

Melilla, l'isola di terraferma

NOVITÀ E SEGRETI DEL PORTO
EUROPEO SUL CONTINENTE AFRICANO

Africa Occidentale

IL POTENZIALE INESPRESSO
DELLA REGIONE SUB-SAHARIANA

INTERVIEW

Karmenu Vella
il primo commissario Ue
all'Ambiente e al mare

DATA & REPORT

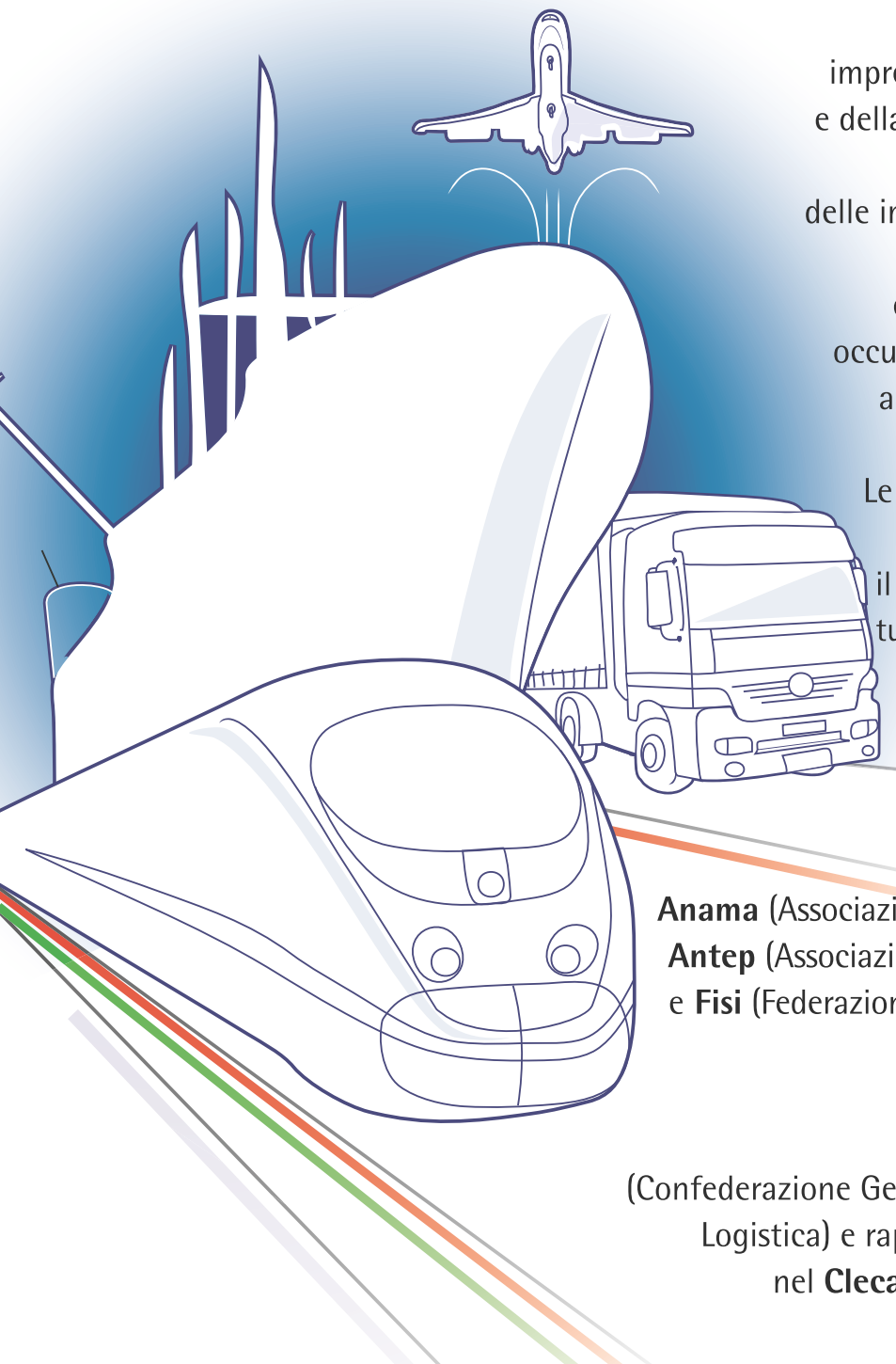
Cosa succederà
nella Grecia di Tsipras
nei prossimi sei mesi

OIL & ENERGY

La scomoda posizione
dell'Arabia Saudita
nel Medio Oriente

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:

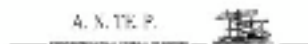
Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree),
Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali)
e **Fisi** (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

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

Leonardo Parigi
Umur Ugurlu
Maria Maraini
Ana Boata
David Semmens
Ludovic Subran
Eugenio Buzzetti
Bianca d'Antonio
Massimo Campailla

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 SEP SpA, Genova (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 Melilla, l'isola di terraferma

L'enclave spagnola è con Ceuta l'unico porto europeo in terra africana: porto di frontiera, ma anche di sperimentazioni all'avanguardia

8 El salto, ultima chance dei migranti

Bande di disperati si accampano fuori Melilla, dove l'Europa condivide confini di terra con l'Africa. Nel 2014 in 16 mila hanno tentato di superare le barriere

10 Africa, la zampata del Dragone

Patto da 20 miliardi di dollari per porti, ferrovie, strade, gasdotti

14 Le promesse a sud del Sahara

Lenti e costosi. Eppure i porti del West Africa sono l'occasione del futuro

16 INTERVISTA - Karmenu Vella

«La politica verde farà crescere i porti» garantisce il commissario Ue

20 Tsipras e il tesoretto degli armatori

Le compagnie elleniche hanno pagato tasse all'estero per 140 miliardi di euro

22 Europa e Grecia: arriva il sequel

Volontà politica, tempo, valutazione dei rischi: l'analisi di Euler-Hermes

26 INTERVISTA - Francesco Beltrame

Il console italiano a Shanghai e gli scenari per Cosco sull'Adriatico

30 Arabia, il Regno sotto scacco

La minaccia dell'Isis, le insidie dello Yemen, il flirt degli Usa con l'Iran

32 INTERVISTA - Lorenzo Maticena

Nuove navi in arrivo per lo Stretto: lo annuncia il giovane armatore napoletano

36 Autostrade del mare, si deve ripartire

L'Europa ha investito, ma con scarso successo. Ora, arriva il rilancio

39 La riforma dell'autostrada

A cura di Asla, Associazione degli Studi Legali Associati

40 This Month's Event: EUROPORT 2015

DESTRA Un pescatore
sotto la fortezza di Melilla

Un'isola dispersa nella terraferma

di ALBERTO QUARATI, Melilla

POSTO UNICO, Melilla. L'enclave spagnola in terra marocchina è una città di 80 mila abitanti, **sospesa tra l'Africa e il Mediterraneo**. I suoi confini sono così stretti che di fatto condivide i sobborghi col Marocco, **così come l'insenatura naturale su cui si affaccia è divisa a metà con l'agglomerato urbano e il porto della vicina Nador**. Negli ultimi anni, sono arrivati dal Continente europeo almeno 7.000 persone: **molti sono abitanti di Melilla che negli anni del boom economico spagnolo avevano lasciato la città**.

Con la crisi, in parecchi sono tornati, e a loro si sono aggiunti molti spagnoli attirati dalla fiscalità di vantaggio e dalla prospettiva di stipendi un terzo più alti rispetto al resto del Paese. Fondata dai fenici col nome di Rusadir, Melilla seguì la sorte di gran parte delle città del Nord Africa, con la conquista dei Romani, le scorrerie dei Vandali, **il passaggio dei Bizantini**. Dopo i Visigoti, ecco la dominazione araba, nella quale Rusadir divenne città berbera e acquistò il suo nome moderno, Mīrīč o Maliliyyah in arabo, **"la Bianca"**. Tale rimase fino al 1497 quando tornò agli spagnoli con la Reconquista.

Da allora, queste montagne hanno sempre avuto una storia tormentata di convivenze, assedi, **rivolte e trattati**. Melilla fu assediata nel Seicento, nel secolo successivo, i suoi confini definiti e ritrattati fra spagnoli, regnanti berberi, **francesi che dall'inizio dell'Ottocento qui come altrove hanno dato sfogo alle loro ambizioni**

colonialiste. Un ordinamento in senso moderno dell'influenza di Madrid nel Nord del Marocco arriva solo all'inizio del Novecento, con la creazione del Protettorato Spagnolo, frutto della spartizione tra Francia e Spagna dei territori che costituiranno, dopo il 1956, **gli attuali confini del Marocco**. La Spagna, forte dell'area settentrionale del Paese (il Rif) e del Sahara più prossimo alla Mauritania, ebbe vita dura nel gestire le rivolte berbere, **riuscendo a stabilizzare l'area solo nel 1926**.

Da Melilla partì la rivolta nazionalista di Francisco Franco nel 1936, di 20 anni dopo la definizione degli attuali confini, **quando i protettorati spagnolo e francese confluirono a formare l'attuale Regno del Marocco**.

MELILLA OGGI

«Questa città è come un'isola, e il porto di Melilla è il porto di un'isola - spiega Luis Ayala Navarro, **responsabile del dipartimento Sviluppo e pianificazione dell'Autorità portuale** -. Dunque il traffico che arriva qui è costituito prevalentemente da traghetti merci/passeggeri, qualche unità multipurpose, cementiere, **navi per il trasporto di grano**».

Poco oltre la piazza centrale, un vecchio pontile in cemento armato ricorda che questo fu all'inizio del Novecento anche un porto minerario, **per sfruttare le miniere di ferro e fosfati sparse nelle montagne del Rif**. Persi i territori, quel traffico si è spostato sulla vicina Nador: la banchina



SINISTRA Il porto
rinfuse di Nador,
che chiude
a Sud la baia
di Melilla

DESTRA Nel ventre
della fortezza
di Melilla





del port rinfusiero chiude a Sud la baia, **dominandola con alte pile di minerali costantemente caricate su vecchie bulk-carrier.**

Oggi Melilla non ha industrie: le facciate del centro in stile *Art Nouveau*, i vecchi casinò e i teatri, **la città ricorda una Montecarlo dimessa**, ai piedi dell'austera fortezza bianca. Il traffico merci serve Melilla, e attraverso la funzione del "commercio atipico" costituisce pure un porto di riferimento per il Marocco settentrionale,

con circa 80 mila teu l'anno. Il traffico passeggeri si muove tra la città e gli altri porti oltre lo Stretto: Malaga, **Almeria e Motril.** Le compagnie che operano i container sono Msc e Maersk, **mentre sul traffico dei rotabili le più presenti sono Opdr e Weo Lines.**

Le compagnie traghetti che toccano Melilla sono Acciona e la società canarina Armas. **Lo scorso anno i passeggeri al Terminal Traghetti sono stati 780 mila contro i 500 mila di Nador.** Non si tratta solo di traffico interno fra l'enclave e la sua madrepatria, **il porto è un importante punto di transito dai marocchini con passaporto europeo che tornano al loro Paese per le ferie estive.** Su Nador invece convergono i traghetti dalla Francia, in particolare dal porto di Sète, operati dalla compagnia italiana Gnv, **che qualche settimana fa ha provato qualche toccata su Melilla.**

