acquisito, come gli attentati al museo del Bardo prima, e agli alberghi di Susa poi, hanno drammaticamente ricordato (in seguito a quest'ultimo episodio il governo ha dichiarato uno stato d'emergenza di 30 giorni, **poi esteso per altri 60 giorni e scaduto il 2 ottobre scorso).**

A complicare il compito del primo ministro Habib Essid, **che nel febbraio scorso ha formato un esecutivo di coalizione che molti hanno visto come l'ultimo passaggio della transizione verso la democrazia dopo la caduta di Ben Ali nel 2011,** c'è la crisi economica. Gli attentati terroristici hanno fortemente penalizzato l'industria del turismo e il crollo del prezzo del petrolio ha colpito l'altro pilastro dell'economia tunisina, **il settore energetico.**

A sostenere il Pil nel 2015 è stato il settore dei servizi e più segnatamente quello delle comunicazioni; **un ulteriore contributo è poi arrivare dal settore agricolo e in particolar modo dalla produzione di olio d'oliva.**

Il risultato complessivo dovrebbe essere una crescita economica del 3%, che rappresenta un progresso rispetto al +2,3% del 2014 ma che deve comunque fare i conti con un tasso d'inflazione del 5% **(la crescita reale è dunque negativa).**

La stato delle finanze pubbliche non è confortante, anche se i

tagli al budget varate dal governo dovrebbero far sentire i propri effetti: il rapporto tra deficit prodotto interno lordo dovrebbe scendere al 3,4% alla fine di quest'anno dal 7,1% del 2014; il debito pubblico invece è destinato a salire al 54% del Pil **(dal 50,4% del 2014).**
Si registrano forti squilibri anche nell'interscambio commerciale: **il deficit delle partite correnti si attesterà quest'anno al 5,7% contro il 7,1% del 2014.**
In questa situazione non è un caso che il Paese stia beneficiando di un aiuto di 1,75 miliardi di dollari da parte del Fondo Monetario Internazionale che è stato di grande importanza nella sostenibilità dei pagamenti con l'estero.
A destare preoccupazione è anche lo stato di salute del sistema bancario, **che sconta ancora gli effetti della caduta del vecchio regime di Ben Ali.**

Continuano invece a mostrare una certa solidità i consumi privati, **che presto però potrebbero dover fare i conti con l'alto tasso di disoccupazione giovanile e le diseguaglianze sociali.**
Per le imprese italiane la Tunisia resta comunque la principale porta di accesso alla sponda sud del Mediterraneo: **nel Paese sono presenti oltre 1.700 aziende a partecipazione mista o diretta.**
I settori in cui sono attive spaziano all'agroalimentare all'energia, dal tessile alle infrastrutture, dai trasporti all'alta tecnologia; fra i grandi gruppi attivi a Tunisi spiccano i nomi di Ansaldo, Piaggio e l'Eni, e la loro speranza è che il Paese intensifichi gli sforzi di avvicinamento alla sponda Nord per non essere risucchiato dai disordini della vicina (e ben più grande) **Libia.**

# FOCUS ON ADRIATIC

# C SEA

# Costa: «L'obiettivo? Sei milioni di teu»

## L'Alto Adriatico crede molto nel traffico container. «È una questione geografica», dice il presidente del porto di Venezia

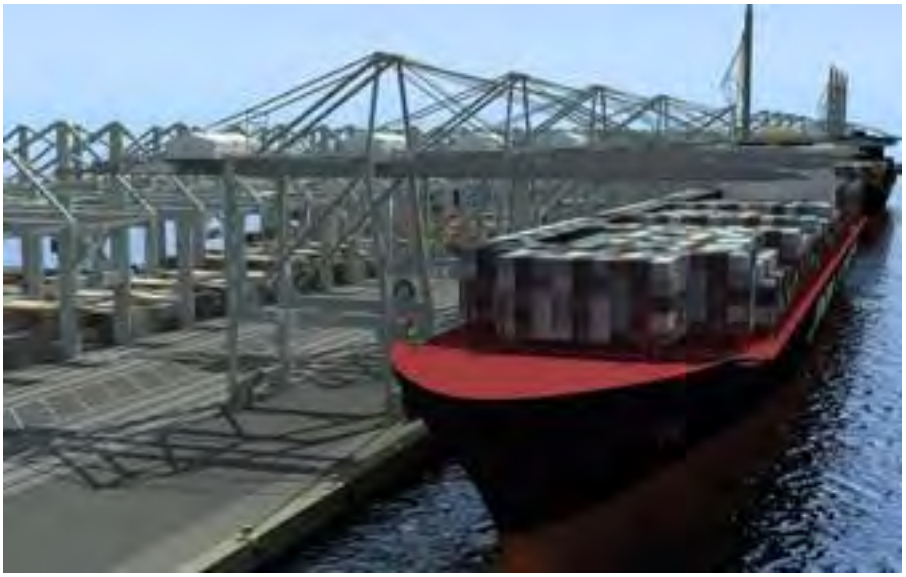
di **ALBERTO GHIARA**, Genova

ALLEATO (in Napa, l'associazione delle Autorità portuali dell'Alto Adriatico) e nello stesso tempo concorrente degli scali di Trieste, **Capodistria e Fiume**, il porto di Venezia aspira a ritagliarsi un ruolo importante per lo sviluppo mercantile non solo italiano, ma europeo.

**Ma in che modo può riuscirci?**
«L'Adriatico - risponde il presidente dell'Authority, Paolo Costa - ha una caratteristica che è quasi unica nel Mediterraneo. E' stretto e lungo, circondato da due sponde europee, a differenza ad esempio del Tirreno o dell'Egeo. L'Alto Adriatico, man mano che si sale, è l'area più vicina all'Europa produttiva. Non è merito dell'Adriatico, non è stato sempre così. Il motivo è che il baricentro della popolazione e della produzione si è spostato verso l'Europa orientale».

**Questo spostamento che cosa ha comportato per i porti dell'area?**
«Sul lato orientale dell'Alto Adriatico ci sono i porti di Rjeka (Fiume), Koper (Capodistria) e Trieste. Soprattutto gli ultimi due hanno lo stesso hinterland e con Rjeka concorrono anche per il mercato ungherese. Il porto di Koper recentemente ha fatto fare uno studio all'International transport forum (Itf) dell'Ocse sulla possibilità di raddoppiare la linea ferroviaria fino a Divaccia, che per loro è un problema. Il bacino dello scalo comprende Slovenia e Austria, poi Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria. E' tutto spostato verso est, con poca Italia e poca Germania. Il porto di Trieste è poco lontano, è quello che in Italia ha una percentuale maggiore di traffico via terra da e verso l'estero, perché il Friuli Venezia Giulia è un mercato piccolo. L'hinterland è parzialmente sovrapposto a quello di Capodistria».

**E Venezia?**
«Sulla sponda occidentale sono Venezia e Ravenna ad avere mercati sovrapposti fra di loro, mentre hanno poca sovrapposizione con quelli della sponda orientale. Verso l'Italia e la Germania sentono piuttosto la concorrenza dei porti del Tirreno, come Genova e La Spezia, che non quella di Trieste. Insomma, l'Adriatico è un mare che serve due mercati. Le navi che arrivano qui hanno la fortuna di avere un mercato molto più ampio che altrove, da un lato verso la pianura padana, dall'altro verso la pianura pannonica. Abbiamo un comune interesse a far



arrivare le navi. Poi abbiamo un problema di coordinamento fra i porti della stessa sponda. Venezia ha un suo mercato locale, ma man mano che passa alla modalità ferroviaria lo sta estendendo. fino ad adesso, essendo sufficientemente ricco il mercato che aveva alle spalle, quello che raggiungeva via camion, non c'era bisogno di fare altro. Si stava bene con tutta la produzione del "fenomeno" Nord-Est».

**Qual è il problema di coordinamento?**

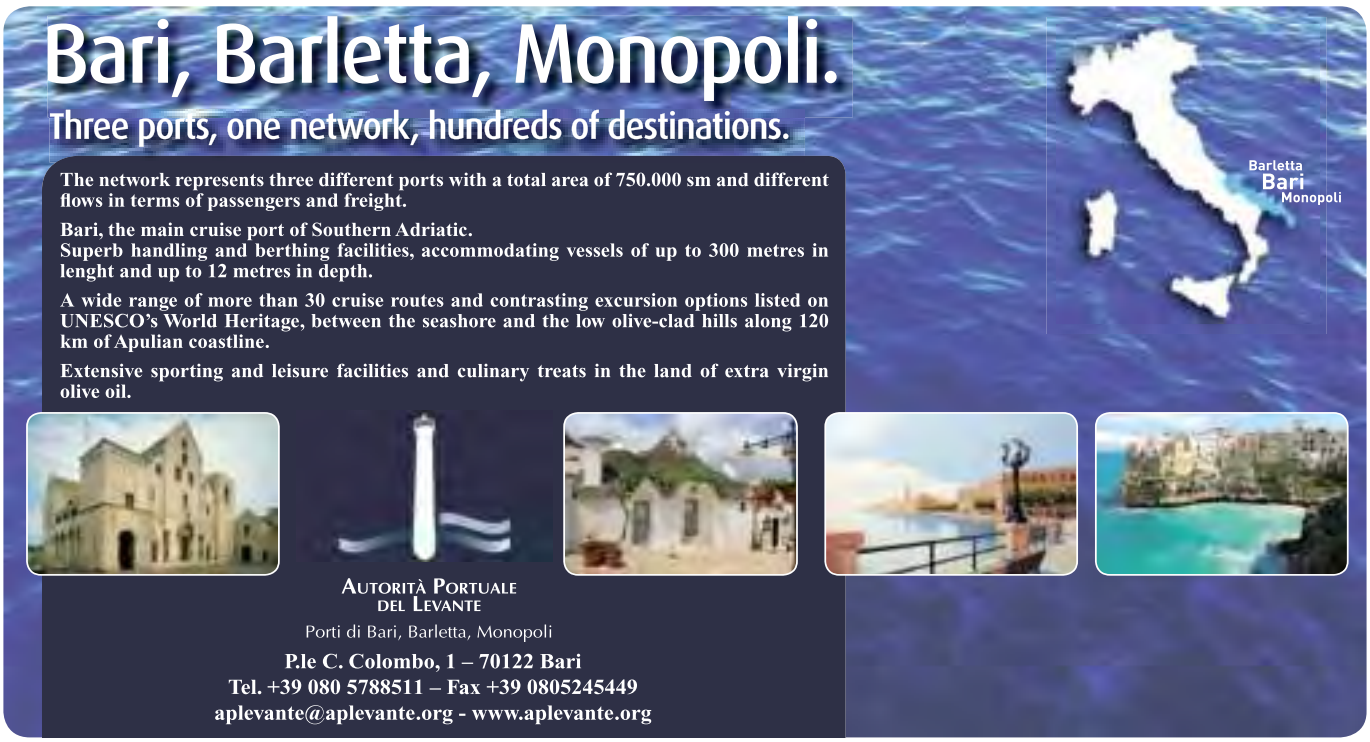
«In parte abbiamo un mercato sovrapposto con Ravenna, a seconda dei settori. Sulle rinfuse ci portiamo via il mercato, una volta uno una volta l'altro. Lo stesso vale per i ro-ro. Sui container facciamo più noi che loro, come le crociere. A parte poche specializzazioni, il grosso della attività portuali di questi due porti è molto simile. Bisogna trovare forme di cooperazione o di concorrenza. L'Adriatico ha il problema di coordinare i progetti di sviluppo di Venezia e Ravenna da questa parte e di Trieste e Capodistria e Rjeka dall'altra parte».

**Chi deve farsi carico di questa operazione?**

«Bisogna farlo tutti. Lo stiamo facendo tutti a ogni livello, le Autorità, le aziende, ognuno per il proprio ruolo. Lo facciamo anche coordinando le due sponde nel Napa, anche se in maniera molto blanda. Discutiamo su dove cooperare, sul lato mare e, nei confronti dell'Europa, sul rendere sempre più fluidi i percorsi che vanno verso Nord».

