

# Il Mediterraneo sotto assedio

LA GUERRA PREME SU TUTTE LE SPONDE,  
MA LA FORTEZZA-SHIPPING RESISTE

## FOCUS ON LOGISTICS

IL SETTORE DEI TRASPORTI IN ITALIA  
È QUASI VICINO ALL'USCITA DAL TUNNEL



### TRANSPORT

Khorgos, il porto  
in mezzo  
alla steppa

### FINANCE & POLITICS

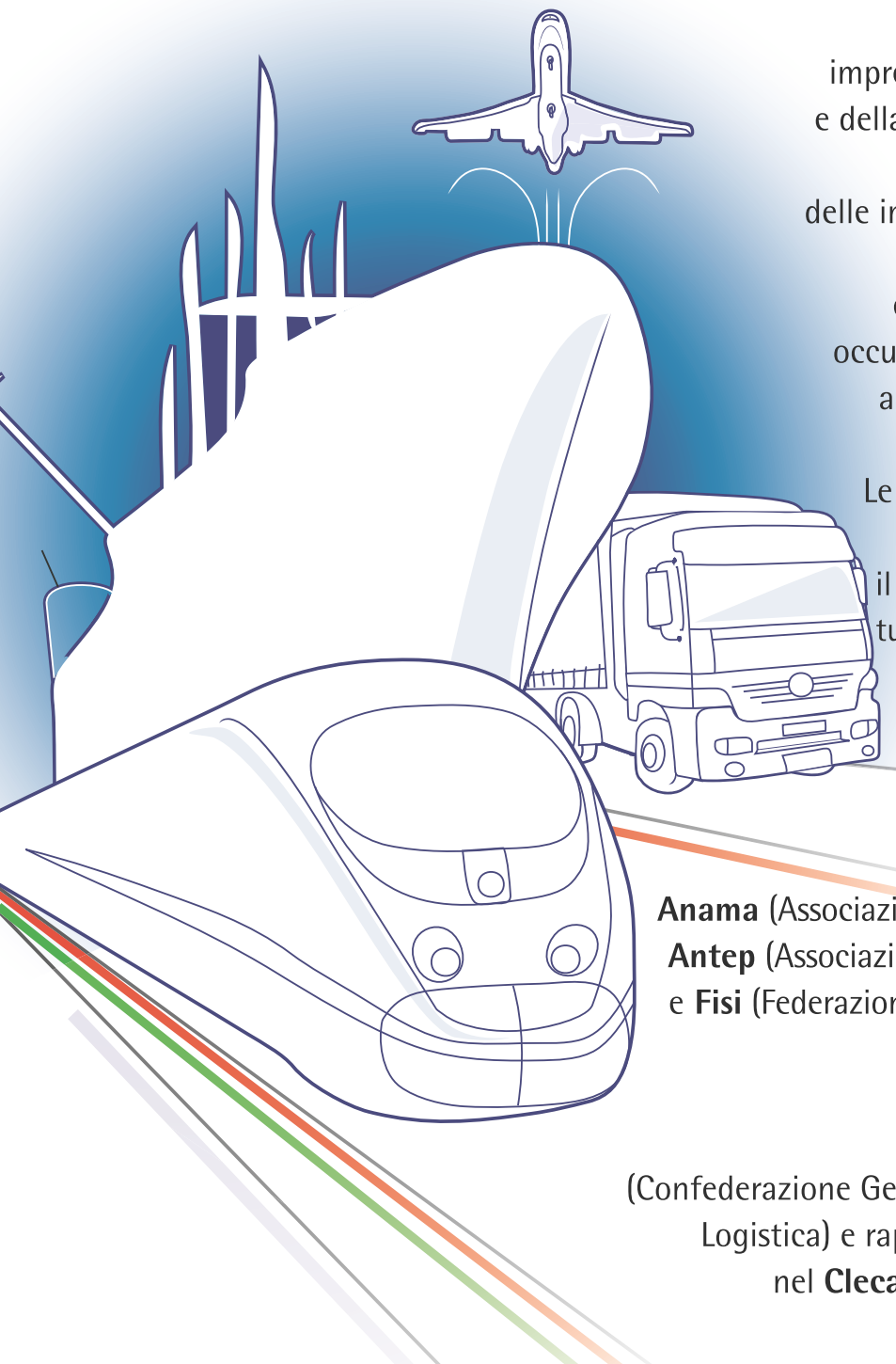
Turchia e West Africa:  
gli affari  
sono in corso

### CRUISE & FERRIES

L'importanza  
del traffico  
a corto raggio

# FEDESPEDI

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



**Fedespedit** 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). Fedespedit è presente sull'intero territorio nazionale attraverso **30 Associazioni Territoriali**.

Sono affiliate a Fedespedit:

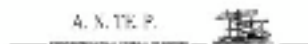
**Anama** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree),  
**Antep** (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali)  
e **Fisi** (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Nel 2005 è stato fondato

il **Gruppo Giovani Spedizionieri**.

Fedespedit 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.fedespedit.it](http://www.fedespedit.it) [fedespedit@fedespedit.it](mailto:fedespedit@fedespedit.it)



# In this issue

## COLOPHON

**Direttore  
Responsabile**  
Alessandro Cassinis

**Responsabile  
del Progetto**  
Francesco Ferrari

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

### Hanno collaborato in questo numero

Leonardo Parigi  
Federico Simonelli  
Stefano Pampuro  
Umur Ugurlu  
Marco Lenti  
Stefano Basso  
Alberto Ghiara

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

**Marketing**  
Daniela Montano

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

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



## 4 L'abitudine alla guerra

Il conflitto preme su tutte le sponde del Mediterraneo.  
Ma lo shipping è una fortezza difficile da espugnare

## 8 Khorgos, il porto in mezzo alla steppa

Il Kazakhstan sogna di intercettare i traffici sulla Via della Seta,  
riproducendo nel settore ferroviario quello che Dubai è sul mare

## 12 L'enigma degli armatori greci

I creditori internazionali vogliono altri tagli alla Tonnage Tax

## 14 Sfida ad alta velocità

Giappone e Cina si contendono lo sviluppo delle ferrovie indiane

## 18 INTERVISTA - German De Melo

Il master che rilancia le carriere nello shipping

## 22 Turchia-West Africa, affari in corso

Ankara investe sempre di più nelle relazioni con quest'area del mondo

## 24 L'importanza del corto raggio

Italia e Grecia coprono il 20% dei traffici marittimi short sea in Europa

## 28 Il Regolamento Ue n. 1177/2010

A cura di Asla, l'Associazione degli Studi Legali Associati

## 30 Il decreto internazionalizzazione

Diminuiscono i vincoli gravanti sulle operazioni internazionali

## 32 I crocieristi riscoprono le Isole Baleari

Ma in termini assoluti l'industria ha ancora molto spazio per crescere

## 34 Verso un'unica dogana europea

Il Foro Aduanero spagnolo si confronta sulle nuove regole e guarda all'America

## 36 FOCUS ON LOGISTICS



# L'abitudine alla guerra

di **ALBERTO QUARATI**, Genova

PER L'INDUSTRIA marittima purtroppo il terrorismo non è una novità, visto che per far arrivare la merce nei porti italiani (il 93% dei traffici mondiali viaggia sul mare) già oggi le compagnie di navigazione toccano porti di Paesi in guerra latente o dichiarata, come Ucraina, Siria, **Libia**.

Di conseguenza, gli attentati di Parigi non hanno influito né sui costi della sicurezza della merce, né su quelli dei controlli in porto, né - almeno sinora e contrariamente a quanto sta avvenendo presso aeroporti e frontiere di terra - sui tempi di verifica della merce in importazione, secondo quanto verificato dal *MediTelegraph* presso spedizionieri, agenti marittimi, armatori, broker e assicuratori.

In anni recenti - escluso l'attentato del Bardo a Tunisi, che ha però colpito passeggeri non a bordo e fuori la cinta portuale - il terrorismo internazionale non ha attaccato direttamente navi e porti, né in Italia, **né nel Mediterraneo**, tanto che ad oggi, in tutta l'area, non esistono extra premi di rischio guerra.

Lo scotto è tuttavia stato pagato negli anni scorsi, attraverso la pirateria marittima, **collegata al terrorismo**. I pattugliamenti ne hanno drasticamente ridotto gli effetti negli ultimi due anni, ma il rischio potenziale del sequestro di una nave rimane alto, ed è calcolato dalla Banca mondiale a 7,8 milioni di dollari per ogni singola nave (riscatto medio 3,3 milioni, perdita di fatturato media 2,5 milioni, due milioni per ogni vita persa) **che nel**

**2013 hanno generato perdite complessive ai traffici commerciali pari a 18 miliardi di dollari.**

La relativa tranquillità nei porti è invece determinata, al di là dei controlli ai varchi, dal codice Isps, entrato in vigore nel 2004 a seguito degli attentati dell'11 settembre, e che da allora costituisce l'impalcatura di regole su cui gettano le fondamenta i **"fortini"** dei porti.

Il costo medio per porto di gestione della struttura Isps è di 105 mila dollari, circa il 2% del costo totale di gestione operativa portuale, mentre se il costo lo si rapporta a ogni teu (container da 20 piedi, unità di misura per misurare il traffico dei container) movimentato, la cifra è di 2 dollari per unità, o 0,05 dollari per tonnellata movimentata, **mentre il costo per ogni toccata di nave è di 190 dollari.**

Dei 105 mila dollari che ogni porto in media paga per la sicurezza, il 48% è applicato a ricarichi sulle tariffe della merce, **mentre il 17% pesa sui passeggeri**. Un 35% dei costi di sicurezza sono caricati sulla nave, il 9% grava sulla concessione pagata dal terminalista all'ente di gestione portuale, anche se secondo un'altra analisi (Dekker, Stevens, 2007) l'incremento dei costi di esercizio per il terminalista è stato di 234 mila dollari, **un costo medio fra 25 e 60 dollari per ogni polizza di carico**, sei dollari per ogni container movimentato.

L'80% dei porti intervistati dall'Unctad hanno implementato le indicazioni del Codice Isps: in particolare, le mi-



SINISTRA Un tifoso regge Corano e Croce mentre assiste alla partita Egitto-Ciad valida per la qualifica alla Coppa del mondo

DESTRA Il berretto di un piccolo profugo dimenticato sulla spiaggia di Lesbo





sure di sicurezza sono riferite (73%) all'intera area portuale; **il 37% alle navi al di sotto delle 500 tonnellate**; il 33% ai porti che solo occasionalmente gestiscono traffici internazionali.

#### TENSIONE NEL SETTORE

Questo non significa che nel fortino dei porti non ci sia allerta: «Ero a Beirut pochi giorni prima dell'attentato - racconta Gianluca Di Matteo, **Crosstrade Sales Coordinator della compagnia di navigazione Tarros** -. Ho detto al mio collega: "Questa volta nel quartiere Hezbollah non vado, non mi sento sicuro. **È tutto tranquillo da troppo tempo**". Sfortunatamente, avevo ragione».

Per quanto riguarda il Mediterraneo, **i costi dell'allerta non si scaricano sui noli**.

Nell'unico settore dove effettivamente possono essere decisi in maniera rapida, nell'arco di pochi giorni, rialzi coordinati dei noli - **ossia quello dei container - nessuna decisione è stata presa in questo senso**. Nessun war surcharge, nemmeno a seguito della minaccia diretta da parte dell'Isis, **lo scorso febbraio, quando il Califato promise di attaccare le navi mercantili che incrociavano al largo della Libia**. Il timore del barchino-kamikaze c'è, ma per ora rimane solo in sottofondo. «Nel settore dei carichi liquidi - spiega Ennio Palmesino, **partner di Genoa Sea Tankers** - un rialzo dei noli connesso a un possibile scenario di guerra è praticamente impossibile, a causa dei prezzi bassi del petrolio. **Nei giorni scorsi il Wti è sceso sotto la soglia dei 40 dollari a barile**: l'offerta è oggettivamente troppo ampia per poter pensare di veicolarla attraverso interventi sui noli, cosa che peraltro risulta difficile per le compagnie del settore cisterniero. Vero è che i noli negli ultimi mesi sono cresciuti: **per un nolo spot di una Aframax si è passati da 15 mila a 45 mila dollari al**

**giorno**, ma per dinamiche assolutamente indipendenti dagli scenari di guerra». Negli ultimi mesi, il nodo più spinoso nel settore tanker è stata comunque la Libia, con i tre porti di Es Sider, **Ras Lanuf e Az Zwaitinah chiusi al traffico marittimo, perché le raffinerie sono sotto il controllo dei terroristi**. «Il governo di Tobruk, così come la Noc, la compagnia petrolifera libica, hanno vietato l'accesso a questi scali - spiega Palmesino -. C'è stato un armatore che ha provato a fare il furbo: **è stato bombardato**». Ancora lo scorso 19 novembre, la Noc ha richiamato con una nota tutti gli armatori al rispetto della disciplina, tanto più ora che a livello internazionale si stanno studiando le misure per economiche per "sanzionare" **la florida economia dell'Isis**, che si regge sul commercio del petrolio, ma anche sulle tasse riscosse nei territori occupati e sul flusso delle donazioni, praticamente impossibile da bloccare.

Analoga la situazione per quanto riguarda il settore dei carichi secchi. Umberto Novi, amministratore delegato di Burke & Novi, ricorda come **ai noli dry sono ai minimi storici**, e per minimi intendo uno scenario peggiore rispetto alle nostre attese più pessimistiche. Per una Capesize, **il nolo medio giornaliero è di 3.800 dollari**, una situazione di depressione determinata dall'eccesso di stiva. Dunque, **non sono queste le condizioni che possono determinare un rialzo dei noli**». Diverso, aggiunge Novi, se si manifestasse uno scenario di guerra manifesta, **ma le condizioni attuali non arrivano a modificare il mercato**. Per ora, nemmeno le assicurazioni si sono mosse: nessun premio rischio guerra, né sul P&I - dice Antonio Talarico, presidente di Ferpandi (Tt Club) - né sui corpi e macchine, dice Mauro Iguera, **amministratore delegato di Cambiaso Riso Marine**.



SINISTRA Il pranzo è servito al tavolo dei potenti del mondo, riuniti al G20 di Antalya

DESTRA Minuto di silenzio ad Ajaccio per le vittime dell'attentato di Parigi dello scorso 13 novembre



**NUOVA  
DESTINAZIONE**



**CUBA › GIAMAICA ›  
ISOLE CAYMAN › MESSICO**

Partenze da L'AVANA  
dal 22 dicembre 2015  
al 05 aprile 2016

MSC OPERA  
8 giorni › 7 notti

a partire da

**€1.199\*** p.p.

TASSE, SERVIZI PORTUALI  
E VOLO INCLUSI

**VOLO DIRETTO DA MILANO E ROMA**



# FINALMENTE CUBA!

## Scopri L'Avana e i Caraibi con l'unica compagnia di crociere internazionale che ti porta a Cuba.

Quest'inverno, lasciati avvolgere dalla magica atmosfera de L'Avana e dei Caraibi in questa nuova, meravigliosa crociera MSC. Grazie a una sosta di tre giorni a Cuba, avrai tutto il tempo di coccolare i tuoi sensi con panorami mozzafiato, spiagge coralline e notti di musica da assaporare fino all'alba. Approfitta delle nostre comode e invitanti tariffe Vola e Vai e inizia un viaggio indimenticabile.

Chiedi alla tua agenzia di viaggio, visita il nostro sito  
o chiama il numero **848 24 24 90\*\***.

[msccrociere.it](http://msccrociere.it)



**MSC**  
CROCIERE

Vivere mediterraneo

# Khorgos, il porto in mezzo alla steppa

Il Kazakhstan sogna di intercettare i traffici sulla Via della Seta, riproducendo nel settore ferroviario quello che Dubai è sul mare

di **LEONARDO PARIGI**, Genova



Tra poco più di 500 giorni, l'Expo internazionale, chiusa l'edizione 2015 di Milano, **inizierà a essere programmata per Astana 2017**. Tema della prossima esposizione sarà "L'energia del futuro", **e possiamo solo immaginare quali performance avranno raggiunto tra pochi anni le nuove turbine eoliche**, o i piccoli impianti fotovolta-

taici che oggi sono ibridi ma che domani potranno regalarci grandi quantità di energia. Il Kazakhstan punta sul futuro anche per quanto riguarda il tema dei trasporti, e vuole ritagliarsi un ruolo di primo piano nel commercio globale, **diventando il maggiore hub dell'Asia centrale nel trasporto di cargo Cina-Europa**.