Oltre alla vecchia linea ferroviaria delle miniere, sopravvivono nel porto le vecchie celle frigorifere, **rese quasi del tutto inutili dai container refrigerati.** Eppure queste furono a lungo, in questa città a quattro ore dal Sahara, «il frigorifero di Melilla» **come spiega Navarro.**

La struttura più moderna, è senz'altro il terminal traghetti: ultimato nel 2010, **dato in concessione nel 2012 alla Hidro Holding,** l'edificio ha tre accosti per movimentare fino a un milione di persone l'anno. Negozi, ristoranti e un imponente sistema di sorveglianza - 260 videocamere, sensori notturni per

individuare la presenza di persone in mare - **diretta da Emma Ramos ne fanno una struttura d'avanguardia.**

Nonostante l'attrattiva della regione circostante, la grande spiaggia, la piacevolezza del centro, **Melilla non è mai stata inserita nei grandi circuiti crocieristici internazionali.** Jorge Garcia-Egocheaga, amministratore unico della Hidro Holding (**primo terminalista privato in Spagna nel settore passeggeri**) spiega che due anni fa le navi da crociera che hanno toccato l'enclave sono state una dozzina, mentre lo scorso anno si potevano contare sulle dita di una mano. Quest'anno Egocheaga sarà al Cruise Shipping di Miami, **proprio per vedere se e come promuovere le attrattive di Melilla presso le grandi compagnie crocieristiche americane.**

NEREIDAS

Piccolo porto, ideale per le sperimentazioni. Per questo Melilla, **in Spagna come in Europa,** spesso anticipa i tempi. Lo è stato per la privatizzazione dei terminal passeggeri, **lo è frequentemente per i progetti europei.** È il caso di Nereidas, co-finanziato dall'Unione europea nel quadro delle reti Ten-T, **che ha come obiettivo la creazione di pacchetto standard di misure per limitare e contrastare l'impatto ambientale determinato dalle attività portuali.** Il progetto inoltre dovrebbe fornire adeguate misure per minimizzare le emissioni di Co2, la riduzione delle biodiversità, **l'impatto ambientale di nuove infrastrutture all'interno dei porti del Mediterraneo.** Questo perché proprio questo mare è particolarmente vulnerabile all'impatto delle attività legate allo shipping, **in quanto chiuso e molto trafficato.** Per limitare il fenomeno, il progetto Nereidas, dopo un'analisi dei problemi e delle difficoltà che le Autorità portuali incontrano nella gestione dell'emergenza ambientale, ha cominciato ad applicare, **proprio a Melilla,** una serie di sperimentazioni dedicate alla limitazione degli agenti in-



SINISTRA Il monte Gurugù, alle spalle di Melilla, con i campi nomadi incendiati dalla polizia marocchina

DESTRA Uno dei sobborghi di Melilla



SOTTO Il porto di Melilla dominato dalla Fortezza



quinanti sull'ecosistema dentro e intorno al porto. I sistemi che via via si riveleranno efficaci, saranno sottoposti a certificazione: **l'obiettivo è quello di creare un nuovo standard per la certificazione ambientale nei porti.**

Melilla è stata scelta per questo tipo di sperimentazione per la qualità dell'acqua, la temperatura, il tasso salino, le correnti marine e le biodiversità presenti, **che rientrano per caratteristiche nella media dei porti del Mediterraneo.** Inoltre, seppure in piccolo, nel porto di Melilla transitano tutti i tipi nave abitualmente presenti nel bacino mediterraneo: traghetti, rinfusiere, navi da crociera, unità portacontainer, yacht) con tutti i tipi di traffico (rinfuse solide e liquide, cari-

chi speciali, **container**) e questo rende lo scalo un banco ideale per questo genere di sperimentazioni.

COMMERCIO ATIPICO

Insomma, Melilla è un posto di transito per molti: spagnoli che vanno e che vengono, **cittadini europei di origine marocchina.** Il porto, la bella passeggiata, la fortezza e i suoi giardini curati sono il biglietto da visita della città per chi arriva e parte dal mare. Ma qui, la vera frontiera è quella di terra, **quella col Marocco.** Quasi invalicabile (vedi p. 8) per i migranti che arrivano dalle regioni subsahariane, porosa per tutti gli abitanti, spagnoli e marocchini, **che vivono nella regione di Nador.** All'opposto del porto, a metà della grande

"C" che è la baia su cui si affacciano i due Stati, c'è il confine. Qui termina la spiaggia di Melilla, interrotta dalla lunga rete che la circonda per tutto il suo perimetro, spingendosi fino in mezzo al mare; **qui incomincia la banchina-traghetti di Nador.** Al centro, Beni Ensar, la zona di frontiera. La centrale del **"commercio atipico"**. Infatti, non tutta la merce che arriva a Melilla è destinata alla città, **e i volumi del porto lo dimostrano.** Molti dei camion che accolgono le navi in città, **non fanno che qualche chilometro.** Si dirigono qui, ai magazzini sulla frontiera, e scaricano tutto quello che si può trovare dentro a un container: elettronica, oggetti da arredamento, carta igienica, vestiti, coperte, utensili, pezzi di ricambio per

SOTTO Donne in attesa di trasportare un carico di "commercio atipico"; il porto turistico di Melilla



automobili, televisori, **alcolici**. In base agli accordi bilaterali, tutta la merce trasportabile a mano dalla Spagna al Marocco è esente da dazi doganali. Per questo Melilla è - pure in questa maniera "atipica" - **uno dei più importanti scali di destinazione nel Nord del Marocco**. La merce che arriva qui non subisce i dazi della frontiera: **basta che sia portata dall'altra parte a mano**. Questa operazione viene compiuta ogni giorno dalle *porteadoras* marocchine, o più volgarmente "donne-mulo". Vedove, o mogli di mariti non più in grado di lavorare, giovani disoccupate, mogli ripudiate, che per due euro a viaggio (20 dirham) **attraversano la frontiera con carichi sulla schiena fino a 50 chili**. La merce viene lasciata pochi

passi più in là, oltre il confine marocchino, diretta verso i bazar della zona, o presso i commercianti delle città più ricche del Paese, **come Tangeri o la capitale Rabat**. Ogni giorno la frontiera è attraversata da 30 mila persone. Ogni anno il valore della merce scambiata attraverso il confine, secondo la Camera di commercio americana in Marocco, **è di 1,4 miliardi di euro**. I tornelli sono stretti, la calca è pressante: non di rado succedono incidenti, la polizia (marocchina e spagnola) **non usa modi gentili per ristabilire l'ordine**. La meta del facchinaggio è la frontiera del Barrio Chino, più defilata rispetto all'ingresso principale che collega i due porti, **quello di Beni Ensar**, dove si trovano i magazzini e la zona dello smi-

stamento della merce. **All'origine, i prodotti vengono acquistati dai commercianti di Melilla e stoccati nei depositi vicino alla frontiera**. Questi a loro volta vengono venduti ai mediatori marocchini, che organizzano il facchinaggio, sia delle donne, **sia dei trasportatori oltre il confine**. Sempre secondo la Camera di commercio americana in Marocco, **sarebbero 400 mila le persone che frangono un vantaggio diretto da questo commercio atipico**. Dalla facchine ai commercianti, anche questa strana forma di contrabbando legalizzato è una forma di ricchezza, **per una regione piuttosto povera come il Rif e forse anche per una città come Melilla**, in bilico fra due continenti e due civiltà.

El salto, ultima chance dei migranti di Melilla

Bande di disperati affollano l'unico punto in cui l'Europa condivide confini di terra con l'Africa. Nel 2014 in 16 mila hanno tentato di superare le barriere

di **ALBERTO QUARATI**, Melilla

SUL MONTE Gurugù l'esercito spagnolo subì una delle sue peggiori sconfitte: la battaglia di Annual, **che nell'estate del 1921 segnò la vittoria delle truppe berbere guidate da Abd el Krim**. La Spagna perse in un colpo solo 13 mila soldati e vide incrinarsi per sempre l'egemonia sul Nord del Marocco. Dopo il 1956, con la nascita dello Stato Nordafricano, il potere di Madrid si sarebbe via via ritirato sulle coste, **per poi prosciugarsi alle sole città di Ceuta e Melilla**. Anche lo scorso 10 febbraio il Gurugù era in fiamme: segno di una nuova battaglia, quella tra l'esercito marocchino e le bande di disperati che in questi boschi hanno fatto i loro accampamenti, **in attesa di lanciarsi in quello che qui a Melilla chiamano el Salto**. «Isole nella terraferma» come le definiscono i loro abitanti, **Melilla e Ceuta sono oggi l'unico punto in cui l'Europa condivide confini di terra con l'Africa**. Quindici anni fa, bastava un paletto. Di qui Spagna, di là Marocco: **le cose sono cambiate col trattato di Schengen**. Prima, entrare a Melilla non interessava a nessuno. Dopo, la città è diventata la porta della Francia, **della Germania**. Così, prima è arrivato il filo spinato. Poi le recinzioni: oggi sono tre, **l'ultima costruita dal governo Zapatero nel 2005**. Alta tre metri, lunga 11 chilometri, l'intero perimetro di Melilla. **Il Marocco ne sta costruendo un'altra dalla sua parte**. I recinti arrivano fino al porto, tagliando in due la banchina che divide la baia fra lo scalo di Melilla e quello di Nador. Sulla cima del filo spinato sbattacchiano brandelli di vestiti, scarpe, calze, **pantaloni**. Sacrificati al Salto, e a volte le cose vanno peggio: a farne le spese sono braccia, gambe, mani, **lacerate e ferite dagli aculei in acciaio**. O le ossa, nei casi in cui sulle reti la tensione con polizia ma-





roccina e Guardia Civil superi il livello di guardia. Ma chi riesce a sfuggire anche agli agenti, non ha più ostacoli: solo il traghetto della mattina, da prendere al volo, e fare il salto definitivo, **quello del Mediterraneo**. I più, finiscono però al *Centro de internamiento*, il corrispettivo dei Cie italiani: 480 posti la capienza complessiva, **1.400 le persone accampate all'interno**. Con il rogo dei campi profughi in Marocco, la pressione è destinata ad aumentare: sono almeno 600, **secondo la rappresentanza del governo a Melilla**, le persone che in questi giorni stanno facendo pressione sulla barriera. Il 10 febbraio, **40 migranti sono riusciti a saltare**, e cinque sono finiti all'ospedale. Lo scorso anno le ondate contro la barriera sono state 65, **contro le 38 del 2013**. In totale sono stati 16 mila i migranti che hanno tentato il salto, **5.000 ci sono riusciti**. Nel 2013, a tentare l'impresa furono in totale 3.000 persone. A questo flusso spinto dalle guerre dell'Africa equatoriale si aggiunge, minore ma costante, **l'accesso dei profughi siriani dalla frontiera marocchina**. Un fenomeno relativamente nuovo, costituito da chi ha qualche soldo in più e la necessità di scampare alla crudeltà degli scafisti dello Stretto di Sicilia. **Negli accampamenti sulla Serra di Nador i migranti si radunano dopo circa 5.000 chilometri**

