

Dentro la "Concordia" tre anni dopo

LE IMMAGINI DEL RELITTO A GENOVA
STORIA DI UNA CITTÀ ATTRAVERSO LA CRISI

ESCLUSIVO

INTERVISTA A VIOLETA BULC
NEO-COMMISSARIO AI TRASPORTI UE

CASUALTIES

Inchiesta:
i disastri navali
del 2014

GREEN & TECH

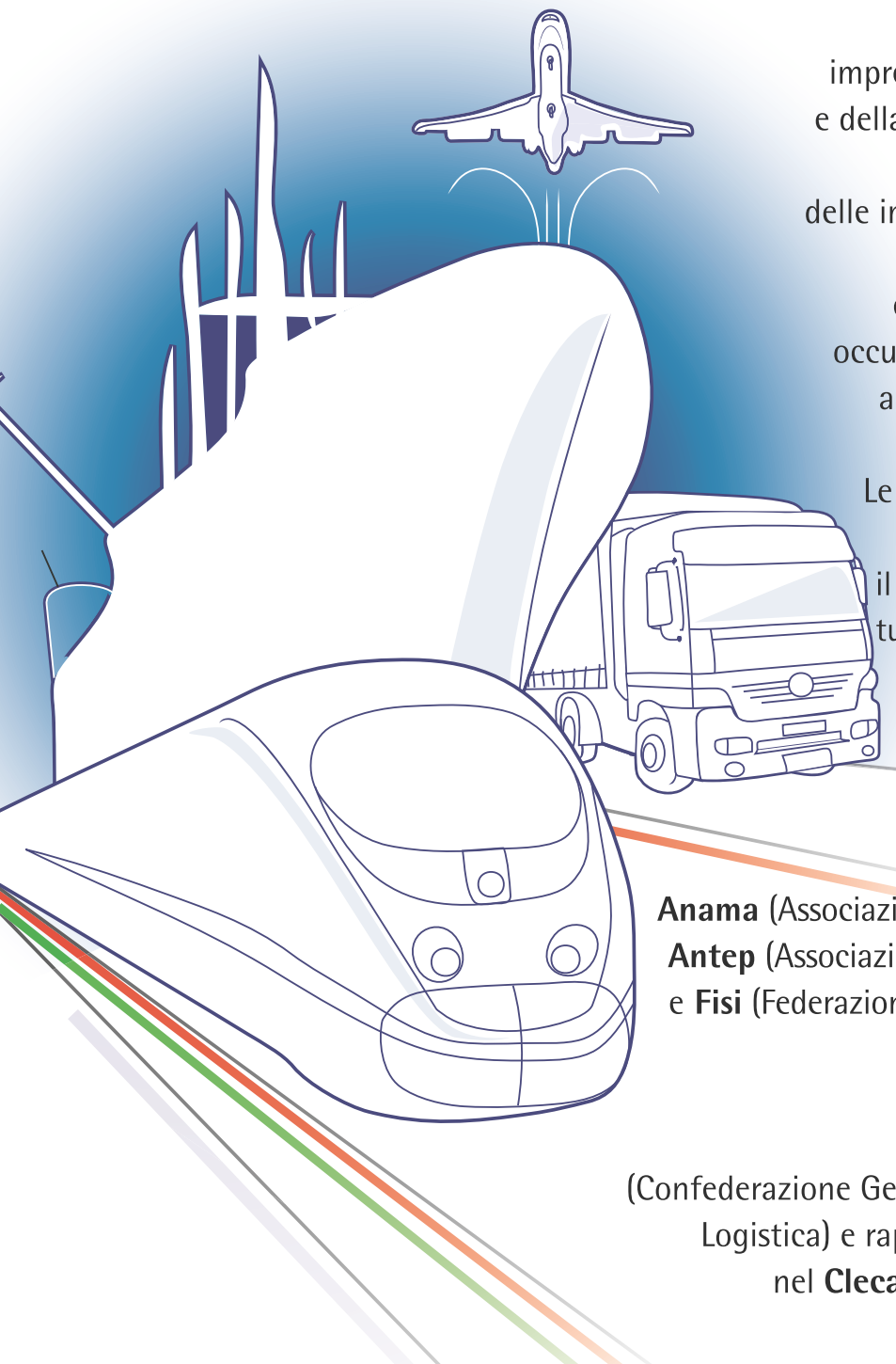
Niente equipaggi
nel futuro
dello Short Sea

OIL & ENERGY

Truffe e carburanti
il collasso
del gigante Ow

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:

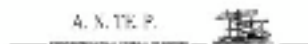
Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree),
Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali)
e **Fisi** (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

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 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

Maria Maraini
Federico Simonelli
Umur Ugurlu
Leonardo Parigi
Stefano Pampuro
Bianca d'Antonio
Marco Lenti

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 Italiana Editrice, Torino (Italia)
Per contattarci:
* redazione
+39 (0) 010 5388 484
press@themeditelegraph.com
* ufficio commerciale
+39 (0) 010 5388 243/206
advertising@themeditele-
graph.com



4 “Concordia” tre anni dopo

Viaggio dentro e intorno al relitto, nella città che ha costruito la nave naufragata al Giglio e che adesso sta procedendo alla sua demolizione

10 INTERVISTA - Violeta Bulc

«Le nuove regole per l'accesso ai servizi portuali pronte già entro la fine di quest'anno» garantisce il neo-commissario ai Trasporti Ue

14 Marrakech Express

Come rinascono le infrastrutture del Marocco

18 Bunker e truffe, il collasso di Ow

Crollo del greggio, politica aggressiva, trader in malafede: è finita così

20 Short Sea, il futuro non ha equipaggi

La corsa e i progetti per realizzare la prima nave-drone commerciale

22 Prima emergenza: la sicurezza

Lo scorso anno sulle linee commerciali ci sono stati 15 naufragi con 600 morti

26 Somalia, il dramma infinito

Data quasi per spacciata due anni fa, la pirateria sul Corno d'Africa continua

28 INTERVISTA - Michele Pappalardo

«Per imparare lo shipping bisogna andare in Grecia»

33 LEGAL - Da Mare Nostrum a Triton

A cura di **Asla**, Associazione degli Studi Legali Associati

34 This month's event: EUROMARITIME

DESTRA Immagini del consorzio ShipRecycling dell'interno della "Concordia"

"Concordia" tre anni dopo

di ALBERTO QUARATI, Genova

«"CONCORDIA"...».

«Oh, ecco...».

La carcassa del relitto è una macchia bianca immersa nel grigio plumbeo del porto di Genova. Occhieggia per un attimo dal finestrino, **mentre il piccolo aereo curva verso i finger**. A tre anni dal suo naufragio, avvenuto il 13 gennaio 2012, la "Concordia" non merita che pochi secondi di attenzione. I due passeggeri sono già tornati a parlare d'altro, **intenti a recuperare le giacche finite da qualche parte in fondo alla cappelliera**.

Quando il 27 luglio dello scorso anno la nave arrivò qui a Genova, per qualche ora la città respirò l'aria frizzante dei primi del Novecento, quando dai cantieri dell'Ansaldo uscivano i più belli e potenti transatlantici del mondo: "Dullio", "Roma", "Augustus" e naturalmente "Rex". Il varo di ogni nave era una festa, una celebrazione di Genova, della sua industria, della velocità, della tecnologia, **del futuro**. Come allora, la gente guardava il colosso dalle alture della città, dai poggioli, dai lungomare. Solo che questa volta non si celebrava una nave appena costruita e pronta per affrontare l'oceano, **ma un relitto in accogliere e da smantellare**.

LA CRISI

Del resto, a distanza di 80 anni, a Genova di industria ne è rimasta poca, e di futuro ancora meno: **fu proprio con l'epoca dei transatlantici che la città cominciò a legare il suo destino alle**

aziende controllate dallo Stato. Un sistema che a partire dagli anni Settanta si è ripiegato su se stesso, **fino a collassare nell'arco di pochi lustri**. A Genova rimangono la Fincantieri, le aziende di Finmeccanica già privatizzate o in corso di privatizzazione, **le acciaierie Ilva immerse nei loro problemi**, e che comunque non hanno mai spiccato il volo. Man mano che il tessuto industriale si è sgretolato, l'indotto è scomparso, e anche le aziende private, comprese quelle storiche **(per la maggior parte dei casi diventate filiali di grandi gruppi internazionali)** faticano ogni giorno di più a lavorare con serenità. Parte delle aree industriali sono state trasformate in centri commerciali, **ma enormi porzioni di esse rimangono semplicemente abbandonate**. Ruederi, vissuti con la stessa indifferenza del centro storico fatiscente, **o dei grattacieli semi-deserti**.

In questo contesto, il porto - pure percepito da molti genovesi con un certo fastidio - **è l'unica industria che ha tenuto**. L'ultima stampella su cui volente o nolente si regge una città intera. Per questo l'arrivo della "Concordia" (o meglio, il suo ritorno, **perché qui venne costruita dalla Fincantieri nel 2006**) è stato visto come un'opportunità.

PERCHÉ GENOVA

Uno dei motivi per cui la tragedia della "Concordia" (32 vittime su 4.200 persone) ha colpito l'opinione pubblica è il fatto che fino a quel mo-



SINISTRA Ormeggiatori al lavoro sulla diga foranea del Vte, l'area dove si trova la "Concordia" a Genova

DESTRA Nei corridoi della "Concordia"





mento non era mai naufragata una nave da crociera di ultima generazione, **i palazzi galleggianti ordinati a gruppi di decine presso i cantieri italiani, francesi, tedeschi e finlandesi nel corso degli anni Duemila.**

Da subito, è stato chiaro che la "Concordia" non poteva essere smantellata come un rottame qualsiasi. **La prassi più comune avrebbe voluto che l'unità venisse tagliata a pezzi e spedita in Pakistan, India, Bangladesh,** secondo la pratica abituale delle demolizioni navali. Invece, era ed è necessario fare un lavoro coi guanti. Rimuovere ogni traccia del disastro, **e nella massima sicurezza.**

All'indomani della tragedia, le opzioni erano due: Italia, ripristinando ex novo un tipo di attività ormai abbandonata dai primi anni Ottanta, oppure Turchia, dove sono operativi numerosi cantieri di demolizione, ma con la necessità di far compiere al relitto un tragitto più lungo, con rischi ambientali maggiori, e comunque in un Paese extra-europeo, con il costoso (circa 30 milioni) impiego del "Vanguard" la piattaforma su cui sarebbe stato caricato il relitto.