**Si stanno producendo effetti?**

«Sì perché ad esempio se si guardano i dati di crescita del traffico container dei cinque porti dell'Alto Adriatico, che non è il più importante, ma quello più facilmente confrontabile, dal 2008, inizio della crisi, è continuamente cresciuto. Ciò non è dovuto a un boom economico, naturalmente, ma ha guadagnato quota di mercato, è raddoppiato. Questo indica che la prospettiva di arrivare a 6 milioni di teu nel 2030, mettendone tre da un lato e tre dall'altro, è ragionevole. Tutti e cinque i porti dell'Adriatico stanno prendendo quote di mercato, non tanto dal Tirreno, su cui incidono pochissimo, quanto dal Nord Europa. Venezia ha movimentato 530 mila teu negli ultimi 12 mesi, ma ho l'impressione che entro la fine del 2015 cresceremo ancora».

# Crociere, più ombre che luci

di **MATTEO MARTINUZZI**, Monfalcone

QUAL È lo stato di salute delle crociere in Adriatico in questo periodo? Potremmo dire molto cagionevole: mentre nel resto del mondo i traffici sono in costante aumento, in queste acque, **dominio per secoli della Serenissima,** le beghe veneziane hanno causato un sostanziale calo dei passeggeri che hanno navigato per questo mare, con grave danno per l'economia dei porti sia italiani che dalmati.
Venezia è l'home port di riferimento e quindi ricopre la funzione di accentratore del traffico; **infatti secondo le statistiche il 90% delle navi che giungono in Adriatico scalano anche a Venezia.**
Il calo di passeggeri in Laguna, causato dalle infelici decisioni governative, si è distribuito per il resto degli scali adriatici, ad esclusione di quelli in fase embrionale di sviluppo **(come Trieste).** Il famigerato limite delle 96 mila tonnellate di stazza lorda per il transito nel Canale della Giudecca ha causato praticamente l'estinzione dall'Adriatico, come fossero dei mammut, delle navi di ultima generazione, quasi tutte sopra le 100 mila tonnellate di stazza lorda; **queste navi sono proprio quelle più eco-friendly e sicure che garantiscono un minor impatto ambientale.**
Quindi nel 2015, come risultato di queste scelte politiche, **sono transitate davanti a San Marco navi più vecchie e inquinanti ed in numero maggiore.**
Perciò se le normative resteranno invariate, s**aranno bandite da Venezia anche le nuove navi Costa a propulsione ibrida Lng/Mdo che rappresentano il futuro delle crociere "green".**
Anche i numeri sono impietosi: se nel 2013 Venezia Terminal Passeggeri aveva movimentato circa 1,8 milioni di persone, **nel 2016 si prevedono poco più di 1,5 milioni di croceristi con una perdita in tre anni di 300 mila unità.**
La prima urgenza quindi per tutto il settore è modificare le limitazioni al traffico in Laguna da un criterio quantitativo **(la stazza lorda)** ad uno qualitativo.
Poi si potrà procedere con l'individuazione e la realizzazione del canale alternativo per raggiungere la stazione marittima: **la soluzione finale quasi sicuramente sarà il ripristino del Canale Vittorio Emanuele su cui sembra essere stato trovato un accordo istituzionale.**
Ma da qui al transito della prima nave su questo nuovo percorso passeranno diversi anni.
Un'altra caratteristica dell'Adriatico è che ha una stagionalità ristretta al periodo primavera-autunno; **infatti a causa del clima porti come Venezia e Trieste,** per esempio, diventano impraticabili, il primo per la nebbia e l'acqua alta e il secondo per la bora.
**Invece il resto del Mediterraneo è sfruttato tutto l'anno con rotte che toccano le località più a Sud partendo dagli home-port tirrenici.**
Dopo Venezia, il porto che si è ritagliato un ruolo di secondo home-port è quello di Bari che ovviamente quest'anno ha risentito del calo del traffico veneziano.
Poi l'Italia può vantare altri scali a Ravenna, Brindisi, **Ancona e Trieste.**

Quest'ultimo è ancora alle prese con diversi problemi logistici ma piano piano con l'appoggio di Costa Crociere inizia a rappresentare una realtà che comunque non potrà mai sostituire la Serenissima come hub di riferimento.
Gli altri porti che fanno grandi numeri si trovano sulla sponda opposta dell'Adriatico: il numero uno è certamente quello di Ragusa (che da sola genera tre quarti del traffico crocieristico croato) che può offrire le bellezze artistiche della Repubblica Marinara, **seguito da Cattaro che mette sul piatto un fiordo da cartolina degno dei panorami norvegesi.**
Dietro a queste due grandi realtà continua la sua scalata Spalato, **che può offrire ai turisti la visita del palazzo di Diocleaziano e Zara.**
L'ex enclave italiana, nonostante i bombardamenti del secondo conflitto mondale e le deturpazioni architettoniche dell'epoca jugoslava, **inizia timidamente a comparire negli itinerari di alcune compagnie.**
Infine più a Nord troviamo Capodistria che concorre soprattutto con Trieste, **ma che è svantaggiata dal richiamo inferiore del suo centro storico.**
Tutta la costa orientale, dall'Istria alla Dalmazia (quindi territori divisi tra le ex Repubbliche jugoslave di Slovenia, Croazia e Montenegro), può garantire ancora molte opportunità agli armatori per scoprire nuovi pittoreschi approdi, **ma tutto dipenderà da come si riuscirà a risolvere le problematiche di Venezia.**
Se questo non succederà sarà un grave colpo per l'economia crocieristica adriatica.

# «Trieste è già oggi il porto d'Europa»

## «Ma per rilanciare il Porto Vecchio serve un grande progetto pubblico» dice il presidente degli spedizionieri, Visintin

di **ELISABETTA BATIC**, Trieste

METTONO a disposizione delle imprese manifatturiere e di logistica le loro conoscenze e la loro esperienza che hanno accumulato in due secoli di attività su tutti i mercati del mondo.
Per la posizione geografica di Trieste, collocata all'estremo Nord del Mar Adriatico, **gli spedizionieri del porto di Trieste sono da sempre abituati ad avere una clientela internazionale.**
Alla presidenza dell'Associazione e di Confetra Friuli Venezia Giulia c'è Stefano Visintin.

**Riuso del Porto Vecchio, quali sono le criticità da superare?**
«Il problema fondamentale è che si tratta di un'area molto estesa in cui gli ex magazzini sono in uno stato difficilmente recuperabile. Per noi operatori è impossibile utilizzarli dal punto di vista della logistica in quanto non sono riadattabili. Ai nostri occhi il problema non è il regime di Porto Franco, in quanto i suoi benefici sono un valore aggiunto, ma i vincoli di natura architettonica».

**Quali le necessità?**
«Assolutamente quella di un programma generale di riuso dell'area che a mio giudizio passa attraverso un grosso progetto pubblico come il rilancio in chiave crocieristica».

**Punto franco, strumento valido?**
«Sussiste solamente nel porto di Trieste e dovrebbe essere considerato un grande valore da parte dello Stato italiano mentre purtroppo non è stato valorizzato. Attualmente viene fatto un uso soprattutto collegato alle merci estero su estero, dà la possibilità ai camion turchi di transitare nel porto verso altri Paesi comunitari senza utilizzare permessi bilaterali e il pagamento dei diritti di importazione a sei mesi con tasso di interessi molto basso. Ma è una gamma di vantaggi limitata».

**Dove andrebbe spostato?**
«Le opzioni indicate dal commissario Zeno D'Agostino sono ottime, una porzione dell'Interporto di Fernetti e dello scalo ferroviario di Prosecco ma anche le aree di sviluppo del porto industriale dove verranno realizzati nuovi terminali sono tutte zone dove estendere il regime di Porto Franco».

**Su cosa deve investire ancora il porto per crescere ulteriormente?**
«Ci sono già ora sul tappeto dei progetti di investimento da parte

di terminalisti privati e se fossi nel legislatore, che ora deve esaminare la bozza del piano nazionale della logistica, ne terrei conto. Ossia, anche io Stato devo scommettere sullo stesso porto. Siamo poi nel guado di una informatizzazione spinta di tutte le funzioni portuali. La procedura deve essere portata a compimento di modo da dialogare con tutte le componenti del Port Community System».

**Piano nazionale della logistica, quali le sue impressioni?**
«Parte da uno slogan "Italia pontile d'Europa" ed è effettivamente ciò che noi stiamo cercando di costruire a Trieste. Il nostro porto deve essere considerato definitivamente italiano ma a servizio di altri Paesi europei giacché, eliminando il dato relativo agli oli minerali, il traffico, per il 75%, riguarda merci di origine non italiana. Un piccolo molo di questo pontile d'Europa già lo siamo ma come spedizionieri vorremmo che la parte governativa prendesse atto che molti dei punti di forza individuati dalla bozza, di fatto sono già presenti nel Porto di Trieste».

**Quali ad esempio?**
«La bozza propone un'analisi che individua punti di forza, di debolezza, opportunità e minacce. Molti dei punti di debolezza considerati tali dal sistema italiano, sono punti di vantaggio per il sistema triestino. Ad esempio viene identificata l'inefficienza dell'ultimo miglio lato terra ma a Trieste questo non esiste, il porto è perfettamente collegato alle reti ferroviarie e autostradali ed è un punto di forza. Altro elemento, considerato di debolezza, è la frammentazione nell'offerta terminalistica ma lo scalo giuliano, essendo piccolo, ha sempre avuto terminalisti specializzati in un determinato traffico».

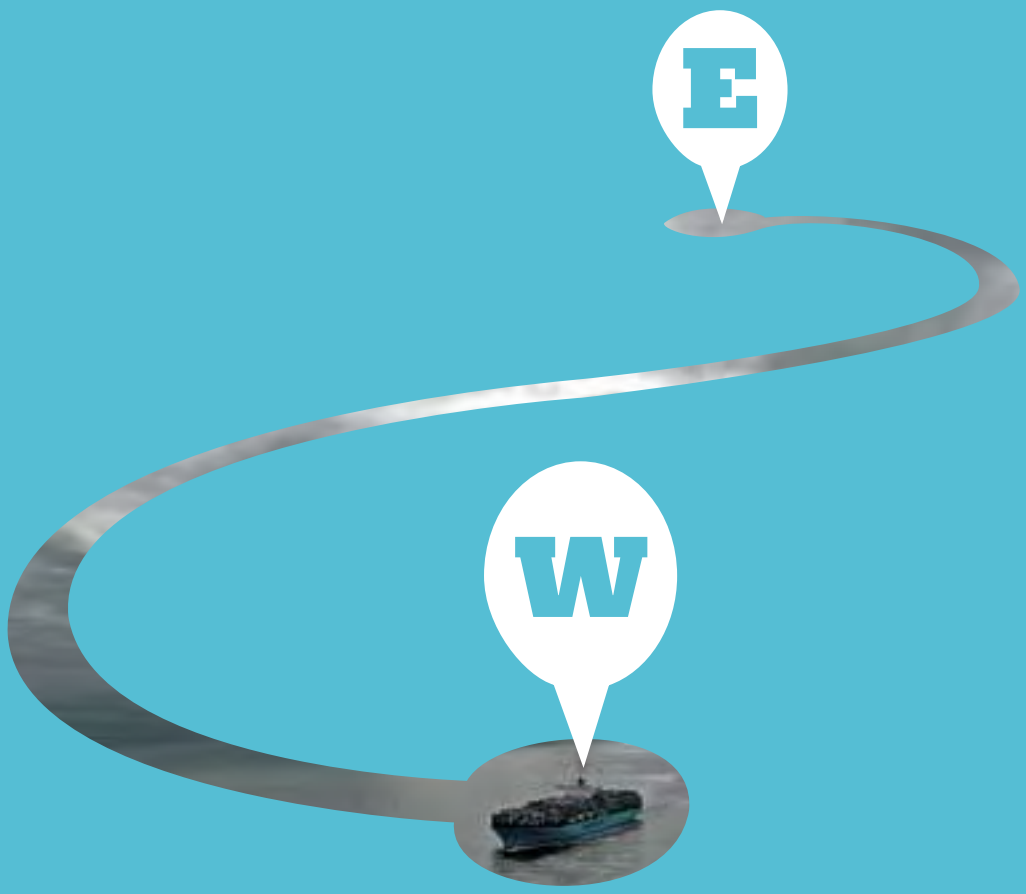
**E tra le minacce?**
«La politica restrittiva ai transiti alpini, ma grazie al regime di porto franco siamo in grado di eliminare questo facendolo diventare punto di forza così come la marginalizzazione del Mediterraneo in seguito all'apertura di nuove rotte continentali. Di fatto per Trieste è un'opportunità, la nostra presenza su determinate rotte è un vantaggio. Si individua poi, come intervento per rafforzare il traffico Ro-Ro, una maggiore integrazione tra le società di autotrasporto italiano. A Trieste ciò già avviene».