di traversata del Sahara. Arrivano da Sudan, Costa d'Avorio, Mali, Camerun. O perlomeno così raccontano quando e se riescono a saltare. Non hanno documenti: **tutti dichiarano di provenire da un Paese in guerra**. «A volte mentono proprio... - racconta un funzionario di Stato davanti a un *café con leche* -. Qualcuno arriva e dice di essere del Sud Sudan, **poi non parla inglese**. L'altro è ivoriano. E non parla francese. Com'è possibile? Risposta a braccia aperte: eh, **è così...**». Sul Gurugù si preparano scale, ramponi, **tutto quello che serve per saltare**. Di giorno, due persone vengono mandate a valle, confondendosi nella folla di Ben Ansar e Farkhana, **i sobborghi marocchini di Melilla**, per studiare i punti di accesso migliori. Il Salto si tenta solitamente verso le sei del mattino, **ai cambi di guardia**. La zona preferita è il Barrio Chino, relativamente vicino al porto e alla spiaggia. Nell'accampamento, c'è un boss per ogni nazionalità, **è lui che decide come e quando saltare**. A metà febbraio l'impresa è stata tentata in piena notte. **Nonostante il pressing della Guardia Civil**, chi ce l'ha fatta ha festeggiato come allo stadio, abbracciandosi e mostrando i ramponi a fotografi e cameraman arrivati dal centro città. **«Tutti guardando le reti mi chiedono come è possibile scavalcarle**. La mia rispo-

sta è: fame. Se hai fame, non c'è niente che il tuo ingegno non ti permetta di fare - spiega guidando lungo il confine Fernando Gutierrez, giornalista freelance di Madrid, **che abita in pianta stabile a Melilla ed è uno dei maggiori esperti sul Salto** -. In fondo, dopo la traversata, questo è l'ultimo passaggio, **quello decisivo**. Davvero chi arriva qui dice: o Melilla, o morte». Cinquecento metri più in là, il Marocco ha avviato un imponente processo di regolarizzazione degli immigrati, perlomeno se rapportato alla relativa forza economica del Paese: 17 mila persone nel 2014, **a fronte di 27 mila domande**. All'inizio di quest'anno, il ministro degli Interni marocchino, **Charki Draï**, ha annunciato di voler andare avanti nel progetto. Ma più regolarizzazioni uguale più sicurezza, ha ammonito. Annunciando che "in breve tempo" **avrebbe fatto smantellare gli accampamenti dei migranti verso l'Europa**. Le colonne di fumo sul Gurugù dimostrano che il Marocco è passato ai fatti. **Ieri notte a Melilla sono arrivati dal Continente rinforzi della Guardia Civil per fronteggiare l'emergenza**. Ma intorno alla rete non si è visto nessuno. Il popolo del Gurugù si è momentaneamente disperso. Pronto a riorganizzarsi, **per tentare ancora di saltare dentro l'Europa**.

Africa, la zampata del Dragone: patto da 20 miliardi di dollari

Porti, ferrovie, strade, gasdotti: l'intero Continente nero è ormai terra di conquista per lo Stato-azienda cinese

di LEONARDO PARIGI, Genova





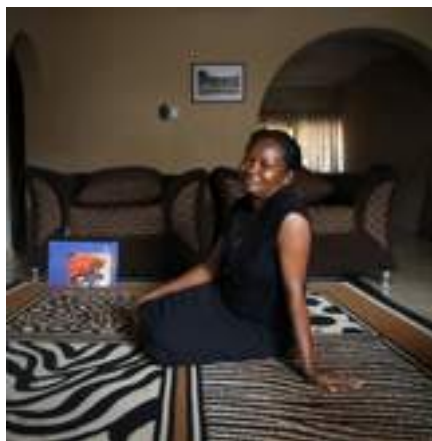
L'ULTIMA settimana di gennaio è stato siglato un accordo tra Unione africana e Cina per un piano di investimenti stimato in circa 20 miliardi di dollari per lo sviluppo di infrastrutture strategiche. La firma al documento, che per ora è ancora un memorandum d'intesa, è stato salutato dalla Presidente della Commissione dell'Unione africana Nkosazana Dlamini-Zuma e dall'inviato del Governo cinese Zhang Ming, vice-ministro degli Affari esteri, **come il più significativo accordo economico mai siglato dall'organizzazione degli Stati africani nella sua storia**. Incorniciata nell'Agenda 2063 per lo sviluppo dei trasporti continentali, **la cerimonia porta con sé i conclamati interessi di Pechino in Africa**, mentre non è ancora chiaro quali saranno i progetti che saranno finanziati in maniera prioritaria. Gli aeroporti africani stanno crescendo per importanza e per grandezza, **ma per attraversare il continente è facile che i voli prevedano ancora scali in Europa o nella penisola araba**. «Questo è l'accordo del secolo - ha affermato Zhang Ming - **Il documento sull'aviazione commerciale segna una nuova era per la cooperazione tra Unione africana e Cina**». Il continente africano, così come il Sud America, rappresentano mercati immensi per il grande ibrido statale cinese, **a metà tra azienda e nazione**. L'Africa soprattutto è stata negli ultimi anni uno dei fulcri principali degli investimenti esteri di Pechino, **grazie alla sua manodopera a basso costo e ai grandi spazi in cui poter costruire accordi commerciali vantaggiosi in una prospettiva di lungo termine**. La Cina è il primo partner commerciale dell'Africa. Gli scambi commerciali hanno raggiunto la quota di 200 miliardi di dollari nel 2014, **e le previsioni indicano che gli accordi presi ad Addis Abeba lo scorso 27 gennaio implicheranno una crescita decisa nel corso del 2015 per la bilancia commerciale cinese e dei Paesi interessati dallo sviluppo**. Nel 2012, gli investimenti diretti di Pechino in Africa hanno superato il valore di 2,5 miliardi di dollari, **mentre l'anno successivo veniva inaugurato un piano di sviluppo industriale in loco da oltre 1 trilione di dollari per il decennio a venire**. Lo scorso novembre la China Railway Construction Corp. siglava un'intesa per la costruzione di 1.400 chilometri di ferrovia lungo la costa della Nigeria. Il percorso della linea, che attraverserà cinque regioni, **andrà a sostituire il tragitto della linea britannica a scartamento ridotto**. I volumi dei container movimentati dai porti africani è in co-



stante crescita. Pechino vede nelle coste orientali del continente un immenso business, **da sviluppare nel minor tempo possibile**. La Maritime Silk Road, inaugurata ufficialmente dal presidente cinese Xi Jinping durante un discorso tenuto al Parlamento dell'Indonesia nell'ottobre 2013, **è un'iniziativa strategica per aumentare gli investimenti e implementare alleanze e collaborazioni intorno all'Oceano Indiano**. Nel novembre

dello scorso anno Xi Jinping ha annunciato che sono già in piedi progetti in grado di fornire alla Cina un fondo di sviluppo da 40 miliardi di dollari. Si prevede che i porti di Dar es Salaam in Tanzania, Maputo in Mozambico, Libreville in Gabon, Tema in Ghana, **e Dakar in Senegal saranno nodi importanti per lo sviluppo commerciale cinese**. Il Fondo monetario internazionale afferma che la presenza della Cina nei Paesi sub-saha-

riani è triplicata tra il 2007 e il 2010, **rappresentando la metà del finanziamento estero mondiale per lo sviluppo delle infrastrutture.** Seguendo la linea inaugurata in questi anni, è possibile che gli investimenti cinesi arriveranno a quadruplicare entro il 2020. **La classifica mondiale 2013 curata dal World Economic Forum per quanto riguarda le infrastrutture portuali vedeva solo quattro Paesi con dati davvero positivi.** Questi erano Kenya, Marocco, Sudafrica e Namibia. **Intanto altri 37 Stati africani venivano indicati come all'inizio dell'economia portuale,** ma in forte espansione. La Nigeria, dilaniata al Nord dalle stragi del gruppo Boko Haram, è la prima economia del continente, e l'economia di Abuja punta ad alleviare la congestione del suo porto principale, **Lagos,** valorizzando gli altri scali costieri. Operatori come Cma Cgm e Maersk Line stanno rafforzando le proprie reti commerciali per avere maggiore efficienza, **e saranno coadiuvati dalla costruzione di infrastrutture come la costruzione di linee ferroviarie funzionanti.** Il progetto cinese di sviluppo sostenuto dal governo della Tanzania prevede che la China Merchants Holdings International investirà 1,7 miliardi di dollari nel Paese, inclusa la costruzione terminal container a Mbegani, **vicino alla cittadina di Bagamoyo.** I lavori per il nuovo scalo inizieranno il prossimo luglio, **stando alle dichiarazioni ufficiali del governo di Dodoma.** Il progetto, finanziato per oltre 10 miliardi di dollari, **sorgerà a 75 chilometri a Nord della capitale commerciale Dar Es Salaam.** Il ritardo accumulato fino a oggi per la costruzione è imputabile, dicono i funzionari statali, **agli appalti per la costruzione delle infrastrutture logistiche che dovranno collegare lo scalo con le reti già esistenti.** Il nuovo hub punta a scalzare il rivale del Kenya, lo scalo di Mombasa. Un dato su tutti: **la prima metà del 2013 aveva fatto registrare 417,000 teu movimentati nel porto di Mombasa.** Una cifra che è diventata di 465,000 teu nella prima metà del 2014. Insieme alla China Merchants Holdings, **sarà il più grande fondo sovrano dell'Oman a finanziare direttamente il porto di Bagamoyo.** Intanto Pechino ha finanziato la costruzione di 532 chilometri di gasdotto per le esigenze della Tanzania, **con un finanziamento da 1,2 miliardi di dollari.** La China Merchants Holdings ha acquistato inoltre la quota del 50% del Container Terminal di Lomé, **in Togo.** L'espansione del porto è in fase di attuazione, e prevede che lo scalo possa ospitare oltre



2,2 milioni di teu. **Anche il Sudafrica è interessato dalle mire cinesi sul continente.** Sul finire del 2014 il dipartimento del Commercio sudafricano ha comunicato di voler implementare gli accordi con la Bank of China per attrarre maggiori investimenti nel Paese. **Tuttavia la costruzione di nuove infrastrutture e l'enorme afflusso di denaro in Africa potrebbe anche essere controproducente per Pechino,** se non viene supervisionato con un monitoraggio più attento allo sviluppo complessivo. Nel biennio 2012-2013 le esportazioni globali subsahariane sono cresciute del 9%, **arrivando a 6,4 milioni di teu movimentati.** Sette delle 10 economie più in espansione nel mondo sono africane, **anche se le disparità sociali e le instabilità politiche rendono questi dati di scarsa prospettiva se non saranno supportati da interventi che vadano in un'ottica di miglioramento generale delle condizioni economiche e sociali.** Ma la Cina è attiva sulla costruzione anche di una base navale militare in Namibia. La notizia è circolata nelle ultime settimane, **e vede una delegazione di Pechino in visita a Windhoek.** La lettera dell'ambasciatore Ringo Abed al Segretario permanente agli Affari esteri Selma Ashipala-Musavyi, datata 22 dicembre 2014, **ha fatto seguito ad un incontro avuto con il funzionario del ministero della Difesa cinese Geng Yansheng.** Le unità della marina della Repubblica Popolare saranno impiegate ufficialmente per scongiurare la presenza di pescherecci stranieri nelle coste del Paese africano, **anche perché il destino della Namibia è fortemente correlato alla politica cinese.** Nel 2013 veniva firmato un accordo triennale di cooperazione economica del valore di 25 milioni di dollari per un primo finanziamento in infrastrutture e formazione. **Gli scambi commerciali tra i due partner nel 2013 hanno toccato da quota di 740 milioni di dollari.** I media locali danno per certo l'interesse di Pechino anche nei confronti di infrastrutture da sviluppare in Madagascar e Seychelles, il che darebbe alla Cina non meno di sei porti africani sulla Maritime Silk Road, **che vanno dall'Oceano Indiano attraverso il Mar Rosso.** Nel febbraio del 1488 Bartolomeo Diaz e le sue caravelle portoghesi raggiungevano per la prima volta il Capo estremo del continente, aprendo di fatto la strada commerciale marittima verso l'Oriente, **la Carreira da India.** Cinquecento e più anni dopo la Cina punta allo sviluppo di un mercato senza fine.