Un mercato da 600 miliardi di dollari in cui Astana vuole diventare un player internazionale di alto livello, **ma per cui dovrà cambiare molto sul fronte normativo e sugli standard internazionali di sicurezza**. Il più grande Paese al mondo senza sbocchi al mare si candida dunque per essere il più grande smistatore delle merci via



cargo tra Cina ed Europa, **magari con l'aiuto di Dubai Ports World**. Il confine orientale del Kazakhstan, caratterizzato da una geografia montuosa poco abitata, tocca per quasi 2000 chilometri la frontiera cinese, **e la volontà di Pechino di ricreare una Via della Seta versione XXI° secolo incontra i favori del governo kazako**. Collegamenti ferroviari di questo genere ne esistono già - come tra le città di Duisburg, in Germania, e Chongqing, **in Cina** - ma i tempi di percorrenza non sono competitivi rispetto al commercio marittimo, e sono validi perciò solo per merci ad alto valore aggiunto, come beni di lusso e ad alta tecnologia. Intanto però Astana si muove. Dopo aver costruito un polo logistico a Khorgos, a 300 chilometri a est di Almaty (**capitale dello Stato fino al 1998**), il governo vuole implementare la velocità di scambio delle merci tra le linee ferroviarie già esistenti. Il "Dry Port" in costruzione nel passaggio di Khorgos ha già attirato numerosi investimenti, tra cui quelli di grandi operatori internazionali del settore della lo-



gistica, come Kalmar Global, **che si è già assicurata due contratti per la fornitura di attrezzature mobili da consegnarsi entro la fine del 2015**. Gli acquisti da parte della "Khorgos Gateway" riguardano alcuni container, sei stacker, **alcuni trattori portuali e 10 telai**. Il retroporto della frontiera kazaka è in espansione, **entro il 2018 dovrebbe raggiungere i cinque chilometri quadrati operativi**. Come fosse un vero porto, Khorgos sta crescendo e si sta ammodernando. **Nell'arco di pochi anni potrebbe diventare un vero hub trans-continentale per svariate tipologie merceologiche**, oltre a fornire rapidità di trasporto e costi più contenuti. Va considerato inoltre che le possibilità non riguardano solamente la Cina, ma anche Paesi vicini o confinanti, **tra cui Kirghizistan e Tagikistan**. Le agevolazioni fiscali e le previsioni di crescita dell'area sono due leve su cui Astana punta molto in termini di investimenti esteri. Alcuni colossi internazionali, tra cui la tedesca Basf, **si sono già detti interessati a installare posizioni a Khorgos**. Oltre





500 milioni di dollari sono già stati investiti nell'area, **anche se mancano all'appello alcune infrastrutture promosse dallo Stato**, tra cui nuovi collegamenti stradali. **Le cinque ore di macchina che separano Almaty dal confine non sono praticabili per un'evoluzione naturale del porto secco**, che nei progetti iniziali prevedeva anche la costruzione di svuotati hotel e strutture ricettive. L'intera area, soggetta a esenzioni fiscali notevoli, **guarda all'esperienza fortunata di Dubai**, che ha saputo diversificare gli investimenti a lungo termine, tra turismo e logistica. Ma il lavoro da fare è tanto, se pensiamo che le operazioni di sdoganamento hanno una media di cinque giorni negli Emirati Arabi Uniti, **mentre possono richiedere fino a un mese in Kazakistan**. Inoltre i costi e le operazioni burocratiche di importazione ed esportazione risultano lunghe e costose in Asia centrale, **mentre la tecnologia e precise scelte commerciali hanno velocizzato di molto le procedure nel Golfo**. Dubai Ports World fornirà perciò il know-how necessario per snellire l'impianto burocratico e tecnico, **ma serviranno precise scelte politiche a lungo termine**

**per garantire al Khorgos Gateway una lunga vita di commercio**, invogliando attori continentali a scegliere la strada di terra anziché il mare. La sfida tuttavia è anche interna alla regione, **dal momento che la Russia è già in grado di fornire collegamenti ferroviari competitivi**. Il ministro degli Esteri di Astana, Yerlan Idrisov, però assicura che il mercato **«è grande abbastanza per contenere più giocatori»**, puntando dunque sui volumi degli scambi commerciali dei prossimi anni. **La forza del Paese risiede nella sua posizione centrale a livello continentale**, e la sua vicinanza con economie forti ed emergenti. **L'intera gamma di servizi portuali è già a disposizione degli utenti del Khorgos Gateway**, dal transbordo all'importazione, dallo stoccaggio alla gestione di materiali sensibili. Le previsioni dicono che nei prossimi cinque anni il valore degli scambi commerciali tra Europa e Cina aumenterà fino a 800 miliardi di dollari, **e il Kazakistan vuole ritagliarsi almeno il 10% del totale**. Sfida sicuramente non facile, ma possibile se le intenzioni saranno supportate da precise indicazioni strategiche.

# Il grande enigma degli armatori greci

I creditori internazionali vogliono altri tagli alla Tonnage Tax, loro minacciano di lasciare il Paese. Ecco la prossima mediazione di Tsipras

di FEDERICO SIMONELLI, Londra

IL DILEMMA è di quelli difficilmente solubili. Colpire un segmento di industria, forse l'unico, in salute e fonte di impiego (**con buoni salari**) per centinaia di migliaia di lavoratori. Oppure sacrificare il principio di equità fiscale a scapito della contingenza economica. Ebbene, **per ora il Governo guidato da Syriza sembra essere riuscito a trovare un compromesso**, ma non è detto che nel futuro non si possa tornare allo scontro. Parliamo della questione degli armatori greci, spesso utilizzata negli ultimi anni come simbolo di privilegio fiscale da eliminare, **ma mai veramente affrontata dagli esecutivi in carica**. Spesso tirata, da una parte e dall'altra della giacca, **per motivazioni ideologiche**. Parliamo dal principio: qual è attualmente il regime a cui sono assoggettati gli armatori greci e che cosa è cambiato o potrebbe cambiare nei prossimi mesi. **Innanzitutto bisogna partire da un dato**. Lo shipping, insieme al turismo, costituisce praticamente l'unico settore toccato solo parzialmente dalla crisi per quanto riguarda la Grecia, **e rappresenta circa il 7,5% dell'economia del Paese**. La Grecia, principale flotta mercantile al mondo, **controlla quasi il 20% del totale delle rinfusiere e quasi un quarto delle petroliere a livello globale**. In patria impiega, direttamente e indirettamente, oltre 200 mila persone. **Grazie a una legge del 1967**, mai modificata, non paga tuttavia tasse sui profitti realizzati all'estero. Per quanto riguarda il resto non presenta invece grosse differenze con il resto del settore internazionale: la tassazione domestica avviene tramite una tassa sul tonnellaggio, **piuttosto che sui profitti**. Negli ultimi anni, e





fino al 2017, gli armatori hanno accettato di pagare 100 milioni aggiuntivi all'anno **(420 quelli sborsati in più fino al momento)** per contribuire alla disastrosa casse statali. Ma evidentemente non basta. **Come parte delle negoziazioni con i creditori internazionali Atene ha promesso di aumentare la tonnage tax e di abolire alcuni privilegi fiscali.** Il governo di Alexis Tsipras inizialmente si è opposto, **ma poi ha dovuto cedere.** Nel piano approvato ad agosto il Parlamento ha stabilito che le tasse al settore aumenteranno del 4% all'anno nel periodo 2016-2020. Un aumento sostenibile per il settore, **anche perché si accompagna a una vasta serie di possibili esenzioni.** Il timore era che con il budget 2016, approvato a inizio novembre, potessero essere varate nuove misure, più penalizzanti, **ma questo per il momento non è accaduto.** L'aumento fiscale è infatti stato mantenuto nel range del 4% già concordato e l'impegno a **"eliminare trattamento di favore"** che chiedevano i creditori internazionali è stato per ora mantenuto solo in maniera scritta all'interno della legge di bilancio. Per non farsi trovare impreparati gli armatori, nomi come Angelicoussis, Prokopiou, Livanos, **Economou**, che più

volte nel corso dell'anno hanno tuonato contro i previsti rincari fiscali, hanno cominciato a guardarsi intorno. **Alla London Shipping Week che si è tenuta ad inizio settembre l'argomento è stato trattato abbondantemente:** sono in molti infatti a fare la corte agli armatori ellenici che minacciano di stabilire le proprie basi all'estero se il regime fiscale dovesse inaspriarsi troppo. **Gli ambienti della City hanno fatto capire chiaramente che le compagnie greche a Londra sono e saranno sempre le benvenute.** I rappresentanti del crescente hub di marittimo di Vancouver hanno fatto altrettanto, organizzando anche una cena a casa dell'ambasciatore canadese ad Atene, mettendosi sui passi dell'Autorità portuale di Dubai, **che sempre ad Atene**, a fine agosto, ha organizzato un seminario per illustrare i benefici di uno spostamento delle aziende dello shipping negli emirati. Theodoros Veniamis, il numero uno dell'Unione degli armatori greci, **ha detto chiaro e tondo che qualsiasi cambiamento al regime fiscale attuale costringerebbe la flotta greca a spostarsi in Paesi fiscalmente più vantaggiosi.** Altre compagnie si sono spinte anche oltre: **Star Bulk ha aperto un nuovo ufficio a Cipro**, a settembre. Pre-

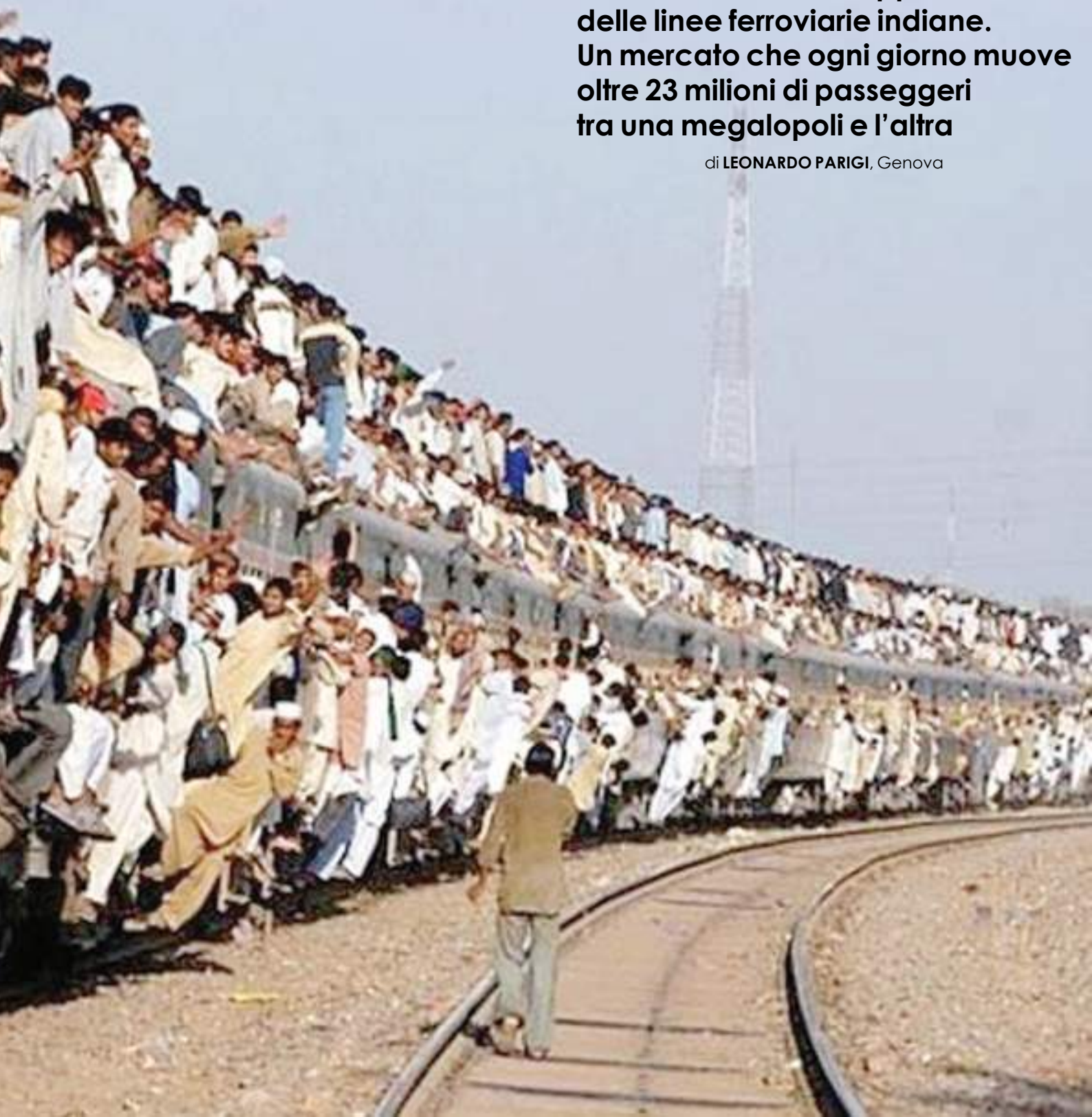
cedentemente Diana Shipping aveva scelto Cipro come base per la sua nuova joint venture con Wilhelmsen Ship Management. **Che davvero però possa essere l'ulteriore possibile aumento della tonnage tax a spaventare gli armatori greci sembra poco probabile.** Come notava a luglio l'analista di Nyfex Equity Research Lambros Papaeconomou, nel 2014 i costi operativi per giorno, per nave, dovuti alla tassa sul tonnellaggio, di tre delle maggiori compagnie greche, Diana Shipping, Safe Bulkers e Star Bulkers, sono stati pari rispettivamente a: **153, 113 e 129 dollari.** Dovessero anche raddoppiare queste cifre non costituirebbero davvero un motivo valido per trasferirsi armi e bagagli all'estero. **Il vero interesse è quindi quello di evitare che possa esser messa mano alla Costituzione per eliminare in toto l'esenzione fiscale.** La palla ora è di nuovo nelle mani del governo, che per ora temporeggia: tuttavia è difficile che si voglia davvero giungere allo strappo con un'industria che, nel bene e nel male, **è ancora una bandiera per la Grecia.** Tsipras ha dimostrato di essere pragmatico negli scorsi mesi: **in tanti scommettono che lo sarà anche su questo vitale dossier.**



# Sfida ad alta velocità

**A colpi di miliardi, Giappone e Cina  
si contendono lo sviluppo  
delle linee ferroviarie indiane.  
Un mercato che ogni giorno muove  
oltre 23 milioni di passeggeri  
tra una megalopoli e l'altra**

di **LEONARDO PARIGI**, Genova



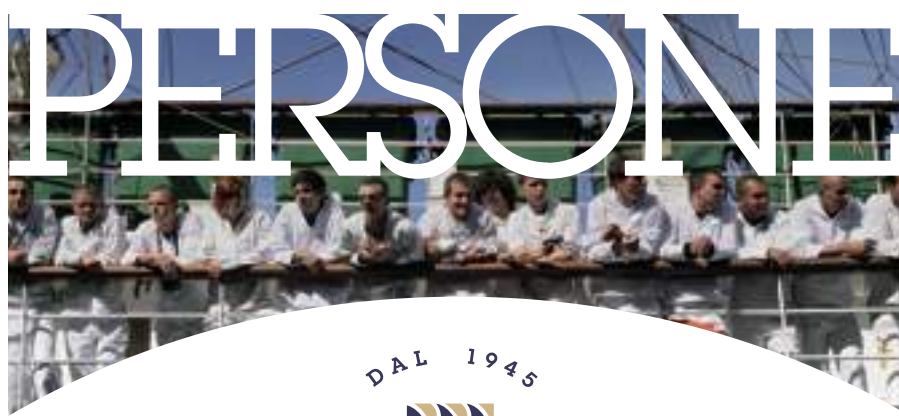
UNA SFIDA tutta ottocentesca, ma a colpi di tecnologia. Se la Cina sta investendo miliardi di dollari per creare una nuova "via della seta" transcontinentale via mare e su rotaia, **il Giappone non vuole lasciarsi sfuggire l'opportunità di far parte di un progetto ferroviario all'interno dell'Asia di enormi proporzioni.** Sono 15 i miliardi di dollari messi sul piatto da parte di Tokyo per stimolare l'India a creare la prima linea ad alta velocità su rotaia. **Un'offerta di finanziamento a un tasso d'interesse inferiore all'1%,** stando alle fonti ufficiali giapponesi, per rubare terreno all'avversario cinese. Il progetto riguarda la tratta di collegamento tra Mumbai e Ahmedabad, capitale commerciale dello Stato del Gujarat, nell'India occidentale: 505 chilometri di strada ferrata che verranno messi a concorso, ma che il Giappone potrebbe avere già in mano, andando a intaccare il primato cinese sulla fornitura di tecnologia e manodopera specializzata nelle tratte ferroviarie asiatiche, **nonostante Tokyo possa vantare un'esperienza molto maggiore nel settore.** La Cina lo scorso settembre ha vinto un appalto per valutare la fattibilità di un treno ad alta velocità che collegherebbe la capitale New Delhi a Mumbai. **Un percorso di oltre 1.200 chilometri che potrebbe arrivare a costare anche 30 miliardi di dollari,** ma che farebbe fare un balzo in avanti di grandi dimensioni alla logistica e ai trasporti interni indiani. **Ma Pechino è attiva anche in tante altre zone dell'Asia su questo tema.** A metà ottobre è stato firmato un accordo tra i governi di Cina e Indonesia per un progetto da quasi sei miliardi di dollari per la costruzione di una tratta ad alta velocità per collegare la capitale Jakarta con Bandung: 150 chilometri di ferrovia che rappresentano, inoltre, **una svolta storica sugli accordi B2B di Pechino,** per cui la tecnologia dell'infrastruttura sarà completamente cinese. Una joint-venture di cui l'Indonesia detiene il 60%, **ma che per la Cina significa molto in termini di economia e di interesse strategico.** In occasione della firma sul contratto, l'ambasciatore cinese Xie Feng ha tenuto a ribadire che «la ferrovia ad alta velocità tra Jakarta e Bandung, con l'accordo dei leader dei due Paesi,



**ha portato alla necessità di una maggiore sinergia per conseguire una crescita più significativa».** In Cina esistono già oltre 40 linee distribuite su 16.000 chilometri: **quella del Dragone è insomma la più grande rete ferroviaria ad alta velocità del mondo.** In questo settore Pechino punta a espandersi all'estero, non soltanto fornendo incentivi e accordi bilaterali, ma esportando tecnologia e manodopera in grandi regioni del mondo, come l'Africa, dove ha da tempo interessi commerciali specifici, **soprattutto nei Paesi orientali del continente.** La crescita economica cinese, frenata negli ultimi anni, potrebbe riprendere il suo

corso anche grazie a investimenti di ampio respiro come nel caso delle infrastrutture ferroviarie. La decisione del Giappone di spingersi in un contrasto economico con i rivali cinesi è dettato dall'intraprendenza di Pechino, **ma anche dalla necessità di espandersi in Asia sulle nuove rotte commerciali che necessitano oggi di collegamenti sicuri e dotati di grandi performance.** Intanto alla fine di agosto la China Railway Construction Corporation (Crcc) annunciava l'imminente firma dell'accordo tra Cina e Thailandia per la costruzione di un progetto della durata di tre anni per la costruzione del collegamento tra Kunming e Bangkok,

lungo oltre 870 chilometri. L'accordo, che si basa tra le altre cose sulla possibilità di spostare due milioni di turisti cinesi verso la Thailandia ogni anno, **potrebbe anche stimolare l'export di prodotti agricoli tra i due partner**. Il progetto indiano prevede la creazione di una rete ad alta velocità lunga oltre 10.000 chilometri che colleghi Mumbai, Chennai, **Delhi e Calcutta**. Un "Diamond Quadrilateral", così ribattezzato, che potrebbe essere sostenuto per l'80% dei costi da Tokyo, **in cambio dell'acquisto per almeno il 30% di attrezzature ed expertise giapponese**. Il progetto di Delhi prevede di passare attraverso 14 tra Stati e territori dell'India, **implementando la creazione di una nuova rete stradale e migliorando le reti ferroviarie già esistenti**. Il Giappone afferma che il trasporto tra Mumbai e Ahmedabad potrebbe scendere da sette ore a due, e che il nuovo percorso necessiterà di 11 nuove gallerie, **tra cui un passaggio sottomarino per arrivare alla penisola di Mumbai**. Il governo indiano è in procinto di prendere una decisione in merito nel corso delle prossime settimane, **anche se i dubbi sono rilevanti per la portata di un intervento che andrebbe a creare ex novo una struttura complessa**, e che richiederebbe assistenza completa dall'estero. Il sistema ferroviario indiano, **che muove oltre 23 milioni di persone ogni giorno**, necessita di interventi volti a un miglioramento sostanziale in termini di sicurezza e di accessibilità, e lo stanziamento di un budget così ingente per una nuova infrastruttura potrebbe portare problemi politici non secondari. Il "**Diamond Quadrilateral**" è un boccone appetitoso non soltanto per le aziende e i governi asiatici. **I progetti per la costruzione di questa rete sono arrivati anche da Francia e Spagna**. I tempi di percorrenza cambierebbero in maniera drastica, **passando da una media di 54km/h della rete esistente ai quasi 300km/h della nuova rete**, anche se la reale fattibilità dei progetti è tutta da considerare in base a costi, tempi di realizzazione e trasferimento di tecnologia e competenze. **Una "guerra" commerciale giocata su uno scacchiere molto ampio**, quello asiatico, che potrebbe stimolare una nuova corsa per le infrastrutture.