Quasi ogni porto italiano si candidò a ricevere il relitto - **e le offerte per curare le operazioni di smantellamento arrivarono da Gran Bretagna, Norvegia, Cina e Turchia.** Nell'estate 2014, una volta effettuate le operazioni di pulizia e rotazione della "Concordia", **la contesa si ridusse a Piombino e Genova.** Piombino era più vicina (si trova di fronte all'Isola d'Elba, e il relitto avrebbe dovuto giocare un qualche ruolo, mai definito con chiarezza, nel rilancio delle vicine acciaierie Lucchini), ma senza strutture idonee; **Genova in sostanza aveva aree, fondali e attrezzature già pronte per ospitare il relitto.**

La scelta definitiva è avvenuta il 30 giugno 2014, con l'affidamento delle operazioni al consorzio ShipRecycling (Eni 51%, San Giorgio del Porto 49%), **per un valore di 100 milioni di euro.** A Piombino, prima che venisse chiusa la selezione, il governo ha girato con

decreto 110 milioni di euro, **soldi che per la verità il porto toscano avrebbe dovuto ricevere già dal 2009 per poter dare attuazione al proprio piano regolatore.** A questo piccolo scalo poi è stata poi promessa dal ministero della Difesa la demolizione di 32 navi della flotta della Marina militare: quasi a compensazione di quello che la Regione Toscana ha percepito come uno "scippo" da parte dei genovesi, **e un mancato risarcimento per aver subito sul proprio territorio il disastro della "Concordia".** Tuttavia, recentemente uno studio del Politecnico di Milano avrebbe dimostrato che - sulla base dei movimenti auto e passeggeri al Giglio - non ci sarebbero stati effetti negativi dalla gestione del post-naufraggio, **nonostante il Comune dell'Isola abbia chiesto un risarcimento da 200 milioni di euro ai danni di Costa Crociere.**

In ogni caso, a giochi fatti, Franco Gabrielli, capo della Protezione civile e primo responsabile per il recupero del relitto, ha detto che **«Genova era l'unica soluzione credibile se volevamo mantenere la nave in Italia».**

GENOVA E LA "CONCORDIA"

«La prima volta che sono salito a bordo mi è sembrato di vivere sulla mia pelle il naufragio, il momento dell'impatto, la corsa verso i ponti più alti, **la paura delle persone nelle cabine.** Poi, la corrosione del salino, i due anni sugli scogli, lo strano senso di un qualcosa di nuovo eppure ormai distrutto. Quasi come aver visto riemergere Atlantide» racconta al *Secolo XIX* Silvano Ciuffardi, vice console della Culmv "Paride Batini", **impegnata a bordo della "Concordia",** nell'area tra la poppa e il centro del relitto. **La Culmv è la compagnia dei lavoratori portuali.** La loro squadra impegnata nello smantellamento della nave rappresenta l'unico pezzo di città - e di mondo esterno agli addetti ai lavori in senso stretto - **che finora ha potuto mettere piede sulla "Concordia" a Genova.**



SINISTRA Sul ponte principale della nave

DESTRA Uno dei ponti interni



SOTTO L'installazione di una autogru a bordo del relitto



La scorsa estate, alla notizia che la "Concordia" sarebbe arrivata a Genova, **si formarono code di pensionati davanti agli uffici del Comune**, per capire come dare una mano ed essere eventualmente coinvolti nello smantellamento del relitto. Una parrocchia prenotò le panche della cappella di bordo, **mentre diverse associazioni di volontariato cittadine proposero di rilevare gli arredi rimasti intatti della nave**. Una volta arrivato il relitto, con un piccolo supplemento i battelli che abitualmente portano i turisti in visita al porto allungarono il percorso fino all'estremo Ponente dello scalo, **a 400 metri dall'angolino dove giace la "Concordia"**. Qualche tassista che faceva base all'aeroporto, i primi tempi, **proponeva un "Concordia" -tour per le strade dove si vedeva meglio la nave**. Protestarono invece i pescatori di Pra', il sobborgo di Genova che sorge proprio in corrispondenza della fetta di porto dove è sistemato il relitto. Per loro, **l'arrivo della nave si è tradotto in 40 minuti di navigazione in più tutte le mattine in cui bisogna pescare nel mare verso Savona**, perché un'uscita del porto è rimasta interdetta. Un ri-

storante sulle colline dietro Pegli, un'altra zona della città, **è finito nel mirino dei social-network per essersi fatto pubblicità il giorno dell'arrivo della "Concordia"**, proponendo un menù particolare da gustare osservando il relitto. Di fatto, al netto dell'entusiasmo dei primi giorni, **il rapporto tra il relitto e Genova si ferma a questi episodi**.

LA DEMOLIZIONE

I lavori di demolizione sono iniziati nei primi giorni di ottobre. **La parrocchia di San Rocco non riceverà mai le panche**, nessun arredamento finirà alle associazioni di volontariato, nessun cimelio (o quasi) andrà ad alimentare i mercatini dell'antiquariato, le aste su internet o la collezione di qualche amante delle morbosità. Su Ebay si possono trovare le tessere per aprire le porte delle cabine, modelli, **orologi di dubbia provenienza**. Nei mesi scorsi sono emerse notizie, non verificate, di qualcuno che dalla nave si sarebbe portato a casa un ricordo dalle demolizioni della "Concordia". In porto ciclicamente si rincorrono voci di scoperte magnificenti: casseforti, gioielli, **tesori segreti**.

La realtà è che del relitto non rimarrà più niente. Persino la campana non c'è più, **trafugata due anni fa quando ancora la "Concordia" giaceva piegata di fronte al Giglio**. Quello che si può riciclare sarà riciclato. Ma il resto, sarà tritato e buttato via. Entro marzo (inizialmente doveva essere entro questo mese) saranno compiute tutte le operazioni di alleggerimento, **nelle quali sono impiegate circa 200 persone**. Una volta svuotato il relitto (per circa 10 mila tonnellate), la "Concordia" sarà trasferita dall'altro capo del porto di Genova, nella sua area orientale, **dove si trovano le Riparazioni navali**. Qui, in un grande specchio acqueo chiamato Superbacino, saranno smantellate le strutture dei ponti dal 14 al 2; poi si avvieranno le attività propedeutiche al trasferimento al bacino di carenaggio (**rimozione dei cassoni e pulizia cambuse**). A seguire, il completamento dello smantellamento prevede una quarta fase all'interno del Bacino 4 delle Riparazioni navali, **con interventi in ambiente segregato e asciutto**. Gli spazi messi al servizio delle lavorazioni: al Vte, dove la "Concordia" si trova adesso, l'area di

SOTTO Il ponte più alto e un interno della "Concordia"



cantiere consta di 14.500 metri quadrati a terra più 1.800 metri quadrati di specchio acqueo; **sulla diga foranea altri 5.000 metri quadrati a terra più 28 mila metri quadrati di mare per ormeggiare il relitto.** Oltre a Saipem e San Giorgio, le aziende coinvolte nello smantellamento sono **Feralpi Siderurgica** e **San Zeno Acciai Dufferco** per i rottami ferrosi, **Sepor Terrestre e Marittima** e **Ambienthesis** per olio e batterie, **Riccoboni, Santoro** e altri per i rifiuti urbani e assimilabili, **Petroltecnica** per la gestione dei rifiuti da demolizione. Saranno prodotte 60 mila tonnellate di materiali, 40 mila dei quali sono acciaio venduto e riciclato, per un totale di 3.000 viaggi tra Genova e le acciaierie del bresciano (le aree industriali vicino al Lago di Garda), **per una media di 80 camion al giorno**, escludendo i fine settimana e le festività.

DOPO LA "CONCORDIA"

Complessivamente, i lavori per demolire la "Concordia" dureranno 22 mesi. L'Autorità portuale nei mesi passati ha auspicato la ripartenza di un'attività legata alle demolizioni navali nel porto di Genova, **se l'espe-**

rienza della "Concordia" si rivelerà positiva. Un business che potrebbe interessare la Marina militare (anche se, come si è visto, il governo ha già designato Piombino come scalo nel quale dovranno essere effettuate queste operazioni) per i requisiti di sicurezza richiesti, o forse - alla luce della nuova direttiva europea che dovrebbe entrare in vigore fra 2016 e 2019 - anche le compagnie crocieristiche più prestigiose, quando verrà il momento di rottamare questa generazione di navi ora circolanti: l'opzione-Genova potrebbe ad esempio essere esercitata per motivi di immagine, **visto che l'industria delle demolizioni oggi è controllata da Pakistan, India, Bangladesh**, ed è una delle più sporche e misere al mondo. Tuttavia, come ha riportato già il *MediTelegraph* al GreenPorts di Barcellona, **l'attuale leadership di questi Paesi sembra difficile da scardinare.**

La nuova normativa europea prevede che le navi battenti bandiera dei Paesi del Vecchio Continente dovrebbero essere demolite secondo una serie di criteri di sostenibilità, **sia per la manodopera, sia per l'ambiente.** All'atto pratico però, ha spie-

gato Ingvild Jensen, Executive Director della Ngo Shipbreaking Platform, i risultati sarebbero deludenti: solo il 17% delle navi riconducibili ad armatori europei batte effettivamente una bandiera del Vecchio Continente, **pari all'8,9% della flotta mondiale.** Inoltre, il 27% di questi armatori, alla dismissione della nave, cede l'unità al demolitore, **cambiando bandiera.** «Risultato - conclude Jensen - se la normativa europea entrasse in vigore con il criterio della bandiera, sarebbe interessato il 4,1% della flotta mondiale». A livello internazionale, **la materia demolizioni dovrebbe essere gestita dalla convenzione internazionale di Hong Kong.** Una normativa che tuttavia proprio i tre maggiori Paesi demolitori hanno in un modo o nell'altro fatto sapere di non volere ratificare, **e che la Ngo considera comunque inefficace.**

Insomma, escluse le navi militari, il futuro delle demolizioni a Genova o in qualunque altro Paese europeo, risulta difficilmente praticabile, **e il caso "Concordia" rischia di rimanere un parentesi entusiasmante, ma sostanzialmente isolata.**

eni marina

A stylized 3D illustration of a blue and white ship sailing on blue waves. In the background, there is a small island with a lighthouse and some greenery. The overall style is clean and modern, using a color palette of blues and whites.

eni è un'impresa integrata nell'energia, attiva in 90 paesi e impegnata a crescere nell'attività di ricerca, produzione, trasporto, trasformazione e commercializzazione di petrolio e gas. **eni marina** è presente in tutti i porti italiani e nei principali porti internazionali, con una gamma completa di prodotti e servizi di assistenza tecnica, in grado di soddisfare le esigenze sempre più specialistiche di armatori e traders.

scopri **eni marina** su eni.com

BOMBO!
*per
eri*



eni

eni.com



«Più investimenti sui moli grazie alla trasparenza»

«Le nuove regole per l'accesso ai servizi portuali pronte già entro la fine di quest'anno» garantisce Violeta Bulc, neo-commissario ai Trasporti Ue

di **MARIA MARAINI**, Bruxelles

DA NOVEMBRE dello scorso anno, Violeta Bulc è il nuovo commissario europeo per la Mobilità e i trasporti. Già vice primo ministro e ministro per lo Sviluppo, i progetti strategici e la coesione in Slovenia, ora in Europa ha il compito di portare avanti il lavoro sulle Reti transeuropee di trasporto e promuovere i collegamenti transfrontalieri.