DESTRA Il rischio di sovraccapacità nei porti dell'Africa Occidentale

Le promesse a sud del Sahara

di UMUR UGURLU*, Istanbul

NEL 2014, in Africa Occidentale sono stati movimentati 3,5 milioni di container. Dati considerevoli per questa regione, ma che tuttavia necessitano di essere rapportati alla realtà mondiale, **che ogni anno scambia qualcosa come 600 milioni di feu**. Tuttavia, i volumi di crescita dimostrano il dinamismo dell'Africa e le sue potenzialità.

Questo è il motivo per cui tutte le maggiori compagnie di navigazione al mondo hanno una loro presenza sulla costa dell'Africa Occidentale (Maersk, Cma Cgm, Msc ecc...) benché ognuna con proprie strategie.

Lo sviluppo del traffico container su quest'area geografica è stato per lungo tempo minato dal cattivo funzionamento delle operazioni portuali, ma il miglioramento delle infrastrutture, i cambi di gestione dei terminal (con l'introduzione del sistema a concessioni) e l'arrivo o il rafforzamento della presenza dei maggiori terminalisti mondiali, hanno dato un forte contributo allo sviluppo dell'area negli ultimi anni. Sono molti i progetti emersi nel recente passato: **il problema e la sfida di oggi sta nella corrispondenza fra le strategie delle compagnie di navigazione e lo sviluppo dei porti.**

Dalla metà degli anni Novanta, il traffico merci in transito dall'Africa, convenzionale e container, **è più che triplicato**. La crescita futura richiede però ulteriori investimenti, perché l'efficienza dei porti rimane ancora al di sotto degli standard internazionali. Benché i porti siano largamente liberalizzati, **in molti Paesi le tariffe rimangono ancora alte**, scoraggiando così i traffici e aumentando i costi. Un altro

collo di bottiglia non indifferente è rappresentato dalla lentezza dei traffici fra i vari porti africani. Molti di questi scali infatti non sono attrezzati per accogliere i servizi diretti delle compagnie internazionali, e questo rende ancora più evidente la necessità di realizzare nell'area degli scali di smistamento, **oltre alla necessità di adeguare le attività all'interno dei porti agli standard internazionali.**

In effetti, molti scali africani mancano di gru a cavalletto, **e l'unico mezzo per caricare e scaricare le merci sono gli argani delle navi**. Anche quando ci sono le gru, il numero dei container movimentati a gru si attesta fra le 10 e le 20 unità all'ora, **contro le 25-30 dei maggiori porti del mondo**. Quando le operazioni si basano unicamente sulle forze della nave, la performance è anche peggiore, **essendo fra le sette e le 10 movimentazioni l'ora.**

Un altro degli elementi che indicano la lentezza dei porti africani è il tempo fra l'entrata e l'uscita del camion che carica/scarica la merce all'interno del terminal, o il periodo del container trascorso all'interno dello stesso terminal (**dwell time**). In generale, si considera efficiente questo ciclo se si risolve nell'arco di un'ora. **La media africana va dalle quattro alle 24 ore per quanto riguarda i camion**, a seconda delle diverse aree geografiche. Per quanto riguarda il dwell time del container, **questo si aggira su una media di sei-15 giorni**, contro uno standard internazionale che generalmente non accetta un tempo superiore ai sette giorni. **Le tariffe portuali per container e general cargo sono sostanzialmente più alte in Africa che in altre regioni del mondo.** Per



SINISTRA Una nave scortata in un convoglio anti-pirateria in Somalia

2015

	Capacity vs. traffic forecast	Capacity owners (tranship)
Dakar	Match of traffic and capacity	Match of traffic and capacity
Conakry	Match of traffic and capacity	Match of traffic and capacity
Freetown	Slight risk	Slight risk
Monrovia	Match of traffic and capacity	Match of traffic and capacity
Abidjan	Match of traffic and capacity	Match of traffic and capacity
Tema	Slight risk	Match of traffic and capacity
Takoradi	Match of traffic and capacity	Match of traffic and capacity
Lome	Slight risk	Slight risk
Cotonou	Match of traffic and capacity	Match of traffic and capacity
Lagos Apapa	Slight risk	Slight risk
Lagos Tincan	Slight risk	Slight risk
Tanger	Match of traffic and capacity	Match of traffic and capacity

Match of traffic and capacity Slight risk



Region

EAST Africa	3,5 h
SOUTHERN Africa	2 to 1
WEST africa	6 hou

2020

Capacity vs. ship strategy (pment)	Capacity vs. traffic forecast	Capacity vs. ship owners strategy (transshipment)
Green	Red	Red
Green	Green	Green
Red	Red	Red
Green	Blue	Green
Green	Red	Red
Green	Blue	Blue
Red	Red	Red
Green	Red	Red
Blue	Red	Red
Blue	Red	Red
Green	Green	Green

Green: Risk of undercapacity Red: Huge risk of overcapacity



quanto riguarda la movimentazione dei container, le tariffe applicate nell'Africa Sub-Sahariana solitamente sono più del doppio di quelle abitualmente applicate nel resto del mondo - **circa il 50% in più della media.**

L'Africa Occidentale rischia di avere anche maggiori problemi di congestione perché potenzialmente in grado di attirare navi più grandi rispetto ad altre zone del Continente nero. I porti dell'area però sono interamente dipendenti dal trasporto su strada, **e questo potrebbe provocare un maggior congestionamento anche delle aree intorno alle banchine.**

Tutto questo sta già diventando realtà, per via dell'effetto a cascata determinato dall'ingresso delle navi Ulcc sulle rotte internazionali, **che sta spostando sulle rotte regionali le unità un tempo utilizzate su queste linee.** Di questo si è parlato al Toc Market Briefing: West Africa che si è tenuto a Tenerife lo scorso dicembre.

Il rischio della sovracapacità non può essere ignorato, in particolare in vista dei progetti di espansione dei porti di Lomé, **Abidjan e Dakar**, su cui compagnie e operatori portuali stanno concentrando le loro forze.

Si tratta di una buona opportunità per la popolazione sub-sahariana, in forte fase di espansione e urbanizzazione, ma anche di una necessità. Secondo un recente rapporto della African Development Bank (Adb) sul commercio africano, mentre trasportare un container da 40 piedi da Shanghai a Mombasa, in Kenya, costa meno di 1.000 dollari, spostare lo stesso container da Mombasa a Bujumbura, capitale del Burundi, in Africa centrale - per una distanza di circa 2.000 chilometri - **costa all'incirca 7.000 dollari.** Inoltre, mentre il viaggio via mare dalla Cina al Kenya costa 28 giorni, **il viaggio dal Kenya al Burundi richiede 40 giorni.**

STUDIO DI MERCATO SUI TERMINAL CONTAINER IN AFRICA OCCIDENTALE

- I grandi operatori dispongono tutti di servizi sufficienti per raggiungere direttamente tutti i maggiori porti della regione, **con servizi cadenzati da intervalli molto brevi.** I porti secondari possono essere ser-

viti tramite feederaggio.

- Le operazioni di trasbordo sono generalmente condotte in zone fuori dall'area (Algeiras, **Tangier Med e Las Palmas**).

Tutti i servizi Maersk in quest'area, per esempio, che siano collegati a linee con l'Europa o l'Asia, **fanno trasbordo in Spagna o Marocco.** Anche Delmas ha due servizi collegati a Tangier Med.

- Infatti, la logica delle linee impone che i maggiori scambi vengano fatti all'intersezione delle linee Nord-Sud e Ovest-Est: **una caratteristica entro la quale non rientra alcun porto dell'Africa Occidentale.**

Vari studi hanno dimostrato che i costi di trasporto e logistica in Africa Occidentale sono tra i più alti al mondo. Questi, per alcuni Paesi senza sbocco sul mare, costituiscono il 15-20% del costo di importazione della merce, **voce quindi tre o quattro volte maggiore rispetto a quella dei Paesi sviluppati.**

Inoltre, dopo oltre 11 mesi di epidemia, **l'Ebola ha colpito duro l'economia di molti Paesi.** Ma i volumi del traffico container in entrata e in uscita dall'Africa Occidentale sono ancora buoni, **e le previsioni di crescita sembra saranno rispettate.** Molti progetti di miglioramento dei porti sono pronti per essere completati entro il 2017:

l'espansione da 300 mila a 1,2 milioni di teu al Bolloré Togo Terminal di Lomé, l'espansione da 1,5 milioni di dollari che porterà il porti di Tema, in Ghana, **a 3,5 milioni di teu.** In totale, sono nove i progetti che entro il 2020 daranno all'Africa Occidentale una capacità aggiuntiva di 11,5 milioni di teu.

Tutti questi progetti prevedono fondali per 15 metri e strutture in grado di movimentare navi fra 9.000 e 19 mila teu. Se tradizionalmente le previsioni prevedono l'arrivo delle navi da 10 mila teu in Africa Occidentale entro il 2020, **questo fenomeno potrebbe verificarsi prima per via dell'effetto cascata di cui abbiamo detto prima.**

Al momento, la nave più grande che opera su queste rotte è una Msc da 6.000 teu. La dimensione media delle navi impiegate sulla rotta tra Asia e Africa Occidentale è cresciuta di oltre l'80% dal 2006 al 2013, **del 40% sulla rotta con l'Europa.**

Wishing you all calm Seas.

*Captain & Seaway Logistics Professional

Range of Truck cycle times	Range of Container dwell times
Hours to 1 day	5 to 28 days
2 hours	4 to 8 days
Hours to 1 day	11 to 30 days

DESTRA Raramente in Africa i trasporti via terra sono una cosa facile





«La politica verde farà crescere i porti»

Per la prima volta, l'Europa ha un unico commissario per Ambiente e Affari marittimi. Karmenu Vella assicura: «Non sarà un limite, ma un'opportunità»

di **MARIA MARAINI**, Bruxelles

KARMENU VELLA è il nuovo Commissario europeo all'Ambiente, agli Affari Marittimi e alla Pesca. Già ministro dei Trasporti e dell'aviazione civile a Malta, Vella ha il compito di preservare l'ambiente, mantenendo alta la competitività. Collegando le potenzialità terrestri e degli oceani, lavora per creare posti di lavoro in grado di tutelare le risorse naturali. Vella ha anche il compito di attuare la Politica comune della pesca, e in sinergia con i partner internazionali, di definire la gestione e la governance degli oceani.