# Bari, da container e ferry le sorprese migliori

## In frenata il business delle crociere. Ma nel 2016 il mercato tornerà a crescere

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

IL COMMISSARIO straordinario Francesco Mariani, da oltre un decennio ormai alla guida dell'Autorità portuale del Levante, ha espresso soddisfazione **«per i risultati operativi che i porti di Bari, Barletta e Monopoli stanno ottenendo grazie alla collaborazione dell'intero cluster portuale coinvolto».** Mariani ha auspicato che «si possa al più presto risolvere la problematica dell'accesso delle grandi navi a Venezia per consentire al mercato crocieristico in Adriatico di recuperare tranquillità, **assicurando anche ai porti e territori pugliesi gli aumenti di traffico che mediamente si stanno registrando nelle altre zone d'Italia».**
La riforma della portualità prevista dal piano strategico che sta portando avanti il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, **prevede per la Puglia la nascita di un'unica Autorità di sistema portuale.** Secondo il commissario la riforma «consentirà di integrare la crescita dei porti del Levante nel sistema regionale, assicurando nuovo slancio verso i mercati dei Balcani e del Medio Oriente, **che costituiscono il naturale bacino di riferimento dei porti pugliesi del versante adriatico».**
Tante luci e qualche ombra nei risultati di traffico dei primi nove mesi dell'anno per il porto di Bari. Positivo, ma soprattutto in controtendenza rispetto al dato degli ultimi anni, **è il risultato del traffico passeggeri dei traghetti che in questo primo periodo dell'anno si attesta su circa 940 mila passeggeri con un +1% circa rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso e un aumento in termini assoluti di quasi 10 mila persone.** In questo segmento di traffico balza in evidenza il dato relativo al collegamento con l'Albania dove si registra un quasi 6% in più di passeggeri con un aumento di circa 33 mila unità che in parte compensano la riduzione di circa il 3% del numero di passeggeri sul collegamento con la Grecia. Una delle ragioni dell'aumento del traffico con l'Albania, che conferma sempre di più Bari come porto preferito dell'Adriatico, è certamente da individuare nell'attivazione di una nuova linea a cura di Grandi Navi Veloci con un traghetto di nuova generazione che, con servizi di qualità a costi contenuti, **ha spinto molti cittadini albanesi a tornare ad utilizzare il passaggio via mare abbandonando quello via terra lungo la sponda orientale dell'Adriatico.** Soprattutto ha invogliato tanti altri a recarsi in Albania per turismo.
Qualche ombra, invece, nei dati del traffico crocieristico, che dopo un primo periodo dell'anno secondo le previsioni, **ha subito una battuta di arresto rispetto agli anni passati.** Dall'inizio dell'anno a settembre sono già transitati circa 275 mila passeggeri con una diminuzione di circa 175 mila unità e una perdita del 40% circa rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso dovuto in parte alla diminuzione del numero di toccate, **ma soprattutto alla scelta delle compagnie di utilizzare navi più piccole.** Il 2016 vedrà il ritorno di alcune grandi navi che usualmente scalavano a Bari. «Questo - spiegano dall'Autorità portuale - lascia pensare che si tratti di un fenomeno di riassestamento del mercato, **anche se non è difficile immaginare che il calo sia dovuto alle difficoltà di programmazione da parte dei principali operatori».** Queste difficoltà sono dovute all'incertezza di poter **«utilizzare il porto di Venezia come tappa principale delle crociere in Adriatico».**
Ancora segnali positivi invece dal traffico delle merci non containerizzate che per questo primo periodo dell'anno fa registrare un volume complessivo di quasi tre milioni di tonnellate. L'aumento è di circa il 20% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Significativo l'aumento delle granaglie e dei fertilizzanti (+10%), degli alimentari (+50%) **e del general cargo che è raddoppiato rispetto all'anno scorso attestandosi a quasi 400 mila tonnellate.** I risultati migliori arrivano comunque dal traffico container. **A Taranto il terminal dedicato a questo traffico deve essere aggiudicato a un nuovo concessionario.** Nel frattempo il porto di Bari è l'unico scalo pugliese da cui è possibile imbarcare e/o sbarcare contenitori. **In questo settore si registra un aumento del 70% circa rispetto al 2014.** Il totale provvisorio, circa 38 mila teu, è già superiore al dato complessivo dell'anno scorso. Oltre all'operatore storico del porto, Msc, dall'inizio del 2015 toccano Bari anche Evergreen e Hapag Lloyd, con linee feeder che consentono di raggiungere poi i porti hub di Gioia Tauro, Pireo, **Damietta e Port Said.** La conferma dell'interesse del mercato per il porto di Bari viene dall'attivazione dall'estate di una linea di autostrade del mare operata da Grimaldi Lines che collega il porto al Nord Adriatico oltre che alla Grecia.




# AE12: YOUR DOOR DIRECTLY LINKED TO DESTINATION

AE12 is THE premium service on the direction between Asia and the North Adriatic Sea.
Weekly and reliable calls inTrieste, Koper and Rijeka grant a full coverage of all the main destinations and origins in the Adriatic and range a beyond.
On the Eastbound direction three calls in Port Said, King Abdullah and Salalah are there to support your export business into the Middle East.

Finally, a specifically designed newtork of shuttles connects Venice, Ancona and Ravenna to the AE12 mother service, reducing transshipment layovers, through secured berthing windows in Trieste.
An additional opportunity to gain further access to a wider hinterland in the Adriatic Range.

**Your Promise. Delivered.**

www.maerskline.com

www.ther

MAERSK LINE

# Ruolo guida per l'industria dei cantieri

di **MATTEO MARTINUZZI**, Monfalcone

COM'È lo stato di salute dei cantieri navali che si affacciano sull'Adriatico? Si potrebbe dire ottimo, **ovviamente vanno fatti dei distinguo tra eccellenze come gli stabilimenti Fincantieri,** i cantieri croati in forte ripresa e le altre realtà industriali più piccole.
Cominciamo da Fincantieri, fiore all'occhiello dell'industria navalmeccanica nazionale: in quest'area sono ubicati tre dei suoi stabilimenti, quello più grande di Monfalcone, **poi Marghera ed infine Ancona.**
Sono tutti stabilimenti impegnati nel settore "cruise" su cui l'azienda ha investito molto nel potenziamento degli impianti per restare al passo con il mercato che pretende navi sempre più grandi, **ma a costi inferiori di costruzione e con tempi di consegna sempre più stretti.**
Dopo la crisi che ha colpito il comparto nel 2008, nessuno si sarebbe aspettato una situazione florida come quella attuale; come annunciato dall'amministratore delegato Giuseppe Bono, **tutti i cantieri del settore crociere hanno tra commesse ufficializzate ed opzioni da definire un carico di lavoro garantito ben oltre il 2020.**
Fino a pochi anni fa gli analisti del settore vedevano come un potenziale pericolo per l'azienda triestina avere un unico grande cliente, cioè Carnival Corporation & Plc.; ma con la politica commerciale degli ultimi anni Fincantieri ha saputo conquistare nuovi clienti ed attualmente in riva all'Adriatico sono in costruzione navi per Msc Crociere (a Monfalcone) e Viking Ocean Cruises **(ad Ancona).**
Però con la corsa al gigantismo navale si è manifestata una criticità, la mancanza in Adriatico di un bacino di carenaggio sufficientemente grande da ospitare le navi da crociera di ultima generazione; **infatti la vasca più grande presente in quest'area è il bacino numero 4 di Trieste di proprietà di Fincantieri.**
Quest'ultimo è lungo 295 metri mentre le ultime navi costruite a Monfalcone per Princess Cruises e P&O Cruises hanno raggiunto i 330 metri di lunghezza **"fuori tutto".**
Quindi per le operazioni di carenaggio lo stabilimento isontino ha dovuto usare il proprio bacino di costruzione **(lungo 350 metri)** con non poche difficoltà tecniche.
In futuro con l'attuale carico di lavoro sarà molto difficile lasciare vuota la vasca per mettere a secco le navi prima della consegna, **quindi si dovrà inviarle a Palermo con ulteriori aggravi di costi e problemi logistici.**
L'unica soluzione sembra essere quella di investire nell'allungamento del bacino di Trieste; il progetto è stato già elaborato ed inserito nel Piano Regolatore del porto, **ma al momento l'Autorità portuale non ha dato nessuna indicazione su quando e se verrà realizzata quest'opera.**
Dall'altra sponda dell'Adriatico come vanno le cose?
Qui la fa da padrona il gruppo polesano Scoglio Olivi (Uljanik) **che controlla gli stabilimenti di**

**Pola e di Fiume.**
Anche qui il lavoro non manca (si parla di commesse fino al 2018 per un valore totale di oltre un miliardo di euro) **e in questo caso la politica di privatizzazione dell'industria navalmeccanica nazionale attuata dal governo croato sembra aver dato i suoi frutti.**
Più a sud invece i cantieri di Traù e Spalato faticano a riprendersi completamente.
**In ogni caso tutti i cantieri croati soffrono di carenze impiantistiche visto che costruiscono ancora gli scafi sugli scali con conseguenti aggravi di costo.**
C'è da chiedersi fino a quando potranno procrastinare un aggiornamento degli impianti: **probabilmente finché il costo più basso della loro manodopera permetterà di restare competitivi sul mercato.**
Ma nell'Adriatico ci sono altre piccole realtà industriali italiane in grado di stare su mercato difficile come quello della navalmeccanica.
Possiamo citare il cantiere Visentini di Porto Viro (Rovigo) che l'anno scorso è riuscito a completare una ro-ro **"multipurpose"** di altissimo livello tecnologico soprattutto nel campo dell'ecosostenibilità.
**Poi a Ravenna troviamo i cantieri Rosetti che possono vantare un'importante know-how nel campo dell'offshore e che recentemente hanno collaborato con Fincantieri.**
Poi sempre come fornitore dell'azienda di Bono possiamo ricordare la Cartubi di Trieste, situata proprio a fianco del sopracitato bacino 4: ormai tra gli addetti ai lavori viene chiamata "la fabbrica dei fumaioli" **visto che qui sono state realizzate la gran parte delle ciminiere delle navi da crociera costruite da Fincantieri.**

# «Venezia sarà sempre un porto leader»

## «Oggi le compagnie sono costrette a scegliere altre destinazioni, ma chiedono di restare qui» dice Roberto Perocchio, ad del Vtp

di **MATTEO MARTINUZZI**, Monfalcone

PER FARE il punto della situazione delle crociere in Adriatico chi meglio di Roberto Perocchio, amministratore delegato di Venezia Terminal Passeggeri.

**Ci può dire qual è lo stato di salute dell'industria crocieristica nell'Adriatico?**
«Si tratta indubbiamente di uno stato di salute incerto, fortemente condizionato dal futuro crocieristico di Venezia che oggi non consente alle compagnie di crociera di fare una programmazione di lungo periodo su questo mare. Negli ultimi anni, il 90% delle crociere che hanno toccato i porti adriatici sono passate per Venezia e le assurde polemiche sulla presenza delle navi da crociera in questa millenaria capitale marittima ed i ritardi nelle scelte per l'individuazione dei nuovi canali di accesso richiesti dal decreto Clini-Passera, hanno destabilizzato una programmazione di itinerari che richiede una pianificazione con almeno due anni di anticipo. I risultati per l'Adriatico sono quelli evidenziati di recente dalla CLIA, con la perdita di 560 mila crocieristi nel biennio 2014-2015 e 113,5 milioni di spesa diretta, proprio in un momento in cui l'Unione Europea raccomanda agli stati membri di rafforzare la propria politica di sviluppo del turismo costiero».