Qual è l'attualità del momento? E quali saranno le principali sfide del suo mandato?

«Il settore dei trasporti nell'Unione europea impiega più di 11 milioni di persone ed ha una funzione importante per tutta l'economia dell'Ue. Ma per assolvere questo mandato nel migliore dei modi, e per assicurare il buon funzionamento del mercato interno dovrà essere eliminata ogni barriera. La Commissione, ad esempio, ha già proposto l'apertura del mercato dei passeggeri ferroviari, delle nuove regole per l'accesso al mercato dei servizi portuali e una razionalizzazione della fornitura dei servizi di navigazione aerea. Oggi, i trasporti nell'Ue sono dipendenti in gran parte dai prodotti petroliferi, e circa il 90 per cento di essi deve essere importato. Questo rende il settore vulnerabile agli shock dei prezzi e alla sicurezza degli approvvigionamenti. Vorrei quindi varare delle riforme sostanziali in grado di sostituire, quando possibile, il petrolio con tecnologie basate su combustibili alternativi. La combustione del petrolio produce gas a effetto serra e altre emissioni inquinanti. Tutto ciò mette l'ambiente, il clima, e anche la nostra salute a rischio, generando un enorme costo per la società. In più, anche per garantire la competitività e il mantenimento dell'economia, sarà cruciale realizzare degli investimenti in com-

bustibili e tecnologie innovative, nonché in infrastrutture di supporto per la loro diffusione, puntando sempre sulla crescita economica. Non ci saranno obiettivi in conflitto tra loro, se la combinazione delle politiche sarà scelta giustamente e la loro attuazione gestita in maniera corretta. Il completamento delle Reti transeuropee di trasporto (Ten-T) è anche necessario per assicurare la competitività europea a lungo termine. La priorità dei finanziamenti Ue sarà quindi data ai progetti che avranno un'alta rilevanza strategica europea. Ossia, ai progetti con forte impatto sulla qualità e sull'efficienza della Rete stessa. Ci sono progetti pre-individuati sui nove corridoi delle Reti transeuropee di trasporto e altre importanti sezioni sui collegamenti strategici multimodali. Questi progetti puntano non solo sui collegamenti mancanti e sugli assi che devono fronteggiare il cosiddetto "effetto imbuto" - in particolare nelle sezioni transfrontaliere - ma anche sui collegamenti dei porti principali e degli aeroporti con la rete ferroviaria e, quando possibile, con le vie navigabili interne».

Qual è il modo migliore per conciliare gli interessi divergenti dei trasporti marittimi, spesso causa di inquinamento, con la salvaguardia dell'ambiente?

«Il trasporto marittimo è sostenibile perché elimina il congestionatissimo traffico stradale e assicura il trasporto delle merci in modo efficiente tramite i cargo. Tuttavia, è vero che negli ultimi anni ha fatto registrare delle performance peggiori rispetto ad altri settori di trasporto a livello ambientale, ma questo è dovuto soprattutto alla forte concorrenza internazionale che penalizza degli sforzi non da tutti condivisi. Ma la Commissione sta la-

vorando duramente per promuovere il trasporto marittimo di qualità e migliorare i suoi standard ambientali sia a livello degli Stati membri che a livello internazionale. Recentemente, ci sono stati progressi significativi a livello internazionale, grazie alle nuove regole dell'Imo sulla riduzione delle emissioni di zolfo e vogliamo fare dei progressi anche sulle emissioni di gas a effetto serra. In particolare, stiamo concordando un monitoraggio Ue, e un sistema di verifica e di registrazione che ci aiuterà a valutare le differenti situazioni e a fornire delle soluzioni. Tale sistema alimenterà, poi, le discussioni in seno all'Imo, visto che è estremamente importante lavorare con i nostri partner extra-Ue per mantenere delle condizioni di parità e garantire un progresso diffuso a livello globale».

Storicamente, i porti sono stati un volano di sviluppo economico e una fonte di prosperità. Pensa che la futura Revisione della politica portuale, una volta adottata, sosterrà la ripresa economica in Europa?

«I porti sono fondamentali per il mantenimento ed il rafforzamento dell'industria europea, ma anche per il raggiungimento delle priorità della nuova Commissione basate su crescita e occupazione e dunque sulla ripresa economica del nostro continente. Dobbiamo puntare allo stesso tempo ad assicurare una migliore integrazione dei porti nelle catene logistiche, usando al meglio le tecnologie digitali e innovative, e a preservare la competitività delle industrie europee. Per questo sono necessari investimenti sia pubblici che privati. Ma per attrarre investimenti c'è bisogno di un quadro normativo adeguato. Il regolamento che istituisce l'accesso al mercato dei servizi por-



tuali e la trasparenza finanziaria dei porti creerà un clima più favorevole per gli investimenti portuali, garantendo stabilità giuridica, più concorrenza, maggiore ritorno per gli investitori privati, e anche una più efficiente allocazione delle risorse pubbliche. Visto che si è giunti ad un accordo, a livello di consiglio, tra i ministri dei Trasporti Ue, senz'altro si può contare su una accelerazione e concludere le discussioni con il Parlamento europeo già nel 2015. Nel quadro della politica Ten-T, poi, il finanziamento Ue è destinato all'infrastruttura che più necessita aiuti, come ad esempio quella dei collegamenti ferroviari con i porti. Ma bisogna anche osservare che un certo numero di progetti che riguardano i porti potranno essere finanziati dal Fondo europeo per gli investimenti strategici (Feis), che è legato al piano di investimenti presentato dal Presidente Juncker e che mira a mobilitare ben 315 miliardi di euro a favore di crescita e occupazione».

Come lei accennava da gennaio 2015 nel Mar Baltico e nel Mare del Nord, e dal 2020 nel Mediterraneo, si applicheranno alcune restrizioni sulle emissioni di zolfo delle navi. Quante compagnie marittime rispetteranno questa nuova regolamentazione?

«Dalle informazioni che ci ha fornito l'industria grazie al Forum europeo sul



trasporto sostenibile (Essf), pare che questo settore sia sulla buona strada per il rispetto delle nuove norme. Sempre grazie all'Essf, l'Associazione europea degli armatori ha lanciato un sondaggio online tra le diverse compagnie ed i primi risultati sono incoraggianti perché mostrano che la maggior parte degli armatori sceglierà di passare a combustibili con basso tenore di zolfo. Detto questo, ora, la priorità della Commissione è di rafforzare l'attuazione di disposizioni rigorose per il controllo dell'applicazione di queste norme a livello nazionale. Ma attenzione: questa è anche una richiesta da parte del settore che si rende conto che i guadagni per il non rispetto delle regole comporterebbero un significativo vantaggio competitivo e quindi una distorsione della concorrenza. A tal fine, gli atti di attuazione che contengono norme armonizzate in materia di metodo di campionamento del combustibile, e di formati di frequenza e di rendicontazione dovrebbero essere adottati entro la fine del 2014, mentre l'Agenzia europea per la sicurezza marittima ci aiuterà a promuovere l'armonizzazione dei sistemi nazionali. Anche se le sanzioni per la non conformità saranno a carico degli Stati membri, essi dovranno essere efficaci, proporzionali e dissuasivi e la Commissione vigilerà attentamente. Ma il ruolo della



milioni di euro sono stati spesi per i progetti legati al Lng e agli scrubber».

Nel Bacino del Mediterraneo, i paesi dell'Ue dovranno rispettare questa nuova normativa mentre le stesse regole non verranno applicate agli altri paesi. Questa non è una distorsione del mercato?

«La sua domanda si riferisce al limite di emissione di zolfo dello 0,5% che entrerà in vigore dal 2020 in tutti i paesi dell'Ue. Ma le ricordo che i paesi "non-Ue" del Mediterraneo, sono comunque soggetti alle norme dell'Imo, che potrebbe consentire un rinvio al massimo fino al 2025, esclusivamente sotto determinate condizioni legate alla disponibilità dei combustibili. Tuttavia, la Commissione si augura e si aspetta che l'Imo confermi la data del 2020 anche a livello globale. Se così fosse non ci sarebbe alcuna distorsione. Comunque, anche se i limiti delle emissioni saranno applicati in maniera diversa all'interno del Mediterraneo, è improbabile, a causa delle caratteristiche geografiche dello stesso bacino, che dei porti extra-Ue saranno utilizzati per trasportare merci verso gli Stati membri dell'Unione europea. Sono quindi fiduciosa che non assisteremo a grandi distorsioni di mercato, ma è anche certo che la Commissione europea controllerà costantemente la situazione e sarà pronta mitigare dei potenziali effetti negativi.

Commissione sarà anche di sostenere, anche finanziariamente, le compagnie, aiutandole a rispettare la nuova regolamentazione. Maggiori stanziamenti a favore del settore navale, infatti, sono previsti all'interno del Connecting Europe Facility (Cef),

che è il principale strumento di finanziamento per le Reti Transeuropee. Nell'ambito della priorità Autostrade del mare, poi, il bando del 2014 ha destinato 350 milioni di euro (compresi i fondi per la coesione) al settore navale. Inoltre, dal 2012 almeno 135

EUROPORT ISTANBUL

11 - 14 March 2015, Istanbul Expo Center

Join the leading maritime
exhibition in Turkey

REGISTER
ONLINE FOR A
FREE VISIT

Organised by:



In exclusive cooperation with:



www.europort-istanbul.com

Marrakech Express: come rinascono le infrastrutture del Marocco

Addio carovane polverose: il Paese investe quattro miliardi in nuove strade nei prossimi 25 anni

di **FEDERICO SIMONELLI**, Milano



CO



DUE CORSIE, massimo, quando non una sola, senza cordolo laterale né spartitraffico, **in pratica una striscia d'asfalto sul terreno arso dal sole.**

Così appariva, fino a 10 anni fa, la strada, al viaggiatore a cui dovesse capitare di percorrere il Marocco, come ad esempio sul tragitto costiero tra Tangeri e Casablanca (escluso il tratto Rabat-Casablanca, già attivo da fine anni Ottanta), **o la superstrada che collegava le città imperiali di Rabat, Meknes e Fes.**

Fino a 10 anni fa, appunto, perché oggi molto è cambiato e viaggiare in automobile nel Paese nordafricano significa qualcosa di diverso, ovvero autostrade efficienti, a due e a volte tre corsie, **con una rete che continua a espandersi di anno in anno.**

Il motivo di questo cambiamento è uno solo: investimenti, tanti investimenti, come ha spiegato poche settimane fa il ministro marocchino delle infrastrutture: 45 miliardi di dirham (quattro miliardi di euro) **nel giro di 25 anni.**

Una cifra che secondo gli ultimi piani che dovrebbero essere svelati nei prossimi mesi dal governo, **dovrebbe essere almeno replicata nel prossimo quarto di secolo.** Ad oggi il Regno conta circa 1.500 chilometri di rete, che dovrebbero diventare 1.800 nel 2016, **e si piazza decisamente al primo posto nella classifica dell'estensione autostradale nordafricana.**

I risultati di questa politica si vedono nei numeri: negli ultimi cinque anni il giro d'affari della società che gestisce le autostrade marocchine, Adm, è praticamente raddoppiato, **raggiungendo l'anno scorso i 200 milioni di euro circa.**

Nel primo semestre di quest'anno il traffico medio giornaliero ha raggiunto i 16,7 milioni di veicoli per chilometro, **in crescita del 2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.** La crescita maggiore sull'asse costiero Rabat-Casablanca-Berrechid, nel Sud-Ovest, dove l'autostrada, **su 100 chilometri di tragitto,** permette un risparmio di mezz'ora. Soprattutto, una maggiore sicurezza rispetto allo standard medio (chi ha avuto modo di viaggiare in macchina nel Paese sa di cosa stiamo parlando): **secondo Adm ogni anno le autostrade fanno risparmiare 360 milioni di euro per via dei mancati incidenti,** mezzo punto di prodotto interno lordo.