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 | fax 010.590883 | info@assagenti.it | www.assagenti.it



# Il master che rilancia le carriere nello shipping

Invidiato da tutto il mondo, il corso messo a punto da De Melo è tra i più longevi di sempre. Per studenti, ma anche per chi cerca nuove opportunità

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

NEL 1998 l'Università politecnica della Catalogna lanciava per la prima volta il master in Shipping Business and Maritime Law, **per colmare la lacuna di una formazione marittima imprescindibile in un Paese come la Spagna e in una città come Barcellona.**

Oggi il master è arrivato alla sua 18esima edizione confermando la Facultat Nautica come un punto di riferimento per l'insegnamento accademico anche in ambito internazionale, **perché dei 378 studenti passati per le aule del centro 43 erano stranieri e oggi la maggior parte di loro ricopre incarichi amministrativi o dirigenziali in vari ambiti lavorativi legati al marittimo.**

La mente di questo master si chiama German de Melo, ufficiale di sala macchine della marina mercantile, dottore in marina civile e professore della Facultat Nautica, **di cui ha ricoperto il ruolo di decano tra il 1994 e il 2001.**

Dopo una carriera in bilico tra il mondo accademico e quello della navigazione, e incarichi di prestigio come consulente per società britanniche del calibro del Lloyd's Register o come perito per società assicurative e P&I londinesi, **De Melo ha deciso di sfruttare l'enorme rete di contatti coltivata negli anni per farla convergere in un corso di Shipping Business e Maritime Law, da offrire nelle storiche aule della facoltà nautica, vicine al Port Vell di Barcellona.**

**De Melo, una vita passata lontano dalla sua terra, dalla sua Cadice, facendo di queste mura**



**universitarie e dei cantieri navali una seconda casa. Che cosa l'ha spinto a fermarsi ancora a Barcellona quando uno come lei avrebbe facilmente trovato posto nell'altrettanto prestigiosa università Caditana?**

«Quando si vive per più di 30 anni fuori da casa, e i tuoi figli nascono lì, allora quel luogo ti adotta e entra a far parte di te. Dopo tanti anni lavorando dentro il mondo marittimo sentivo l'esigenza di restituire tutta questa esperienza ai giovani. Io insegno nel corso di laurea di Ingegneria navale, ma la gamma di professionisti che ho incontrato durante la mia carriera era così variegata che mi sembrava una pazzia non coinvolgerla in questo progetto».

**Appunto: 18 edizioni del master, sono pochi i corsi post laurea in Spagna e in Italia con questa longevità.**

«È verissimo, me ne rendo perfettamente conto. Modestie a parte, abbiamo lavorato molto bene. Quando si ha un progetto coinvolgente e interessante, che

fa presa sugli studenti e che viene richiesto in continuazione, rilanciarsi anno dopo anno viene da sé. In effetti questo master può contare sulla collaborazione di professionisti di prim'ordine che sono ben felici di dare il loro contributo. Molti vengono direttamente da Madrid, Londra, Dubai e Ginevra perché lavorano là. L'ambiente è marcatamente internazionale, e non mi riferisco solo agli iscritti, ma al contesto in cui ci muoviamo. Il mare è sempre stata una questione transnazionale fin dall'antichità».

**La crisi economica ha pesantemente ridotto il potere d'acquisto dei consumatori, indebolendo la produzione industriale e il commercio mondiale. Il settore marittimo come attutito la caduta?**

«Guardi, lei tenga presente che il 90% delle merci mondiali si spostano via mare. Dal combustibile alle merci che arrivano dall'Asia, fino alla frutta che dalle Canarie arriva ai vostri supermercati in Italia viaggia dentro container. Dietro a tutto questo c'è un mondo, dai costruttori delle navi stesse, quindi ingegneri, operai e cantieri, fino a chi si dedica al trasporto, quindi compagnie di spedizioni, armatori, broker... Insomma, se cominciasimo a parlarne ce ne sarebbe a lungo da dire. Ma prendiamo un porto come Valencia, che ogni anno movimentata quattro milioni di container: questo le dà un'idea di tutta la mano d'opera che ci lavora dietro. Figure preparate sono sempre richieste in questo settore, noi ci occupiamo di formarle. Meglio ancora: ci occupiamo di fornire loro una panora-



mica a 360 gradi sui ruoli e sui meccanismi che interessano questo macro-mondo».

#### **Qual è il profilo dei vostri studenti?**

«Noi abbiamo studenti neo laureati o laureandi che provengono da diversi percorsi di studio come economia, legge o ingegneria. Abbiamo anche una percentuale di professionisti che hanno per qualche ragione bisogno di formarsi da noi per rinnovare il loro bagaglio conoscitivo e magari potersi rilanciare a livello lavorativo. Come ad esempio i diversi ingegneri civili che a causa della crisi nell'edilizia si sono iscritti al nostro master di Diritto marittimo e gestione portuale: lo hanno fatto proprio per potersi rilanciare».

#### **Quali prospettive offrite a loro?**

«Molti di loro trovano impiego ancor prima di terminare il master. Spesso sono le stesse aziende che ci contattano per fornirgli figure di un certo tipo, spesso stagisti. Molte volte è capitato che da stagisti abbiano

fatto carriera all'interno di quell'azienda piuttosto che di quell'altra. Nel caso degli studenti latino-americani, alcuni di quelli che sono tornati ai loro Paesi hanno raggiunto posizioni molto interessanti, anche a livello statale».

#### **In Europa come collochereste qualitativamente questo master?**

«I master incentrati sul settore marittimo in Europa sono molto pochi. Mi viene in mente uno a Southampton e uno a Rotterdam che sono molto validi e con i quali ci confrontiamo, ma onestamente credo che il nostro sia considerato unanimamente uno dei migliori. I nostri insegnanti hanno dei background di tutto rispetto, con carriere nelle società più importanti del settore, come Cepsa, Grimaldi o Clarkson. Francisco Montero, è stato ambasciatore spagnolo all'International Maritime Organization (Onu) a Londra».

#### **Che attività svolgete per avvicinare gli studenti a questa realtà?**

#### **Non si impara tutto da dietro un banco dell'università...**

«Verissimo, infatti nel mese di marzo portiamo i ragazzi a svolgere un corso di logistica a bordo della "Cruise Roma" della Grimaldi durante la traversata tra Barcellona e Civitavecchia. Facciamo visitare loro le installazioni portuali, la plancia di comando e la sala macchine, e proponiamo loro un lavoro di gruppo che consiste in un caso reale di logistica da presentare alla fine del viaggio. Per questa iniziativa ci appoggiamo con Grimaldi e la Escola de Short Sea Shipping. Ad aprile invece è previsto un viaggio nella City di Londra, dove visitiamo tutti i principali uffici di brokeraggio, assicurazioni, e P&I, oltre che la sede dell'Imo e la Corte suprema dove si decidono contenziosi marittimi da tutto il mondo. Inoltre per i profili più tecnici, organizziamo una visita al cantiere navale per yacht di lusso nella marina di Barcellona, dove un nostro insegnante mostra loro i bacini di carenaggio in porto».



# FNB Shipping Business Master's Degree

SIN dalle sue origini, l'industria marittima ha rappresentato un mezzo di trasporto globale e uno dei motori dello sviluppo economico mondiale, **essendo il 90% delle merci mosse e scambiate sul mare**, insieme alle materie prime e ai semi-lavorati, che solo sull'acqua possono essere trasportati in maniera agevole.

L'industria marittima è dunque un settore importante, che può generare impiego, grazie alle numerose aree che la compongono: commercio estero, importazioni, assicurazioni, mediatori e agenti marittimi, studi legali, industrie logistiche, **compagnie di navigazione e porti**.

La Spagna, con i suoi 7.880 chilometri di costa, la sua posizione geografica e la sua posizione di punto di passaggio strategico verso l'Unione europea, è ancora in grado di aumentare la propria attività nel settore marittimo. Per fare questo, **sono necessari eccellenti professionisti e dirigenti d'azienda con forte vocazione internazionale**. Il master dunque ha l'obiettivo di essere un prodotto esclusivo e unico, e un punto di riferimento per chi

vuole migliorare il proprio livello di carriera nel business marittimo, nel settore legale e in quello della gestione portuale.

Per centrare questo obiettivo, il corso include la partecipazione di prestigiosi professionisti del settore marittimo, che trasmetteranno le loro esperienze agli studenti; di importanti scuole del settore (come la Escola Europea de Short Sea Shipping), **visite tecniche alle compagnie di navigazione e alle istituzioni in un viaggio di istruzione a Londra**, dove hanno sede le principali realtà dell'industria marittima mondiale.

L'obiettivo è quello di fornire ai partecipanti una specializzazione legale nell'area del diritto marittimo, **unita alla formazione nell'industria del mare e dei porti per tutti i professionisti che lavorano nello shipping o hanno intenzione di entrare in questo settore**. Il programma è tendenzialmente rivolto a professionisti che abbiano più di cinque anni di esperienza in campo marittimo che abbiano voglia di ampliare il loro profilo professionale.

# Turchia-W.Africa affari in corso

di **UMUR UGURLU\***, Istanbul

LE DISCUSSIONI del G20 in Turchia alla metà di novembre sono state inevitabilmente messe in ombra dagli attacchi terroristici a Parigi del giorno 13, **nei quali hanno perso la vita 130 persone**. Ma nel contesto del G20, la Turchia ha promesso di impiegare il suo turno di presidenza combattendo le ineguaglianze e sanare il più possibile le piaghe delle nazioni più povere, **quelle di Asia e Africa in primo luogo**.

Proprio l'Africa Occidentale è al cuore di una trasformazione possibile. Con un tasso di crescita del 7,4% nel 2014, **è l'area con il maggiore sviluppo economico del Continente**. La Comunità economica dei Paesi dell'Africa Occidentale (Ecowas) è stata sollecitata a programmare investimenti non solo e non più tanto sulle funzioni industriali (sfruttamento dell'industria del cuoio, **del cacao e dei minerali**) ma anche nell'arte e nella cultura, basi necessarie per creare un mercato interno. Secondo il Fondo monetario internazionale, al 2050 l'economia dell'Africa avrà un valore di 29 trilioni di dollari, **cioè più del prodotto interno lordo aggregato degli Stati Uniti e dell'Eurozona nel 2012**.

Una crescita che già oggi si traduce in una necessità di migliorare le infrastrutture, **specialmente nell'Africa Occidentale**. I progetti ci sono, e in effetti nei prossimi 10 anni saranno sei i porti dell'area che avranno capacità superiore al milione di teu, grazie alla competizione tra le compagnie di navigazione europee e asiatiche, **che si contendono lo sviluppo dei traffici in questa parte del mondo**. Quest'anno, i sei maggiori porti dell'Africa Occidentale, che servono una regione di 18 Stati, hanno movimentato complessivamente 7,5 milioni di teu, **secondo i dati di**

**Drewry**.

Il porto di Lagos, in Nigeria, è al momento il maggiore dell'area, **con 1,5 milioni di teu movimentati lo scorso anno**. Seguono Luanda (Angola) con 950 mila teu, e Tema (Ghana) **con 850 mila teu**. Gli altri scali più importanti sono Pointe Noire (Congo), Abidjan (Costa d'Avorio) e Dakar (**Senegal**). Secondo Peder Sondergaard, il responsabile di Apm Terminals per la regione Africa-Medio Oriente, serve più capacità per supportare la crescita di questa parte del Continente Nero - **una crescita che comunque nell'ultimo anno ha rallentato a causa del ribasso globale del prezzo del petrolio e delle commodity in genere**, ma di cui è atteso in rimbalzo nel lungo termine. Entro il 2020, **i maggiori porti della zona potrebbero aumentare la loro capacità di 12 milioni di teu**, a fronte della capacità odierna, pari a 10 milioni di teu.

## LE RELAZIONI CON LA TURCHIA

La Turchia ha rafforzato le proprie relazioni con l'Africa a partire dal 2013, aumentando il proprio impegno sull'area a seguito della decisione da parte dell'Unione africana di dichiarare il Paese partner strategico, documento siglato nel 2008, senza dimenticare che già nel 2005 il governo turco aveva indetto l'"anno dell'Africa" **a seguito della nomina a Paese osservatore dell'Unione africana**. Dal 2009 la Turchia devolve all'Unione africana un contributo annuale di un milione di dollari, **oltre a una serie di finanziamenti alle organizzazioni sul territorio nel caso di eventi che possano aumentare le necessità del Continente Nero**. In questo senso, l'obiettivo di Ankara adesso è aumentare le relazioni



tra il G20 e i Paesi sviluppati, per garantire una crescita forte, **ma soprattutto equilibrata**. L'anno che si sta appena concludendo ha visto l'uscita dell'Agenda Onu Post 2015, **e la presidenza della Turchia si è particolarmente focalizzata sul tema dello sviluppo**.

Avendo questa forte relazione con i Paesi dell'Africa Occidentale, **la Turchia ha con quest'area anche forti interazioni commerciali**, facendo il suo meglio per cercare nuove opportunità di business. In particolare, i campi commerciali di maggiore presenza sono energia, **costruzioni nel settore agricolo e altri**. Molti gli incontri di uomini di affari, e i numeri danno ragione a



questo attivismo: i volumi commerciali tra Turchia e Nigeria a fine 2014 erano di 2,5 miliardi di dollari, e benché ancora non siano pronti i numeri del 2015, è noto che la Nigeria è il primo partner della Turchia nella regione sub-sahariana.

Questa continua crescita ha permesso nei mesi passati lo sviluppo di numerose linee container turche sull'Africa Occidentale: Arkas Line espanderà la sua rete al Nord Europa, amprendendo slot sul servizio Hapag Lloyd tra il North Range e gli scali dell'Africa Occidentale (**servizio Wax**). Sullo stesso servizio viaggeranno container tra Nord Europa e Mediterraneo Orientale con trasbordo ad Algeiras. Per con-

tro, la compagnia tedesca aumenterà le toccate nel Mediterraneo sul servizio congiunto Egex tra il Mare Nostrum e l'Africa Occidentale gestito da Arkas, **Marguisa e Zim**.

Altro nuovo servizio, quello recentemente introdotto tra il Mediterraneo Orientale e l'Africa Occidentale dalla Nile Dutch in collaborazione con Turkon Line. **La rotazione parte in Turchia con cadenza nove giorni**. Con questa addizione, Nile Dutch, specialista nel trade africano, **punta a incontrare la crescente domanda degli esportatori del Mediterraneo Orientale verso il quadrante dell'Africa Occidentale**. La rotazione è Istanbul (Kumport) - Izmit (Evyap) - Gemlik - Izmir

(Aliaga) - Tangeri - Alessandria d'Egitto - Mersin. A Tangeri, i carichi in trasbordo vengono trasferiti sul servizio Nile Dutch tra Europa Occidentale e Africa Occidentale con toccate ad Abidjan, Pointe Noire, Luanda, **Lobito e Namibe**. Nile Dutch opera inoltre un'estesa rete di servizi feeder tra i vari porti dell'Africa Occidentale.

Il ministero turco dell'Economia ha da tempo intrapreso un complesso lavoro sugli Accordi di libero scambio (**Fta**) per facilitare lo scambio di merci, beni e capitali, con l'obiettivo di superare gli ostacoli all'accesso del mercato nord africano. Sotto questo punto di vista, la Turchia ha siglato Fta con il Marocco, la Tunisia (entrambi nel 2004) e con **l'Egitto nel 2005**. Questi accordi sono stati i primi in questo campo nell'Africa del Nord. Un ulteriore Fta è stato siglato dalla Turchia nel 2011, **con Mauritius**.

Ankara ha inoltre adottato nuove facilitazioni sui visti per affari con i Paesi dell'Africa subsahariana. Secondo le nuove norme, chi vuole recarsi per affari in Turchia e proviene da un Paese dell'Africa Occidentale può, se è già stato almeno una volta in Gran Bretagna, negli Stati Uniti o nei Paesi Schengen, entrare con un singolo visto rilasciato in aeroporto: **un meccanismo valico per tutti e 46 i Paesi dell'area sub-sahariana**. Mentre la Turchia stessa ha da tempo in corso una diatriba per i visti d'affari rilasciati ai turchi in entrata nell'Unione europea, **le Autorità del Paese stanno incoraggiando cooperazione e integrazione economica**, anche rendendo più facile l'accesso entro i confini nazionali.

Gli scambi tra la Turchia e l'intero continente africano sono stati nel 2014 pari a 23,4 miliardi di dollari, di cui 8,4 miliardi con l'Africa sub-sahariana, 10 volte tanto - sempre per questa specifica area - **rispetto ai 750 milioni del 2000**. In una prospettiva più ampia, il coinvolgimento della Turchia in Africa Occidentale rappresenta una convergenza di indirizzi sia politici che economici.

Wishing you All Calm Seas  
\*Captain & Seaway  
Logistics Professional  
umurugurlu@umurugurlu.com

# L'importanza del corto raggio

Italia e Grecia coprono il 20% dei traffici marittimi short sea in Europa. Un settore che nel Belpaese vale cinque miliardi

di **ALBERTO QUARATI**, Roma

NEL TRASPORTO merci, l'Italia è il secondo Paese dell'Unione Europea (dopo la Gran Bretagna) e il primo nel Mediterraneo (prima della Turchia) nel traffico a corto raggio.