**Quali sono le criticità che vanno superate?**
«Oggi siamo più vicini alla soluzione con un clima di intesa tra Autorità Portuale e Comune di Venezia che stanno lavorando celermente sulla proposta di recupero del canale Vittorio Emanuele per la definizione della nuova via d'accesso delle navi al porto crociere di Marittima. La redazione del progetto e le verifiche che l'accompagneranno richiederanno però un arco temporale significativo, come pure la sua realizzazione. Ritengo pertanto che per non indebolire l'industria crocieristica veneziana, che è una filiera vasta che coinvolge circa 200 aziende e 5000 addetti, sarà importante affrontare il tema di un periodo transitorio che contempli limitazioni di tipo qualitativo e non quantitativo per il mantenimento dell'attuale canale che è fisicamente sicuro e impone manovre a lentissimo moto con controlli operativi strettissimi».

**Pensa che Venezia possa conti-**

**nuare ad avere il ruolo di leader e di accentratore del traffico crocieristico?**
«I servizi crocieristici sono un mondo complesso che attinge ad una utenza globale che predilige porti di imbarco di grande richiamo internazionale e che dispongano di aeroporti primari e di strutture logistiche e ricettive impeccabili. Venezia ha tutte queste caratteristiche, inclusa la diretta connessione terrestre viaria e ferroviaria con uno dei più vasti bacini di clientela del mondo, quello della nuova Europa. Questi elementi fanno di Venezia ancor oggi il quinto porto crocieristico capolinea più importante del mondo, ed i protagonisti internazionali dell'industria crocieristica non chiedono che di poter restare. Alle condizioni attuali però si trovano costretti a puntare su altri hub con progressive perdite di attività per Venezia che da 1,8 milioni di crocieristi calerà nel 2016 a poco più di 1,5 milioni con grave danno di tutte le competenze tecnologiche e di tutti gli investimenti sinora sviluppati. Se riusciremo a dare in tempi certi risposte ragionevoli alle richieste dell'industria crocieristica potremo ancora recuperare e stabilizzare una risorsa che contribuirà a mantenere il porto di Venezia al centro delle attenzioni di tutta l'economia del turismo costiero, riversandone i benefici su tutta la regione; se invece attendiamo troppo a lungo cambieranno fatalmente gli itinerari e gli investimenti si sposteranno altrove».

**Lei crede che andrebbe aumentata la sinergia tra i porti affacciati su questo mare?**
«Le sinergie già esistono perché Zara e Ragusa, ad esempio, si sono molto avvantaggiate del ruolo di home port svolto da Venezia che vi ha riversato migliaia di crocieristi attirati da tutto il mondo ed indotti dalle compagnie di crociera ad esplorare le rotte del Mediterraneo Orientale partendo dalle banchine di una città famosissima. E' quasi impossibile però per questi porti svolgere in modo soddisfacente il ruolo alternativo di porto capolinea, per una serie di fattori: le dimensioni ed i collegamenti dei relativi aeroporti, le situazioni climatiche (si pensi alla bora di Trieste), la viabilità di accesso, la lontananza dai grandi bacini di clientela, il numero di accosti utilizzabili».

**Livorno:**
tel: +39 0586 2477 - fax:+39 0586 247777
import@nerilivorno.it - export@nerilivorno.it - shipagency@nerilivorno.it - www.nerilivorno.it

**Monfalcone:**
tel: +39 0481 411141 - fax:+39 0481 411615
mar.ter@mar-ter.it - www.mar-ter.it

# Ancona punta su ferry e container

## Rodolfo Giampieri, presidente del porto di Ancona spiega le strategie di sviluppo dello scalo dorico

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

«TRAGHETTI e container sono due asset di sviluppo su cui l'Autorità portuale di Ancona punta con decisione», afferma il presidente dell'Authority dorica, **Rodolfo Giampieri.**

Ad Ancona è stata recentemente inaugurata una banchina da 335 metri, **che è stata dotata di un fondale da 10,5 metri,** dove hanno cominciato ad attraccare navi portacontainer.

Pochi giorni fa una singola nave ha movimentato qui mille container, **una cifra decisamente inusuale per un porto come quello di Ancona.**

Si tratta della banchina numero 26, ma il progetto completo prevede un prolungamento con la realizzazione della banchina 27, **che permetterà di raddoppiare l'attuale capacità dello scalo fino a 300 mila teu.**

Più recentemente è stato completato il molo sopraflutto, lungo 700 metri e costato 57 milioni **(contro i 70 milioni previsti nel bando di aggiudicazione).**

Inoltre è allo studio la sostenibilità economica di un ulteriore pennello di 400 metri dove potrebbero accostare le navi ro-ro.

«Il traffico merci - ricorda Giampieri, che da pochi giorni è affiancato dal nuovo segretario generale, Matteo Paroli - tiene e migliora, **con un +3% complessivo,** trainato da container e traghetti.

Il concetto di Autostrade del mare, che è stato richiamato molto negli ultimi anni, **può diventare strategico per Ancona.** La tendenza è l'attenzione all'ambiente. **Potendo accelerare sul progetto Autostrade del mare si darebbe un contributo anche all'ambiente.** Confermo che c'è

un forte impegno da parte dell'Autorità portuale di Ancona a percorrere la strada dell'intermodalità».

Sul fronte dell'intermodalità mare-terra, l'Authority va infatti avanti con la realizzazione del progetto dei binari a banchina, **con fasci di lunghezza superiore a 550 metri.**

Procede il confronto con ufficio delle Dogane e Guardia di Finanza per sciogliere eventuali nodi, **creare un punto di controllo e dare spazio alle visite doganali in sicurezza.**

Tutto per essere pronti a cogliere le opportunità che si verranno a creare con la conclusione dei lavori della seconda galleria ferroviaria a Cattolica.

Quella in direzione Nord è già pronta dallo scorso luglio, quella verso Sud dovrebbe, da progetto, **essere attiva entro la fine del 2015.** «Quest'opera - spiega il presidente **- cambia in modo importante lo scenario strategico per il porto.** La linea ferroviaria che arriva ad Ancona permetterà un grande sviluppo. **Ad Ancona arriva merce dalla Germania e dal cuore dell'Europa.** La sensibilità verso questo traffico, sia in arrivo sia in partenza, sta crescendo. Ai tempi dell'imperatore romano Traiano, **Ancona era definita la porta d'Oriente rivolta verso la Dacia.** Oggi la possiamo definire la porta d'Europa. I traffici con Monaco, **Francoforte e Basilea saranno facilitati.** Anche per gli armatori, attenti a ridurre i costi, **questa infrastruttura rappresenterà un vantaggio competitivo».**

Sul fronte mare quali adeguamenti farà il porto, **oltre all'eventuale pennello per le Autostrade del mare?** «La banchina 22 - risponde Giampieri - era stata interdetta per motivi di inagibilità strutturale. **Ma nei giorni scorsi abbiamo firmato il bando per i lavori che partiranno subito.** Poi entro dicembre di quest'anno assegneremo i lavori della banchina 27, **che allungherà la 26 portando l'accosto a 650 metri.** Intanto stiamo concludendo le opere propedeutiche di bonifica bellica e siamo partiti con la posa del palancolato di rinforzo. **Queste sono le infrastrutture necessarie agli armatori».**

L'ipotesi del pennello per i traghetti prevede che colleghi l'attuale banchina con la diga sottoflutto.

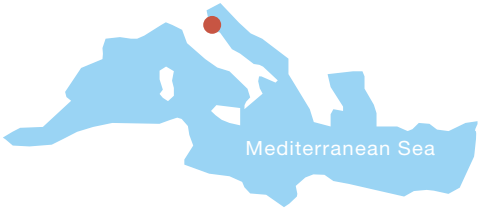
Il progetto è frutto di un protocollo d'intesa fra Autorità portuale, **Università e Comune.**

L'Universtà ha formato al squadra che lavorerà allo studio di fattibilità, **sotto la guida di Ezio pasqualini e Alessandro Mancinelli.**

Entro 10 mesi l'Authority saprà se il

progetto è fattibile e avrà un'indicazione sommaria di quanto costerà. **«È importante per scegliere.** Si ragiona con pragmatismo». Ancona insomma si ritaglia un ruolo importante nella portualità adriatica, **che negli ultimi anni, grazie all'apertura verso Est dell'Unione europea,** ha acquisito una nuova centralità. «L'Adriatico - conclude Giampieri **- ha una grande opportunità in un'Europa che da Unione di Stati sta diventando anche Europa delle macro-regioni.** Dopo le macroregioni Baltica e Danubiana, lo scorso anno è stato approvato il piano d'azione per quella Adriatico-ionica e presto arriverà anche quella Alpina. **Il mare Adriatico diventa ponte fra due sponde e un'opportunità per l'Italia di partecipare allo sviluppo dei Balcani».**

Ravenna: the fastest link to East Med and beyond.




Terminal Container Ravenna (TCR)
Strategic Gateway in the Adriatic Sea.

Competitiveness through experience and tradition.
· ONE stop shop, Value Added Services.
· The perfect supply chain center for refrigerated and perishable cargoes.
· Relax! we deliver your products to market.
· Building the future: CONCRETE.

SAPIR

www.contshipitalia.com

ONE FLAG TEAM SOUL · contship italia group

# «Rinfuse e general cargo, una crescita da record»

## Ma Ravenna scommette anche sulle Autostrade del mare verso Sud e Grecia. Intervista a Galliano Di Marco, Authority Ravenna

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

**COME sta andando l'attività commerciale del porto di Ravenna?**
«Abbiamo avuto - dice Galliano Di Marco, presidente dell'Autorità portuale romagnola - due anni, fra 2013 e 2014, molto positivi, con tassi di crescita del 15%. Il 2015 è piatto, con un -1% nei primi otto mesi e un settembre in pareggio rispetto al 2014. Ma quest'anno abbiamo avuto molti problemi. A febbraio ci ha colpito l'alluvione più devastante degli ultimi 50 anni, che ha insabbiato l'avanporto. Come conseguenza la Capitaneria ha ordinato una riduzione di 50 centimetri del pescaggio delle navi che potevano entrare nello scalo».

**Come avete affrontato questo problema?**
«Abbiamo appena terminato lo scavo di 200 mila metri cubi di materiale, che si aggiunge all'operazione di manutenzione ordinaria dello scorso anno, quando avevamo tolto altri 150 mila metri cubi. Il materiale viene portato in una delle due aree da 30 ettari autorizzate al largo della costa. Il porto di Ravenna è un canale e si insabbia periodicamente. Ma in questo momento le casse di colmata a terra sono piene e le autorizzazioni sono scadute».

**Questo che cosa comporta?**
«Aspettiamo che il titolare svuoti i 3 milioni di metri quadrati di materiale che vi è depositato. In mancanza di questo intervento non possiamo dragare il porto. Per questo motivo, in occasione di un evento eccezionale come l'alluvione, abbiamo dovuto trovare l'alternativa in mare. Nonostante questo inconveniente, dopo due anni positivi, chiuderemo il 2015 in pareggio. L'anno scorso abbiamo superato per la prima volta Venezia, movimentando 24,7 milioni di tonnellate di merce. Anche quest'anno ci attesteremo su questa cifra».

**Quali sono i settori più produttivi?**
«In questi tre anni abbiamo avuto uno sviluppo delle rinfuse e del general cargo, settore su cui siamo i primi in Italia e che ha avuto il suo record storico. Sono in via di sviluppo anche le Autostrade del mare verso l'Italia meridionale e verso la Grecia, con 76 mila camion tolti ogni anno dalle strade».

**E i container?**
«In questo triennio abbiamo avuto un grande aumento, col picco nel 2013. Ma se vogliamo continuare a crescere, visto che sul mercato ci sono navi sempre più grandi, dobbiamo portare i fondali a -13,5 metri, mentre oggi arrivano a 10,5-11 metri. Quindi dobbiamo scavare ancora due metri. Nel 2015 movimenteremo

circa 235 mila teu, che sarà il nostro massimo storico, ma oltre non possiamo andare in queste condizioni. Per poter superare i 3-400 mila teu dobbiamo scavare, ma non possiamo farlo finché non si risolve il problema delle casse».