Commissario Vella, che obiettivi si è posto per il suo mandato?

«Vorrei contribuire alla priorità di questa Commissione, ossia alla creazione di posti di lavoro per chi vive nell'Unione europea. Per raggiungere questo obiettivo, sia l'economia verde che l'economia blu possono essere cruciali perché sono in grado di stimolare gli investimenti in maniera significativa. In termini più specifici, mi è stato dato l'incarico dal Presidente della Commissione europea, Jean-Claude Juncker, di promuovere la sostenibilità del nostro ambiente, occupandomi della Direttiva sugli Uccelli e sull'Habitat, preservando le risorse naturali attraverso un più ambizioso Pacchetto sull'Economia Circolare, aprendo la strada ad una migliore governance degli oceani. In più, ho il compito di gestire la nuova Politica Comune della Pesca».

Per la prima volta il commissario per l'Ambiente è anche commissario per gli Affari marittimi e la pesca. Come pensa di conciliare alcuni interessi dell'economia marittima legati all'inquinamento con la tutela dell'ambiente?

«Il voler mantenere un ambiente pu-

lito non rallenta la crescita economica, anzi la rende più solida e sostenibile. Ci sono moltissimi scenari in cui possono uscire vincenti sia la crescita che l'ambiente. Ad esempio, è nell'interesse dei pescatori mantenere gli stock ittici; l'acqua dei fiumi, se pulita, fa aumentare il prezzo dei molluschi coltivati; e la biodiversità del fondo irrobustisce le fondamenta delle turbine eoliche. Il turismo costiero è di gran lunga la più importante attività per l'economia blu ed i turisti non vogliono certo nuotare nell'acqua sporca. Ma ci sono tanti altri esempi che non riguardano solo l'economia: potremmo dire di avere la coscienza pulita se privassimo ai nostri figli il piacere di guardare i delphin che giocano o di veder volare i pellicani nelle lagune? Solo mantenendo delle proposte concrete ed un certo ideale in mente, saremo in grado di fare progressi. Fortunatamente, il mare è molto resistente visto che ci sono state meno estinzioni nell'ambiente marino che sulla terraferma, ma non dobbiamo abbassare la guardia: non dobbiamo ripetere gli stessi errori che abbiamo fatto sulla terraferma, ora che le attività in mare sono in aumento. Anche perché probabilmente abbiamo in mano tutti gli strumenti giuridici per garantire che ciò non accada. I governi europei hanno sottoscritto la direttiva quadro sulla Strategia marina che ci impegna a conseguire uno status ecologico di buon livello entro il 2020. Questo significa che si dovrà limitare l'attività umana a quello che l'ambiente potrà sopportare. La direttiva sulla Pianificazione degli spazi marittimi recentemente adottata, ci impone, invece, uno sviluppo economico in mare più organizzato, che si basa sui bacini marittimi, e che tiene conto di tutte le attività e gli interessi in gioco.

A mio avviso, la partita è stata giocata molto bene a livello europeo, anche se c'è ancora molto da fare, ma la vera sfida, adesso, si gioca a livello internazionale. Oggi, non c'è risorsa più importante del mare. Il suo sfruttamento è in serio aumento, e una sua corretta gestione non può essere affrontata solo da alcuni attori. Si tratta di un compito comune che personalmente intendo affrontare assieme a tutti i nostri partner internazionali».

Quest'anno, la giornata europea sul mare si terrà al Pireo il 28 e 29 maggio e si concentrerà sul ruolo dei porti e delle coste come fulcro della crescita marittima. Come potrebbero questi due temi aiutare l'Europa a venir fuori dalla crisi?

«Un'economia marittima all'insegna dell'innovazione e della sostenibilità è un settore con delle potenzialità evidenti per promuovere l'occupazione in Europa. È nei porti e nelle città costiere che questo accadrà. È qui, infatti, che possiamo creare nuovi posti di lavoro: in settori del tutto nuovi come quello delle energie rinnovabili in mare aperto, o delle miniere presenti sul fondo del mare o anche della biotecnologia marina. È pure qui che settori già sviluppati, come quello del turismo marittimo e costiero, o quello dei trasporti, hanno ottenuto quei risultati positivi che fanno del marittimo uno dei migliori settori economici dell'Europa di oggi. È qui poi che con l'innovazione possiamo vantare dei vantaggi competitivi rispetto agli altri mercati e garantire il mantenimento di posti di lavoro all'interno del nostro continente. Infine, è anche qui che settori tradizionalmente legati al mare, come la pesca, la cantieristica, o le basi in mare aperto per l'estrazione del petrolio e



del gas sono sotto pressione a causa di diversi fattori economici e ambientali. C'è dunque la necessità di pianificare una transizione di tali settori verso altri più sostenibili, che garantiscano il mantenimento dei posti di lavoro, e la non dispersione delle conoscenze professionali dei lavoratori che potrebbero, invece, essere convertiti in altri campi sempre legati al mare. La vera sfida per le città e le regioni costiere è dunque di offrire agli investitori, alle imprese o semplicemente a chi è in cerca di un'occupazione, tutte le condizioni necessarie per far sì che questo accada. Ciò significa fornire innanzitutto un buon clima che favorisca gli investimenti, ossia delle infrastrutture che rispondano alle sfide di oggi, una stabilità regolamentare, un interscambio tra i diversi settori e anche delle opportunità di formazione per i lavoratori. Giocando un ruolo di interfaccia tra le attività in mare aperto e quelle della terraferma poi le stesse città e regioni costiere possono diventare il fulcro di un'economia europea sempre più marittima. Nelle regioni costiere convivono delle elevate e delle intensissime attività umane, con fragili ecosistemi che forniscono importanti benefici come la protezione delle coste, il controllo delle inondazioni o il semplice benessere umano. Le stesse hanno la possibilità di diventare un esempio di come lo sviluppo econo-



mico possa essere generato preservando le risorse naturali. Inoltre, nei porti europei e nelle regioni costiere si annovera una lunga tradizione di collegamenti internazionali e moltissime sedi di aziende innovative. Penso alla navigazione a bassa emissione nel Baltico, alla costruzione di impianti di pale eoliche in mare aperto nel Mare del Nord o al turismo nautico nel Mediterraneo. Tutto ciò può diventare il volano di una fiorente e sostenibile economia blu, e per quanto ci riguarda, faremo tutto il possibile perché questo accada».

È da poco stata adottata una Strategia Macroregionale per l'Adriatico e

il Mar Ionio. Quali saranno le principali "opportunità marittime" per i Paesi e le regioni che si affacciano su questi due bacini?

«Una migliore cooperazione tra i Paesi del bacino Adriatico-Ionico è necessaria per affrontare le sfide comuni e per sfruttare al meglio le sue opportunità. Questa strategia mira a facilitare un certo coordinamento e permetterà a quest'area di ben 70 milioni di cittadini di beneficiare della crescita dell'economia marittima, della tutela dell'ambiente marino, dei legami sempre più forti nel settore dei trasporti e dell'energia e dell'aumento del turismo. Questi sono settori che sono destinati a giocare un ruolo cruciale nella creazione di posti di lavoro e nella crescita economica della regione. Ma ora dobbiamo pianificare al meglio e in modo più coerente non solo le sfide comuni di questa regione come la pesca eccessiva, l'inquinamento del mare, la congestione del traffico marittimo, i collegamenti tra le isole, il turismo sostenibile e stagionale, ma anche le potenzialità di crescita e di creazione di impiego, tra cui ci sono lo sviluppo di "tecnologie blu", la diversificazione dell'acquacoltura, il trasporto d'altura e a corto raggio e la diversificazione del turismo. Il sostegno dell'Unione europea sarà sicuramente d'aiuto, ma sarà anche importante creare delle condizioni favore-



voli per gli investimenti in modo da poter rilanciare l'economia marittima in tutta quest'area anche in collaborazione con i Paesi non appartenenti all'Ue, ma che ne fanno parte e che sono una parte fondamentale all'interno della stessa strategia».

Perché l'Ue ha bisogno di darsi delle regole sulla pianificazione degli Spazi marittimi? Come può la recente direttiva sulla stessa pianificazione trovare una attuazione all'interno della Crescita blu?

«Lo sfruttamento non coordinato delle zone costiere e marittime crea una certa competizione all'interno dello stesso spazio marittimo, con un conseguente e inefficiente sfruttamento delle sue risorse. La mancanza di prevedibilità in materia di accesso agli spazi marittimi poi ha creato un clima di incertezza per gli investimenti. Ma con un aumento della domanda degli spazi marittimi a causa delle sempre crescenti nuove attività, come ad esempio gli impianti per le energie rinnovabili in mare aperto o per l'acquacoltura, una pianifica-



zione coerente delle attività in mare è senza ombra di dubbio necessaria. L'attuazione di questa direttiva faciliterà lo sviluppo di tutti i settori legati alla crescita blu, tra cui ormai esiste una forte concorrenza sugli spazi a disposizione. Ma una volta che la pianificazione sugli spazi marittimi sarà posta in essere in tutte le acque comunitarie, gli operatori sapranno con esattezza quale attività è sviluppabile in un determinato luogo e in un determinato arco temporale. Questo aumenterà la stabilità e la trasparenza degli investimenti e fornirà agli investitori un clima di sicurezza e di sviluppo

economico. La cooperazione tra gli Stati membri sulla pianificazione degli spazi marittimi è anche essenziale per assicurare una buona gestione che vada oltre i confini nazionali degli ecosistemi marini, delle zone di pesca e delle aree marine protette. Ma una stessa cooperazione potrebbe anche agevolare la creazione di infrastrutture marittime, come i cavi sottomarini e i gasdotti, la creazione di nuove rotte di navigazione, o quella di infrastrutture petrolifere, di gas e di impianti eolici. Tutto questo deve essere considerato a livello dei bacini marittimi, e non più a livello nazionale».

Tsipras e il tesoretto degli armatori greci

Le compagnie elleniche hanno pagato tasse all'estero per 140 miliardi di euro in 10 anni. Adesso il neo-premier ne reclama una parte

di **LEONARDO PARIGI**, Genova

GIACCA e camicia senza cravatta, un viso affabile, **modi gentili**. Eppure Alexis Tsipras, neo-premier di Atene, è un uomo in grado di far passare il sonno ai proprietari della più grande flotta del mondo. Dal giorno del suo insediamento, in seguito alla vittoria elettorale, Tsipras sta portando avanti alcune piccole rivoluzioni copernicane nell'economia e nella società ellenica, **così abituata a decenni di politica familiare e bi-partitica**. Piaccia o no, l'ingegnere ateniese punta a scrivere un pezzo importante per la storia del suo Paese. Oltre ai discorsi di propaganda anti-austerità, il governo greco vuole riuscire a uscire quanto prima da un debito pubblico che soffoca gli abitanti, e da una morsa (anche psicologica) **che stritola il futuro del Paese a suon di documenti e leggi imposte dalla famigerata Troika**, che oggi più che mai assomiglia a un essere mitologico simile a un'idra, che ben si confà alla mitologia ellenica. **Ma quali sono le misure che Tsipras vuole mettere in campo per uscire dalla palude economica?** Prima fra tutte, una battaglia che ha un gusto particolare. Il settore marittimo, **in Grecia**, rappresenta numeri davvero considerevoli. Basti pensare che lo shipping è la seconda industria nazionale, subito dopo il turismo, **e che registra il 5% del Prodotto Interno Lordo di Atene**. E nel Paese dove la disoccupazione ha raggiunto negli ultimi mesi la drammatica quota del 25%, **il settore del mare dà lavoro a 250 mila persone tra impiegati diretti e indotto**. Il cosiddetto "fiore all'occhiello". Eppure il governo Tsipras è sul piede di guerra con gli armatori ellenici, **che forti dell'articolo 89 della Costituzione**, sono esentati dal pagamento delle imposte sui ricavi generati all'estero.