Con la Grecia, **ha il primo mercato d'Europa per passeggeri movimentati.**

È quanto risulta da due studi dalla commissione Navigazione a corto raggio di Confitarma, presentato in occasione dell'assemblea generale dell'associazione degli armatori italiani. «Attraverso questi studi - spiega Roberto Martinoli, presidente della commissione - abbiamo voluto far emergere il peso e l'importanza di un settore, quello che potremmo definire lo "Short Sea Nazionale", **che impiega circa 20 mila addetti diretti**, genera un giro d'affari di quasi cinque miliardi di euro e ha un costo diretto e indiretto inferiore rispetto al trasporto stradale e ferroviario».

**Le Autostrade del mare e gli altri servizi marittimi muovono ogni anno in Italia circa 40 milioni di passeggeri e offrono ogni giorno una stiva equivalente a 800 chilometri di strade galleggianti che si aggiungono ai 6.700 chilometri della rete autostradale italiana.**

Il mercato greco muove altri 40 milioni di passeggeri: complessivamente quindi la somma di Italia più Grecia fa 80 milioni di passeggeri, **il 20% del mercato dell'Unione europea.**

«Numeri questi - commenta Martinoli - **che pongono l'Italia al secondo posto tra i Paesi dell'Unione Europea per tonnellate di merci movimentate dai**





**porti nazionali e al primo per numero di passeggeri trasportati).**

Nonostante la crisi economica degli ultimi anni, a bordo delle navi prese in esame, che in gran parte risultano iscritte nel Registro Internazionale, **il numero degli occupati è aumentato negli ultimi tre anni del 4,7%.**

Sono circa 20 mila gli addetti a bordo e a terra del comparto analizzato, oltre 8.000 dei quali occupati a bordo delle 156 navi ro-ro merci e miste e poco più di 2.000 sui 93 mezzi veloci, ai quali

vanno aggiunti gli oltre 4.500 marittimi degli altri comparti analizzati (115 navi con 2.250 marittimi nel cisterniero, 50 con 250 nel bunkeraggio, 80 con 700 nell'off-shore, 168 con 1.300 nel rimorchio portuale).

Il moltiplicatore dell'occupazione, diretta e indiretta, per ogni unità di occupazione aggiuntiva, **è pari a 2,02.**

**RILEVANZA SOCIO-ECONOMICA**

Oliviero Baccelli, dell'Università Bocconi di Milano, ha illustrato lo

Studio sulla rilevanza socio-economica dei servizi di trasporto marittimo di corto raggio, merci e passeggeri, in Italia, realizzato in-house dalla struttura Confitarma, **che analizza l'importanza del trasporto marittimo nel nostro Paese sia dal punto di vista economico e occupazionale che dal punto di vista della mobilità delle persone e dell'approvvigionamento di merci**, focalizzandosi su quelle attività di trasporto marittimo, crociere escluse, che hanno una rile-

vanza e una ricaduta maggiore sull'economia e sulla società italiana.

Secondo lo studio di Bacelli, l'Italia controlla la prima flotta ro-ro al mondo, **con 245 navi per una stazza aggregata pari a 4,8 milioni di tonnellate.**

Elaborando i dati del ministero dei Trasporti, si scopre che nel Paese esistono 374 collegamenti marittimi di corto raggio: 73 linee internazionali (verso Grecia, Spagna, Croazia, Tunisia, Malta, Turchia, Albania, Francia, Montenegro, Marocco, Algeria, Slovenia, Israele, Egitto); 57 linee verso le isole maggiori italiane (Sicilia e Sardegna); 132 linee verso le isole minori (Golfo di Napoli, Isole Pontine, Eolie, Egadi, Pelagie, del Sulcis, Arcipelago toscano, della Maddalena, Isole di Pantelleria e Ustica); 71 lungo la Penisola (**Golfo di Napoli, Cinque Terre, Cilento, Ionio, Alto Adriatico**).

A livello nazionale, il grosso del traffico lo fa la Sardegna, **con 3,9 milioni di passeggeri trasportati in un anno, al netto dei 7,8 milioni di passeggeri che ogni anno passano lo Stretto di Messina tra la Penisola e la Sicilia.**

Sulle Isole minori, il grosso del traffico è invece rappresentato dal Golfo di Napoli, **con 11 milioni di passeggeri l'anno.**

La flotta ro-ro rappresenta il 17% del tonnellaggio mercantile italiano, **con tre milioni di tonnellate di stazza lorda registrate in Italia.**

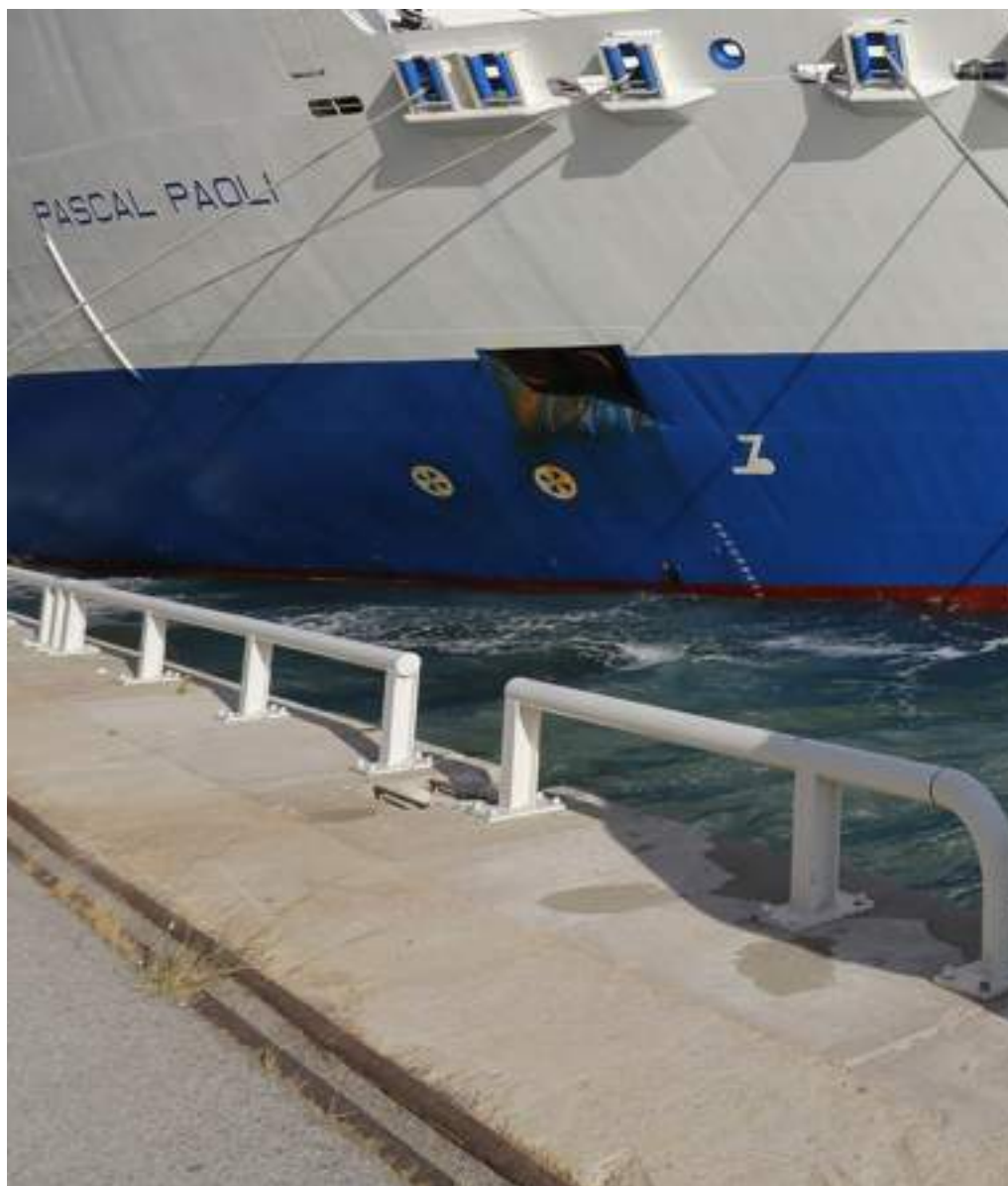
Le 156 navi ro-pax, i 31 ro-ro, le 93 unità veloci mettono a disposizione 220 mila metri lineari di stiva, capacità per 195 mila passeggeri, per 56 mila auto e per 6.000 veicoli commerciali.

**Su queste navi sono occupati quasi 11 mila marittimi**, e nel cabotaggio sono occupati esclusivamente marittimi comunitari, quasi nella totalità italiani.

Gli extra-comunitari, **pari all'8% del totale**, sono impiegati sui traffici internazionali.

Nel dettaglio, si tratta di 9.464 marittimi comunitari e 808 marittimi extra comunitari, di cui 6.888 vs. 471 su ro-pax, 2.023 vs. 73 su navi passeggeri e mezzi veloci, **554 vs. 264 sui ro-ro.**

Ogni giorno dai porti italiani partono 55 unità destinate al traffico di corto raggio, **con una capacità complessiva pari a 70 mila Tir che ogni giorno creereb-**





**bero sulle strade una fila lunga oltre 1.000 chilometri, pari a un sesto dell'intera rete autostradale nazionale.**

Negli ultimi sette anni il costo medio del bunker è stato più alto del 150% rispetto ai sette anni precedenti, con il costo delle due tipologie più diffuse, **Ifo 380 e Ifo 180 che dal 2004 al 2014 hanno visto un incremento del prezzo pari al 250%.**

Pure a fronte del decremento degli ultimi mesi, per anni il carburante ha rappresentato la voce di costo più pesante per l'armatore, pari al 31% del costo operativo giornaliero della nave, sopra il 22% dell'investimento, il 13% dell'equipaggio, **il 12% dell'assicurazione e il 22% degli altri costi operativi.**

# Il Regolamento Ue n. 1177/2010

Relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano  
via mare ed il regime sanzionatorio in Italia

di **MARCO LENTI\***, Milano

IL LEGISLATORE comunitario con il Regolamento UE n. 1177/2010, applicato a partire dal dicembre 2012, ha inteso garantire ai passeggeri che viaggiano via mare e per le vie navigabili interne la protezione già prevista da altri Regolamenti Europei in altri settori del trasporto (si pensi, in particolare, **alla protezione prevista dal Regolamento n. 261/04 per i passeggeri che viaggiano in aereo**). Inoltre, il Regolamento ha posto particolare attenzione alla tutela dei passeggeri con disabilità e a quelli a mobilità ridotta, **con l'obiettivo di fornire loro la possibilità di viaggiare via mare a condizioni simili a quelle degli altri passeggeri e senza alcuna discriminazione o imposizione di costi aggiuntivi**.

Il Regolamento ha introdotto negli Stati membri regole comuni che disciplinano: la non discriminazione fra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori;

- (i) la non discriminazione e l'assistenza nei confronti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta;
- (ii) i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo del trasporto;
- (iii) le informazioni minime fornite ai passeggeri;
- (iv) il trattamento dei reclami presentati dai passeggeri in caso di violazione dei loro diritti (art. 1).

**Il Regolamento è applicabile ai passeggeri che viaggiano:**

- a) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro dell'Unione Europea;
- b) con servizi passeggeri il cui porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro se svolti da un vettore dell'Unione Europea (vale a dire che sia stabilito in uno Stato membro oppure che offra servizi di trasporto passeggeri da o verso il territorio di uno Stato membro);
- c) (con alcune limitazioni) in una crociera il cui porto di imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro.

Il Regolamento impone obblighi sia al vettore, ovvero al tour operator in caso di cro-

al vettore (o all'operatore del terminal portuale quando la violazione riguardi un suo obbligo) un reclamo entro due mesi dalla data in cui il servizio è stato o avrebbe dovuto essere prestato, cui il vettore deve rispondere entro i successivi due mesi (art. 24), e

(ii) il potere degli Stati membri di stabilire con apposite normative nazionali le sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni del Regolamento (art. 28).

**Ogni Stato membro designa un organismo cui viene affidata la responsabilità dell'esecuzione del Regolamento ed al quale i passeggeri possono,** anche alternativamente al reclamo al vettore, presentare reclami su presunte infrazioni degli obblighi posti a carico del vettore.

L'Italia, con il Decreto Legislativo n. 129 del 29.7.2015 (Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento UE n. 1177/2010), **ha affidato tale compito all'Autorità di regolazione dei trasporti**.

Tale Decreto Legislativo, oltre ad affidare all'Autorità il compito di vigilare sulla corretta applicazione del Regolamento e di istruire e valutare i reclami dei passeggeri, ha assegnato all'Autorità il compito di accertare le violazioni delle disposizioni del Regolamento ed irrogare le sanzioni, **che sono dettagliatamente indicate nel Decreto legislativo**.

Si tratta di sanzioni amministrative pecuniarie stabilite in relazione alla violazione di ogni singolo obbligo previsto a carico del vettore, dell'operatore terminalista o dell'operatore turistico, fissate nell'importo minimo e nel massimo (a titolo esemplificativo, **si segnala che le sanzioni partono da un valore minimo di 150 euro per la mancata emissione di un biglietto di trasporto ed arrivano ad un valore massimo di euro 25 mila per la mancata istituzione di una procedura per il trattamento dei reclami presentati dai passeggeri**).

La concreta determinazione dell'importo della sanzione irrogata viene infatti lasciata a carico dell'Autorità di regolazione del trasporto, che nel rispetto dei principi di





ciere, sia all'agente di viaggio venditore dei biglietti per il trasporto, **sia infine all'operatore del terminal portuale presso cui i passeggeri imbarcano o sbarcano.**

Di particolare interesse sono gli obblighi posti a carico del vettore in caso di cancellazione del viaggio o di ritardo della partenza, **che possono essere così sintetizzati:**

- *informare i passeggeri in partenza (azione che può essere svolta anche dall'operatore del terminal portuale);*

- *offrire gratuitamente assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione o ritardo della partenza superiore a 90 minuti rispetto all'orario previsto. L'assistenza si concreta nell'offerta di un pasto o uno spuntino ovvero, nel caso di cancellazione o ritardo che renda necessario un soggiorno di una o più notti o un soggiorno supplementare rispetto a quello previsto dal passeggero e che non sia dovuta a condizioni meteorologiche rischiose per il funzionamento in sicurezza della nave, nell'offerta gratuita di una sistemazione adeguata, a terra o a bordo della nave, con la possibilità per il vettore di limitare il costo complessivo della sistemazione a Euro 80 per notte, per un massimo di tre notti;*

- *offrire immediatamente al passeggero la scelta tra un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili ed il rimborso del prezzo del biglietto.*

L'art. 19 del Regolamento prevede poi il diritto dei passeggeri di chiedere al vettore, in caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale, **una compensazione economica pari almeno al 25% del prezzo del biglietto.**

Il vettore può liberarsi dall'obbligo di pagare tale compensazione solo se prova che il ritardo è stato provocato da condizioni meteorologiche rischiose per il funzionamento in sicurezza della nave o da circostanze straordinarie inevitabili che hanno ostacolato l'esecuzione del trasporto.

Al fine di tutelare e rendere maggiormente efficaci le tutele previste a favore dei passeggeri, il Regolamento prevede - **art. 24 - (i) la facoltà del passeggero di trasmettere**

funzionalità e proporzionalità, valuta diversi criteri, quali la gravità della violazione, la reiterazione della stessa, **le azioni poste in essere dal soggetto responsabile per l'eliminazione o l'attenuazione delle conseguenze della violazione ed il rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati.**

Come richiesto dal legislatore nel Decreto Legislativo n. 129, l'Autorità, **con delibera in data 15.10.2015**, ha emesso un proprio regolamento sul procedimento sanzionatorio, diretto a disciplinare i procedimenti di accertamento delle violazioni ed irrogazione delle sanzioni.

In particolare, il regolamento dell'Autorità stabilisce: che l'accertamento venga avviato d'ufficio o a seguito di reclamo dei passeggeri, presentato anche mediante associazioni rappresentative dei loro interessi, che l'Autorità proceda ad un'attività di richiesta di informazioni, ispezioni e raccolta di documenti, all'esito della quale, se non ritiene di archiviare il procedimento, emette l'atto di contestazione che viene notificato all'impresa, **la quale ha un termine per presentare memorie e documenti difensivi e può partecipare al procedimento accedendo agli atti raccolti dall'Autorità.** Segue un'attività istruttoria da parte del responsabile del procedimento, che secondo il regolamento deve concludersi entro 90 giorni con la richiesta di irrogazione della sanzione. Il provvedimento sanzionatorio, adeguatamente motivato, **viene notificato all'impresa destinataria con espressa indicazione del termine per ricorrere all'autorità giurisdizionale.**

Il regolamento, che è entrato in vigore dal giorno della sua pubblicazione sul sito dell'autorità ([www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it)), completa la tutela prevista dal legislatore europeo a favore dei passeggeri e rende effettivamente efficace l'imposizione agli operatori del trasporto via mare di obblighi di trasparenza, **parità di trattamento e assistenza stabiliti dal Regolamento UE n. 1177/2010.**

\*Studio Legale Mordiglia

# Il decreto internazionalizzazione

di **STEFANO BASSO\***, Genova

SONO assai numerose le novità fiscali previste dal "decreto legislativo recante misure per la crescita e l'internazionalizzazione delle imprese" **pubblicato nella Gazzetta ufficiale lo scorso 22 settembre**. La revisione della disciplina impositiva delle operazioni transfrontaliere è uno dei temi centrali della delega fiscale (**legge n. 23 del 2014**) di cui il decreto internazionalizzazione è attuazione. Obiettivo primario del provvedimento è la riduzione dei vincoli gravanti sulle operazioni transnazionali e la creazione di un quadro normativo quanto più certo e trasparente per gli investitori.

## BRANCH EXEMPTION

Una delle più interessanti innovazioni introdotte dal decreto è l'istituto della *branch exemption* volto a favorire la competitività delle imprese italiane con investimenti all'estero. A oggi gli investimenti all'estero tramite stabili organizzazioni (**in assenza di strutture societarie estere partecipate**) sono di fatto tassati in base alla maggiore tra l'aliquota del paese ove è localizzato l'investimento e quella italiana, che molto spesso risulta più elevata. Valga un semplice esempio: un'impresa italiana che intenda investire in un Paese con un'imposizione pari al 20% si trova a competere sul mercato locale scontando un carico fiscale pari al 27,5% (aliquota italiana); al contrario investitori di altri Paesi quali la Germania o il Regno Unito pagano esclusivamente le imposte locali (**20% nell'esempio**) e sono pertanto in grado di tradurre questo vantaggio fiscale in un vantaggio economico, potendo offrire condizioni migliori ai propri committenti.