**Che cosa vi blocca?**

«Nel 2012 è stato approvato dal Cipe il progetto "Hub portuali di Ravenna" che prevede anche una nuovo terminal container con fondali a 14 metri e una grande piattaforma logistica su un'area di 200 ettari. Ma il progetto è bloccato da due indagini sulle casse di colmata in cui l'Autorità portuale non è coinvolta. E così, anche se non siamo un porto Sin (sito di bonifica di interesse nazionale, ndr), non possiamo dragare».

**Che cosa potete fare per sbloccare la situazione?**

«Abbiamo preparato un progetto di adeguamento tecnico funzionale per due casse di colmata sommerse dentro la diga foranea, che è stato presentato lo scorso 24 settembre al Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Vorremmo partire nella seconda metà del 2016, dopo la Via ambientale. Le casse permetteranno di stoccare 2,6 milioni di metri cubi di materiale. A novembre chiederemo al Cipe di rimodulare il progetto senza le casse esistenti e con quelle in progetto. In questo modo ci svincoliamo dagli effetti dell'indagine della magistratura e potremo fare il dragaggio previsto. Ma intanto abbiamo perso un anno».

**Con il progetto hub che capacità raggiungerà il porto di Ravenna?**

«Con i fondali necessari, nel nostro business plan abbiamo previsto di raddoppiare i traffici, che arriveranno a 40 milioni di tonnellate nel 2030, con 400 mila teu nei container. Ma i container rappresentano soltanto il 10% del traffico di Ravenna, dove non potranno mai arrivare le navi da 20 mila teu. Quelle sono destinate a Trieste e a Venezia, se il mio collega Paolo Costa riuscirà a fare la piattaforma offshore. Noi puntiamo molto su short sea shipping, rinfuse, general cargo, tutti settori che finalmente hanno trovato spazio anche nel Piano nazionale della portualità e della logistica. Con i ro-ro siamo partiti da zero nel 2012 e oggi non riusciamo più a soddisfare le richieste che ci arrivano da Grecia, Turchia e Egitto. Per questo è necessario andare avanti con il nostro progetto».

# «Distretto unito per il porto di Trieste»

di **ELISABETTA BATIC**, Trieste

UN DISTRETTO marittimo unito per rendere competitivo il porto di Trieste. Per il presidente dell'Associazione Agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia e amministratore delegato della G. Tarabochia&Co. di Trieste Pietro Busan è questo il principale obiettivo da perseguire.

**In che modo?**
«La necessità per la comunità portuale è quella di lavorare in maniera sempre più globale, organica ed integrata per realizzare quel concetto di "sistema" che è alla base di un processo produttivo moderno ed efficace. Bisogna ripensare al sistema di governance tenendo conto che l'industria dello shipping è uno straordinario moltiplicatore di reddito ed occupazione. Peraltro i tempi tra la progettazione e la realizzazione di infrastrutture, nel nostro Paese, sono talmente lunghi che perdono il senso del loro utilizzo finale già nella fase della loro stessa realizzazione».

**Quale è la fortuna di Trieste in questo contesto?**
«A Trieste non occorrono investimenti molto grandi, in un porto che ha come punti di forza la posizione geografica, è punto nevralgico per gli scambi commerciali con il Centro e l'Est Europa con uno speciale regime di zone franche, fondali naturali fino a 18 metri e una rete ferroviaria sicuramente da migliorare ma non da inventare».

**Quale è, secondo lei, la visione moderna di porto?**
«Considerarlo un anello della supply chain e non singolo asset che basti a se stesso e svincolato dalle altre realtà. Qui entrano in gioco alcuni fattori come la certezza dei processi documentali, la chiarezza della loro applicazione e lo snellimento delle procedure che non vuol dire meno regole ma controlli mirati, preventivi attraverso un sistema di dati condiviso tra le istituzioni che oggi manca. È questo l'impegno che ci vede a fianco dell'Autorità portuale attraverso l'utilizzo di un Port Community System».

**Quali le criticità?**
«Un esempio di "non funzione" dei sistemi da noi è il pre-clearing o meglio la sua applicazione, poiché prevede il monitoraggio della nave a partenza dall'ultimo porto prima di giungere a Trieste. Quando la nave proviene da Capodistria, che è a meno di un'ora di navigazione da noi, il pre-clearing non è attuabile e perde efficacia. La soluzione non è far cambiare routing alle navi ma andare semplicemente in deroga applicando una procedura normativa più idonea».

**Come valuta il ruolo del Napa?**
«I porti che vi aderiscono continuano a confermare il proprio impegno per un reciproco supporto a favore di progetti futuri di sviluppo di ciascun scalo, contribuendo alla creazione di un piano strategico internazionale per la realizzazione di un modello di sviluppo delle infrastrutture portuali. Ma rimane la perplessità derivante dai criteri di distribu-

zione delle risorse e dalla spartizione di attività future tra porti con funzioni e mercati di riferimento diversi. Basti pensare a come prosegue il progetto offshore proposto da Venezia o la concorrenza del porto di Capodistria che agisce però all'interno di un sistema certamente meno burocrate del nostro».

**Quali sono le priorità?**
«Risolvere alcune criticità come la soluzione della doppia manovra ferroviaria, un maggior sviluppo del traffico passeggeri e del mercato dei mega yacht ma anche l'approntamento della piattaforma logistica, il recupero e l'individuazione degli spazi portuali che sono strategici e di nuove aree da adibire a zone franche, la realizzazione del raddoppio del terminal contenitori all'indomani dell'entrata della compagine societaria di Msc».

**Da quando è presidente quali risultati avete raggiunto?**
«Abbiamo allargato l'orizzonte della nostra associazione che conta circa 35 aziende, sono convinto della necessità di un accorpamento e miglior razionalizzazione del sistema portuale a livello regionale rispettando le peculiarità dei singoli scali ma attuando un sistema diverso come previsto dal piano strategico nazionale della portualità e della logistica».

**In che direzione state lavorando?**
«Possiamo contare su un consiglio ringiovanito che contribuisce ad una vita di relazioni più dinamica e in linea con le attuali esigenze. Stiamo lavorando molto per portare sempre di più l'Associazione a svolgere un ruolo di centralità e di riferimento per i propri associati con l'attuazione di diverse attività».

# Le quattro sfide del porto di Venezia

## Crociere, piattaforma offshore, accessibilità nautica e Autostrade del mare. Ne parla Alessandro Santi, numero degli agenti marittimi

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

«IL PORTO di Venezia dovrà affrontare quattro sfide nei prossimi anni: crociere, piattaforma offshore e logistica annessa, accessibilità nautica, sviluppo delle Autostrade del mare», afferma Alessandro Santi, **presidente dell'Associazione agenti raccomandatari e mediatori marittimi del Veneto.**
L'associazione, braccio territoriale di Federagenti, **è nata nel 1946 in rappresentanza degli operatori dell'indotto portuale della provincia di Venezia.**
Più recentemente è entrata a far parte della Consulta dei porti dell'Adriatico.
Gli agenti marittimi del Veneto seguono con attenzione l'evoluzione dei traffici portuali dello scalo lagunare, tornato nell'ultimo periodo all'attenzione nazionale per gli ambiziosi programmi di sviluppo dell'Autorità portuale con la piattaforma offshore per container e prodotti petroliferi, **ma anche per la polemica sul passaggio delle grandi navi da crociera davanti a piazza San Marco.**
«La questione dell'accesso delle grandi navi - dice Santi **- è in discussione da troppi anni.** Un altro tema è quello della piattaforma offshore per container e prodotti petroliferi, **a cui si lega quello dello sviluppo logistico a terra.** A sua volta questo comporta la riqualificazione delle aree dell'industria chimica a Marghera. Per quanto riguarda l'accessibilità nautica, **il prossimo anno il Mose comincia la propria attività, che per 100 anni salvaguarderà la città.** C'è però un'interferenza con l'ingresso e l'uscita delle navi dal porto, stiamo lavorando per rendere più scorrevoli i traffici. Infine il terminal RoPortMos di Fusina, che ha un potenziale di sviluppo notevole per l'Adriatico nei prossimi dieci anni, **sia per i traghetti ro-pax sia per le car carrier».**
Quella contro le grandi navi è una campagna cominciata in sordina, ma che ha assunto eco globale dopo l'incidente della "Concordia" e soprattutto l'emanazione del decreto Clini-Passera, **che impone al porto veneziano di trovare un accesso alternativo alla stazione marittima per le navi di dimensioni superiori alle 96 mila tonnellate.**
Nel frattempo si è discusso anche se applicare da subito il divieto di accesso al canale attuale, quello che passa davanti a San Marco, con ordinanze, **ricorsi al Tar e manifestazioni sul modello No-Tav.**
«L'unico testo normativo di riferimento - dice Santi - **è il decreto Clini-Passera, perché l'ordinanza che limitava l'accesso alle navi sotto le 96 mila tonnellate è stato abrogato dal tar nel 2014.** Tuttavia gli armatori quest'anno si sono autolimitati sulla stazza delle navi che mandano a Venezia. **Il decreto chiede che sia trovata una via alternativa e al ministero è in corso lo studio delle possibilità.** È stato proposto il canale Contorta, **ma il progetto è sospeso dopo il ricorso al Tar.** Una variante di questa soluzione è il canale delle Tresse o Vittorio Emanuele, **che era stato caldeggiato dall'attuale sindaco di Venezia quando era ancora presidente di Confindustria.** Questa variante è stata presentata alla valutazione di impatto ambientale. **Sfrutta un canale con fondale a -6 metri,** che è già usato per piccole navi da crociera. **Sarebbe un intervento**

**poco invasivo.** Il ministero ha due mesi per dare una risposta sull'impatto ambientale». Un'altra soluzione, proposta da Duferco e criticata da Federagenti, prevede la realizzazione di un avamporto con un pennello per cinque navi, **che i passeggeri raggiungeranno con navette dalla Stazione marittima,** passando nel frattempo davanti al centro cittadino.
Oltre alle mega navi da crociera, **Venezia punta anche a quelle portacontainer con il progettato terminal offshore.** «In Alto Adriatico - conferma Santi - accogliamo soltanto navi piccole, dobbiamo crescere. **Siamo indietro di 20 anni.** Il progetto dell'Autorità portuale è ambizioso. Il problema sono i fondi, bisogna che la piattaforma sia al servizio di tutto il cluster portuale, **non soltanto di quello di Venezia.** Siamo fiduciosi che si possa realizzare, serve fare sistema, **ad esempio con Ravenna e Trieste.** Certo, lo scalo veneziano ha il vantaggio di un retroporto già attrezzato. Inoltre tutto il sistema fluviale, **da Chioggia a Mantova e Cremona,** potrebbe essere alimentato.

**Un'altra speranza di sviluppo arriva dal terminal di Fusina.** Due ormeggi sono già pronti, altri due saranno operativi nei prossimi tre o quattro mesi. **Inoltre avrà quattro binari fino alla banchina.** Oggi è utilizzato dalle compagnie Grimaldi e Anek. «Speriamo che al più presto **- auspica Santi -** ne arrivino altre. Se avessimo le stesse agevolazioni che ha Trieste molto traffico dalla Turchia verrebbe qui. Inoltre stanno crescendo molto le car carrier, **che trovano i porti del Nord Europa sempre più affollati».**

# L'attività di Sapir cresce in tutti i settori

## «Il servizio ferroviario funziona bene, anche se le percentuali sono ancora sotto il 20%» spiega Roberto Rubboli, ad del terminal

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

SAPIR è un grande terminal operator del porto di Ravenna, fra i maggiori in Italia. **Gestisce un'area di 520 mila metri quadrati e dispone di 1.700 metri lineari di banchine con un fondale di 10,50 metri.**
Le banchine sono collegate alla rete ferroviaria e attrezzate con sette gru portuali capaci di movimentare colli eccezionali di peso fino a 260 tonnellate.
L'area operativa alle spalle delle banchine è attrezzata con circa 67 mila metri quadrati di magazzini, **16 mila metri quadrati di aree coperte e 125 mila metri quadrati di piazzale adibiti allo stoccaggio delle merci.**
Ha inoltre un parco serbatoi con capacità di stoccaggio di 85 mila metri cubi.
**Sapir dispone di un parco di mezzi operativi per le movimentazioni di piazzale e magazzino e per il trasferimento delle merci.**
Questi mezzi consentono di garantire rese elevate per tutte le tipologie di merce trattate, **anche con l'ausilio di moderne tecnologie informatiche.**
A servizio del terminal vi è un'organizzata rete ferroviaria di 11 chilometri di binari.
Il complesso Sapir garantisce la movimentazione e lo stoccaggio di fertilizzanti, inerti, ferrosi, legnami, impiantistica, liquidi e merce a temperatura controllata.