Peccato che nel periodo tra 2000 e 2010, **la quota di profitti dirottati fuori dalle casse greche equivale a circa 140 miliardi di euro**. Un "tesoro" seppellito ovunque nel mondo, **ma lontano dal fisco ellenico**. Considerando che la partita politica di Tsipras si gioca su un debito pubblico stimato in 280 miliardi di euro, ovvero il doppio del solo gettito degli armatori, **è chiaro come il nuovo presidente intenda portare nel solco dell'equità fiscale anche le ricche famiglie proprietarie del 16% della flotta mondiale**. Il rischio è che se il governo cercherà di mettere mano all'immensa disponibilità degli armatori greci, questi possano spostare le proprie attività all'estero, **così come è già stato paventato dai più influenti nomi dello shipping ellenico**. Significherebbe perdere non soltanto un settore gigantesco per l'economia, ma anche un numero pari ad almeno 60 mila la-

voratori diretti, **secondo la Camera di Commercio di Atene**. Un numero che Tsipras non si può permettere di perdere, visti anche gli indici di occupazione di tutto il Paese. Allora come riuscire a ribilanciare un rapporto che, **seppur garantito dalla Costituzione**, appare oggi incredibilmente a svantaggio della collettività? Il nuovo presidente e il suo eclettico ministro delle Finanze, **Yanis Varoufakis sono i primi promotori di questi cambi di prospettiva che potrebbero incidere grandemente sulle sorti della Grecia**. Quando la situazione si è fatta insostenibile, **l'ormai ex Presidente Antonis Samaras si era presentato dalla lobby armatoriale con il cappello in mano**. L'accordo era stato trovato agilmente: **420 milioni di euro in donazioni volontarie fino al 2017**. Dalla sua, il mondo delle fondazioni legate a quelle circa 60 famiglie padrone delle oltre 4.700 navi greche, **ha la**

possibilità di influenzare grandi settori della politica e dell'economia. Le televisioni private sono per la maggior parte sotto il controllo degli stessi armatori, **che quindi dispongono di un'arma di consenso efficace.** Ecco perché, nonostante la volontà ferma del nuovo esecutivo targato Syriza-Anel di poter regolare fiscalmente gli introiti esteri delle società di navigazione, Giorgos Stathakis, **ministro dell'Economia ha fatto da pompiere nei giorni successivi all'insediamento.** «Non prenderemo decisioni unilaterali senza concordarle con gli armatori» **ha fatto sapere.** L'equilibrio non è facile, tanto più perché in gioco ci sono tanti fattori e tanti soldi. Intanto, **a gennaio un flusso di oltre 20 miliardi di euro ha lasciato le banche della Grecia per convergere su più sereni lidi stranieri.** Il 28 gennaio scorso il Tsipras teneva la sua prima riunione con i ministri. In serata, la prima drastica decisione che ha fatto sobbalzare più di un tavolo: Atene sospendeva due privatizzazioni che la Troika aveva considerato elementi-chiave per il risanamento economico delle casse greche, **ovvero il porto del Pireo e la società elettrica Dei.** «Il governo di Atene è pronto a negoziare con partner e finanziatori per una soluzione giusta e durature per il taglio del debito» **ha ribadito il neopremier il giorno seguente alle agenzie di stampa estere.** Nell'arco di pochi giorni è arrivato il dietro-front di Atene sulla privatizzazione. Hua Chunying, portavoce del Ministero degli Esteri cinese, ha definito il progetto in corso tra i due Paesi come **«un paradigma di cooperazione reciproca vantaggiosa tra Cina e Grecia»**, esprimendo anche l'augurio che le parti possano cooperare ancora in futuro. **Stathakis aveva fatto marcia indietro dopo le pericolose dichiarazioni di alcuni esponenti del governo che annunciavano lo stop alla concessione di 35 anni e alla privatizzazione dei due terzi del porto di Atene.** Posizione di apertura, dunque, ribadita dal Ministro della Marina Mercantile Theodoros Dritsas. L'accordo, siglato nel 2008 tra Cosco e la Grecia per l'espansione del porto, aveva già fatto registrare numeri importanti, con un traffico merci aumentato di otto volte, **stando alle stime di Pechino.** Intanto Cosco segnala che sono tre milioni i TEU movimentati nel 2014 nello scalo della capitale. Un aumento del 18,5% rispetto al 2013, mentre il terzo terminal - gestito ancora dall'Autorità portuale del Pireo - **è riuscito a gestire la modica cifra di 700 mila container.**



JEAN NOUVEL PAVILION FIERA DI GENOVA

For our 70th birthday we will bring you back to the 40's.
Come with your own vintage accessories!



www.genoashippingdinner.it



main media partner



Europa e Grecia: adesso arriva il sequel

Volontà politica, tempo, valutazione dei rischi:
l'analisi di Euler-Hermes sul governo Tsipras

di ANA BOATA*, DAVID SEMMENS*,
LUDOVIC SUBRAN*, Parigi

PASSATE le elezioni in Grecia, il problema numero uno ora è quello del debito di questo Paese - **per evitarne il fallimento**. In ogni caso, questa volta le opzioni sul tavolo sono numerose. Ci aspettiamo: prima di tutto, un'estensione del corrente piano di salvataggio; poi, una nuova linea di credito precauzionale dovrebbe arrivare entro la fine del 2015, **accompagnata da un ulteriore soccorso sul debito in forma di congelamento sul pagamento degli interessi dei prestiti concessi da Unione europea e Fondo monetario internazionale per un breve periodo di tempo**, e un riscadenamento degli stessi prestiti. Per adesso, il nostro scenario di base per la Grecia

rimane invariato: crescita del pil +1,4% nel 2015 (+1,8% nel 2016); insolvenze giù del 4% (**-8% nel 2016**). Certo, i tempi e la politica in questo momento sono essenziali. **Aumentare le incertezze e diminuire la competitività del Paese potrebbe abbassare la crescita del pil dello 0,5% entro la fine di quest'anno**. L'Europa del resto può permettersi di essere (più) paziente con la Grecia. Sebbene il valore a rischio della Grecia sia diminuito del 40% per le imprese e del 70% per i finanziatori, l'impatto di un Grexit (**5% di probabilità nel nostro scenario**) sarebbe comunque un caso sistemico senza precedenti.

UN NUOVO SCENARIO POLITICO

Come atteso, Syriza ha vinto le ele-

zioni ottenendo 149 seggi in Parlamento su 300, **e formando una coalizione con ANEL**, partito di destra anti-europeista. Questo ha garantito la formazione di un governo sostenuto da 162 seggi su 300, guidato dal leader della Syriza, **Alexis Tsipras**. Il prossimo passaggio critico nelle negoziazioni tra il nuovo governo e l'Europa su come la Grecia possa ottenere i fondi per coprire le proprie necessità finanziarie - evitando il fallimento e l'uscita dall'euro - **è il seguente**. Per l'intero anno, la necessità di finanziamento del Paese è stimata in 18 miliardi di euro, **circa il 10% del pil**. In ogni caso, la scadenza più importante è sicuramente quella di metà luglio, **quando la Grecia dovrà rimborsare circa sette miliardi di bond**.

IL MENÙ DI OPZIONI SUL TAVOLO

1 - Pensiamo che un'estensione del corrente salvataggio possa essere una soluzione intermedia entro la metà del 2015, per evitare che il debito rimanga sul mercato (emissione di due bond per la metà di luglio), **cosa che non è né nell'interesse dell'Eurozona**, né in quello del governo greco. Infatti, è impossibile che la Grecia possa coprire le sue esigenze di finanziamento attraverso un finanziamento esterno, perché l'accordo con la Troika prevede che non possano essere emessi bond per oltre 15 miliardi di euro, e questo tetto è già stato raggiunto, **mentre siamo dubbiosi sul fatto che la Grecia possa ottenere sufficiente fiducia sul mercato per emettere nuove obbligazioni.**

2a- Indipendentemente dalla soluzione intermedia, crediamo che le negoziazioni fra la coalizione guidata da Syriza e le istituzioni europee porterà alla fine a una nuova linea di credito precauzionale (Eccl) **entro la fine del 2015 che in buona sostanza aiuterà la Grecia a ritornare sul mercato obbligazionario.**

2b- Per incentivare le riforme strutturali, questo deve essere combinato con un nuovo piano di soccorso sul debito, **in accordo con le istituzioni europee.** L'insostenibilità del debito greco (circa il 175% del pil) e il fatto che l'80% di questo debito è nelle mani dell'Ue, della Banca centrale europea e del Fmi, con scadenze mediamente ventennali - più del doppio rispetto al debito italiano o francese -, ci rende fiduciosi del fatto che possa essere concordato con le istituzioni europee con una o una combinazione delle tre seguenti opzioni:
(i) tasso zero per i prestiti Ue, per un certo periodo di anni;
(ii) tasso zero per i prestiti Fmi;
(iii) un'ulteriore estensione delle maturities dei prestiti Ue.

A nostro parere, queste ci sembrano soluzioni politicamente accettabili, se gli Stati membri accetteranno di rinunciare per un certo tempo alla prospettiva di un profitto determinato dal piano di salvataggio greco (e non registrando delle perdite, **come invece molti pensano**). Inoltre, un temporaneo posticipo del pagamento degli interessi è già stato approvato per il Messico negli anni Ottanta e per il Brasile negli anni Novanta. Questo è un fattore importante, perché permetterebbe alla Grecia di poter respirare e migliorare il suo avanzo primario **(oggi sopra il 4% del pil).**



COSA ASPETTARSI DALL'ECONOMIA GRECA?

A questo punto, nonostante l'attesa incertezza sul breve periodo, ci sentiamo di mantenere invariata la nostra previsione per la Grecia, moderatamente ottimistica: crescita del PIL a +1,4% nel 2015 (+1,8% nel 2016); insolvenze fra le imprese in discesa del -4% (-8% nel 2016) e miglioramento delle condizioni finanziarie, partendo comunque da un valore molto basso, **sulla scorta del miglioramento dei bilanci delle banche e delle conseguenze positive del Quantitative Easing della Bce.** La Grecia è riuscita a riportarsi in crescita e deve mantenere lo slancio.