**Con l'introduzione in Italia della branch exemption si elimina pertanto una grave lacuna del nostro**



**ordinamento**, prevedendo anche per le imprese italiane la possibilità di esentare i redditi delle loro stabili organizzazioni estere. **Occorre tuttavia osservare che questo importante passo in avanti rischia di vedere un applicazione molto limitata in conseguenza di alcuni vincoli e limitazioni previsti dall'attuale formulazione del decreto**. Si prevede infatti che l'opzione per questo regime sia irrevocabile e necessariamente applicabile a tutte le stabili organizzazioni estere. Desta non poche perplessità la pretesa che gli operatori optino per l'applicazione di un istituto giuridico irrevocabile per tutta la vita dell'impresa.

## INTERPELLI E RULING

La creazione di un contesto di maggior chiarezza sui temi di fiscalità internazionale è alla base della revisione e razionalizzazione dell'istituto del *ruling* internazionale e dell'introduzione di una nuova forma di interpello finalizzato a conoscere preventivamente i profili fiscali conseguenti

a nuovi investimenti in Italia da parte di operatori residenti o esteri. **Si tratta di strumenti di dialogo tra le imprese e l'amministrazione finanziaria che rivestono un ruolo assai significativo in fase di programmazione degli investimenti**, garantendo la pianificabilità del carico fiscale e la certezza circa il comportamento delle autorità fiscali.

## PARADISI FISCALI

Molte sono le novità relative a transazioni commerciali con operatori residenti in paesi inclusi nelle cosiddette *black list*. Oltre a un generale riordino e razionalizzazione delle diverse liste di paesi a tassazione privilegiata, **spicca la revisione delle disposizioni che a talune condizioni rendono indeducibili i costi con operatori residenti in Paesi black list**: dalla previsione generalizzata di indeducibilità, fatte salve alcune esimenti, si è passati ad una previsione di deducibilità piena ad esclusione delle transazioni che non risultino in linea con il valore di mercato. Novità in vista anche per le con-



*trolled foreign companies: società black list partecipate da imprese italiane.* La modifica più rilevante riguarda l'esclusione delle società collegate dal regime di tassazione per trasparenza attualmente previsto. La disciplina rimane applicabile per le società controllate, **tuttavia la presentazione di un interpello preventivo per dimostrare la sussistenza delle esimenti diventa ora una facoltà e non un obbligo.**

**ALTRE NOVITÀ SUI RAPPORTI TRANSNAZIONALI**  
Nell'ampio panorama delle novità introdotte dal decreto vi sono previsioni volte a risolvere situa-

zioni di contrasto con le norme comunitarie. È il caso della revisione, in chiave maggiormente inclusiva, **dell'istituto del consolidato fiscale nonché delle modifiche introdotte sulla tassazione in caso di trasferimento della sede all'estero.**

Sono invece gli orientamenti espressi dall'OCSE ad aver guidato le modifiche introdotte in materia di tassazione delle stabili organizzazioni italiane di imprese estere. **In particolare il decreto internazionalizzazione trasponde a livello nazionale il "functional separate entity approach" in base al quale la stabile organizzazione deve, ai fini fiscali, essere conside-**

rata alla stregua di un'impresa indipendente, distinta e separata dalla casa madre da cui promana.

**Chiudiamo questa rassegna delle principali novità segnalando la revisione delle regole di tassazione in caso di trasferimento della residenza in Italia di imprese estere.** Sul versante delle persone fisiche infine il decreto prevede una parziale detassazione per lavoratori qualificati che trasferiscano la residenza in Italia. **In particolare i lavoratori impatriati potranno beneficiare per quattro anni di uno sconto del 30% sul reddito.**

\*Sts Deloitte

# I crocieristi riscoprono le Isole Baleari

Ma in termini assoluti l'industria delle navi bianche rappresenta nell'arcipelago solo il 7% delle entrate derivate dal turismo

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

Il 32% del traffico crocieristico riguarda il bacino del Mediterraneo: la Sardegna, **la Sicilia e soprattutto le Isole Baleari costituiscono delle vere e proprie piattaforme di ricezione turistica con il picco dei flussi in estate.**

Maiorca, Minorca e Ibiza, a meno di 200 chilometri dalle coste di Valencia, **raccogliono in meno di 5.000 chilometri quadrati pace e tranquillità**, o notti brave a seconda delle esigenze.

Nelle Baleari il turismo legato alle navi da crociera genera ogni anno un introito intorno ai 300 milioni di euro, per un indotto di 3.000 persone (fonte: Autoridad Portuaria de Baleares) tra guide turistiche, servizio di trasporti, navette e servizi *ad hoc*, **cioè il 7% delle entrate dovute al turismo in generale.**

Ma c'è da chiedersi quale sia il profilo del crocierista medio che sbarca ogni estate su queste isole. Costa Crociere per esempio rivela che sugli itinerari che fanno scalo a Palma, hanno viaggiato nel 2014 circa 250 mila tedeschi e 80 mila inglesi, **che tra l'altro costituiscono anche i Paesi dai quali arriva il maggior numero in assoluto di persone.**

Nel 2014 infatti i turisti arrivati dalla Germania alle Baleari via aereo e via nave sono stati 4,1 milioni, mentre quelli inglesi 3,3 milioni rispettivamente +1,4% e +1,3% in più rispetto all'anno precedente (**fonte: governo delle Baleari**). Sono cifre importanti per un'economia che si regge praticamente sul questo settore, ma che ha saputo storicamente sempre abbracciarlo creando strutture alberghiere, portuali e aeroportuali. Per rendere l'idea, il porto di Ibiza ha ampliato





lioni di euro (**121 euro per passeggero**). A Maiorca la spesa media più elevata che nel resto delle isole, ma solo perché una nave su tre arriva o riparte da qui. La comunità spagnola ha saputo fare del made in Spain un prodotto rinnovato: **sono infatti moltissimi i passeggeri che scelgono questa destinazione per esplorare le coste o visitare i borghi hidalgo e le haciendas dell'entroterra**. Inmaculada Benito Hernandez, presidente esecutivo della federazione alberghiera di Maiorca, **spiega come ogni anno il turismo nelle isole subisca una brusca conversione con l'approssimarsi della stagione balneare**. «Le nostre isole vivono due identità distinte e quasi irrinconoscibili apparentemente: in inverno non sono toccate dal turismo di massa, le navi da crociera più grandi fanno solo pochi scali ben programmati, e per la maggior parte beneficiamo di un turismo tranquillo, **sostenuto da vacanzieri del Nord Europa**, che fuggono dagli inverni rigidi dei loro paesi per rifugiarsi nel nostro assai più mite. **In estate invece si stravolge tutto e apriamo le porte a flussi di turisti impressionanti**». In effetti i numeri parlano chiaro: le Baleari subiscono una forte pressione nei quattro mesi estivi, **tanto che la popolazione totale sale da 1,6 milioni a 1,8 milioni**. Il presidente ha sottolineato inoltre di come è un fenomeno sempre più diffuso che molte attività isolane ormai si siano abituate ad aprire nei soli mesi caldi, **sospendendo l'attività tra dicembre e febbraio**. Ottobre rimane ancora tuttavia un mese bollente visto che nel solo porto di Palma lo scorso ottobre, vi hanno fatto scalo 95 crociere, con 250 mila passeggeri, cifra che si aspetterà di raggiungere tra novembre e marzo, esattamente come lo scorso anno (**in inverno i dati fanno registrare variazioni più ridotte rispetto l'estate**). Progetti: il porto di Alcudia, situato nella parte settentrionale dell'isola, è direttamente collegato a Barcellona e Alicante con scali giornalieri, **e da poche settimane sono iniziati i lavori per un'ulteriore ampliamento del molo Adosado con l'intento di poter rendere possibile l'attracco delle navi da crociera da 50 mila tonnellate**. Il presidente dell'Autorità portuale delle Baleari, Juan Gual de Torrella, **ha dichiarato che Alcudia ospiterà navi di Costa e Msc a partire dal prossimo mese di giugno**.

la propria Marina de Botafoc da 245 posti barca (2002) a 342 (2009) fino a 427 (2012), **e costruito il nuovo Molo de Ribera nell'inverno del 2013**.

Anche la spartizione delle isole e delle zone geografiche non è casuale: **si sono infatti create delle vere e proprie colonie o zone preferenziali a seconda della nazionalità**. La distinzione più rilevante la possiamo ritrovare nella demografia dei turisti: le statistiche dicono che i vacanzieri sotto i 30 anni prediligono Ibiza, **la fascia d'età compresa tra i 30 e i 35 anni opta per Formentera mentre gli over 50 preferiscono Maiorca**.

Addirittura in alcuni paesi le attività commerciali si sono adattate simbioticamente alle esigenze dei turisti, per esempio nel paese di San Antonio, prediletto dalla clientela anglosassone, nella costa nord di Ibiza, che conta 6.000 abitanti in inverno e 12.000 ad agosto, ci sono sette pub irlandesi (a Valencia, che di abitanti ne fa quasi 800 mila ed è una delle mete turistiche più battute della Spagna, **i pub sono 14**).

Nella zona orientale di Maiorca una guida turistica ha difficoltà a

trovare impiego se non parla tedesco. La vacanza, mentre in inverno è più orientata al relax e alla scoperta delle bellezze culturali e naturalistiche dell'isola, **in estate si riversa sui 280 chilometri di spiagge dell'arcipelago**. Tra maggio e ottobre infatti le prenotazioni alberghiere si concentrano sulla costa mentre solo il 5,5% delle utenze preferisce l'interno. Qui la regina delle isole è Ibiza, che con i suoi 547 hotel (nove sono a cinque stelle) è la zona geografica in Spagna con la maggior concentrazione di attività alberghiere dopo Benidorm (Valencia) (**fonte: governo delle Baleari**). La stagione estiva appena terminata ha visto il numero record di 48 navi da crociera diverse attraccare al porto di Palma, **numero record perché in quello di Valencia**, più esteso e strutturalmente più adeguato, le navi da crociera diverse sono state solo tre in più. Tra maggio e la prima domenica di ottobre il volume di passeggeri nel primo porto dell'arcipelago è stato di 1,6 milioni, ed è stato stimato che ciascun turista abbia trascorso un soggiorno medio di 1,4 giorni a terra, con una spesa diretta di 150,3 mi-

# Verso un'unica dogana europea

Il Foro Aduanero spagnolo si confronta sulle nuove regole e intanto guarda al modello già sperimentato in Sud America

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

ALL'INIZIO di novembre ha avuto inizio nella capitale catalana il XIII Congresso doganale che ha visto riuniti i principali esponenti del settore dei trasporti e della logistica, **oltre che importanti figure politiche**. I rappresentanti hanno colto l'occasione per discutere sulle recentissime norme legislative europee, **come il codice doganale dell'Unione che entrerà in vigore a partire dal primo maggio 2016**.

A questo proposito sono stati invitati rappresentanti di dogane di Paesi latino-americani, in modo da creare un confronto su un sistema doganale integrato da 10 anni, perché proprio tra le frontiere del Sud America vigono una molteplicità di accordi commerciali stipulati bilateralmente o tra più Paesi, **come ad esempio Mcca o Mercosur**.

Per l'Ecuador era presente il vice direttore generale delle Operazioni del servizio nazionale doganale, Fabian Soriano Idrovo, **che ha parlato a lungo delle prospettive positive che attenderebbero i Paesi dell'Unione europea in caso di una corretta applicazione delle norme in materia di importazione con Paesi terzi alla comunità**.

Tesi confermata anche da Adreu Gonzalez, che ha spiegato alcune delle novità tecniche che introdurrà il nuovo codice, «creando un nuovo territorio con vantaggi che potrà godere ciascun operatore, **e che si è sviluppato avendo come fine ultimo quello di favorire il commercio internazionale**».

Il Cdu (codice doganale dell'Unione) velocizzerà i tramiti





amministrativi, riassumendo la legislazione, **armonizzando le politiche e razionalizzando i regimi doganali.**

Il nuovo Cdu sarà attivo tra cinque mesi e avrà lo stesso contenuto della regolamentazione 2913, **sebbene con la fondamentale introduzione del sistema elettronico.**

Uno dei temi caldi in ballo riguarda la legge generale tributaria entrata in vigore nel 2003, **ma che lo scorso 12 ottobre ha subito un processo di revisione che resterà in vigore fino all'aprile del 2017.**

Tema che infatti è stato affrontato

nella seconda giornata sotto la voce di riforma della legge fiscale.

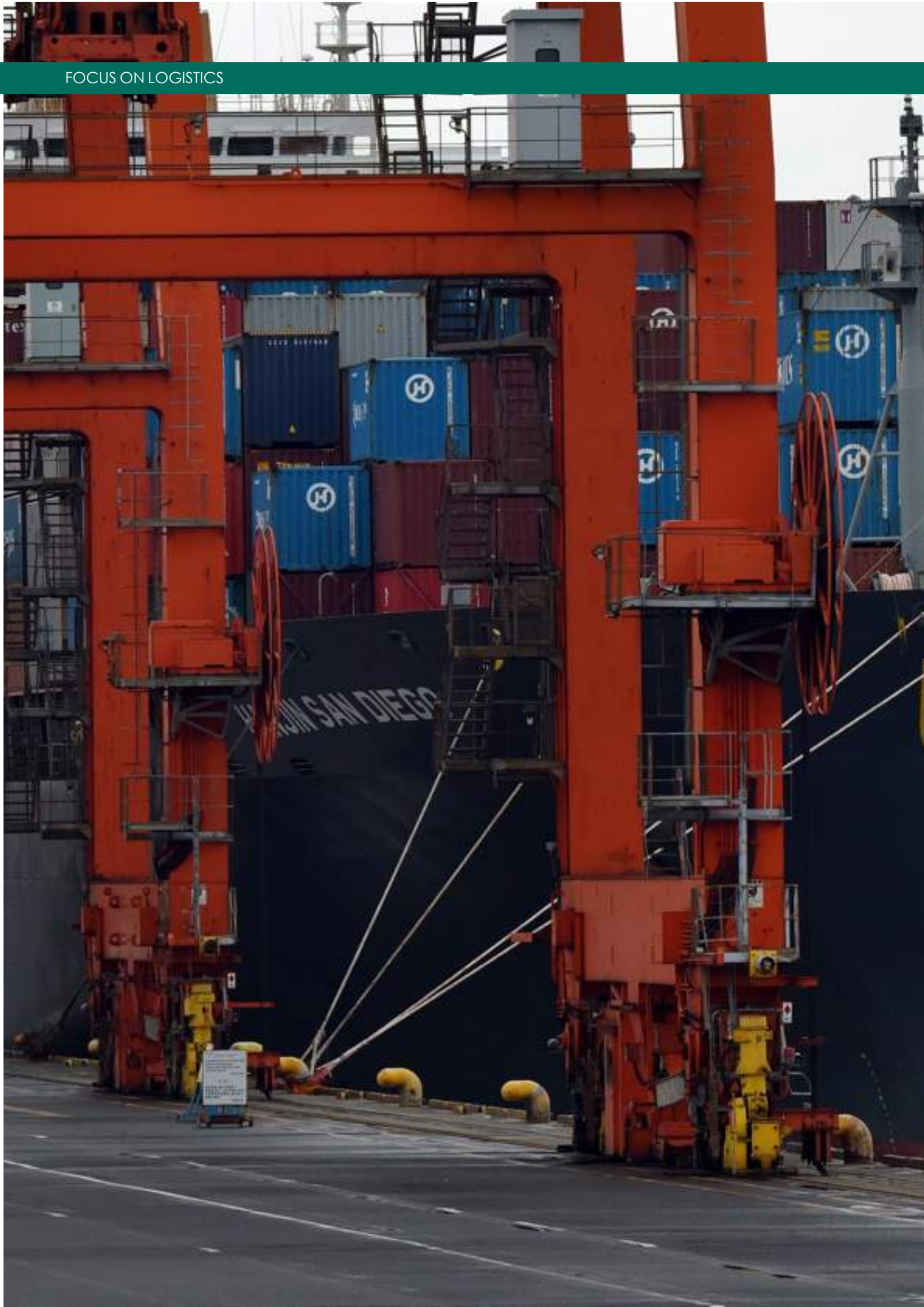
Il presidente del Comitato regionale delle dogane, Javier Campillo Albadejo, ha sottolineato che sarà incrementata l'efficienza amministrativa in materia tributaria e aumentata la sicurezza giuridica con la riforma legislativa, **una legge che include la pubblicazione del nome di tutti coloro che abbiano contratto un debito con l'agenzia delle entrate spagnola superiore al milione di euro in data 31 dicembre.**

Un altro dei punti di questa nuova legge che dovranno tenere in

considerazione i funzionari doganali riguarderà il periodo delle procedure ispettive che si allungherà da 18 a 27 mesi, **per rispondere alla necessità di contrastare le frodi fiscali.**

Il Congresso si è chiuso con l'appuntamento alla prossima edizione che si terrà nella capitale spagnola.

**La scelta di Madrid per il Congresso XIV risponde a varie esigenze,** tra i quali appoggiare un collegio che rischia la dissoluzione e che sta aspettando l'esito dal tribunale, e riportare questo appuntamento nella capitale nazionale.





# FOCUS ON LOGISTICS

# Aspettando la fine della crisi economica

I segnali di ripresa ci sono, ma fra gli imprenditori vince ancora la prudenza. L'indagine realizzata da Confcommercio e Confrtrasporto

OLTRE il 50% degli imprenditori dell'autotrasporto e della logistica ritiene che la crisi non sia ancora passata (era il 60,9% ad aprile scorso) e che l'andamento economico della propria attività sia peggiorato (contro il 57,8% di aprile); il 56% ha visto ridurre i propri ricavi (era 58,7% ad aprile) e il 26% prevede un'ulteriore flessione per i prossimi mesi (era il 27,3% ad aprile); **passa dal 57% dello scorso aprile al 55,6% la quota di imprese dell'autotrasporto e della logistica che ha ridotto gli occupati**; resta stabile la situazione dei prezzi praticati ai clienti. Questi, in sintesi, i principali risultati che emergono da un'indagine realizzata da Confcommercio e Confrtrasporto, in collaborazione con Format Research, **sul sentiment delle imprese dell'autotrasporto e logistica rispetto alla situazione economica del Paese**, presentata a Cernobio nel corso del primo Forum Internazionale di Confrtrasporto.