Chiaramente tutto questo ha un costo, che si traduce anche sui conti del gestore: dei 45 miliardi di investimenti calcolati negli ultimi 25 anni, la



metà sono stati a carico dello Stato, mentre il resto è stato finanziato tramite emissione di debito (**corporate bond**) e reinvestimento degli utili (**pedaggi principalmente**). Secondo i vertici di Adm questo debito dovrebbe essere estinto entro il 2030. Una grossa mano è arrivata anche dalla Bei, la Banca europea per gli investimenti, **che nel 2010 ha concesso al Paese un prestito da 220 milioni di euro per lo sviluppo di Tanger**

Med e dell'asse autostradale del sud Casablanca-Tadla-Azilal. «Al momento - ha spiegato in una recente intervista Anouar Benazzouz, direttore generale di Adm - **stiamo discutendo il prossimo piano ventiquennale con il governo.** È un processo che ci prenderà qualche mese. Ne parleremo quando ci sarà un accordo definitivo. Quanto all'entrata in vigore, le date non ci sono ancora, ma potrebbe essere il

2016, **il 2022 o il 2023».**

Tra gli ultimi progetti in fase di realizzazione quello più importante è probabilmente il completamento del raccordo anulare che circonda la capitale, Rabat, fondamentale anche per smaltire e velocizzare il traffico tra Rabat e Casablanca, **tuttora il troncone autostradale più trafficato del Marocco.** I lavori dovrebbero essere completati nel 2016.

Ma è in generale l'ecosistema degli investimenti che in questi anni continua a fiorire nel Paese nordafricano, unico ad essere uscito senza sconvolgimenti maggiori dalle primavere arabe.

Quello legato al mercato automobilistico è forse il più vivace: **sono molte le case europee, americane e asiatiche che hanno aperto stabilimenti di produzione componentistica in Marocco negli ultimi tre anni.**

L'ultimo esempio della vivacità del settore a fine ottobre, quando a Tangeri, durante l'Automotive Meeting, **sono stati siglati memorandum di intesa per oltre 120 milioni di euro.** Dal 2012 il Marocco è il primo produttore di automobili del Nordafrica e il secondo del continente, **dietro al Sudafrica.** Altro settore ugualmente dinamico è quello aeronautico ed aerospaziale.

Non a caso il potenziamento della rete autostradale è stato particolarmente spedito nei pressi della città e del porto di Tangeri: qui, infatti, a poca distanza dal nuovo scalo Tanger Med, **sorge la Free Trade Zone dove hanno sede molti degli stabilimenti automotive e aerospazio.** Un quadro complessivo insomma molto incoraggiante, che però ha visto scendere nel primo semestre dell'anno gli investimenti diretti dall'estero e che potrebbe subire una battuta d'arresto, **secondo alcuni osservatori, per via della decisione di non ospitare la coppa d'Africa.** Il nuovo Paese ospitante non è ancora stato identificato.

Il Marocco, che aveva già investito tre miliardi di dirham per la costruzione di tre nuovi stadi e l'ammodernamento di altri impianti, si è tirato indietro a metà novembre (ed è stato escluso dalla Coppa) **per via dei timori relativi all'Ebola.**

Una scelta che ha sorpreso molti, visto che il Paese era stato uno dei pochi a mantenere aperti tutti i collegamenti aerei verso i Paesi maggiormente colpiti. **Una mossa che potrebbe rivelarsi un boomerang per il Regno amministrato da Mohammed VI.**

grafica: yoge design

**UNIAMO I NOSTRI VALORI
DIAMO FORZA
ALLE NOSTRE AZIONI**

ASSAGENTI IDENTITÀ COMUNE

Shipbrokers

Sale & Purchase
Dry Cargo
Tankers
Yacht Brokers

Shipagents

Liner Agents
General Agents
Manning Agents
Yacht Agents
Tramp Agents
Inland Agents



tel 010 . 591595
fax 010 . 590883
info@assagenti.it
www.assagenti.it



Bunker e truffe il naufragio di Ow

Il crollo del greggio, una politica troppo aggressiva, due trader in malafede: così è finita la storia del colosso dei carburanti

di **FEDERICO SIMONELLI**, Milano

ERANO finiti addirittura dentro a un filone dell'inchiesta italiana su Mafia Capitale. Nome in codice: operazione Ghost Ship, che ha portato all'arresto di sei persone, tra cui uno dei manager della compagnia, **Lars P. Bohn**. L'accusa: aver truffato la Marina militare italiana per 11 milioni di euro con forniture di carburante mai effettuate. A metà gennaio una corte di Copenaghen ha respinto la sua richiesta di estradizione in Italia, motivandola, sulla base di due precedenti sentenze di una corte britannica, con le condizioni potenzialmente **«degradanti»** delle carceri italiane. È solo una delle tante storie legate alla bancarotta della danese Ow, uno dei maggiori fornitori al mondo di carburante navale, finita a novembre in amministrazione controllata, **solo otto mesi dopo essersi quotata in Borsa**. Una parabola che in pochi anni ha portato la compagnia a conquistare il 7% del mercato globale del bunker e che altrettanto velocemente la ha condotta al fallimento, sulla scia di investimenti precipitosi, speculazioni, **presunte truffe**. La situazione è precipitata, come dicevamo, a inizio novembre, quando la compagnia ha rivelato una maxi perdita da 300 milioni di euro, **dovuta in parte a investimenti fraudolenti da parte di due trader dell'ufficio di Singapore e in parte a una sbagliata gestione del rischio**, insomma a speculazioni finite male. Il fallimento del colosso delle forniture ha provocato un effetto duplice sul mercato: un riposizionamento da parte delle altre compagnie del bunker, **che dovranno colmare lo spazio lasciato libero da Ow**, e possibili danni per centinaia di milioni per gli armatori, che in alcuni casi rischiano di pagare il carburante due volte. **Il tutto è già oggetto di**





controversie legali. Ma partiamo dall'inizio: Ow viene fondata nel 1980, alla fine di un decennio segnato da due shock petroliferi e al culmine della sua fortuna arriva ad avere uffici in 29 Paesi e il controllo del 7% del commercio globale di bunker. L'attività di fornitura di carburante per navi, un prodotto residuale della raffinazione, è di per sé a margini ridotti di profitto, per via dell'altissima competizione: **alti profitti e ricavi possono essere realizzati solo intermediando grossi quantitativi di carburanti.** Il che però non significa che anche i rischi siano bassi, **specie se non si prendono le dovute contromisure per la mitigazione del rischio.** A marzo 2014 la compagnia, dopo due decenni di crescita ottenuta con strategie di mercato aggressive decide di diventare pubblica e quotarsi alla Borsa di Copenaghen: un successo, con un picco delle azioni a +20% nel primo giorno di contrattazioni, **980 milioni di dollari di capitalizzazione e 20 mila nuovi azionisti dopo la Ipo.** Azionisti che ora si ritrovano in mano azioni che sono carta straccia. **Cosa è suc-**

cesso? Che ad ottobre la società ha emesso un profit warning per 22 milioni di dollari, **dovuto a perdite contabili ante-tasse,** provocate dal crollo del prezzo del greggio. Da quel momento la situazione precipita: il 5 novembre le azioni vengono sospese, **mentre la compagnia dichiara una perdita da 275 milioni di dollari.** Due i motivi: una frode da 125 milioni perpetrata da dipendenti della sussidiaria a Singapore, Dynamic Oil Trading e una perdita di 150 milioni dovuta a **«cattiva gestione del rischio».** Investimenti sbagliati. I dettagli a oggi sono pochi, quel che è certo, come ha notato in un recente articolo su Ship&Bunker Alessandro Mauro, è che le politiche di gestione del rischio della compagnia, che non aveva di fatto un responsabile risk management, sono state inadeguate. «Di certo una delle cause è la speculazione - spiega al MediTelegraph Antonio Cosulich, **presidente della Fratelli Cosulich,** che ha nel suo perimetro di attività anche il bunker - probabilmente hanno comprato pensando che il prezzo del greggio salisse, in-

vece è crollato. Loro erano un'azienda estremamente aggressiva, **con un modo di operare estremamente aggressivo.** A noi facevano una concorrenza spietata e il contraccolpo del fallimento si è avvertito immediatamente. **Ci sono molti clienti che si ritrovati senza prodotto per cui anche noi abbiamo avuto immediatamente più richieste».** Secondo i media danesi i manager della compagnia sarebbero stati a conoscenza delle perdite già tre settimane prima del fallimento, **ma avrebbero nascosto le informazioni alle autorità.** Tra le cause delle enormi perdite, ci sarebbe l'acquisto di una grossa partita di greggio del Mar Nero, **poco prima che i prezzi del petrolio cominciassero a crollare.** Compagnie interessate a rilevare le attività di Ow al momento non se ne sono viste. **Di certo il mercato ha cominciato a riposizionarsi.** E se varie società dello shipping si trovano con una brutta gatta da pelare tra i fornitori di carburante, grandi e piccoli, **c'è chi ringrazia lo scomodo concorrente che si è tolto di mezzo.**

DESTRA Progetti di nave-drone di Rolls Royce e Dnv Gl

Short sea, il futuro non ha equipaggi

di **UMUR UGURLU***, Istanbul

FORSE pochi sanno che in inglese la parola **"drone"** è usata per indicare il fuco, cioè il maschio dell'ape o della vespa, il cui compito nella vita non è quello di lavorare, ma solo ingravidare la regina. Oggi l'accezione più nota è quella derivata dalla terminologia militare, che indica come "drone" un velivolo controllato da remoto, **senza esseri umani a bordo**. Domani, questa accezione potrà essere estesa anche alle navi.