Il programma di Syriza in questo momento risulta laconico. Più che altro è una visione: la sua realizzazione presenta delle difficoltà nel breve termine, specialmente per quanto riguarda lo stimolo fiscale da 12 miliardi di euro, che ancora tutto da finanziare. La giustizia fiscale fa la parte del leone in questo pacchetto di primo soccorso:

(i) restituzione del rispetto dei diritti acquisiti e dei contratti collettivi per evitare i licenziamenti;

(ii) stipendio minimo di 751 euro al mese;

(iii) aumento immediato degli investimenti pubblici ad almeno quattro miliardi di euro;

(iv) incentivi per nuove assunzioni (obiettivo: 300 mila posti di lavoro);

(v) ricostituzione dello Stato sociale. C'è una linea sottile fra la giustizia fiscale e competitività. Quest'ultima è stata ottenuta nuovamente a caro prezzo, e proprio ora sta dando i suoi frutti: euro deprezzato, bolletta energetica più bassa, **maggiore crescita**. L'attuale periodo di incertezza potrebbe non far bene alle imprese greche (**effetto-reputazione**). Se le cose dovessero peggiorare (alta volatilità politica, incremento dei costi per le aziende ecc...) **pensiamo che l'impatto negativo riguarderà meno dello 0,5% della crescita del pil**, ma ovviamente la magnitudo dell'impatto dipenderà largamente dal tempo necessario a raggiungere un accordo.

Se non ci saranno sviluppi entro la metà del 2015, sarà a rischio l'intera ripresa dell'economia greca.

L'EUROPA PUÒ PERMETTERSI DI ESSERE (PIÙ) PAZIENTE CON LA GRECIA

Dal 2012, gli effetti della crisi sulla Grecia si sono fatti sentire, eccome. Specie se confrontiamo i numeri del Paese di allora con quello di adesso.



1/Le dimensioni dell'economia greca (dentro all'Eurozona) si sono sensibilmente ridotte. Il pil nominale è sceso di almeno il 30% dal 2008 e il valore aggiunto ha ceduto almeno 60 miliardi di euro. L'economia domestica è quella che ha sofferto di più, con un crollo

del 20% (in termini nominali), mentre gli investimenti totali sono calati del 65%.

2/I mercati europei sono meno esposti della Grecia. Dalla cancellazione del debito nel 2012, con la partecipa-

zione dei privati nei progetti del governo (Psi), l'ammontare del debito greco (liquida e in obbligazioni) detenuta dallo stesso settore privato è scesa di oltre il 60%, dai 224 miliardi del 2012 agli 80 miliardi attuali. Inoltre, il mercato degli swap è un terzo rispetto





a quello di tre anni fa e la correlazione fra i margini di rischio della Grecia con quelli degli altri Paesi dell'Europa Meridionale è molto più bassa, sempre se confrontata col 2012.

3/Si è ridotta inoltre l'esposizione delle banche. Anzi, potremmo dire addirittura che sia collassata. Nel 2012 le banche europee erano esposte per 120 miliardi di euro (in capo principalmente a istituti greci o tedeschi), oggi la cifra si aggira sui 35 miliardi di dollari.

4/Anche le aziende sono molto meno dipendenti dal business con la Grecia. Dal 2008, le importazioni totali di questo Paese sono scese del 30%, circa 25 miliardi di euro in meno di interazioni col mondo circostante. Nel 2008, le importazioni greche erano equivalenti a circa il 2% del totale delle esportazioni dell'intera Eurozona, oggi siamo intorno all'1%. Restringendo l'obiettivo

alle maggiori economie dell'area - Germania, Francia, Italia e Spagna - le esportazioni verso la Grecia sono scese del 70% rispetto al 2008.

SE TUTTO VA MALE

Nel caso di un'uscita della Grecia (Grexit) dall'Eurozona, **le conseguenze economiche sarebbero considerevoli e se possibile bisognerebbe evitarle ad ogni costo.** In Grecia, il pil scenderebbe del 15% seguito da un'altra caduta del 10% nel 2016. Le insolvenze aumenterebbero per contro del 50% nel 2015 (**+30% nel 2016**). Il 2017 potrebbe essere il primo anno di miglioramento, con il re-orientamento e l'accettazione da parte dei mercati della Nuova Dracma. **Le ripercussioni sull'Europa non avrebbero precedenti.** Benché le istituzioni europee siano molto più complete, e gli sforzi moltiplicati - per adesso tutto questo è sulla carta: **unione bancaria, Esm,**

quantitative easing. Il rischio rimane alto. Potrebbe anche essere un segnale interessante agli altri Paesi per capire l'importanza della loro presenza all'interno dell'Europa. La pressione finanziaria crescerebbe in maniera determinante (tornerebbero a crescere di nuovo lo spread delle economie sud-europee), **e i canali di finanziamento più fragili sarebbero impattati quasi immediatamente.** I capitali uscirebbero dall'Eurozona e l'euro tornerebbe a essere di nuovo una valuta problematica. **La timida crescita economica dell'Eurozona si arresterebbe e di nuovo le economie del Sud Europa dovrebbero fare i conti con un'altra frenata.** Insomma, una volta che il genio è fuori dalla bottiglia, si sa che è difficile farlo tornare dentro.

** Eurozone Economist, Head of Macroeconomic Research, Chief Economist, Euler-Hermes*

ITALIA-CINA

sulla Via della Seta

Ecco come l'Adriatico può diventare il collegamento all'Europa per il terminal Cosco del Pireo. Parla Stefano Beltrame, console a Shanghai

di **EUGENIO BUZZETTI***, Pechino

ITALIA E CINA sono i punti di inizio e di fine della nuova via della Seta cinese inaugurata dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013, che quest'anno si incontreranno per sei mesi all'Expo di Milano, **al via il 1 maggio prossimo**. L'interesse della Cina verso l'Italia è stato segnato negli scorsi mesi da forti investimenti industriali e dalla visita del presidente del Consiglio Matteo Renzi in Cina, a giugno 2014, **ricambiata pochi mesi dopo dalla tappa italiana del premier cinese Li Keqiang, a Roma e Milano**. I due Paesi hanno celebrato i 10 anni di partnership strategica con una serie di accordi tra le realtà imprenditoriali e industriali dei due Paesi. Le opportunità della Via della Seta e della Via della Seta marittima - di cui si è celebrato a dicembre il primo Expo a Dongguan, nel sud-est del gigante asiatico con accordi per 28,6 miliardi di dollari - possono essere una «campagna di sveglia» per il nostro Paese, secondo il console italiano a Shanghai, **Stefano Beltrame**. «Da parte cinese c'è un grande interesse per l'Italia e si ha un recupero degli investimenti pubblici cinesi nel nostro Paese e che tuttavia è ancora sotto al livello potenziale - spiega il console italiano a Shanghai - Se noi pensiamo all'Italia come a uno dei grandi Paesi industriali dell'Occidente che sia in grado di attirare investimenti di portafoglio, **credo che gli investimenti cinesi in Italia dovrebbero ancora raddoppiare per arrivare al livello fisiologico**». Per riuscire nell'operazione di attrazione degli investimenti, **l'Italia deve essere pronta sotto il profilo infrastrutturale e delle strutture logistiche**. Tra gli esempi citati dal diplomatico italiano c'è la Napa, l'alleanza dei porti del Nord Adriatico, con Venezia e Trieste in prima fila, che potrebbe costituire un contraltare allo sviluppo del porto del Pireo, **che vede in prima linea la ci-**



nese Cosco, la maggiore compagnia di trasporto marittimo cinese.

Come sono allo stato attuale i rapporti tra le aziende marittime asiatiche e quelle occidentali? I grandi gruppi di trading&shipping del vecchio continente, tra cui Msc, come hanno reagito alla decisione cinese di non riconoscere l'alleanza armatoriale della P3 per timori di monopolio marittimo? Ci sono stati contraccolpi?

«È chiaro che nel settore del trasporto marittimo, dove ci sono grossissimi investimenti di capitale necessario, c'è una tendenza quasi naturale all'oligopolio, dove i primi 10 trasportatori mondiali hanno l'80% del mercato. C'è una netta concentrazione in atto e questo si vede anche dalle dimensioni sempre più ampie delle navi che intuitivamente spiegano che gli investimenti sono sempre più forti. Il fatto poi evidente è che l'economia mondiale si è spostata verso l'Asia, quindi mentre una volta il trasporto sull'Atlantico era dominante, adesso fisiologicamente sono più forti le compagnie

del mondo asiatico dove c'è una maggiore crescita economica. A fronte di questi fenomeni, le compagnie europee, come Msc, ma anche la Maersk del Nord Europa, si sono allineate e questo chiaramente non può essere gradito a chi percepisce gli europei come concorrenti. D'altra parte è quello che il mercato tende a fare naturalmente. La concorrenza asiatica è fortissima: non credo che nessuno sia in grado di esercitare un monopolio. Mi sembra una forzatura parlare di monopoli, ed è chiaro che la Cina persegue i suoi interessi che sono quelli di avere una quota di mercato sempre più forte, invece della resistenza rappresentata dagli alleati europei, quindi credo che la posizione cinese si spieghi con una difesa dell'interesse nazionale abbastanza lineare».

Nel Mediterraneo transita circa il 20% del traffico marittimo mondiale. Gli ultimi dati comparsi su Il Sole 24 Ore mostrano un buono stato di forma per l'Italia, che esporta merci per 44 miliardi di euro verso i Paesi della sponda sud del Mediterraneo e verso l'area del Golfo, contro i "soli" 9,9 miliardi di esportazioni verso la Cina. L'avanzata cinese nel continente africano potrebbe, secondo lei, compromere le aspettative di espansione commerciale dell'Italia?

«Questa domanda si può scomporre in tre parti. La prima, più pertinente, riguarda la Cina, che ha una politica di grande attenzione e penetrazione economica soprattutto nell'Africa sub-sahariana, dove in realtà mettono in discussione il concetto occidentale di cooperazione allo sviluppo. Noi siamo intervenuti negli ultimi decenni con politiche di cooperazione: la Cina ha un'impostazione diversa di



penetrazione commerciale, che e non segue alcuni parametri che noi seguiamo, e che la rende più aggressiva. Questo certamente preoccupa perché è un concorrente fortissimo che appare in questi mercati e in queste realtà, ma è anche vero, come dimostra l'esperienza delle intese tra Eni e Cnpc in Mozambico, che questo ha anche margini di cooperazione molto forti. La Cina si affaccia sull'Africa subsahariana con una grande aggressività ma con una conoscenza ancora limitata, e l'esperienza dimostra che noi italiani possiamo avere una funzione cooperativa di sviluppo dei nostri interessi complementare a quelli cinesi. D'altra parte la dimensione dei cinesi nel settore delle costruzioni, tipicamente, è molto maggiore della nostra: anziché spaventarsi, credo che sarebbe utile da parte nostra pensare come cooperare e trovare una collaborazione proficua tra imprese italiane e imprese cinesi in Africa

subsahariana, con noi che abbiamo molto più da guadagnare che in passato. Per quanto riguarda il Mediterraneo, vorrei scomporre in due parti: in Europa c'è stato l'allargamento a est dell'Unione Europea e c'è un esercizio di revisione di tutte le reti di trasporto infra-europee. È un esercizio molto forte che - come noi sappiamo anche per questioni diverse - rallentano anche un po' la costruzione del corridoio che da Lisbona dovrebbe arrivare a Kiev con una ferrovia adatta velocità. Si tratta di un esercizio che riguarda tutto il continente ed è una revisione della logistica generale, in cui la logica vuole che ci sia un grande rafforzamento dell'Adriatico settentrionale, dove sta muovendo i primi passi un'alleanza dei porti del nord Adriatico, che sono Venezia, Trieste, Monfalcone, Ravenna, ma anche Capodistria, che in una logica globale, se ci si pone come concorrenti rispetto a Rotterdam, tutti i porti