## CLIMA DI FIDUCIA

Il 7,8% delle imprese di autotrasporto e logistica considera migliorata la situazione economica generale dell'Italia (era il 3,8% ad aprile scorso) e il 52,4% la ritiene peggiorata (contro il 60,9% della rilevazione precedente), mostrandosi più pessimiste rispetto alla totalità delle imprese italiane che indica un peggioramento **(40%)**. Il 9,4% delle imprese di autotrasporto e logistica ha visto migliorare l'andamento della propria attività nel corso degli ultimi sei mesi (era l'8,1% ad aprile scorso), mentre per il 52,6% è peggiorata **(contro il 57,8% di aprile scorso)**. Le imprese del settore sono più pessimiste rispetto



alla totalità delle imprese italiane che indica un peggioramento (42,7%).

## CONGIUNTURA

Sostanzialmente in linea con la rilevazione precedente, **circa il 27% delle imprese dell'autotrasporto e della logistica afferma che il numero dei mezzi a disposizione è diminuito rispetto ai 12 mesi antecedenti**. Il 56% delle im-

prese del settore dichiara una riduzione dei ricavi nell'ultimo semestre (era il 58,7% ad aprile scorso) e il 26% prevede un'ulteriore flessione nei prossimi sei mesi **(contro il 27,3% di aprile)**. Il 55,6% delle imprese dell'autotrasporto e della logistica ha visto ridurre i propri occupati negli ultimi sei mesi rispetto ai sei mesi immediatamente precedenti **(era il 57% ad aprile)**. È previsto un migliora-



dall'andamento del Pil che nel periodo compreso tra il 2005 ed il 2014 è diminuito di 93,5 miliardi di euro con una caduta in termini percentuali di quasi il 6% (**5,75%**). Il Pil offre un'immagine sintetica dello stato di salute dell'economia italiana, **poiché indica la capacità del tessuto economico di incrementare la ricchezza del Paese**, ma non è in grado di cogliere nel dettaglio le dinamiche evolutive dei singoli comparti economici che lo compongono. La "cenerentola" del comparto servizi è la branca trasporti e logistica che da sola è responsabile di circa il 70% della perdita di valore dell'intero comparto servizi, **pur rappresentando in termini percentuali solo il 4,5% dell'intero valore aggiunto prodotto da tale comparto**. Infatti ben 5,2 miliardi di euro dei 7,5 ceduti complessivamente dal mondo dei servizi, **sono da attribuire alle sole attività di trasporto merci e logistica**. La caduta dei servizi di trasporto merci e logistica è stata particolarmente rilevante. Nel periodo considerato la diminuzione del valore aggiunto prodotto da tali servizi è stata di quasi il 10% (**9,9%**). Essa è stata dunque 10 volte superiore a quella del comparto economico di appartenenza (**servizi**) e doppia rispetto a quella media del complesso dell'economia nazionale.

mento dell'occupazione nel prossimo semestre. Resta stabile la situazione dei prezzi praticati dalle imprese del settore ai propri clienti nell'ultimo semestre (**per il 68,9% delle imprese del settore**). Nessuna variazione significativa è prevista nei prossimi sei mesi (**per il 91% delle imprese del settore**).

Migliora leggermente la situazione del ritardo nei pagamenti per le imprese del settore: scende al 47% la percentuale di chi afferma che il fenomeno è peggiorato negli ultimi sei mesi (**contro il 48,2% di aprile scorso**).

#### SERVIZI BANCARI

Negli ultimi sei mesi, rispetto al semestre immediatamente precedente, il 5,1% delle imprese di autotrasporto e logistica ha rilevato un miglioramento del costo dei servizi bancari nel loro complesso (era il 2,5% ad aprile scorso), mentre il 50% evidenzia un peggioramento (**era il 53,5% ad aprile**).

#### LA CRISI

Nell'ultimo decennio l'economia nazionale ha negativamente risentito della difficile congiuntura internazionale. La sintesi di questo arretramento è espressa



## Porto di Trieste

Venite a visitarci alla fiera Logitrans di Istanbul, 18-20 Novembre 2015. (hall 9 | stand 107)

**#TriesteRailPort**



[www.porto.trieste.it](http://www.porto.trieste.it)

# «L'Italia deve decidere cosa fare da grande»

Pappalardo (Federagenti): «Nel nostro Paese la crescita di un porto è sempre data dal decremento di un altro. Così non va»

di ALBERTO GHIARA, Genova

«IL MERCATO in questo momento non ci fa felici», spiega il presidente di Federagenti, **Michele Pappalardo**. La crisi dei noli si fa sentire in tutti i settori e a pagarne le conseguenze, oltre agli armatori, **sono gli agenti marittimi che li rappresentano nei diversi porti italiani.**

«Tutti i settori - conferma Pappalardo - **sono a livelli bassi.** I carichi liquidi, che si erano ripresi negli ultimi tempi, stanno di nuovo scendendo. **Le rinfuse secche restano a una quotazione molto bassa.** Anche i container».

**L'Istat vede segnali di ripresa dell'economia e anche gli italiani, stando ai sondaggi, sono ottimisti.**

«Se parliamo di ripresa dei consumi, sia pure con percentuali molto basse, la cosa non può che fare piacere. Ma non ci sono ripercussioni sul mercato. I conti delle nostre aziende si mantengono sui livelli precedenti. Non chiuderemo l'anno male, ma certo non si avrà una crescita. Soltanto i megayacht sono andati particolarmente bene. Positivo anche il settore delle crociere. Per il resto i noli continuano a essere depressi. Ci auguriamo che la ripresa dei consumi spinga l'economia. Ci sarebbe un aumento dell'attività di import-export che favorirebbe i traffici marittimi».

**La crisi ha colpito i porti di transhipment e in generale gli scali del Sud Italia. Pensa che ci sia una spaccatura in corso fra porti del Sud e del Nord?**

«In Italia c'è bisogno di una regia unica nazionale che decida dove si vuole andare. La spaccatura c'è, si è consolidata e il divario è aumentato. A incidere sull'attività dei porti sono i mercati



a cui sono legati. Per i porti dell'Italia settentrionale sono il Nord e Est Europa. I porti del Sud Italia possono essere favoriti dalla vicinanza con l'Africa settentrionale, a cui dovrebbero guardare. Oggi però i paesi di quell'area hanno problemi politici che si riflettono sull'attività dei porti».

**Che cosa pensa della politica portuale dell'Italia?**

«L'Italia non ha ancora deciso che cosa vuole fare da grande. Abbiamo un numero di porti note-

vole. Ognuno è importante per l'economia locale e ognuno cerca di giocare la propria partita. Ma alla fine l'incremento di uno è compensato dal decremento di un altro. Nel 2014 c'è stato un calo complessivo dell'11%. Non so ancora come andrà il 2015, ma penso che il dato non si discosterà da quello dell'anno passato. Stiamo galleggiando. Il motivo è che abbiamo scali obsoleti, senza le infrastrutture necessarie. Soprattutto,



«Recentemente il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha detto che sta lavorando alla costituzione di una macroregione fra Toscana, Umbria e Marche, facendo riferimento alla storia comune. Ma intanto non riusciamo a mettere insieme due porti perché facciano sistema. Il ritardo nella riforma è dovuto a questo, non si trova un accordo. La grande politica non riesce a superare i problemi posti dalla piccola politica. Questo ci penalizza, i porti restano commissariati e non si risolvono i problemi dei fondali».

**Intanto le portacontainer sono diventate sempre più grandi.**

«Il gigantismo navale riguarda tutto il mondo, non soltanto i container. Si fanno navi più grandi per ridurre i costi, i porti devono essere adeguati. Io sono contrario a rincorrere le meganavi senza progetti ben definiti. Ne parleremo in un forum organizzato da Federagenti a Roma, il prossimo dicembre. Questi fenomeni vanno capiti e gestiti. Se il sistema paese punta su 2 o 3 porti per le meganavi, si decida e si investa. Ma subito, non domani. Però si tenga anche conto che tutti i porti hanno bisogno di interventi per crescere, che anche nei servizi feeder vengono messe navi più grandi. E non possiamo permetterci di perdere neanche quelli».

manca una strategia nazionale». **Alcuni porti del Nord Italia si stanno attrezzando per la crescita con progetti di nuovi terminal.**

«Sì, ma anche lì non ci sono alle spalle idee chiare. Se è meglio puntare su Venezia o su Trieste. Se lo sviluppo di Savona sarà coordinato o in concorrenza con Genova. La tanto auspicata strategia nazionale per decidere dove concentrare gli investimenti è ancora latitante».

**Pensa che qualcosa cambierà con la riforma promessa dal governo?**

«Una conseguenza della mancanza di strategia è che le lunghe attese, l'inazione e la mancanza di decisioni da parte di chi dovrebbe prenderle ci sta danneggiando. I commissari nei porti stanno anche operando bene, ma non hanno gli stessi poteri che ha un presidente. La legge 84 è ancora in vigore. Nessuno l'ha abrogata. Allora che cosa si aspetta a nominare i presidenti? Si sta parlando della riforma dalla scorsa primavera, i mesi passano e la situazione non si sblocca».

**Qual è il problema, secondo lei?**

Paesi Serviti:  
Italia  
Slovenia  
Poland  
Switzerland  
Austria  
Hungary  
Czech Republic

Slovakia  
Baltic States  
Croatia  
Serbia  
Romania  
Bulgaria  
Russia  
Belarus  
Ukraina

I Nostri Uffici:  
Milano  
Koper  
Warszawa  
Vilnius  
Belgrade  
Budapest  
Vienna  
Sezana

LA CERTEZZA DI UN PERFETTO SERVIZIO  
**IMPORT-EXPORT.**

**Boxline UCL**

[www.boxline-ucl.com](http://www.boxline-ucl.com)

Affidabili, puntuali, precisi: qualunque sia la destinazione della vostra spedizione, Boxline è il partner giusto su cui contare. Offriamo la più completa gamma di servizi groupage dalla Cina e dall'Asia per tutte le destinazioni. Serviamo l'Europa centrale e orientale grazie a una presenza strategica nei porti di Genova, Capodistria, Gdynia, Klaipeda e Riga, tutti perfettamente collegati a trasporti su strada. Boxline: il vostro successo arriva sempre a destinazione.

# Volumi ancora lontani da quelli del 2007

Marcucci (Confetra): «L'inversione di tendenza c'è, ma i margini sono ancora troppo contenuti»

di ALBERTO GHIARA, Genova

INVERSIONE di tendenza positiva nei traffici, ma i guadagni delle imprese restano ridotti: la fotografia scattata da Confetra per il primo semestre del 2015 nel suo rapporto congiunturale è sintetizzata così dal presidente della confederazione, **Nereo Marcucci**.

I dati della semestrale sono incoraggianti. **La Nota congiunturale del primo semestre 2015 elaborata dal Centro studi Confetra conferma i dati positivi già registrati nel secondo semestre del 2014.** Gli unici nei sono dovuti a transhipment e trasporto marittimo di rinfuse solide (**che risente soprattutto della crisi dell'Ilva di Taranto**). Per il resto crescono tutti i settori, sia in termini di traffico sia di fatturato. Ma, spiega una nota, **«il grafico sull'andamento decennale delle varie modalità mostra come i volumi pre-crisi siano nel complesso ancora lontani.** Solo il cargo aereo e i container superano i volumi del 2007».

La nota continua sottolineando che un'analisi più attenta dei dati conferma quanto era già emerso dalle precedenti rilevazioni: «Tira la domanda intercontinentale non solo in export, ma ormai anche in import, riprende con energia il traffico nazionale su strada (+4,0%) e quello ferroviario (+2,6%)». Meno buono l'intercambio con i partner europei: «Crescono solo moderatamente il trasporto e le spedizioni continentali su strada (**rispettivamente +1,3% e +1,7%**). Anche l'andamento del traffico nei valichi alpini, con pochi decimali di aumento, **conferma l'affanno delle economie europee**».

Alcuni segnali positivi per le im-



prese del settore arrivano anche dal lato dei bilanci. Il mutato scenario finanziario è confermato dalla riduzione sia dei tempi di incasso (81 giorni contro gli 86 della rilevazione precedente), che delle insolvenze rispetto al fatturato (1% contro il 2,1%), nonché dalla riduzione delle sofferenze bancarie del settore rilevata dalla Banca d'Italia, **dopo una ininterrotta serie di aumenti du-**

**rata 10 semestri.** Tuttavia Marcucci invita a non festeggiare troppo: «L'inversione di tendenza che avevamo già cominciato a registrare nel 2014 si conferma, **ma si confermano anche margini estremamente contenuti**». La causa dei guadagni ridotti sono i costi generati dalla burocrazia. «Dalla riforma dei porti e della logistica - auspica Marcucci - **arriverà chiarezza sui poteri decisio-**



**cendo parlare fra loro i porti.** Nel decennio fra 2005 e 2014 il sistema portuale italiano non è cresciuto. Mentre Salerno saliva, **Napoli scendeva, lo stesso fra gli scali liguri.** Ci si è fatta concorrenza con l'abbassamento delle tariffe e quindi con la riduzione dei margini).

Un'altra novità che fa ben sperare è la costituzione di uno sportello amministrativo accanto a quello doganale che **«consente di avere un interlocutore certo e ristabilisce la certezza del diritto.** Questo è importante, in un Paese che ricomincia a pensare agli investimenti».

Oltre che per la riforma dei porti, il **presidente di Confetra ha un giudizio positivo anche per la politica del governo nei confronti delle ferrovie,** almeno per quello che si è visto quest'anno. «Alcune decisioni positive sono state prese lo scorso luglio, **altre sono attese nella legge di Stabilità.** Do atto al ministro Graziano Delrio di un'attenzione che non si vedeva da anni, **precisamente dall'introduzione del ferrobonus voluta dall'allora sottosegretario Bartolomeo Giachino.** Adesso si preannunciano finanziamenti per progetti che giudico sensati, **a partire da quelli per il collegamento dell'ultimo miglio dei nodi intermodali.** Sono obiettivi utili al Paese».

**nali.** Gli investimenti saranno avocati a livello nazionale, **mentre si eviterà la dispersione di risorse in cattedrali nel deserto.** Da rappresentante delle imprese, posso dire che l'aspetto positivo è che viene data la possibilità di capire se, **dove e come investire».** Regia nazionale, semplificazione, sportelli unici sono i valori aggiunti della riforma: **«Queste misure possono incentivare il ritorno nei porti italiani di merci che attualmente hanno scelto altri lidi».** Secondo Maruccci l'aspetto più contestato della riforma, ossia gli

accorpamenti, **non produrrà i danni temuti.** «È una misura - spiega - che assomiglia molto a altre operazioni già effettuate per altri enti, **dalle Camere di commercio alle prefetture.** Nei porti l'identità fisica locale non sarà depressa, ma esaltata, **pur troppo femo che su questo punto ci sia stato un errore di comunicazione da parte del ministero delle Infrastrutture e Trasporti.** L'obiettivo è di mettere a sistema gli scali, non di cannibalizzarli. Anzi, si vuole attenuare la cannibalizzazione degli ultimi anni, **fa-**

**Consorzio ZAI**



**Interporto Quadrante Europa**

DISPONIBILITÀ IMMEDIATA

Più spazio per la logistica

**Verona**  
**Quadrante Europa**  
AREE EDIFICABILI

**Verona**  
**ZAI 2 Bassona**  
FABBRICATO

**Rovigo**  
**Interporto**  
PIATTAFORMA LOGISTICA

[www.quadranteeuropa.it](http://www.quadranteeuropa.it) • [consorzio.zai@qevr.it](mailto:consorzio.zai@qevr.it) • Tel. +39 045 8622060

# «In Italia bastano quattro o cinque porti»

Uggè (Confraspporto): «Scollegate non solo le infrastrutture materiali, ma anche quelle informatiche»

di ALBERTO GHIARA, Genova

SEI l'ultima semestrale di Confetra ha messo in evidenza le luci del trasporto merci italiano, **nel rapporto presentato da Confraspporto e Confcommercio al recente forum di Cernobbio c'è spazio anche per le ombre.** Nel periodo 2005-2014 la perdita di valore aggiunto del settore trasporto merci e logistica è stato notevole: 5,2 miliardi di euro in meno, **pari al 9,9% del valore aggiunto prodotto.** Come ripartire? Risponde Paolo Uggè, presidente di Confraspporto: **«Ci sembra che all'atto pratico non venga seguita la logica di fare sistema, che pure sembra condivisa da tutti.** Si affrontano separatamente i problemi di autotrasporto, porti, ferrovie, **mentre si dovrebbero affrontare tutti i segmenti come parte di un sistema.** Questo tema è emerso al nostro forum di Cernobbio. In Confcommercio e Confraspporto sono rappresentati le modalità marittima, ferroviaria, su gomma, **servizi tecnico-nautici e servizi collegati all'autotrasporto.** Tutte le componenti unite a Cernobbio hanno fatto proposte. Parlare di logistica dei porti è giusto, **ma limitativo.** Si deve parlare di collegamenti con i retroporti, con la rete ferroviaria, gli interporti, la rete stradale».

## Che cosa proponete?

«Le proposte che abbiamo fatto per i porti sono di individuare 4 o 5 porti strategici e intervenire a potenziare quei porti, con una scelta ragionata e in base al progetto delle reti europee Ten, non rimanere più un paese scollegato. Lo stesso principio vale per le reti informatiche. Noi siamo un paese non collegato. Siamo inte-



ressati a quello che sta facendo il ministero dei trasporti, una piattaforma telematica che collega porti, interporti, strade e quant'altro. Per l'autotrasporto, nella legge di Stabilità è stata chiarita la posizione del governo e abbiamo ottenuto dal ministro Delrio che non vengano ridotte le risorse per il settore, pari a 250 milioni di euro. In secondo luogo, è stato assicurato l'intervento di riduzione delle accise con l'obiettivo di penalizzare le imprese che utilizzano autoveicoli di età molto elevata, con alto fattore di inquinamento».

## In che modo state lavorando col governo?

«Con il ministero abbiamo avviato un ragionamento favorevole a interventi selettivi per le im-

prese virtuose. Ma per capire chi è virtuoso e sensibilizzare chi non lo è serve un Albo che funzioni. Seve l'Albo e servono uffici territoriali e centrali del ministero che siano efficienti. Lo abbiamo segnalato a un recente incontro con sottosegretario e capo di gabinetto, che hanno riconosciuto la necessità di intervenire».