**Qual è il bilancio dell'attività di Sapir nel corso del 2015?**
«Alla data odierna - risponde Roberto Rubboli, amministratore delegato del terminal - Sapir registra un miglioramento su tutti i parametri registrando un soddisfacente incremento dei volumi movimentati (prodotti ferrosi, rinfuse ed impiantistica)».

**Quali sono i progetti del terminal attualmente in corso e quelli per il futuro?**
«La società ha in programma importanti investimenti per ampliare le aree di stoccaggio delle rinfuse, costruire tettoie e capannoni per i prodotti siderurgici. E' inoltre intenzionata a realizzare in aree di proprietà una piattaforma logistica collegata alle banchine portuali. E' in ritardo, per motivi non dipendenti dalla società, la realizzazione di un nuovo terminal containen».

**Che ruolo svolge per il terminal il trasporto ferroviario? Che percentuale occupa rispetto al totale di container movimentati da e verso terra?**
«Il trasporto ferroviario ad oggi integra in maniera significativa il trasporto su gomma sia nel settore delle merci alla rinfusa che nei contenitori. Le percentuali sono comunque al di sotto del 20% per carenza di strutture e di materiale rotabile».

**Quali sono problemi principali da affrontare?**
«Per quanto attiene il rapporto con il trasporto ferroviario le difficoltà sono rappresentate dall'intasamento delle linee esistenti, la manutenzione dei binari e delle attrezzature, la scarsa disponibilità di vagoni e di contenitori specializzati».

**Quale ruolo ha il mare Adriatico nel traffico di merce containerizzata?**
«Ad oggi il Nord Adriatico ha un ruolo significativo se si mettono insieme i numeri e le potenzialità di tutti gli scali interessati (Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona). Incide anche l'attività dei porti esteri che si affacciano sul mare. I numeri sono inferiori a quelli del Tirreno che vanta una più antica tradizione,

maggior numero di linee e migliori fondali. Lo sviluppo di Suez e l'andamento dei traffici con Medio Oriente, Far East ed Africa apre ottime prospettive, soprattutto se si riuscirà a coordinare gli investimenti dei diversi porti».

**Come sta andando in questo momento il porto di Ravenna? Quali interventi ritenete importanti da parte dell'amministrazione pubblica?**
«Nel suo complesso il porto presenta un andamento positivo in linea con le previsioni. A fronte del ciclo di alcune merci tradizionali (cereali e sfarinati) c'è un incremento di materiali ferrosi e per l'edilizia. Crescono, seppure di poco, i contenitori. I problemi sono sempre gli stessi da decenni. Meno burocrazia, collegamenti stradali e ferroviari, approfondimenti dei fondali e leggi chiare, certe ed applicabili».

**L'alleanza Napa fra Autorità portuali, da cui Ravenna dopo alcuni anni ha deciso di uscire, secondo il vostro punto di vista di terminalisti, ha dato qualche vantaggio?**
«Napa non ha prodotto risultati apprezzabili, ad esclusione di una convegnistica e dell'introduzione di tematiche che andrebbero affrontate con una autentica volontà innovatrice».

S A
TRIPMARE S.p.A.
Servizio di rimorchio portuale nel porto di Trieste
Sede legale amministrativa:
Via Felice Venezian, 1 -34124 Trieste
Tel. 040.308376 - Fax. 040.309297
Base operativa h 24:
Porto Franco Vecchio, Magazzino 8, Trieste
Tel. 040.361069 - Fax. 040.3481029
www.tripmare.it

# «La ferrovia sosterrà lo sviluppo di Trieste»

## «La Piattaforma logistica? Dossier chiuso entro fine anno, poi apriremo i cantieri» dice Zeno D'Agostino, commissario di Trieste

di **ELISABETTA BATIC**, Trieste

ZENO D'Agostino, dal 24 febbraio è commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste.

**Cosa è cambiato e quanto resta ancora da fare?**
«Quando sono arrivato a Trieste ho trovato una situazione di per sé già buona per quanto riguarda l'andamento dei traffici Ro-Ro e container. Da un lato abbiamo dato continuità cercando di non cambiare quello che già andava bene focalizzandoci piuttosto su nuove iniziative».

**Ad esempio?**
«Prima fra tutte la manovra ferroviaria in Porto con Campo Marzio che rappresenta il primo vero passaggio della manovra unica. Stiamo inoltre lavorando affinchè il ruolo di Adriafer non valga solo per i binari del demanio marittimo ma anche per quelli della stazione di Rfi ossia Campo Marzio. Stiamo arrivando all'approvazione definitiva del Piano regolatore perchè dobbiamo attirare investimenti privati sul Porto, nelle prossime settimane ci saranno gli ultimi passaggi con il Comune e la Regione».

**Quanto sono importanti i collegamenti ferroviari per il porto di Trieste?**
«Se valutiamo lo sviluppo del porto negli ultimi anni direi che l'unico elemento messo sul piatto nei confronti dei competitori e dei vicini sloveni è proprio la ferrovia per i semi rimorchi e per i contenitori. La capacità di inoltro via treno sottolinea un elemento fondamentale che è l'integrazione dei flussi di semi rimorchi e container, in questi termini il porto di Trieste fa un milione e 150 mila Teu. Si tratta dunque di perseguire economie di porto tra due settori fortemente dinamici, i RoRo e i contenitori per raggiungere risultati incredibili».

**Di che tipo?**
«Possiamo aprire straordinarie possibilità commerciali per lo scalo, con i semi-rimorchi turchi raggiungiamo tutta l'Europa. Si tratta di due filiere con grosse potenzialità strategiche, ecco che allora diventiamo il quarto porto italiano dopo La Spezia che fa un milione e 200mila teu. Nell'ambito dell'Adriatico, Trieste non ha rivali: basta vedere il reticolo di servizi intermodali nel Centro ed Est Europa. Stiamo investendo e dialogando con le imprese ferroviarie da un lato e riducendo

all'osso i costi della manovra ferroviaria dall'altro, perciò la vera capacità di sviluppo per Trieste è data tutta dalla capacità di penetrazione commerciale attraverso il treno, siamo gli unici ad andare al di là dei confini nazionali con le proprie merci raggiungendo Austria, Germania, Repubblica Ceca, Ungheria, Slovacchia e il Lussemburgo».

**Trieste porto "core": è corretto?**
«A prescindere dalla pianificazione centrale di Bruxelles, dobbiamo cercare di stare in mezzo tra la strategia di tipo pubblico e le esigenze commerciali del privato. Userei piuttosto il termine gateway dell'Alto Adriatico per il Centro e l'Est Europa».

**Su cosa investire per crescere ancora?**
«Intanto ci sono 50 milioni di euro che Rfi ha già ottenuto per progettare il nuovo layout di Campo Marzio con nuovi binari aventi dimensione di tipo europeo, 750 metri, e l'elettrificazione dei moli. In più stiamo progettando una nuova rivisitazione dei binari all'interno del porto e sarà un investimento dell'Autorità in maniera coordinata con Rfi. Poi c'è la manovra unica con la sua ottimizzazione che si propone al mercato con costi più bassi rispetto ad un anno fa e la fase di privatizzazione di Adriafer per dare al soggetto che acquisirà la società un assetto organizzativo il migliore possibile».

**Autorità portuale unica in Friuli Venezia Giulia, è la giusta soluzione?**
«In Friuli Venezia Giulia per fortuna ci sono più porti. Trieste è il più importante mentre Monfalcone fa un mestiere diverso ma tra i due c'è una fortissima complementarietà e la necessità è quella di unire i due scali. Sulla fattibilità ritengo che debba essere l'Autorità portuale di Trieste ad estendersi per gestire anche Monfalcone e Porto Nogaro».

**Il porto di Trieste ha possibilità di allearsi con altri porti oltre il Napa?**
«Ci si allea quando tutti hanno da guadagnarci, la difficoltà è dettata dal fatto che facciamo un mestiere diverso da quello, ad esempio, di Capodistria in Slovenia. Proficua la collaborazione per i progetti europei. Non a caso Bruxelles guarda con molto interesse al Napa e al Nord Adriatico. Dal punto di vista della promozione e del marketing dobbiamo puntare ad una presentazione congiunta sui mercati asiatici. Il prossimo anno alla Transport Logistic di Shangai sarà bene essere tutti uniti».

**Piattaforma logistica, a che punto siamo?**
«Siamo al tavolo con il Ministero dell'Ambiente per dare risposte ad alcune prescrizioni specifiche, chiuderemo entro fine anno per poi dare avvio al cantiere».

# «Teniamo d'occhio Turchia, Iran, Nord Africa»

## Q&A - Mario Mega

Segretario generale dell'Autorità portuale del Levante

**Quali sono i punti di forza di chi lavora/opera nel bacino adriatico?**
«Per molti decenni l'Adriatico è stato un mare che ha diviso l'Europa più sviluppata da quella in forte ritardo mentre oggi la situazione è molto cambiata con i Paesi dell'area balcanica e medio-orientale che hanno tassi di crescita a due cifre. Il passaggio a regimi democratici, poi, ha favorito non solo lo sviluppo ma anche la mobilità delle persone con la conseguenza che oggi a poche ore di navigazione dall'Italia vi sono territori con consumi in forte crescita e con molte opportunità di sviluppo. L'Unione Europea sta ponendo grande attenzione a tutto ciò e le politiche per la nascita della Macro Regione Adriatico Ionica sono una grande opportunità di sviluppo in particolare per le regioni come la Puglia che, storicamente, sono sempre state il primo riferimento per quei Paesi».
**Quali saranno, secondo la sua esperienza, i mercati di riferimento del prossimo futuro?**
«Non vi è dubbio che da un lato occorre tenere in grande attenzione la crescita di Paesi come la Turchia ma anche l'Iran, dopo la ripresa delle relazioni politiche e commerciali conseguenti all'accordo sul nucleare da poco raggiunto. D'altra parte non è possibile non guardare alle grandi potenzialità di crescita del nord Africa che, quando saranno superate le crisi politiche attuali, costituirà un'area con popolazioni numerose e molto giovani desiderose di migliorare la propria condizione sociale ed economica rapportandosi naturalmente con l'Europa più sviluppata e *in primis* con il nostro Paese».
**L'instabilità socio-politica in molti paesi mediterranei sta incidendo negativamente sulla vostra attività? C'è preoccupazione?**
«Assolutamente sì. Purtroppo la flessione del traffico crocieristico che registriamo in Adriatico da un lato è dovuta alle incertezze sull'utilizzo delle grandi navi per l'ingresso a Venezia - che costituisce la meta preferita dei crocieristi e senza la quale difficilmente potrà permanere un interesse per il crocierismo in Adriatico - ma dall'altro anche alle difficoltà di assicurare un'offerta turistica più ampia ai passeggeri per l'inclusione nella aree a rischio di Paesi come la Tunisia, l'Egitto e da ultimo la stessa Turchia. Speriamo che questi conflitti regionali, troppo spesso alimentati da motivazioni religiose e forse anche dagli instabili equilibri della politica internazionale, trovino presto una loro composizione soprattutto per la tranquillità di quelle popolazioni ma anche per far tornare il Mediterraneo un mare che unisce e che può essere attraversato da persone e merci consentendo a tutti i territori di mostrare la loro millenaria storia con tutte le loro bellezze».
**Crede che l'accorpamento delle Autorità portuali, così come previsto dal progetto di riforma voluto dal ministro dei Trasporti Delrio, sia un passo necessario verso una migliore razionalizzazione logistica in Italia?**
«Purtroppo l'assenza di un sistema logistico moderno costituisce un grande handicap per il Paese intanto perché non agevola la circolazione interna delle merci ma soprattutto per le limitazioni che pone alla internazionalizzazione delle nostre imprese. Il sistema dei porti italiano, per le caratteristiche geografiche del Paese, è molto diverso da quello dei porti del nord europa per essere costituito da tanti porti, anche di piccole e medie dimensioni, spesso anche molto vicini fra di loro. Ma ognuno di questi porti ha una storia ed ha fatto la storia del suo territorio di riferimento avendo consentito, e spesso consentendo tuttora, alle aziende di produrre e svilupparsi avendo nelle immediate vicinanze le banchine su cui far arrivare le materie prime o far partire il prodotto finito. Una grande ricchezza che però non è stata adeguatamente sfruttata dappertutto creando diseconomie e alimentando concorrenze ingiustificate che hanno portato il sistema nazionale a perdere competitività rispetto al resto dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. La riforma che sta portando avanti il Ministro Delrio, come delineata nel Piano Strategico Nazionale della Portalità e della Logistica approvato nello scorso mese di agosto, mette per fortuna al centro dell'azione del Governo non più solo i porti ma la creazione del sistema logistico di cui essi fanno parte. La nascita delle Autorità di Sistema consentirà, preservando l'esistenza di tutti i porti, di creare quelle necessarie sinergie territoriali che ben potranno consentire una corretta pianificazione di area vasta, per la migliore finalizzazione delle poche risorse pubbliche disponibili, che leghi le necessità infrastrutturali di un territorio alle reali esigenze del sistema produttivo che quelle infrastrutture dovrà utilizzare. Non più l'infrastruttura fine a se stessa, realizzata nella speranza di trovarne un'utilizzazione, ma l'opera come frutto di una studio globale che la leghi alla sua funzione assicurando quella sostenibilità economica e sociale, oltre che ambientale, che molto spesso manca creando anche conflitti con le popolazioni. La riforma è, quindi, una grande opportunità che va sostenuta e che necessita di un cambiamento anche culturale di molti addetti ai lavori che devono abbandonare le visioni localistiche e personalistiche senza le quali, forse, gli accorpamenti non sarebbe stato necessario imporli per legge costituendo, invece, una grande opportunità di crescita».