L'industria marittima è infatti molto interessata all'impiego di unità senza equipaggio a bordo per almeno due motivi. Il primo è la sicurezza. La maggior parte degli incidenti che avvengono per mare sono il risultato di errori umani: **esattamente quello che succede nel campo dell'aviazione, o sulle strade che percorriamo tutti i giorni in automobile.** Dunque, è il ragionamento, se si sostituisce il fattore umano con sofisticati sensori e sistemi computerizzati, **la navigazione dovrebbe diventare più sicura.**

La seconda ragione riguarda naturalmente i risparmi. **L'industria riscontra una sempre maggiore difficoltà a trovare personale sufficientemente preparato ad affrontare mesi e mesi in mezzo al mare.** Oltretutto, gli armatori stanno sempre più allungando il periodo di navigazione - almeno per i carichi che non hanno urgenze di consegna.

Il motivo è semplice: secondo alcuni calcoli, riducendo la velocità delle navi di circa il 30%, **una rinfusiera può salvare fino al 50% del carburante.** In-

somma: meno velocità, più risparmi. Ma anche viaggi più lunghi, e quindi maggiori spese per l'equipaggio, **sia in termini di stipendi, che di costi gestionali a bordo.**

In questo momento è soprattutto Rolls Royce a portare avanti studi sulla nave-drone: **l'obiettivo è avere un'unità che può essere governata con un semplice tocco sullo smartphone.** Una rivoluzione che toccherebbe una delle più grandi industrie del mondo, **che oggi vale 375 miliardi di dollari e trasporta il 90% della merce scambiata nel mondo.**

La nave-drone sarebbe il 5% più leggera di un'unità normale e brucerebbe tra il 12 e il 15% in meno di carburante. In fondo, se oggi guardiamo al segmento dei container, **rappresenterebbe l'ultimo passaggio nella totale automazione di questo settore.**

Del resto, la sempre maggiore pressione su reti logistiche stradali sta portando gli operatori del settore a una continua ricerca di alternative. **Sicuramente, una delle aree più promettenti per l'utilizzo di navi-drone è il cabotaggio.** Proprio su questo stanno lavorando i tecnici della società di certificazione Gnv Gl: **il programma si chiama ReVolt,** e promette la realizzazione di navi più verdi, più intelligenti e più sicure di quelle oggi in circolazione. ReVolt infatti propone un'unità autonoma, **interamente alimentata da batterie per 3.000 kWh,** garantendo così un risparmio sensibile anche sulla manutenzione delle parti meccaniche presenti su un motore convenzionale.



SINISTRA Nave-drone della Marina americana



La nave in progetto ha un'autonomia di 100 miglia: se la batteria venisse alimentata da fonti di energia rinnovabile, **si avrebbe l'eliminazione pressoché totale di Co2.**

Soprattutto, ReVolt non avrebbe bisogno di equipaggio. Elemento da non sottovalutare, visto che con una media di 900 vittime l'anno, **lo shipping risulta avere un tasso di mortalità sul lavoro il 90% più alto di ogni altra industria a terra.** Come detto, gli studi hanno dimostrato che la maggior parte degli incidenti sono causati da errori umani.

Sul fronte della velocità, ReVolt viaggia mediamente a sei nodi, opponendo meno resistenza all'acqua di qualunque altra nave - **la velocità media oggi è di 8,7 nodi.**

Questa leggera perdita di velocità peraltro ha permesso ai progettisti di realizzare una prua verticale, **riducendo ulteriormente l'attrito con l'acqua su tutta la linea dello scafo e quindi permettendo un ulteriore risparmio di energia.** Dunque: distanze medie di 100 miglia, velocità medie intorno alle 8,7 miglia e piccoli carichi (**intorno ai 100 teu**). Ecco perché lo short sea è il miglior campo di sperimentazione per ReVolt.

Un'altra caratteristica: la nave-drone sarebbe piatta. **Verrebbero infatti meno le sovrastrutture di coperta necessarie a ospitare i servizi dedicati all'equipaggio.**

Questo permetterebbe anche un aumento della capacità di carico, che unito ai minori costi di manutenzione e riparazione, garantirebbero (calcoli sul progetto ReVolt) **di risparmiare 34 milioni di dollari nell'arco di 30 anni.** Ovviamente l'International Workers' Federation (Iwf), il sindacato internazionale che rappresenta circa 600 mila marittimi in tutto il mondo, si sta opponendo con forza al progetto della nave-drone, perché «non questa non potrà mai rimpiazzare gli occhi, le orecchie e la professionalità dei marittimi» **come fanno sapere dalla sezione Iwf di Londra.** «L'elemento umano - aggiungono dal sindacato - **è la prima di-**

fesa contro possibili malfunzionamenti della nave, e la prima tutela contro i rapidi cambiamenti del clima cui è soggetta la navigazione. I pericoli che potrebbero essere generati dalle navidrone sono fin troppo facili da immaginare». Secondo la società di consulenza Moore Stephens, il costo medio dell'equipaggio per una grande porta-container è di 3.299 sterline al giorno: **circa il 44% dei costi operativi totali.**

Oggi, sotto il profilo legislativo, le navidrone sono illegali, **perché virtualmente non rispondono alle convenzioni che stabiliscono i canoni minimi di sicurezza a bordo per le navi commerciali.** Inoltre, non solo le navidrone non vengono prese in considerazione dall'Imo, **ma anche dalle assicurazioni.**

C'è poi ancora da tenere conto che l'elemento umano non sarebbe del tutto cancellato: **servirebbero comunque bravi comandanti la loro gestione da remoto, senza dimenticare il personale necessario nei porti per caricare, scaricarle ed eventualmente ripararle.**

Tuttavia, i risparmi generati dalle navidrone renderebbero più attraente, almeno a livello europeo, **l'utilizzo della navigazione interna e del cabotaggio marittimo tra grandi porti come Rotterdam, Amburgo, Istanbul, Le Havre e Felixstowe,** snodi fondamentali per questo tipo di traffico.

Da non sottovalutare, ancora, i vantaggi per l'ambiente, in un contesto legislativo dove le leggi sulle emissioni stanno diventando via via più stringenti, gravando in modo considerevoli sui bilanci degli armatori: **basti pensare ai costi del gasolio a basso contenuto di zolfo.**

Se il progetto della nave-drone avrà realmente successo, **c'è da scommettere che questa diventerà il principale sistema di collegamento di una catena logistica sempre meno condizionata dal fattore umano.**

Wishing you all Calm Seas.

* Captain
& Seaway Logistics Professional
umurugurlu@umurugurlu.com

DESTRA Nave-drone del progetto europeo Munin



La prima emergenza si chiama SICUREZZA

Lo scorso anno sulle linee commerciali si sono registrati 15 naufragi con quasi 600 morti; 3.419 i migranti che hanno perso la vita

di **LEONARDO PARIGI**, Genova

L'INCENDIO a bordo del traghetto "Norman Atlantic", che viaggiava tra Grecia e Italia, e che ha visto la morte di almeno nove persone, **è stato solo l'ultimo incidente marittimo del 2014**. Il disastro a bordo ha suscitato notevoli polemiche sulla sicurezza e sugli enti incaricati della certificazione ordinari. Il 16 aprile il traghetto sudcoreano "Sewol" fece naufragio durante una tempesta. A bordo erano presenti 476 persone, **tra cui molti studenti liceali in gita con le scuole**. I morti furono allora 295, e nove sono tuttora i dispersi di quella tragedia. L'unità, svelerà poi l'indagine, era stata caricata per ben tre volte la sua disponibilità, **mettendo a repentaglio le misure di sicurezza della nave e dell'equipaggio**. Il 2014 era iniziato con l'abbandono del cargo cinese "Peace" da parte dell'equipaggio, con la conta di una vittima alla fine dell'emergenza. **Le acque asiatiche sono state sicuramente le più colpite nei primi mesi dell'anno**. Il 21 gennaio il traghetto indonesiano "Sahabat" affondava nelle prime ore del mattino a 22 miglia da Giacarta durante il suo viaggio verso Tanjung Pinang. Delle 160 persone a bordo, solo 132 furono salvate dalle altre unità navali di soccorso. A febbraio, il cargo "Luno" smette di rispondere ai comandi a causa di un blackout all'ingresso della diga di Bayonne, in Francia, **il 5 del mese**. La nave, colpita da forti onde e da un vento impetuoso, si arena davanti alla costa e si frantuma in due tronconi. Pochi giorni dopo, il 10 febbraio, la porta-container "Sheng An Da" entrava in collisione con la tanker "Hua Yun 2" nell'estuario del Pearl River, **conosciuto anche come il fiume di Guangdong**, nella Cina meridionale, riportando due morti e alcuni dispersi. Tra marzo e aprile il conto delle vittime



dei naufragi si è drammaticamente alzato. Se la tempesta che aveva colpito la porta-container turca "Yusuf Cepnioglu", in navigazione da Smirne a Biserta, si era risolta con la perdita di buona parte dei container stipati sul ponte tra gli scogli dell'isola di Mykonos, ma fortunatamente senza feriti, lo stesso non si può dire per il "Santa Ana", battente bandiera portoghese, **che il 10 marzo affon-**

dava davanti alle coste spagnole dell'isola di Erbosa. Solo un uomo sarà recuperato dal peschereccio "Maresco", **mentre i suoi otto compagni saranno registrati tra vittime e dispersi**. Il cargo "Beagle III" seguiva lo stesso destino il 18 del mese dopo una collisione con il "Pegasus Prime" **nella Tokyo Bay**. Il "Beagle", che trasportava bobine d'acciaio, subì i danni maggiori nell'impatto, **trascinando a**

IN QUESTA PAGINA Operazioni di spegnimento del fuoco sulla "Norman Atlantic" e la lista dei dispersi del "Sewol"