## Su che cos'altro occorre lavorare?

«E' necessario rilanciare le Autostrade del Mare e le ferrovie. Per questo serve un intervento che premi gli autotrasportatori che decidono di usare il trasporto intermodale anziché quello solo su strada. Chiediamo interventi anche sulla distorsione della concorrenza, sul controllo del personale, sui tempi di uscita dai porti



(secondo i nostri dati in Italia sono di 18 giorni contro i 9 giorni in Europa), interventi che servono all'Italia per essere competitiva nel trasporto della merce. Abbiamo apprezzato quando Delrio ha deciso di non tagliare i 250 milioni e intervenire sulle accise per valorizzare gli operatori virtuosi». **Come verranno utilizzati questi fondi?**

«I 250 milioni verranno utilizzati in base a questi principi. Il come è ancora da definire. Ad esempio, chi ha mezzi vecchi di 40 anni non recupera le accise. Per competere con i vettori di altri paesi

devo agevolare le imprese di lunga percorrenza e che operano su tratte internazionali, quindi chi ha automezzi moderni dal punto di vista ambientale. I mezzi coi motori euro 1, più inquinanti, non attraversano le Alpi. Il principio è che chi ha automezzi adeguati può mantenere il recupero delle accise, chi non ce li ha (vedremo se il limite sarà euro 0 o euro 1) non ne avrà diritto. Si determina così un risparmio di risorse, una parte delle quali può essere utilizzato per sviluppare il trasporto combinato, ferroviario o marittimo, creando un sistema

virtuoso che favorisce chi investe».

Molti degli ultimi dati segnano una ripresa. Che cosa ne pensa? «Sul fronte dell'autotrasporto la crescita registrata da Confetra non corrisponde alla realtà. Oggi, rispetto al 2007 siamo ancora a -18% dei traffici su strada, anche se c'è una timida ripresa dell'attività di trasporto. A crescere sono gli autotrasportatori stranieri. La committenza sceglie chi costa meno. Servono regole per combattere la distorsione della concorrenza su costo del personale, prezzo del gasolio, burocrazia».



Genoa Head office:  
Ponte Morosini, 41  
tel. +39 010 8463711  
info@arkas-italia.it

Branch offices:  
Naples  
via De Gasperi, 55  
tel. +39 081 7047527  
naples@arkas-italia.it

Venice / Marghera  
via Banchina dell'Azoto, 15  
tel. +39 010 8463791  
venice@arkas-italia.it

Thanks to the constant improvement of our services we offer you a large variety of shipping solutions all with a main purpose: suit your requirements!

[www.arkas.com](http://www.arkas.com)

**EMT**  
EUROPA MULTIPURPOSE TERMINALS

TRIESTE MULTIMODAL INTERCHANGE PLATFORM

[emterminals.com](http://emterminals.com)    [info@emterminals.com](mailto:info@emterminals.com)

Francesco Parisi Group

# Il sostegno dell'economia marittima

IL CLUSTER marittimo italiano si conferma uno dei settori più dinamici dell'economia italiana contribuendo al Pil nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%) e dà occupazione a circa il 2% della forza lavoro del Paese (**471 mila persone fra addetti diretti ed indotto**).

Questi alcuni dei dati del V Rapporto dell'Economia del Mare realizzato dalla Federazione del Mare assieme a Censis, presentato di recente a Milano, **presso la sede della Camera di commercio a Palazzo Turati**.

Oggi la flotta di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la terza dei grandi paesi riuniti nel G20) e supera i 17 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, **navi per prodotti chimici**). L'Italia mantiene la leadership europea nel traffico crocieristico (con 6,2 milioni di passeggeri e 4.600 scali di navi), **e nella costruzione di navi passeggeri e motor-yacht di lusso**. I dati confermano invece l'arretramento del sistema portuale italiano dal primo al quarto posto in Europa per importazioni ed esportazioni di merci via mare, **con 194 milioni di tonnellate**, in buona parte imputabile al calo degli approvvigionamenti alla nostra economia, legato alla crisi.

L'impatto delle attività marittime sull'economia italiana va oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione trasportistica e coinvolge direttamente anche i settori produttivi, manifatturieri e terziari,

**dell'economia**. Il cluster marittimo industriale spende annualmente in acquisti quasi 20 miliardi di euro: 3,6 miliardi in prodotti della raffinazione del petrolio; 1,8 miliardi in servizi di noleggio, leasing, attività finanziarie e assicurative; 1,7 miliardi in servizi logistici; 1,5 miliardi in prodotti metallici e metallurgici; un miliardo in servizi di distribuzione commerciale all'ingrosso; 980 milioni in navi, componenti navali e altri mezzi di trasporto; 760 milioni in servizi legali, di contabilità, di architettura e di ingegneria; 650 milioni in prodotti alimentari e bevande; 610 milioni in apparecchiature meccaniche ed elettriche; 480 milioni in computer e servizi connessi; 460 milioni in servizi di vigilanza e di supporto agli uffici; 360 in attività immobiliari; 340 milioni in servizi delle agenzie di viaggio; 265 milioni di euro nel settore delle costruzioni; 260 milioni in prodotti chimici; 250 milioni in telecomunicazioni; 240 milioni in mobili e altri manufatti; **220 milioni in prodotti di plastica ecc.** Per costi di distribuzione, in buona parte relativi a pesce diretto a ristoranti e industria alimentare, quasi due miliardi di euro.

C'è poi il grande capitolo, altrettanto importante, degli acquisti di beni e servizi effettuati da diportisti e crocieristi al di fuori del settore marittimo, **valutati in oltre due miliardi di euro**. In termini di valore della produzione, i trasporti marittimi si collocano al primo posto tra le attività industriali (11,8 miliardi di euro); vengono poi le attività di logistica portuale e ausiliarie ai





trasporti (5,4 miliardi), la navalmeccanica (5,1 miliardi), la nautica da diporto e la pesca (rispettivamente 2,8 e 1,9 miliardi, **che dati i forti indotti a valle salgono a 4,5 e 4,8 miliardi di contributo al Pil**). Le attività marittime istituzionali (Marina Militare, Capitanerie di porto-Guardia costiera, Autorità portuali, Inail-settore marittimo) **pesano per 4,6 miliardi**.

Altri dato di grande impatto - per la natura a rete del cluster - sono il **moltiplicatore del reddito** che è pari a 2,63, ed il **moltiplicatore per l'occupazione** che è pari a 2,77: 100 euro di incremento del reddito nell'ambito del cluster marittimo attivano circa 263 euro di reddito nazionale e 100 nuove unità di lavoro del settore marittimo attivano 277 unità a livello nazionale.

Valutando l'impatto occupazionale diretto del cluster, si evidenzia il contributo rilevante dei trasporti marittimi (34.725 unità dirette), seguito da quello delle attività logistiche ed ausiliarie che ruotano intorno ai porti (**27.611 unità dirette**). Da sole queste due attività costituiscono quasi il 50% delle unità di lavoro dell'intero cluster produttivo e di servizi. Seguono la pesca (27.555 unità dirette), la navalmeccanica (21.799), la Cantieristica navale (9.945) e la nautica da diporto (**14.017**). Sempre con riferimento a questo comparto, è opportuno osservare che, per la natura particolare del lavoro marittimo, il numero delle unità di lavoro è inferiore a quello delle posizioni lavorative (1,23 posizioni lavorative per ogni unità di lavoro, **secondo le stime Istat**).

Le posizioni lavorative complessive, depurate dei posti di lavoro su navi che svolgono servizi ausiliari e tenuto conto dei posti di lavoro a terra attribuibili alle compagnie di navigazione, **si attestano sulle 42.700 unità**.

Dei 32,6 miliardi di euro generati dal sistema marittimo nazionale in termini di contributo al Pil, la parte maggioritaria (**86%**) riguarda le attività industriali manifatturiere e terziarie, ovvero la parte che opera seguendo prevalentemente una logica di mercato.

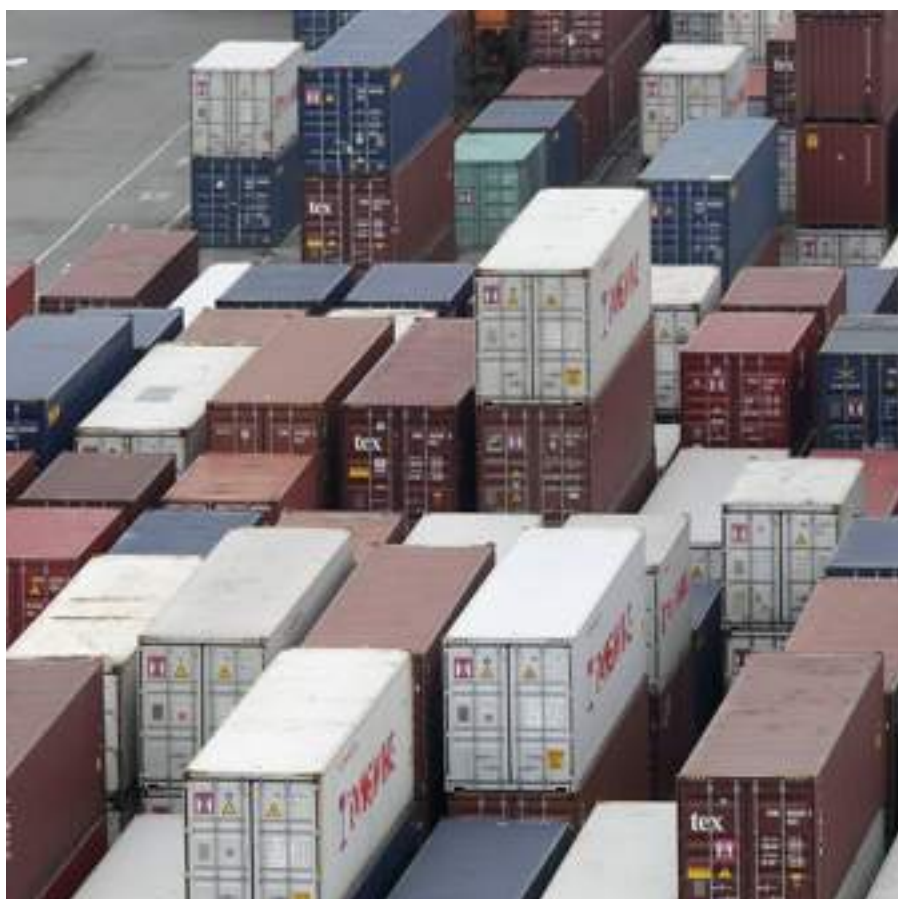
# «Finalmente un po' di luce in fondo al tunnel»

Fasce (Spediporto): «Dopo tre anni duri, finalmente vediamo le nostre aziende soffrire di meno»

di ALBERTO GHIARA, Genova

CHE COSA domanda Spediporto al futuro presidente dell'Autorità portuale di Genova?

«Un aspetto fondamentale - risponde il presidente di Spediporto, Maurizio Fasce - riguarda la **garanzia di dare continuità al lavoro intrapreso**. Non è un mistero il fatto che la portualità nazionale, e quella genovese in particolare, siano davanti ad evoluzioni epocali dettate dalla necessità di restare in scia dei grandi porti internazionali, **che a loro volta ancorano le loro scelte di investimento alle evoluzioni del mercato**. In questi anni il porto di Genova, grazie alla sapiente conduzione di Luigi Merlo, **ha generato un'importante rete di relazioni e di cooperazione**. Ne è testimonianza il fatto che oggi importanti progettualità nel settore dell'Information technology vedono **spedizionieri, agenti e terminalisti insieme nella condivisione di un progetto pilota sul sistema E-Port**. Fino a qualche anno fa tutto questo era impensabile. **Abbiamo cominciato a ragionare ed a comportarci da comunità**. Niente di strano se si guarda ai modelli nord europei o asiatici dove la forte volontà di sostenere il business portuale porta tutti gli attori della filiera - sia pubblici che privati - **ad affinare il dialogo e la cooperazione**. Sta di fatto però che questo livello di condivisione di sistema sia maturato fortemente in questi anni, **grazie al lavoro di una Autorità portuale di Genova che ha saputo far crescere nella comunità portuale un senso di appartenenza**, su progetti ed iniziative mai prima registrati. Da qui dunque la nostra richiesta di conti-



nuare ad alimentare la via del dialogo e della cooperazione attraverso interventi di apertura al confronto e di programmazione condivisa **(nei limiti del possibile)** tra obiettivi strategici e strategie di percorso».

**Che bilancio si può fare della 84/94?**

«La legge 84/94 ha rappresentato un importante momento evolutivo della politica portuale italiana e penso che questo sia un merito innegabile; i difetti sono cominciati a sorgere o a manife-

starsi nel momento in cui è diventata palese la sua incapacità di fornire agli operatori risposte adeguate, in tempi certi, alle esigenze evolutive del mercato. L'impianto normativo della 84/94 ha cominciato a porre al centro del suo reticolato normativo il privato, il commercio e la necessità di accelerare processi evolutivi dell'allora sistema portuale. Il tema della rappresentanza delle categorie, all'interno dei comitati portuali, è sicuramente un elemento di quella legge molto im-



portante che, nel bene e nel male, ha garantito la componente privata in quanto partecipante ai processi decisionali dello stesso Ente. Il suo venir meno, o la sua assenza in quella che si immagina essere la versione definitiva della nuova riforma, lancia qualche dubbio ed apprensione; si imporrà alle categorie l'obbligo di cambiare il proprio modo di dialogare con il decisore, non più dall'interno nei comitati e nelle commissioni ma, un domani, dall'esterno, come in parte già avviene. Forse ciò qualificherà ulteriormente gli interventi e le buone idee. Cerchiamo di vedere il mezzo bicchiere pieno e immaginiamo di dover anche noi modificare in meglio il nostro

modo di essere propositivi».

**Quali sono le potenzialità del Porto di Genova?**

«Le potenzialità di Genova sono enormi. Avrà i terminal più dotati e strutturati del mediterraneo. Grazie agli investimenti dei Terminalisti, sta tornando ad essere sede dello Shipping mondiale e polo di attrazione per investimenti da parte di fondi di investimento, ha il sistema informatico portuale più avanzato in Italia ed uno dei più avanzati a livello europeo, qui hanno sede oltre duecento case di spedizioni internazionali che gestiscono il 60% del traffico merci italiano. Abbiamo individuato un piano delle opere credibile agli occhi dei big player internazionali e della logistica mon-

diale. Non ci manca nulla. Inoltre la recente inaugurazione del raddoppio del canale di Suez sta mostrando riflessi positivi anche per la nostra portualità. Il centro produttivo del mondo potrebbe tornare ad avvicinarsi all'Europa ed al Mediterraneo, con Genova porta di accesso privilegiata. Voglio essere positivo e dire che abbiamo davanti a noi un futuro ricco di opportunità. Dobbiamo farci trovare pronti a sfruttarle con intelligenza e nei giusti tempi».

**Qual è la situazione degli spedizionieri dopo la crisi?**

«Il peggio sembra, fortunatamente, passato. Abbiamo, per almeno tre anni, assistito ad un imponente ricorso agli ammortizzatori sociali da parte delle aziende, con centinaia e centinaia di lavoratori interessati. Negli ultimi 18 mesi questo numero è andato progressivamente a scemare sino ad azzerarsi. Certo, ci sono state aziende che hanno chiuso, ma molte, per fortuna la maggior parte, hanno tenuto duro, così come i loro dipendenti ed ora che si vede un po' di luce in fondo al tunnel, si è anche ricominciato ad investire ed ad assumere. Questo è sicuramente un segnale incoraggiante e positivo. Vogliamo credere che il peggio sia passato e che si possa tornare a guardare al futuro con maggiore ottimismo».

**Ferfrigor**  
The marine refrigeration you need

**The right temperature for everyone**

www.marcomm.it



Since 1930 we've been designing and manufacturing air-conditioning and refrigeration systems, custom-built for ships of any type and size. We are always ready to attend to your needs, wherever you are.



FERFRIGOR PORTO S.r.l.  
Via el Molo Giarno, 16129 Genova Italy  
Tel. +39 010 24.81.210/192  
Fax +39 010 24.81.195  
www.ferfrigor.com - info@ferfrigor.com



**SPELIZIONI NAZIONALI E INTERNAZIONALI**

**- MARITTIME, TERRESTRI, AEREE -**  
**ESPERIENZA PLURIENNALE SU CUBA**  
**FULL, GROUPAGE E VIA AEREA**  
**SERVIZIO DECADELE PER AVANA - CUBA E SANTIAGO DI CUBA**  
**SERVIZI FULL ANCHE PER ECUADOR - COSTA RICA - VENEZUELA PANAMA - ARGENTINA - BRASILE - CINA CON PROPRI AGENTI IN LOCO E PER QUALSIASI ALTRA DESTINAZIONE**

**SEFIGROUP S.R.L.**  
**VIA V. BOTTEGO 2/35 - 16149 - GENOVA**  
**Tel. 010 8594650 - Fax. 010 8608305**  
**e-mail: info@sefigroup.it - sito web: www.sefigroup.it**

# «Alle imprese serve aggregazione»

Lazzeri (Fedespediti): «Delle prime 1.000 società nazionali, le prime 100 hanno fatturato tra 1,3 e 50 milioni»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

CONCENTRARE gli investimenti sulle infrastrutture necessarie e flessibilizzare il sistema di gestione del trasporto merci: sono queste le priorità a cui deve guardare il governo, anche attraverso la riforma dei porti, secondo Piero Lazzeri, **presidente di Fedespediti**, la federazione che riunisce le associazioni territoriali delle case di spedizione italiane. Costituita l'11 giugno 1946, **Fedespediti riunisce 2.200 aziende associate che complessivamente hanno 80 mila addetti e offrono occupazione a quasi 100 mila lavoratori autonomi**, producendo, secondo quanto comunica la stessa federazione, un fatturato di oltre 20 miliardi di euro.

**Che cosa pensa della proposta di riforma dei porti a cui sta lavorando il governo, per la parte che riguarda la governance?**

«L'impostazione di ridurre le Autorità portuali - afferma Lazzeri - ci vede assolutamente favorevoli. Da sempre chiediamo di razionalizzare le Autorità portuali. In questo modo si fa soltanto bene alle stesse strutture. Per quanto riguarda la governance, quando arriveranno gli accorpamenti, è giusto che la regia vada nelle mani dei soggetti maggiori e con l'attività più significativa. Sappiamo anche che l'elemento decisionale, per come recitava la riforma, si è spostato verso il centro, verso Roma. Bisognerà vedere poi come andrà a funzionare questa riforma per come sono oggi le Autorità portuali».