# «La ripresa si è consolidata»

## Q&A - Federica Fortini

Commercial Manager di Tripcovich

**Proviamo a tracciare un bilancio dell'anno che sta per chiudersi. Dal suo punto di vista può affermare che la ripresa economica è davvero iniziata?**
«Indubbiamente una certa ripresa si è notata, specialmente durante la seconda parte dell'anno. E credo di poter affermare che le previsioni sono realisticamente positive».
**Quali sono i punti di forza di chi lavora/opera nel bacino adriatico?**
«Non credo si possa parlare di punti di forza, rispetto ad altri bacini. I Terminal containers funzionano bene. Venezia ha il solito vantaggio geografico di avere tutta la pianura padana alle spalle che è la zona maggiormente industriale. Ma la produzione è stata buona anche a Ravenna e a Trieste, dove il 70% del traffico è estero per estero, e dove la ferrovia gioca un ruolo molto importante. Con l'ausilio di ferrovie europee private, Trieste offre ormai 2/3 treni al giorno per le destinazioni della Baviera, Austria, Rep Ceca, Slovacchia e Ungheria. Anche i terminal che operano con merci e navi convenzionali sono in crescita, dopo un lungo periodo di crisi. Se consideriamo i liquidi, i volumi anche qui stanno crescendo. L'unico settore che forse risente ancora di una certa flessione è l'importazione delle materie prime. Ci sono indubbi vantaggi per navi di un certo tonnellaggio a proporre l'adriatico, in quanto i porti sono leggermente meno dispendiosi. E le distanze più corte».

**Quali saranno, secondo la sua esperienza, i mercati di riferimento del prossimo futuro?**
«Crescerà senz'altro l'importazione di materie prime dai paesi del Sud America, dove si nota un certo risveglio di attività. Parlo in special modo di Brasile. Tutto il Nord Africa e Vicino Oriente, che sono sempre stati punti di riferimento per i porti adriatici, soffriranno e molto sino a che la situazione politica non verrà stabilizzata. E' troppo rischioso operare in quei paesi. Stesso discorso con la Russia, che oggi è ferma a causa delle restrizioni imposte. L'India e tutto l'Estremo Oriente, dopo una fase di ristagno, ritengo ritorneranno ad essere molto importanti sia per le importazioni che per le esportazioni italiane, ma soprattutto europee».
**L'instabilità socio-politica in molti paesi mediterranei sta incidendo negativamente sulla vostra attività? C'è preoccupazione?**
«Ho già risposto in parte nel punto precedente. Sì: sta influenzando parecchio l'attività e non può non preoccupare l'Europa. Parliamo di mercati di ca 200 milioni di consumatori (se non consideriamo la Russia)».
**Crede che l'accorpamento delle Autorità portuali, così come previsto dal progetto di riforma voluto dal ministro dei Trasporti Delrio, sia un passo necessario verso una migliore Da razionalizzazione logistica in Italia?**
«Bisognerà attendere qualche anno e qualche risultato prima di esprimere un giudizio. Ma certamente dal punto di vista organizzativo e soprattutto economico, dovrebbero esserci delle ricadute favorevoli».
**Le politiche dei trasporti e dell'intermodalità in Italia, come dimostra un recentissimo studio di Confcommercio, non sono all'altezza delle aspettative degli operatori. Quali sono, a suo avviso, le priorità che il Paese dovrebbe darsi per recuperare competitività?**
«E' una domanda alla quale in tanti hanno cercato di dare una risposta negli ultimi 50 anni. L'Italia purtroppo è fatta male, nel senso che è una lunghissimo penisola, con montagne predominanti, che occupano il 70% del territorio. Se guardiamo sia la Francia che la Germania, una volta superate le Alpi che problemi di costruzione ci sono? Nessuno, è tutto piano. Qui da noi è proprio il contrario, pertanto bisogna anche considerare i costi delle opere stradali, ferroviarie. Inoltre in Germania hanno 2 porti principali, più 3 tra Olanda e Belgio e uno nel nord la Francia. Qui da noi con migliaia di chilometri di coste, i porti sono proliferati, e se ciò dà la possibilità all'esportatore di imbarcare dal porto più vicino, non da al Paese la possibilità di creare un Sistema Italia. E troppo radicate. A mio modo di vedere, la presenza locale, con tutti gli interessi economi, politici, istituzionali (basti pensare alle crociere a Venezia) per poter pensare di realizzare un qualcosa in breve tempo. La riforma dei porti forse è un primo passo».

# «Il peso dell'Oriente continuerà a crescere»

## Q&A - Federica De Marchi

Trade&Marketing Director, Maersk Line

P**roviamo a tracciare un bilancio dell'anno che sta per chiudersi. Dal suo punto di vista può affermare che la ripresa economica è davvero iniziata?**
«Ci sono alcuni elementi incoraggianti che consideriamo in maniera estremamente positiva e che stanno sostenendo il settore. Anche per quest'anno verifichiamo un buon andamento delle esportazioni, soprattutto verso il Medio Oriente e gli Stati Uniti. Se la ripresa economica è veramente iniziata ce lo dirà il prossimo futuro: negli ultimi anni abbiamo registrato parecchi cambi repentini di direzione e preferiamo mantenerci cauti».
**Quali sono i punti di forza di chi lavora/opera nel bacino adriatico?**
«Il bacino adriatico è un mercato molto interessante, che negli ultimi anni ha visto accrescere la sua importanza. Per noi rappresenta un investimento che confermiamo dal 2008, anno in cui è stato introdotto il servizio AE12 che collega i porti di Trieste, Koper e Rijeka con i principali porti del Medio e Estremo Oriente. Già da alcuni anni abbiamo affiancato al servizio oceanico il cosiddetto North Adriatic Shuttle, un collegamento settimanale che unisce Trieste agli altri scali dell'Adriatico, Venezia, Ancona e Ravenna e le cui schedule operative sono disegnate in maniera da ridurre al minimo il tempo di attesa dei container al porto di Trieste. Nella sostanza garantiamo il collegamento fra Far East e porti non diretti con transit time comparabili a quelli di una nave madre. In questo la collaborazione con il TMT gioca un ruolo fondamentale per operare in maniera coordinata il flusso di container».
**Quali saranno, secondo la sua esperienza, i mercati di riferimento del prossimo futuro?**
«Per la sua posizione geografica, il mercato adriatico guarda naturalmente a Oriente. In questo contesto, siamo convinti che il peso del Medio Oriente continuerà a crescere nei prossimi anni, soprattutto grazie al successo del Made in Italy che sta crescendo in ogni settore, da quello delle costruzioni, supportato da eventi come Expo2020 a Dubai, fino a quello dei prodotti alimentari, inclusa la frutta fresca».
**Crede che l'accorpamento delle Autorità portuali, così come previsto dal progetto di riforma voluto dal ministro dei Trasporti Delrio, sia un passo necessario verso una migliore razionalizzazione logistica in Italia?**
«L'obiettivo finale del processo di razionalizzazione deve essere ottimizzare l'uso delle risorse per quanto riguarda le nuove infrastrutture. L'intero sistema ha bisogno di investimenti coerenti con i bisogni del mercato, della domanda e dell'offerta di trasporto. Le forme di governance e anche gli accorpamenti sono utili se sono funzionali allo scopo di fare crescere i volumi di merce movimentati nei porti italiani».
**Le politiche dei trasporti e dell'intermodalità in Italia, come dimostra un recentissimo studio di Confcommercio, non sono all'altezza delle aspettative degli operatori. Quali sono, a suo avviso, le priorità che il Paese dovrebbe darsi per recuperare competitività?**
«Da anni sosteniamo che si debbano soddisfare in primo luogo i bisogni della merce siano essi materiali (infrastrutture o collegamenti) o immateriali (servizi e burocrazia). È necessario costruire una rete infrastrutturale e intermodale in grado di attirare la merce verso i porti dell'Adriatico dall'Austria e dalla Baviera, riducendo i tempi di resa e contenendo i costi di trasporto. È ciò che noi stiamo cercando di fare nei porti adriatici con il citato shuttle. Dal punto di vista dei servizi e degli uffici amministrativi che operano nel nostro settore ben vengano tutte le iniziative come lo sportello unico e il preclearing, se sono in grado di rendere più veloce, efficiente e affidabile la logistica del Paese».