전인하대	20	정현선	29세, 여	대
삼고대병원	21	김소정	29세, 여	학
"	22	박채연	18세, 여	학
제일장례식장	23	김주은	29세, 여	학
동안산병원	24	백평천	61세, 남	-
산 한도	25	장준형	28세, 남	국
제일장례식장	26	전종현	71세, 남	-
권길병원	27	장진용	17세, 남	학
산사랑의병원	28	조지훈	11세, 남	-
산제일병원	29	최명숙	70세, 여	-
산사랑의병원			18세, 여	학
산산재병원			18세, 여	학
산한사랑병원			18세, 여	-
산제일장례식장			29세, 여	학
구로		환	남	-
산		현	남	-
산				-

fondo anche otto degli uomini che lavoravano a bordo. Costruito nel 2009 e battente bandiera di Panama, il "Beagle III" **disponeva di una stazza di oltre 17mila tonnellate.** Alla fine di marzo un'imbarcazione carica di rifugiati congolesi si ribaltava nel Lago Alberto, **causando la morte di almeno 250 persone.** Nei primi 20 giorni di aprile si susseguono gravi incidenti tra l'Asia e le coste europee. Il 5 aprile

il "Mar de Marin" affonda dopo la collisione con il ro-ro "**Baltic Breeze**", causando la morte di cinque passeggeri. Il 13 aprile il "Gran Fortune 1" si inabissa davanti a Yeosu, **ancora in Corea del Sud.** Dodici giorni più avanti, il 16, sarà il "Sewol" a riportare il nome del Paese asiatico nuovamente sui giornali, **e questa volta in prima pagina.** Il giorno dopo è ancora un naufragio a portare a 318 il

numero delle vittime del mese, registrando l'affondamento del peschereccio portoghese "Mar Nosso", **nel Golfo di Biscaglia.** Lo "Zhong Xing 2", cargo cinese, entrava in collisione con il "Mol Motivator" davanti all'isola Po Toi il 5 maggio, **e 11 dei suoi tredici uomini perdevano la vita in mare.** Giugno è stato forse il mese dove le navi cariche di migranti (alla fine dell'anno i morti saranno 3.419)



sono state le tristi protagonisti degli incidenti navali. Il 18 un peschereccio carico di immigrati si inabissava davanti a Port Klang, nello Stretto di Malacca, e le autorità stimavano che le vittime del naufragio dovevano essere approssimativamente 70, mentre altrettante erano state tratte in salvo. Il giorno dopo altre venti persone venivano date per disperse nelle onde davanti a Sumatra, men-

tre il 30 giugno un'imbarcazione affondava nello Stretto di Sicilia causando la morte di almeno ottanta persone. Il 2014 ha visto un alto numero di incidenti riguardanti specialmente i traghetti. All'inizio di agosto migliaia di persone lasciavano Dacca, la capitale del Bangladesh, imbarcandosi su scafi spesso privi delle più elementari strutture di sicurezza. Il "Pinak 6" era uno di questi. Il

traghetto, costruito per poter ospitare 85 persone, assicurava il viaggio a non meno di 200 passeggeri quel giorno. Solo un centinaio di questi riuscirono a salvarsi. In Egitto una nave carica di quasi 500 migranti palestinesi, sudanesi ed egiziani veniva spefonata da un'altra imbarcazione illegale il 10 settembre, portando a un disastro con oltre 400 vittime stimate. Il 21 settembre si è avuto il prologo di



DALL'ALTO, IN SENSO ORARIO
I naufragi delle navi "Yusuf Cepnioglu", "Luno", "Beagle III", "Pegasus Prime", "Mar Nosso", "Gökbel" e "Mutambala"

ciò che poi è avvenuto per il "Norman Atlantic" **sul finire del 2014**. L'ultimo mese dell'anno vede tornare d'attualità gli incidenti navali, **con una triste conta di vittime**. Il 12 dicembre il traghetto "Mutambala", che batte bandiera della Repubblica Democratica del Congo, **si rovescia nel Lago Tanganica**. Si conteranno in seguito 130 annegati. Il 28 dicembre, in un giorno di tempesta, il "**Norman At-**

lantic" invia il suo mayday a causa di un incendio scoppiato nel garage. L'inchiesta, in corso, stabilirà quante persone erano illegalmente nella pancia del traghetto, se la distanza tra i camion fosse regolamentare, **se le paratie anti-incendio e i sistemi di sicurezza fossero operative o no**. Dopo due giorni di apprensione, tra vento, mare mosso e un fumo nero che esce dalla nave, **oltre 470 per-**

sone vengono salvate. Nove sono i morti accertati, oltre a due operatori albanesi che vengono colpiti da una fune nel tentativo di portare soccorso al traghetto. **All'appello mancano ancora alcuni nomi**. Lo stesso giorno il "Gökbel" si scontra con il cargo "Lady Aziza" **nel porto di Ravenna**. La nave turca ha la peggio, affonda e porta con sé due membri dell'equipaggio, **con altri quattro dispersi**.

Somalia, il dramma non è ancora finito

Data quasi per spacciata due anni fa, la pirateria sul Corno d'Africa continua a minacciare l'accesso al Mediterraneo

di **STEFANO PAMPURO**, Genova

LA SOMALIA dista 6.000 chilometri dall'Europa e 10 mila dagli Stati Uniti. **Potrebbe essere uno dei tanti Paesi africani dimenticati dal mondo**, visto che il territorio è prevalentemente desertico, mancano giacimenti petroliferi e risorse minerarie. Ma per la sua posizione strategica alle porte di Suez, e per i suoi 1.600 chilometri di costa affacciata sull'Oceano Indiano, **la Somalia è a tutti gli effetti la prima porta d'accesso al Mediterraneo**. Ogni anno le transitano davanti due terzi del greggio mondiale e 770 milioni di merci.

Dal 1991 questo Paese vive nel caos politico più totale. La caduta del regime dittatoriale di Sidad Barre portò a una guerra civile, che contrappose in un conflitto armato durato di cinque anni il presidente legittimo Ali Mahdi con il "signore delle guerre" **Aidid**. In questo contesto la Somalia, che storicamente si è retta su logiche tribali radicate al territorio e ostili alle istituzioni moderne, trovò quindi nella guerra civile il pretesto per frantumare i suoi confini di matrice coloniale, portando alla secessione le due province del Nord: **Puntland e Somaliland**. Quest'ultima, che in origine non faceva parte della Somalia ma era una colonia britannica, venne ceduta a Mogadiscio nel 1960, **ma si staccò de facto dal Paese nel 1991**. Il Puntland invece, sebbene goda di grande autonomia amministrativa, **forma ancora parte della Repubblica di Somalia**, e non ricerca il riconoscimento internazionale. La guerra civile ha generato un enorme buco istituzionale e giuridico, **con la proliferazione di attività criminali di ogni genere**. I più elementari servizi statali cessarono di essere erogati, quel che restò del Paese piombò nel caos, **inghiottito da corruzione, mercato nero e isolamento economico**. Dal 1991 a oggi si è assistito all'emergere e al diffondersi di





un'emergenza molto seria: **la pirateria**. Un fenomeno che ha portato per la prima volta la realtà sociale e politica di un Paese africano a travalicare i propri confini, **entrando direttamente in collisione con gli interessi economici occidentali**. Da terra di nessuno, la Somalia è diventata così una questione di prioritaria importanza per Washington e Bruxelles. Uno Stato che non esiste non può garantire nulla alla propria gente: **le centinaia di navi cargo e petroliere che incrociano di fronte alla Somalia si convertono in un business di inestimabile valore per i signori della guerra**. Il Corno d'Africa si è tramutato così in una gigantesca piattaforma di lancio per le veloci lance usate dai moderni pirati per abbordare bulk carrier da 60 mila tonnellate, **sequestrandole e chiedendo riscatti milionari**. La pirateria somala ha generato negli ultimi sette anni un ricavo di mezzo miliardo di dollari. **Non male per un Paese dove il reddito pro capite è di due dollari al giorno**. Il business che si è sviluppato attorno a questa attività lo ha fatto di pari passo con le misure prese dagli organismi internazionali per contrastarne la crescita. **Una volta individuata la "preda", i pirati prendono il largo con delle imbarcazioni madri, dotate di notevole autonomia, e rilasciano lance più piccole e veloci all'inseguimento delle navi cargo**. Dopo l'abbordaggio e il sequestro dei marittimi, si procede con il cambio di rotta verso un porto sicuro, **che spesso coincide con un'insenatura naturale protetta**. Qui viene contattato un intermediario, spesso estraneo alla tribù, **che parla un ottimo inglese e può condurre la trattativa del riscatto con gli armatori o le autorità straniere in maniera competente e efficiente**. Se la trattativa ha successo, il compenso è spartito tra i capi tribù e il mediatore, **mentre una parte è reinvestita nell'ac-**

quisto di armi e nuove imbarcazioni. Ultimamente il business della pirateria sta incontrando un potente alleato nelle milizie integraliste di Al Shabaab, **che forniscono supporto logistico e protezione lungo la costa del Maakhir e del Karkaar**. L'Occidente non è stato a guardare, ma si è mosso con una certa determinazione solo con l'inizio del terzo millennio: **Nato, Stati Uniti, Nazioni Unite e Unione Europea hanno unito gli sforzi portando a compimento alcuni provvedimenti di natura giuridica e di cooperazione militare**. Ma contrastare un fenomeno criminoso in un contesto giurisprudenziale lacunoso, dove la pirateria è ancora affrontata con termini ottocenteschi, non è per nulla un compito facile, anche perché chi si combatte non è rappresentato da un governo, dei ministri, **e non risiede in una capitale**. La Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958, e la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 codificano la consuetudine internazionale disciplinandola negli articoli 100 e 107, definendola **"un atto di violenza, sequestro o rapina commesso dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave contro un'altra nave in alto mare per fini privati"**. Secondo gli ultimi dati disponibili dell'Imb, che si riferiscono ai primi nove mesi del 2014 e riguardano tutte le aree soggette a questo fenomeno nel mondo, **i pirati hanno ucciso tre marittimi, ne hanno rapiti cinque e ne tengono attualmente 369 in ostaggio a bordo delle navi**. Le unità catturate sono state 17, 124 quelle che hanno subito attacchi, 27 le navi che hanno registrato attività sospette da imbarcazioni al largo della Somalia, **10 i cargo su cui si sono registrate vere e proprie sparatorie**. La Nato nel 2008 ha dato il via all'operazione Allied Protector con la sottoscrizione di nove Paesi dell'Alle-

anza atlantica, poi convertita nella più efficiente Ocean Shield, **sottoscritta da 13 Paesi Nato e 15 non aderenti al patto atlantico**. Nel versante europeo la misura più notevole adottata è senza dubbio la missione Atalanta, **o Eu Navfor**, che si prefigge quattro obiettivi distinti: la protezione delle navi noleggiate dal programma alimentare mondiale, la prevenzione e repressione della pirateria, la protezione di imbarcazioni vulnerabili e il monitoraggio delle attività di pesca. **Il quartier generale della missione è nel sobborgo londinese di Northwood**, la base operativa è invece a rotazione in una delle navi militari impegnate nel teatro africano. **Questa missione ha sventato dall'inizio delle operazioni 22 assalti pirata**, grazie anche all'ausilio di elicotteri. Supportare le marine militari dei Paesi geograficamente vicini al Golfo di Aden è l'ultima iniziativa della Pesd (Politica di sicurezza e difesa) **che si manifesta col lancio della Missione Eucap Nestor nel luglio 2012**. La missione ha il preciso scopo di fornire supporto tecnico e formativo alle marine militari dei Paesi confinanti, **con l'obiettivo di prepararle a contrastare meglio la pirateria**. Queste misure messe in campo sembrano decise ad azzerare la pirateria, **ma la questione è molto complessa**. Finché non si getteranno le basi per una Somalia pacificata, sicura e capace di attirare investimenti stranieri, che sappiano costruire e creare lavoro piuttosto che impoverirla, **la miseria troverà sempre uno sbocco nel redditizio assalto alle navi**. Non bisogna dimenticare che nemmeno tre missioni umanitarie delle Nazioni Unite (Unosom I, Unosom II e Unifat) hanno avuto successo nel loro intento di portare generi alimentari e sanitari, data la situazione drammatica in cui la Somalia versa da decenni.