**La riforma è attesa da anni. E' ottimista sui tempi di approvazione?**

«Ho qualche timore. Delrio ha detto più volte che la riforma è pronta, che da un momento



all'altro sono pronti per attuarla. Mi auguro francamente che accada, che capiscano tutti che è necessaria».

**Che vantaggi si aspetta dalla riforma?**

«E' necessaria per la continuità degli investimenti infrastrutturali. Questa è la cosa più importante che vedo in questi disegni. La riforma serve a dare indirizzi. I denari per gli investimenti nei confronti delle infrastrutture non sono

tanti, ci vuole una linea chiara di indirizzo nei confronti di quelle che sono le correnti di traffico maggiori e più strategiche per il nostro paese. Non dimentichiamo che le Autorità portuali non sono altro che le porte che si aprono o si chiudono per le imprese manifatturiere che producono oppure che importano e che hanno bisogno di flussi rapidi in entrata e uscita. Lo scopo è favorire la nostra economia, a prescindere



dall'economia strettamente portuale. Ecco perché il sistema infrastrutturale è fondamentale. Direi che sta al di sopra di tutti gli altri interessi».

**La scelta non deve essere fine a se stessa, ma in funzione del paese?**

«Mi sembra chiaro. Ottimizzare il sistema e, mi auguro, flessibilizzarlo, è un aiuto alle imprese. Le nostre merci, che importiamo, trasformiamo e poi riesportiamo, passano dai porti, se si escludono i traffici intraeuropei che viaggiano su gomma. Le nostre strutture, se vogliamo avere un ruolo continentale, devono migliorare, non c'è dubbio».

**La crisi ha modificato i rapporti fra credito e imprese. Come ha inciso questo sull'attività delle case di**

**spedizione?**

«La nostra categoria per esercitare la propria attività riceve richieste che una volta non riceveva. Operatori logistici e spedizionieri devono dimostrare una disponibilità di 100 mila euro. Superato l'impatto del primo momento, questa misura ha prodotto benefici. Occorre avere una struttura societaria minima. Le micro-imprese esistono ancora, ma hanno più difficoltà rispetto a una volta a passare di padre in figlio. Questo perché svolgiamo sempre più anche altre prestazioni. Aggregato al nostro lavoro il cliente chiede altre prestazioni, le merci sono accompagnate da un'informativa quotidiana. Significa essere attrezzati a livello informatico.

Sono caratteristiche che portano, anche se lentamente, a una maggiore strutturazione delle aziende».

**Qual è la situazione in questo senso?**

«Delle prime mille aziende italiane, le prime cento hanno fatturato compresi fra 1,3 miliardi e 50 milioni di euro, mentre le ultime 500 inferiori a 6 milioni di euro. C'è un grande necessità di aggregazione, ma è un processo lento. Purtroppo spesso questo non viene fatto con una scelta ragionata, per opportunità di sviluppo, ma sotto la spinta della necessità. Sarebbe meglio cogliere le opportunità al momento giusto. Invece siamo ancora una categoria individualista».

# Odone: «Contratto di lavoro uguale per tutti»

«Sulle esternalizzazioni anche il sindacato ha avuto le sue responsabilità. Ma ora si cambia» dice il segretario nazionale Uiltrasporti

di ALBERTO GHIARA, Genova

QUAL È la situazione della logistica in Italia? Per Marco Odone, segretario nazionale di Uiltrasporti, **«sulle infrastrutture ci sono ritardi. Dal punto di vista infrastrutturale occorre fare ancora molto, anche se non siamo fermi. Ad esempio il Paese è andato avanti sull'Alta velocità ferroviaria. Ci sono tante opere in piedi, come il Terzo valico ferroviario appenninico fra Genova e Milano, che invece riguarda l'Alta capacità. La logistica ha ricevuto molta attenzione anche nella riforma portuale. Il governo ne ha capito l'importanza».**

**Le cronache riportano però un disagio fra i lavoratori del settore logistico che sfocia spesso nel blocco dell'attività di interporti e piattaforme logistiche. A che cosa è dovuto?**

«In passato ci sono state proteste. Sono la conseguenza di un errore di gestione dell'attività di migliaia di persone e dei loro contratti di lavoro. Il lavoro è stato esternalizzato a cooperative. Riconosco anche una responsabilità del sindacato, che è stato assente».

**Adesso che cosa intendete fare?**

«Occorre l'applicazione omogenea dei contratti di lavoro per non creare fenomeni di dumping fra le imprese dovute all'applicazione di contratti diversi. Per egoismi e visioni a breve termine, si sono accettati ribassi e deroghe ai contratti collettivi, che hanno creato forti proteste. Il contratto merci e logistica è in scadenza, ma le cooperative hanno firmato quello vecchio soltanto quest'anno, sul filo di lana».

**Qual è il futuro di questo settore?**

«È un settore su cui puntare. Lo fanno capire le scelte dei grandi



gruppi internazionali che investono molto e puntano sull'e-commerce. Si generano migliaia di occupati. Sarà un anello fondamentale della logistica. Questo aspetto è collegato al discorso di questi giorni su porti, ferrovie e strade».

**Che cosa pensa della riforma portuale?**

«Se il governo va avanti, sulla governance si è deciso di snellire, ma c'è spazio anche per intervenire sul lavoro. La legge 84 del 1994, che regolava l'occupazione nei

porti, è stata uno strumento fantastico al momento giusto. In quel periodo si usciva dalla gestione pubblica delle banchine. L'applicazione degli articoli 16, 17 e 18 è stata fondamentale per accompagnare questa transizione. Ha funzionato, ma adesso queste norme hanno fatto la loro epoca e vanno migliorate. Comunque è un'esperienza che va letta positivamente, anche in riferimento alla filiera logistica terrestre, che noi sindacati non abbiamo seguito adeguatamente. Questa



dubbi. Questo è un momento di sviluppo, abbiamo un'azienda come Trenitalia che produce utili, non siamo d'accordo con l'idea di venderla per fare cassa. Per noi è una scelta sbagliata. Questa valutazione riguarda il servizio ferroviario. La privatizzazione delle reti, ossia Rfi, pone problemi anche maggiori, di gestione. Non avrebbe senso per lo sviluppo del Paese. Ma anche parlando soltanto del servizio di Trenitalia, non sarebbe una decisione utile».

**Qual è la situazione dei contratti nei diversi settori? Ci sono criticità?**

«Il 31 dicembre prossimo sono in scadenza i contratti del settore merci e logistica e del settore portuale. Siamo in fase di rinnovo, rilevo che le controparti datoriali capiscono meglio il valore di un contratto collettivo rispetto alle dichiarazioni di certi politici. E' una garanzia contro il dumping. Ci sono le condizioni per arrivare a un accordo, anche se stiamo lavorando, com'è fisiologico, sulla definizione dell'aspetto economico. Il contratto del settore marittimo è stato rinnovato pochi mesi fa. Nel settore ferroviario, l'ingresso negli ultimi anni delle imprese private a fianco di Fs non ha creato problemi dal punto di vista contrattuale. D'altra parte si tratta di figure altamente qualificate. La liberalizzazione non ha portato a una deregulation».

nostra assenza ha portato spesso a infiltrazioni della malavita organizzata, sono nati interessi opposti al corretto sviluppo dell'attività. Ma adesso, come confermano le recentissime notizie di interessamento al sistema italiano da parte di soggetti come le ferrovie tedesche, siamo sulla strada giusta».

**Per il sindacato porti e logistica sono due dossier separati o richiedono un intervento comune?**

«Vanno gestiti separatamente. Sarebbe controproducente per i porti cadere nella deregolamen-

tazione. Sulla logistica terrestre, servono controlli più rigidi sugli appalti, che vengono fatti al massimo ribasso. Ci auguriamo che sul controllo degli appalti si vada avanti, perché i ribassi alla fine hanno un ritorno negativo. Un risparmio a breve termine si sconta con una situazione insostenibile a lungo termine, con le proteste a cui assistiamo e le infiltrazioni della malavita».

**Si parla anche dell'apertura al mercato privato di Fs.**

«Su questo la Uiltrasporti ha grossi

# Malpensa scommette sul traffico cargo

NON c'è più la terza pista nel masterplan di Malpensa, ma l'aeroporto non rinuncia a crescere e prevede un range tra i 28 e i 32 milioni di passeggeri nel 2030 **(ora sono circa 18 milioni)**.

Senza consumare suolo (e denaro e nuovi investimenti) si pensa - ha spiegato il presidente di Sea Pietro Modiano - di poter giungere l'obiettivo attraverso un nuovo sistema di raccordo e svincoli che, riducendo i tempi di rullaggio - e con i nuovi modelli di traffico - **consentano un aumento dei movimenti**.

«Il nuovo masterplan ha ovviamente preso atto del dehubbing di Malpensa rispetto alle previsioni contenute nel precedente masterplan che prevedeva per il 2015 oltre 25 milioni di passeggeri - **ha spiegato Modiano** - . È escluso che lo scenario possa tornare a essere quello e quindi abbiamo dovuto rivedere tutto. **Malpensa non sarà un hub ma si avvia invece a essere un grande aeroporto intercontinentale punto a punto**. Per crescere vogliamo aumentare le capacità senza consumare suolo. Mantenendo le attuali due piste e con investimenti marginali si possono raggiungere gli obiettivi che ci siamo dati, sia per il movimento dei passeggeri, **sia per quello delle merci restando in uno standard di eccellenza**».

«Malpensa si è rafforzato, un anno fa non ne eravamo tanto sicuri, ma ora siamo ottimisti sul nostro futuro - **ha aggiunto Modiano** - .

Non c'è bisogno di aggiungere molta quantità, **ci basterà incrementare la qualità**».

Un risparmio di suolo **(e di conseguenza una facilitazione nel dover affrontare i problemi di impatto ambientale)** anche nel settore cargo.

Il precedente masterplan prevedeva infatti, per le merci, **quest'anno 490 mila tonnellate e uno sviluppo totale dell'area cargo di ben 333 ettari**.

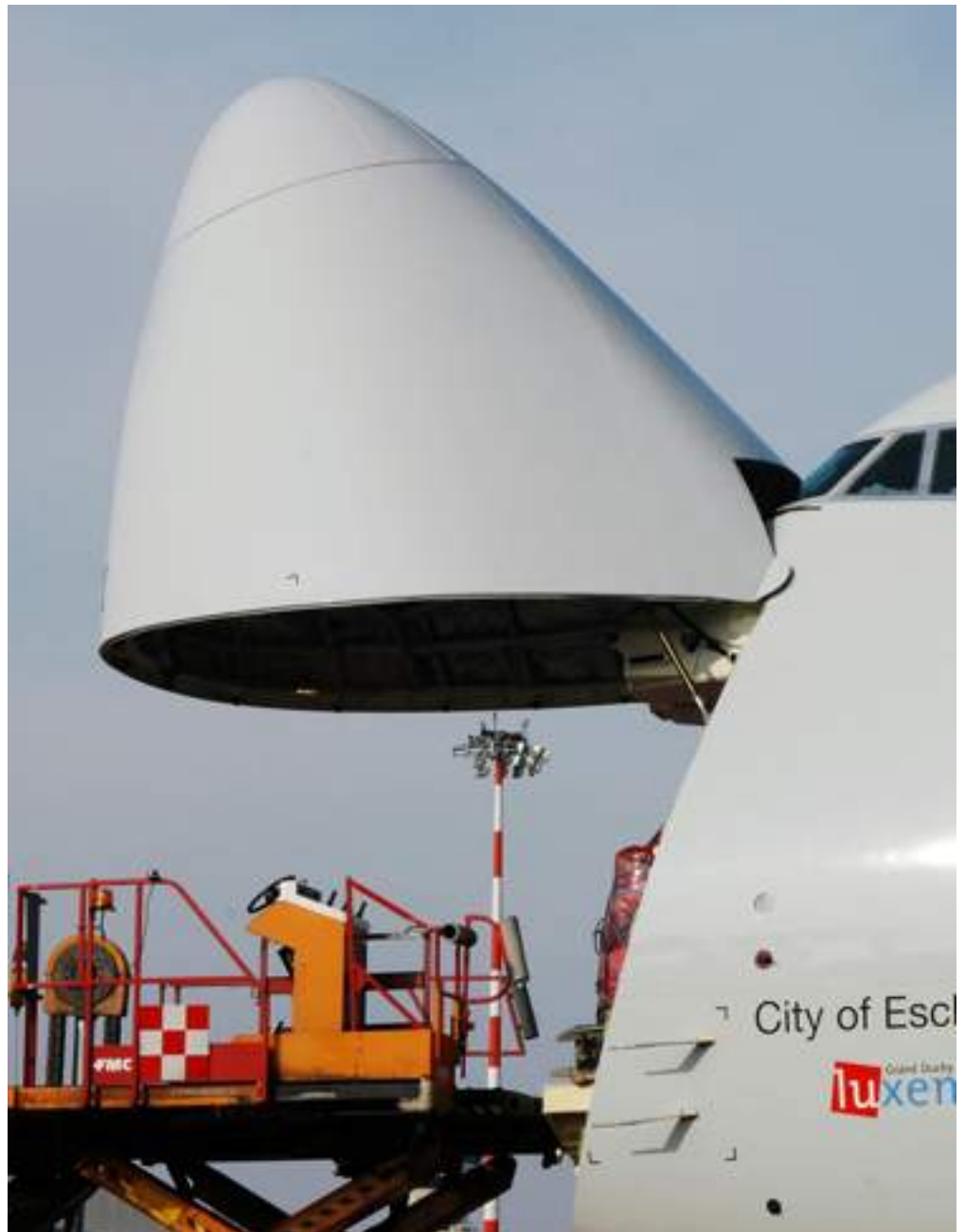
L'attuale progetto prevede, per il 2030, una crescita fino a un milione di tonnellate, **utilizzando però una nuova area di soli 60 ettari**, i cui sviluppi sono già cominciati.

L'aeroporto di Malpensa resterebbe quindi con le attuali due piste parallele **(35 L e 35 R)** rivolte verso Nord che non verrebbero neanche modificate nella rispettiva distanza tra l'una e l'altra.

**Attraverso limitate modifiche di quelli esistenti e nuovi raccordi di interconnessione si pensa di accorciare di molto i tempi di rullaggio in modo da poter ottenere un incremento stimato nei movimenti fino a 3,2 milioni l'anno**.

Il minor tempo intercorrente tra l'atterraggio e l'approdo al finger renderebbe infatti possibile gli avvicinamenti paralleli, una minor distanza tra un aeromobile e l'altro, **e quindi un aumento generale della capacità di traffico dell'intero aeroporto lombardo**.





# Il porto di Venezia sfida il Nord Europa

Nuovo servizio intermodale tra Francoforte e Patrasso gestito da Kombiverkehr e operato da Thomaidis con Grimaldi e Rtc

di **ALBERTO QUARATI**, Venezia

IL PORTO di Venezia sfida gli scali del Nord Europa con un nuovo servizio intermodale tra Francoforte e Patrasso.

La merce confluisce su camion dall'Europa centrale all'interporto di Francoforte, **i semi-rimorchi vengono caricati sul treno che scende via Brennero su Venezia.**

Il convoglio arriva direttamente a bordo nave, **che viene caricata nell'arco di due ore.**

Dopo una tappa a Bari, il traghetto arriva a Patrasso, i trailer riallacciati a camion diretti verso Balcani, **Pireo e Mediterraneo Orientale.** Complessivamente, tre giorni in un senso come nell'altro. Il primo carico di trailer è avvenuto questo mese al terminal traghetti di Venezia, che diventa così in Italia il primo scalo a coprire completamente il concetto europeo di "porto-corridoio": un punto di interscambio tra due modalità alternative alla strada, **tra due nodi logistici distanti tra loro all'interno dello spazio Ue.**

Sotto il profilo commerciale, il progetto è ambizioso: Venezia usa come testa di ponte Francoforte, area produttiva e logistica completamente inserita nel bacino di utenza dei porti del Nord Europa, secondo la stessa logica oggi utilizzata dagli scali del North Range in Pianura Padana con gli interporti di Verona (punto di partenza verso il Nord, via Brennero) e Busto Arsizio **(via Gottardo).**

Oggi il servizio rappresenta lo spostamento da camion a treno di un traffico già esistente, ma a Venezia si sta lavorando per cercare nuovi clienti, non solo Oltralpe, ma anche coinvolgendo lo stesso Interporto di Verona, dove del resto ha il suo hub operativo la





Rail Traction Company (Rtc), **proprio il vettore del treno Venezia-Francoforte.**

Paolo Costa parla «di enormi potenzialità date dal mercato dell'intermodale puro (nave+treno), **che oggi sfrutta i trailer trasportati dalle navi ro-ro e che domani si accompagnerà con l'inoltro via ferrovia anche dei container.** Un potenziale - aggiunge il presidente del porto veneziano - **che si esprimerà completamente una volta realizzato il sistema portuale offshore-onshore che ridarà a Venezia l'accessibilità nautica di cui ha bisogno e l'efficienza che l'Italia e le imprese del Nordest reclamano».** Il treno è organizzato e commercializzato da Kombiverkehr, **ed è commissionato dalla società di autotrasporto greco-tedesca Thomaidis.**

Le navi sono quelle del gruppo Grimaldi, **con capacità 220 trailer ciascuna.** Il treno è lungo oltre 500 metri, e portava 13 carri (per 26 trailer).



Al momento il servizio è settimanale, **ma presto la cadenza verrà portata a due volte la settimana.**

In Italia sono diversi i porti che stanno lavorando per rendere concreto il concetto di porto corridoio: poco tempo fa *Il Secolo XIX-the MediTelegraph* ricordava il lavoro politico portato avanti in questo senso nel Nord-Ovest così come dal ministero dei Trasporti, **mentre sono già realtà le procedure doganali semplificate tra gli scali di Genova e La Spezia sui corridoi ferroviari a Nord dell'Appennino.**

Venezia arriva alla realizzazione del corridoio intermodale "puro" con la Germania aiutata anche dalla geografia di Porto Marghera: Fusina, dove arrivano le navi di Grimaldi e che fino agli anni Settanta era il porto della bauxite e dell'alluminio, è il terminale di una rete ferroviaria portuale di 135 chilometri (più delle strade, **40 chilometri**) cui sono stati aggiunti negli ultimi anni sette chilometri di fibra ottica.



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*  
[themeditelgraph.com](http://themeditelgraph.com)

Seguici su   