# «Nel nostro terminal container a +7,8%»

## Q&A - Milena Fico
Terminal Container Ravenna

P**roviamo a tracciare un bilancio dell'anno che sta per chiudersi. Dal suo punto di vista può affermare che la ripresa economica è davvero iniziata?**
«TCR registra un incremento del 7,8% in termini di teu e del 4,5% in termini di unità movimentate rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Andando però ad esaminare più in dettaglio i volumi relativi ai soli container pieni, in import ed export, movimentati dal nostro Terminal, emerge immediatamente un calo dell'import di container pieni pari all'11,6%, solo parzialmente controbilanciato da un segno positivo dell'export, pari al 9,3%. Mi sento quindi di dire che la ripresa economica tarda a consolidarsi, ma mi auguro si sia ormai sulla buona strada!».
**Quali sono i punti di forza di chi lavora/opera nel bacino adriatico?**
«Dopo un lungo periodo di relativo isolamento, da alcuni anni l'Adriatico sta conquistando una nuova centralità nel panorama dei traffici marittimi internazionali del Mediterraneo e ciò a seguito dei recenti cambiamenti politico-sociali che interessano una buona parte dei Paesi dell'Europa centro-orientale e dei Balcani e che ne alimentano la recente crescita del PIL. I processi di integrazione, con i paesi dell'Europa Occidentale da una parte e con il resto del Mediterraneo dall'altra, rappresentano uno dei fenomeni più significativi di questo processo. L'ingresso nella Comunità Europea della Slovenia e della Croazia e il fatto che anche Macedonia e Montenegro sono candidati ad entrarvi in tempi brevi, hanno contribuito a rafforzare l'integrazione economica tra oriente ed occidente all'interno del continente europeo. L'Unione Europea, pochi anni, fa ha ridisegnato le priorità infrastrutturali, inserendo tra i "Core Network" anche il corridoio Baltico – Adriatico, da Helsinky-Tallin e Gdynia a Bologna-Ravenna da un lato dell'Adriatico e da Trieste e Koper, dall'altro. Questi nuovi scenari hanno generato nuove opportunità di sviluppo, accessibili a patto di accrescere la capacità dei porti adriatici di attrarre traffici, sia dal Mediterraneo, sia dall'Asia e dall'Oriente. Cogliere queste opportunità, sviluppando infrastrutture e servizi adeguati a soddisfare le esigenze delle compagnie di navigazione, delle imprese e di tutti gli operatori logistici è, a mio modesto parere, il reale punto di forza di chi opera nel bacino adriatico».
**Quali saranno, secondo la sua esperienza, i mercati di riferimento del prossimo futuro?**
«Penso che i mercati di riferimento per il futuro saranno quelli emergenti: Paesi come Filippine, Africa e Medio Oriente hanno prospettive di crescita incoraggianti. Nell'area medio-orientale penso specialmente ai Paesi del Golfo Persico. Nonostante la forte discesa del prezzo del petrolio, questi Paesi hanno confermato i loro ingenti piani di investimento statale, finanziati dalle importanti riserve accumulate nel corso degli ultimi anni e dal fatto che le loro divise nazionali sono legate all'andamento del dollaro americano. Nel continente africano, di particolare interesse è il tema dello sviluppo dei consumi in Paesi come l'Egitto e la Nigeria. Penso poi all'India e alla Cina, impegnate in significativi programmi di investimenti e riforme E' pur vero che a preoccupare, ultimamente, è soprattutto il rallentamento della crescita cinese, fissata per quest'anno al 7% in termini assoluti, tuttavia questo incremento è paragonabile al PIL di un'economia di medie dimensioni. Altri mercati asiatici interessanti sono quelli del Vietnam e del Pakistan, Paesi con un forte tasso di crescita e un'inflazione in calo».
**L'instabilità socio-politica in molti Paesi mediterranei sta incidendo negativamente sulla vostra attività? C'è preoccupazione?**
«I principali mercati di riferimento di TCR si trovano nell'area del Mediterraneo Centro-Orientale: Turchia, Egitto, Grecia, Siria, Libano, Israele, Giordania, Libia, e nel Medio Oriente: Arabia Saudita, EAU, Kuwait, Iran, Iraq. Si può ben comprendere quindi come gli eventi legati alla nascita della "Primavera Araba" a fine 2010 abbiano pesantemente inciso sulla nostra attività, e causato, direttamente o indirettamente una sensibile riduzione degli scambi commerciali con alcuni dei Paesi coinvolti. La preoccupazione resta alta, anche se, pur in minima parte, cominciano ad intravedersi lievi segnali di miglioramento e una timida ripresa dei volumi scambiati».
**Crede che l'accorpamento delle Autorità portuali, così come previsto dal progetto di riforma voluto dal ministro dei Trasporti Delrio, sia un passo necessario verso una migliore razionalizzazione logistica in Italia?**
«È importante sottolineare l'urgenza di arrivare finalmente ad un progetto di riforma, divenuto ormai è conditio sine qua non per ridare impulso e rilancio a tutta la nostra portualità e alla nostra economia: tutto quanto contribuisce a ridurre drasticamente la burocrazia, con la riduzione o l'eliminazione dei tempi di attesa, dei costi degli oneri derivanti da inefficienze e disomogeneità varie, non potrà che giovare al processo di miglioramento della nostra competitività».

# «Noi, l'hub dell'Europa centrale e orientale»

## Q&A - Fabrizio Zerbini

Presidente di Trieste Marine Terminal

P**roviamo a tracciare un bilancio dell'anno che sta per chiudersi. Dal suo punto di vista può affermare che la ripresa economica è davvero iniziata?**
«C'è stato un rallentamento della crescita economica dei Paesi dell'Estremo Oriente alla quale ha fatto riscontro una ripresa di quelli del Nord America che deve, però, consolidarsi. Storicamente instabile la situazione economica dei maggiori paesi del Sud America che alternano alti e bassi legati anche a situazioni di instabilità politica ed anche sociale. Una svolta economica importante potrebbe arrivare dalla stabilizzazione delle situazioni politiche e sociali in taluni paesi del Nord Africa e del Medio Oriente, dai quali potrebbero nascere importanti collaborazioni di sviluppo economico. Per rispondere alla domanda ritengo che ci sia ancora molto da fare, ma qualche timido segnale lo si nota».

**Quali sono i punti di forza di chi lavora/opera nel bacino adriatico?**
«La posizione dei porti adriatici rende favorevole la loro scelta quale Hub per i collegamenti e l'interscambio con i Paesi dell'Europa centrale ed orientale, anche in considerazione del transit time favorevole rispetto a quello necessario per raggiungere gli scali del Nord Europa. Tra i porti adriatici è Trieste, unico anche tra i porti nazionali, ad avere una vera vocazione ai traffici internazionali ed a possedere un vero mix di opzioni favorevoli offrendo posizione geografica, fondali da 18 metri, terminal capaci di accogliere e dare servizi a navi di ultima generazione e di grandi dimensioni e capacità, un ampio ed affidabile network, nazionale e preminentemente internazionale, di servizi ferroviari».
**Quali saranno, secondo la sua esperienza, i mercati di riferimento del prossimo futuro?**
«I mercati di riferimento, nonostante l'attuale loro rallentamento economico che risulta comunque ad un livello di crescita irraggiungibile ed impensabile per il mondo occidentale, continueranno ad esserlo quelli dell'Estremo Oriente. Si aggiungerà anche quello dell'America del Nord, continuando l'attuale ripresa, destinata probabilmente a consolidarsi».
**L'instabilità socio-politica in molti paesi mediterranei sta incidendo negativamente sulla vostra attività? C'è preoccupazione?**
«No, per quanto riguarda i servizi e le compagnie di navigazione che operano sul Molo VII del Porto di Trieste, al momento non ci sono conseguenze dirette dalle situazioni che agitano il Medio oriente e la parte sud del Mediterraneo».
**Crede che l'accorpamento delle Autorità portuali, così come previsto dal progetto di riforma voluto dal ministro dei Trasporti Delrio, sia un passo necessario verso una migliore razionalizzazione logistica in Italia?**
«Se la riforma dovesse venire applicata nei termini in cui è stata resa nota e nei termini in cui se ne discute in queste settimane, credo possa diventare un passo importante, finalmente, nel portare la logistica italiana a competere a livello europeo».
**Le politiche dei trasporti e dell'intermodalità in Italia, come dimostra un recentissimo studio di Confcommercio, non sono all'altezza delle aspettative degli operatori. Quali sono, a suo avviso, le priorità che il Paese dovrebbe darsi per recuperare competitività?**
«Fondamentale sarà, nei prossimi anni ma veramente quanto prima, che il governo del Paese sia in grado di fornire agli operatori economici, in generale, una certezza del Diritto che oggi ancora non c'è e che rimane una delle principali cause di impedimento ai grandi investitori internazionali. Ma, nel caso specifico delle politiche relative ai trasporti, vedo come prioritaria una vera liberalizzazione dei servizi ferroviari, in modo che la rete possa essere utilizzata in modo efficace da tutte le imprese o dagli operatori ferroviari che hanno interesse e capacità di farlo. Il tutto avendo chiaro che porto e ferrovia sono indissolubilmente legati per la crescita dei traffici ed anche per una maggiore attenzione all'ambiente.Interventi sulle infrastrutture potrebbero senz'altro dare un aiuto importante, ma ancora più efficace sarebbe, e lo sostengo citando quanto detto da un celebre architetto italiano e ripreso recentemente da una nota personalità politica, "rammendare" l'esistente. Potenziare, quindi, ed utilizzare al meglio ciò che già abbiamo e, ancora oggi, non compiutamente utilizzato.
Un altro passaggio determinante va ricercato nella diminuzione dei tempi e della pressione della burocrazia sui traffici internazionali che trovano, anche nel contesto di altri paesi appartenenti alla EU, applicazioni più snelle e più flessibili delle leggi e dei regolamenti comunitari, favorendo, per questo motivo, la deviazione di traffico da porti nazionali verso altri porti della EU».

# «Anche il cargo torna a crescere»

## Q&A - Maurizio Ionico

Amministratore unico di Società Ferrovie Udine Cividale

**Proviamo a tracciare un bilancio dell'anno che sta per chiudersi. Dal suo punto di vista può affermare che la ripresa economica è davvero iniziata?**
«Il 2014 è stato un anno positivo, sullo stesso trend si attestano anche i risultati del 2015, che registrano, sulla linea sociale, un incremento del 2.6%, nei primi nove mesi dell'anno. Risultato positivo anche per il servizio Trasnfrontaliero Mi.Co.Tra, che si attesta al +8% per ciò che attiene il trasporto passeggeri e al +47.6% di biciclette caricate. Il settore cargo appare uscire lentamente dalle criticità riscontrate negli ultimi due anni e a dimostrazione di ciò registra un +6% nei primi nove mesi del 2015; si tratta tuttavia di comprendere se il settore industriale ha effettivamente intrapreso la via della crescita».
**Quali sono i punti di forza di chi lavora/opera nel bacino adriatico?**
«L'elemento di forza sono il mare con la riacquisita centralità del Mediterraneo che può alimentare i porti dell'Adriatico, specie Trieste nei contenitori, e la nuova piattaforma industriale europea (Polonia, Repubblica Ceca) che sta alimentando un interessante traffico merci lungo la direttrice del corridoio 1 Baltico Adriatico. Il problema è accrescere le capacità attrattive di Porti e interporti».
**Quali saranno, secondo la sua esperienza, i mercati di riferimento del prossimo futuro?**
«Appunto, il Mediterraneo e le aree in crescita del centro Est Europa e dei Balcani, con il Mar Nero che sta assumendo un ruolo rilevante. Tutto ciò impone un aumento di scala dei nodi e un aumento di capacità ferroviaria».
**L'instabilità socio-politica in molti paesi mediterranei sta incidendo negativamente sulla vostra attività? C'è preoccupazione?**
«Può essere. Sta di fatto che, il raddoppio di Canale di Suez ha aumentato di un altro 50% la competitività del Mediterraneo. È chiara la necessità di una politica estera regionale».
**Crede che l'accorpamento delle Autorità portuali, così come previsto dal progetto di riforma voluto dal ministro dei Trasporti Delrio, sia un passo necessario verso una migliore razionalizzazione logistica in Italia?**
«Esistono troppi scali portuali dalle governance differenziate e dalle modeste capacità attrattive.

Basti pensare che solo il 7% del traffico marittimo lungo la direttrice est ovest raggiunge gli scali italiani. Pertanto, sono urgenti soluzioni di semplificazione, accorpamento, specializzazione e di investimenti secondo logica di risultato. Non è detto tuttavia che ciò avvenga in tempi rapidi, come l'evoluzione geo-economica impone».
**Le politiche dei trasporti e dell'intermodalità in Italia, come dimostra un recentissimo studio di Confcommercio, non sono all'altezza delle aspettative degli operatori. Quali sono, a suo avviso, le priorità che il Paese dovrebbe darsi per recuperare competitività?**
«L'Italia deve definire la propria missione nel contesto dell'economica-mondo. Ciò significa affermare una strategia e promuovere investimenti "core", in altre parole connettere città, aree industriali, porti ed interporti (piastre ferroviarie, come quella di Trieste Campo Marzio) incardinandoli nei corridoi. Quali ad esempio, attorno l'1 Baltico Adriatico, lungo la direttrice Nord-Sud, e il 3 Mediterraneo, lungo la direttrice Est-Ovest. La rete ferroviaria e le vie del mare rappresentano gli elementi di connettività del sistema su cui investire con continuità rilevanti risorse».

Frogadv

# Lo scalo più importante per le ultime notizie dal Mediterraneo.

Giorno dopo giorno, resta a contatto con tutto quello che devi sapere nel tuo business: i fatti, i protagonisti, quello che è successo e quello che succederà nel mondo dello Shipping, del Trasporto Intermodale e della Logistica nell'area mediterranea. Registrati al magazine virtuale e alla newsletter gratuita, per non restare mai indietro.

*Arrivederci al prossimo numero di The MediTelegraph Magazine*

**themeditelegraph.com**

Seguici su

*Gli altri prodotti del comparto Shipping di SEP Spa*

L'AVVISATORE MARITTIMO TTM

The MediTelegraph
Shipping & Intermodal Transport