«Imparare lo shipping? Andate in Grecia»

Pappalardo, numero uno degli agenti marittimi italiani, vuole la fine della crisi, ma anche un *buen retiro* in campagna

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

MICHELE Pappalardo, 65 anni, moglie e due figlie, da due anni alla guida degli agenti marittimi italiani, è come se facesse il presidente da sempre. Una spiccata personalità: padrone di sé, disinvolto, capace di dire quel che pensa con ritrovata disinvoltura. Tutte qualità che aveva, ovviamente, ma di cui ha ora preso consapevolezza. È determinato, proiettato a raggiungere obiettivi concreti che possano cambiare le cose nello shipping e nella sua categoria. I tempi sono difficili, in continua evoluzione. Concorrenza e competitività sono le carte vincenti. Ma l'Italia è in enorme ritardo rispetto ai porti nordeuropei, con una legge sulla portualità e sulla logistica che da 10 anni non riesce ad avere concretezza. La categoria degli agenti marittimi vive tutte le difficoltà del momento. Pappalardo ci si impegna. Molto. Proprio lui che, quando era presidente dell'associazione napoletana degli agenti marittimi, affermava di non voler continuare a ricoprire cariche, giurava che voleva godersi di più la famiglia che, per il troppo lavoro, non riusciva quasi a vedere. Mai dire mai perché, alla scadenza del suo mandato napoletano, i colleghi, *in primis* il suo amico storico Umberto Masucci, gli hanno fatto cambiare idea e lo hanno convinto ad assumere la presidenza di Federagenti. Per "spirito di corpo", naturalmente. Con buona pace della moglie Roberta che l'avrebbe voluto meno girovago e più presente in famiglia. E ora, avrà cambiato idea sulle presidenze? Accetterebbe di essere riconfermato? Lui dice di no ma, come dicevamo prima, mai dire mai. Com'è fare il presidente di Federagenti? «Una grande fatica - risponde Pappalardo - che francamente non immaginavo. Queste cariche che, come tutti

sanno, sono semplicemente "onorifiche", nel senso che di soldini non se ne vedono... si possono onorare in tanti modi. Io ne conosco uno solo: dedizione più disponibilità».

Quali le gratificazioni o i successi, e quali invece le difficoltà incontrate?

«Le gratificazioni tante, si inizia quando ti votano e capisci che hai la stima e la considerazione di tutti i tuoi colleghi, anche quelli molto più importanti di te come azienda. Continuano nel corso della presidenza, sia come accrescimento professionale ed umano, sia per le cose che fai che per le persone che incontri».

Lo rifarebbe e qual è la sua prossima aspirazione?

«A rifarlo nel senso se dovessi ritornare daccapo, certamente sì, continuare nel senso di un nuovo mandato no. Non è possibile coniugare i due impegni, Federagenti e lavoro proprio, per troppo tempo. Si rischia di far male entrambi».

Da agente marittimo, come sta andando il settore?

«Certamente non bene. Alcuni settori presentano dei dati che danno un certo ottimismo ma la situazione generale è ancora molto pesante».

Le prospettive per lo shipping?

«Sono troppe le variabili indipendenti che possono incidere sul nostro lavoro e sullo shipping in generale. Quindi, le chiedo scusa ma posso solo dire... incrociamo le dita».

Il porto di Napoli sta attraversando da tempo una delle sue crisi più serie e profonde. Le cause?

«Due principalmente. Una imputabile a noi utenza. Troppo spesso abbiamo mancato di coesione e di visione ge-

nerale dei problemi. Non abbiamo mai fatto squadra nel vero senso della parola ma spesso e volentieri siamo stati pura espressione di interessi settoriali. L'altra è imputabile alla politica che si è interessata a noi solo quando, mentre tutto crollava intorno, si è resa conto che il porto era la maggiore industria della regione e che vi erano (forse) molti soldi da gestire ed investire. Infine - aggiungo - l'atteggiamento della città verso il suo porto, sempre molto superficiale e poco interessato. Diciamo che Napoli mi dà più l'idea di essere una città sul mare, che una città di mare».

La cura?

«*In primis* dare stabilità alla struttura che ci governa, cioè l'Autorità portuale. Ora, dopo cinque commissariamenti, si è aggiunta anche la vicenda del segretario generale, prima dimissionario e poi richiamato in servizio dal Comitato portuale fino a metà gennaio, data in cui termina il suo mandato: che volete di più? Poi urge rimboccarsi le maniche e tutti insieme fare quello che sappiamo fare meglio: lavorare».

Come riesce a conciliare il lavoro con la sua vita privata e che dicono sua moglie e le sue due figlie?

«Giro come una trottola e ogni momento è buono per stare in famiglia. Mia moglie Roberta non ha divorziato ancora perché mi vuole troppo bene... le figlie, dal canto loro, sanno cosa significa lavorare e quindi comprendono».

Quali sono le sue passioni ed i suoi hobby?

«Per una vita ho tenuto i piedi nell'acqua salata sia come attività lavorativa che come mezzo di svago: mi piace andare in barca e a pe-

NELL'ALTRA PAGINA Pappalardo
con Andrea Mastellone, presidente
degli agenti marittimi napoletani



scare. Da qualche anno ho scoperto la campagna che mi rilassa moltissimo. Il mio sabato e domenica lo passo nei campi, a potare, scavare, piantare. Insomma faccio il contadino e mi diverto moltissimo».

Lei vive tra Napoli e la Toscana, dove vede il suo futuro?

«È evidente che il giorno in cui smetterò la professione, cosa che spero avvenga appena passa questa maledetta crisi, sarà in campagna la mia occupazione principale - del resto, produco un ottimo olio...».

Addio mare, allora.

«Certamente no, anzi me lo godrò di più perché lo vivrò da vacanziero».

Agli inizi della sua attività, lei ha vissuto anche in Grecia, ha anche un passato e in parte un presente da armatore: quali, secondo lei le differenze tra l'armamento greco e quello italiano?

«I miei anni in Grecia ormai sono lontani e quindi non ho vissuto l'evoluzione dell'armamento greco dell'ultimo periodo. Posso comunque dirle che per me sono stati anni molto formativi. È una delle migliori scuole che si possa fare nel campo dello shipping. Nonostante la Grecia sia un Paese altamente burocratizzato, come il nostro, l'armamento gode di un trattamento e di una considera-



zione molto particolari che hanno contribuito a far crescere la flotta ellenica ed a conquistare una leadership mondiale».

Crede nell'amicizia? E quali sono i suoi amici del cuore, se ne ha, ovviamente.

«Certo che ci credo. Certo che li ho ma sono geloso e non glieli voglio dire».

Legge, va a teatro, sente musica e quale, pratica sport nel tempo libero?

«Leggo molto, tanta stampa (mi tengo informato su tutto) e libri gialli che sono la mia passione. A teatro purtroppo vado poco, ma in compenso vado spesso al cinema. Sport, ormai mi è rimasto solo lo sci che continuo a praticare con grande passione».

Secondo lei nello shipping o nel suo settore, ci sono dei personaggi di alta caratura?

«Ma scherza? Certamente sì. A parte il sottoscritto... ve ne sono tantissimi che hanno meritata fama anche a livello internazionale. Sia nell'armamento - penso all'attuale presidente di Confitarma Manuel Grimaldi - che nei servizi, penso all'amministratore delegato del Rina, Ugo Salerno. Per non parlare di tanti miei colleghi molto più noti e blasonati di me».

Se le proponessero la presidenza di un'Autorità portuale italiana lei accetterebbe ed a quale condizione?

«Assolutamente NO».

Terminiamo con un augurio: cosa vorrebbe si realizzasse nel 2015?

«L'augurio per il 2015: che passi la crisi, noi riprendiamo a guadagnare, io vendo tutto e mi ritiro in campagna».



FEDERAGENTI: l'associazione

FEDERAGENTI è la federazione nazionale degli Agenti raccomandatori marittimi e Mediatori marittimi, **e opera su tutto il territorio nazionale attraverso le singole associazioni di categoria presenti in 24 città che coprono tutti i 140 porti italiani** (unica associazione imprenditoriale del settore marittimo portuale).

Gli agenti marittimi operano nel settore container, crociere, tramp, nella gestione navale, nello yachting e nel brokeraggio (intermediazione e ricerca noli e compravendita navale).

L'attività di Federagenti si sviluppa in diverse direttrici: **promozione della portualità nazionale e sviluppo dei traffici marittimi; promozione della collaborazione fra associazioni federate e categorie rappresentate; tutela delle associazioni federate e delle categorie rappresentate presso tutte le amministrazioni nazionali e internazionali e le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e prestatori d'opera; svolgimento di funzioni arbitrali e di conciliazione nelle controversie tra le associazioni federate, i loro associati e le categorie aderenti.**

Federagenti aderisce a Confcommercio, alla federazione del Mare, al comitato nazionale degli Utenti e Operatori portuali, allo Short Sea Shipping, al comitato nazionale Welfare gente di mare.

La federazione aderisce inoltre a Fonasba (federazione mondiale Agenzie marittime) **e Ecasba** (federazione europea Agenzie marittime).

Presidente è **Michele Pappalardo**, vice-presidenti **Norberto Bezzi, Pietro Busan, Laura Miele, Giulio Schenone**, segretario generale **Marco Paifelman**.

Il gruppo Giovani Federagenti, nasce invece nell'ambito della federazione nel novembre del 2005. Il gruppo riunisce giovani Under 40 protagonisti in aziende associate a Federagenti e si propone di raggiungere i seguenti obiettivi: **approfondire la conoscenza della realtà economica politica e sociale contemporanea; promuovere lo studio, il dibattito, e la divulgazione, di temi inerenti il settore in cui operano le imprese associate; favorire la reciproca conoscenza, la crescita professionale e la formazione degli associati; contribuire alla vita associativa di Federagenti con entusiasmo, idee, ed iniziative, che aiutino la Federazione ad affrontare le sfide del futuro; collaborare con altri Gruppi Giovani che operano in ambiti collegati alle attività delle aziende associate, con lo scopo di condividere le proprie esperienze, e di promuovere iniziative comuni.** Il gruppo ha 41 associati provenienti da tutto il territorio nazionale. Presidente è **Alberto Banchemo**, vice presidenti **Corrado Fois** e **Giovanni Masucci**.

3-4-5 FEBRUARY 2015

PARIS - PORTE DE VERSAILLES - HALL 6 - FRANCE

em euromaritime

THE EUROPEAN MARINE BUSINESS SHOW

www.euromaritime-expos.com



**SAVE YOUR TIME, REGISTER ONLINE
CODE MEM15**

THE EUROPEAN RIVER INDUSTRY EXHIBITION

eu eurowaterways

www.eurowaterways.eu

Sabrina Jonas - Sales manager - tel. : +33 (0)1 56 59 15 10 - +33 (0)6 70 07 93 64
sabrina.jonas@euromaritime.fr - sabrina.jonas@eurowaterways.eu

Da Mare Nostrum a Triton

Gli obblighi per le navi coinvolte in operazioni di soccorso

di **MARCO LENTI***, Milano

LA FINE DI MARE NOSTRUM E L'INIZIO DI TRITON

Il 1 novembre 2014 è ufficialmente terminata la missione di salvataggio italiana *Mare Nostrum*. La missione venne lanciata oltre un anno fa in seguito al naufragio di 360 migranti africani al largo di Lampedusa e ha impegnato le unità della Marina Militare Italiana in 421 operazioni e soccorso oltre 150 mila migranti; **cinque navi madri sono state sequestrate e oltre 330 scafisti consegnati agli organi di giustizia.**

Questi risultati sono stati ottenuti grazie all'impiego di 32 unità navali, due sottomarini che hanno operato per oltre 45 mila ore consecutive.

La missione italiana è oggi sostituita dall'operazione *Triton*, supervisionata dall'Agenzia europea per la sicurezza delle frontiere esterne (**Frontex**). *Triton* è una operazione per la salvaguardia delle frontiere che offrirà supporto agli sforzi umanitari dell'Italia e prevede di monitorare le acque sino a 30 miglia dalle coste italiane.

La missione opererà anche nel rispetto degli obblighi internazionali e comunitari, come ad esempio il rispetto dei diritti fondamentali dell'uomo e il principio di non respingimento.

IL QUADRO NORMATIVO

Diverse convenzioni internazionali disciplinano l'obbligo di fornire assistenza in situazioni di emergenza in mare, tra le quali la **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare** del 1982 (art. 98.1), la **Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare** del 1974 (Reg. 33.1), la **Convenzione Internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare** del 1979, la **Convenzione sull'Alto Mare** del 1958 (Art. 12.1) e la **Convenzione internazionale sullo Status dei Rifugiati** del 1951 (Art. 33.1). Inoltre, gli articoli 70 (Impiego di navi per il soccorso) e 1158 (Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo) del **Codice della Navigazione** disciplinano gli obblighi per gli armatori di prestare assistenza a navi o persone in pericolo.



LINEE GUIDA PER LE NAVI IMPEGNATE NELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO

Alla luce degli obblighi che discendono dalle norme internazionali e nazionali, **la presenza della missione Triton non esclude il dovere delle navi che transitano in quella zona di fornire assistenza alle persone in pericolo.**

Il Comandante di una nave impegnato in una operazione di soccorso dovrà, pertanto, adottare le seguenti misure:

- **Comunicare** al Centro di Coordinamento Soccorsi (Ccs) incaricato i dati identificativi della nave impegnata nell'operazione di salvataggio, ivi comprese le specifiche tecniche e le condizioni di sicurezza tenendo conto del numero aggiuntivo di passeggeri a bordo.

- **Fornire informazioni** riguardanti il numero di persone soccorse e procedere alla loro identificazione. Comunicare la posizione in cui è stata localizzata l'imbarcazione in difficoltà ed informare le autorità sulle misure già adottate o che si adotteranno come, ad esempio, l'indicazione del porto scelto per lo sbarco.

- **Qualora le persone soccorse chiedano asilo politico**, il comandante dovrà informare il Centro di Coordinamento Soccorsi (Ccs) più vicino e l'Agenzia per i Rifugiati delle Nazioni Unite, mentre non dovrà richiedere alcuna autorizzazione di sbarco alle Autorità del paese d'origine. Non dovrà altresì rivelare l'identità dei richiedenti asilo politico alle Autorità dei paesi d'origine o a terzi qualora vi sia fondato pericolo che questi possano trasmetterne i dati.

* Studio Legale Mordiglia

L'Europa del mare

Euromaritime ritorna con un'edizione 2015 allargata a porti e offshore, e con il debutto dell'evento parallelo Euowaterways: il primo show dedicato alla navigazione interna



«Chi è stato qui, e sono stati in molti, **se lo ricorda bene**. Calato il sipario sulla prima edizione di Euromaritime, il ritorno che abbiamo avuto è stata una sensazione di unità, emozioni e successo condiviso - spiega Francis Vallat, **presidente di Euromaritime e dell'European Network of Maritime Cluster** -. La magia di questo tipo di evento è mettere insieme persone per business, **ma senza tralasciare la dimensione umana**».

Questo è proprio il caso di Euromaritime, la fiera europea del settore marittimo: **180 espositori, oltre 5.000 visitatori, 140 relatori nel programma di conferenze e seminari...** i dati parlano da soli. Euromaritime è stato un successo genuino. Il settimanale Le Marine e il French Marine Industry Group hanno supportato attivamente il cluster marittimo francese, **che logicamente ha deciso di rinnovare l'evento su una scala più estesa**.

La seconda edizione di Euromaritime avrà quindi luogo a Parigi, **alla Port de Versailles presso il Parc des Expositions, dal 3 al 5 febbraio**. Le date sono state scelte per poter includere tutto il business marittimo europeo, e gli organizzatori hanno ancora una volta deciso di fare dell'Europa il tema centrale del progetto. I 70 mila chilometri di costa del Vecchio Continente - su due Oceani e quattro mari - **ospita il 40% della sua popolazione**. Le industrie costiere e marine, come i cantieri navali, le società di navigazione, i porti, le industrie ittiche, le aziende operative nel campo dell'energia, **rappresentano insieme al settore turistico cinque milioni di posti di lavoro**. Le regioni costiere rappresentano il 40% del prodotto interno lordo europeo: «Euromaritime 2015 - dice Vallat - **sarà ovviamente costruita sugli elementi fondamentali che hanno decretato il successo della prima edizione**».



I cantieri navali, il settore dell'equipement e delle riparazioni, così come quello delle energie rinnovabili legate al mare saranno certamente ancora una volta ospiti nel contesto dell'edizione 2015 della fiera. In parallelo, saranno introdotti due nuovi settori: i porti e l'offshore, **senza alcun pregiudizio per altri settori legati al settore marittimo**. «È abbastanza - aggiunge Vallat - per allargare lo spettro di elementi di interesse presenti a Euromaritime, senza dimenticare conferenze e seminari tagliati sui principali argomenti di discussioni presenti oggi nel mondo marittimo, **con una ancora maggiore focalizzazione sull'Europa**. Con l'edizione del 2015 sarà in oltre lanciato Eurowaterways, **in pratica la prima fiera europea legata al mondo della navigazione interna**. Stesso luogo, stesse date, stessi organizzatori: la natura stessa di questo settore merita pienamente un evento professionale specifico a fianco di Euromaritime».



Soggetto discusso dal ungo tempo, l'esposizione legata al mondo fluviale è dunque finalmente diventata realtà. **Si tratta di un vento per tutti coloro che percepiscono fiumi e laghi come sinonimo delle loro attività quotidiane**. Naturalmente, un evento europeo sui fiumi (così come sugli oceani), non fa molto caso alle frontiere. La prima edizione di Eurowaterways aprirà le porte a Parigi il 3 febbraio 2015, **per tre giorni di discussioni, scoperte e naturalmente affari**. L'evento beneficerà dell'esperienza degli organizzatori, supportati dalla Entrepreneurship for Inland Waters. «Soprattutto - spiega Christine Bonteil, presidente di Eurowaterways - l'evento non si esaurisce solo in questa avventura, perché sostenuto da Euromaritime, **la cui prima edizione nel 2013 è stata senza dubbio un successo**. Dunque abbiamo fianco a fianco due specifiche esposizioni con un profilo chiaramente delineato. **I collegamenti tra questi due eventi non sono solo evidenti, ma anche ricchi di promesse in termini di contratti e di futuri sviluppi**».

«Il settore europeo della navigazione interna rappresenta un giro d'affari di oltre quattro miliardi di euro e 70 mila posti di lavoro diretti, **senza dimenticare che questa modalità inquina cinque volte meno rispetto al trasporto su strada**. Lasciateci creare un punto di incontro per l'industria fluviale in Europa, e questo diventerà non solo un luogo per fare affari, ma anche lo snodo più importante per affrontare le questioni legate al settore, anche a livello di decisioni politiche, sia nazionali che europee - **conclude Bonteil** -. Allora l'appuntamento è a Parigi, alla Porte de Versailles fra il 3 e il 5 febbraio 2015. **La squadra di Eurowaterways sta lavorando per fare di questo evento un successo sicuro**, ma soprattutto il vostro successo».



3rd MED PORTS 2015

SHERATON CASABLANCA HOTEL AND TOWERS, MOROCCO
WEDNESDAY 25 AND THURSDAY 26 MARCH 2015

FULLY SUPPORTED BY

navis

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen



EUROGATE
Tanger

TANGER MED
PORT AUTHORITY

SIEMENS

Gulfainer

Marsa
Maroc

صوما پور
somaport

Solon

Lifting Global Trade
APM TERMINALS

LIEBHERR

MCS
INTERNATIONAL

ISL
APPLICATIONS



- Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 500 International Decision Makers • Networking Welcome Dinner
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies at only GBP595! Save GBP400!
- FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) •

HIGHLIGHTED TOPICS

- Current market competitiveness and key economic movements in the Mediterranean
- Connecting Europe and Africa in expanding transportation framework within the Maghreb region
- Future outlook and addressing key challenges in Mediterranean economies
- Mediterranean container traffic trends and reviewing growth patterns
- Key movements that shape an evolving strategic maritime region
- The Mediterranean supply chain – Key drivers in shaping a value added supply chain cycle between shipping lines, shippers and freight forwarders
- Securing state of the art technology infrastructures for port and terminal modernisation
- The role of Mediterranean ports and terminals in facilitating economic growth between Europe, the Middle East and Africa (EMEA)

For more Information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: enquiries@transportevents.com Website: www.transportevents.com