del nord Adriatico dovrebbero cooperare nella Napa (North Adriatic Port Alliance) che secondo me è il futuro e si può collegare al corridoio ferroviario che da Venezia a Trieste va verso Danzica, in Polonia, e connettersi con la rete europea. Credo che nel riassetto logistico dell'Europa, il ruolo dell'Italia non possa che migliorare se noi saremo in grado di adeguare le nostre infrastrutture logistiche alle esigenze. Adesso le grandi navi transitano attorno all'Africa e vanno verso i porti nord-europei: con l'allargamento del canale di Suez e l'adeguamento auspicato dei porti del Nord Adriatico, per arrivare ai mercati del nord Europa, tramite Suez e il nord Adriatico si risparmiano cinque giorni di navigazione: quindi meno emissioni di CO2, meno costi, tempi ridotti. Questo potrebbe essere il nostro futuro e il nostro interesse nazionale con anche benefici per altri porti italiani, come La Spezia e tutto il Mediterraneo. Del



resto, quando c'era la Via della Seta cara ai cinesi, questa era la rotta, che passava anche per altre vie: la logica vorrebbe questo. Non credo che l'Italia sia direttamente concorrente nella logistica con i cinesi. Il flusso delle merci dell'Asia è verso occidente, quindi non credo che questo sia un problema che riguarda tipicamente il Mediterraneo. La Cina si affaccia adesso sul Mediterraneo, ma credo che il suo interesse sia soprattutto sull'area sub-sahariana».

La nuova via della Seta cinese ha inaugurato da poco un fondo di investimenti nel quale la Cina entrerà con 40 miliardi di dollari. La Cina, nei prossimi 10 anni, prevede investimenti per oltre mille miliardi all'estero. L'Italia può ancora essere la porta o il punto di sbocco degli investimenti cinesi nell'Unione Europea? In che modo? La recente nomina di Francesco Rutelli alla guida dello Steering Committee dell'Alleanza delle Città della Via della Seta è un segnale che l'Italia può giocare un ruolo in questa partita?



Da un lato, "Via della Seta" è il nome che la Cina dà a una politica di sviluppo infrastrutturale in centro Asia, e su via marittima, che è chiaramente funzionale alle esportazioni cinesi verso il resto del mondo. A noi italiani, piace molto questo nome perché richiama la tradizione millenaria di rapporti con il nostro Paese: vorrei ricor-

dare che nel Trecento i banchieri fiorentini Bardi avevano i libri, di cui si trovano i manoscritti in Italia, su come andare in Cina a comprare la seta, e ricordo che nella città di Yangzhou, dove Marco Polo fu funzionario imperiale, nel Trecento c'era una comunità italiana di cui si conservano alcune tombe di mercanti genovesi della seta. In questa via della seta, abbiamo un richiamo indiretto alla tradizione secolare di rapporti con il nostro Paese che non ci può che fare piacere. Per quanto riguarda gli investimenti cinesi in Italia, la verità è che dal punto di vista squisitamente finanziario, il nostro Paese è un po' in ritardo rispetto ad altri in Europa nell'attrazione degli investimenti. Penso in particolare al settore bancario, dove chiaramente il punto di entrata della Cina Popolare è il Lussemburgo: molte delle banche cinesi che operano in Italia, in realtà operano come sussidiarie di diritto lussemburghese di banche cinesi stabilitesi nel gran ducato. Questo è un discorso che andrebbe fatto all'interno del nostro continente per vedere l'effettiva condizione di reci-



procià nelle condizioni di stabilimento. Quello che si nota, dopo la visita in Cina molto positiva dello scorso anno del presidente del Consiglio Renzi, da parte cinese c'è un grande interesse per l'Italia e si ha un recupero degli investimenti pubblici cinesi nel nostro Paese e che tuttavia è ancora sotto al livello potenziale. Se noi pensiamo all'Italia come a uno dei grandi Paesi industriali dell'Occidente che sia in grado di attirare investimenti di portafoglio della quota italiana del pil mondiale, credo che gli investimenti cinesi in Italia dovrebbero ancora raddoppiare per arrivare al livello fisiologico. Quello che poi vediamo con grande interesse è che, oltre agli investimenti finanziari, ci sono investimenti propriamente industriali che fanno molto piacere: c'è questa fusione tra la Ansaldo Energia di Genova e la Shanghai Electric che crea una società numero uno al mondo, in grado di competere con i concorrenti tedeschi o giapponesi che finora si consideravano i più forti al mondo. Se questa alleanza darà buoni frutti, se riuscirà superare le diversità culturali e in-

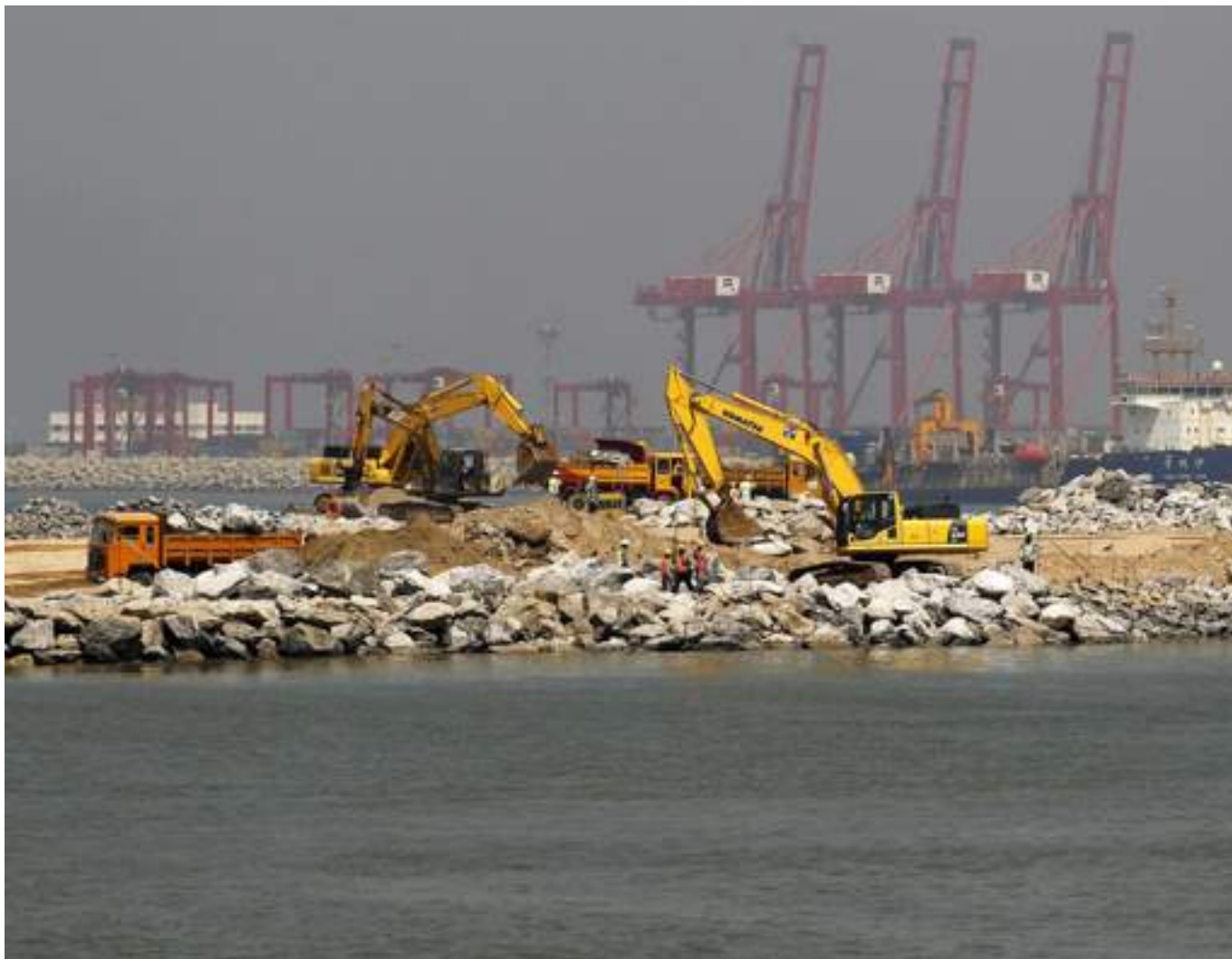


dustriali delle sue componenti, si presenta come leader mondiale del proprio settore. Ci sono altri investimenti cinesi molto interessanti, come quello per un centro di ricerca a Milano sulle micro-onde della Huawei, innovativo per l'Italia. C'è un sicuro interesse cinese per il nostro Paese che non può che farci piacere, perché re-

cuperà un ritardo oggettivo rispetto ad altre parti del mondo».

I rapporti commerciali tra Cina e Paesi del Mediterraneo sembrano andare verso un maggiore interesse cinese per i Paesi dell'area balcanica e la Grecia dopo l'accordo per l'espansione della presenza cinese nel porto del Pireo e la recente visita in Serbia del primo ministro cinese Li Ke-qiang, che ha partorito un fondo da tre miliardi di dollari per investimenti soprattutto infrastrutturali nell'Europa centrale e orientale. Questo rappresenta una concorrenza diretta per il nostro Paese? È qualcosa che dobbiamo temere, assieme all'espansione della presenza cinese nel porto del Pireo?

«La politica estera cinese è molto attiva in tutte le parti del mondo e i cinesi sono entrati ai massimi livelli anche in Sud America, cosa mai vista in passato. Il fatto che la Cina si affacci anche sui Balcani rientra in un quadro di mondializzazione della politica di questo Paese assolutamente



evidente, quindi non dove spaventare particolarmente. Certamente uno sviluppo logistico dei Balcani è concorrenziale a un percorso marittimo che porta verso la Napa, quindi Venezia e Trieste, e ha un senso logico nella misura in cui da anni i cinesi hanno scelto di investire nel porto del Pireo. Una volta arrivati in Grecia, il passaggio verso i mercati del nord Europa deve ancora essere sviluppato. La concorrenza è l'anima del commercio e spero che questo valga da stimolo dalle nostre parti per fare sì che la Napa diventi sempre più forte e competitiva. Se noi abbiamo delle infrastrutture all'altezza del Ventunesimo Secolo, penso che il problema si risolva automaticamente senza andare a percorrere i Balcani».

Tra il 31 ottobre e il 2 novembre scorso, a Dongguan si è tenuta la prima Expo della Via della Seta Marittima del 21esimo secolo in cui sono stati firmati contratti per 28,6 miliardi di dollari. Quanto può valere per noi in prospet-

tiva a partecipazione alla Via della Seta Marittima? La via della Seta marittima e la via della Seta si concluderanno a Venezia. Cosa significa questo per lo sviluppo dei rapporti tra Cina e Italia sotto il profilo del commercio marittimo e del ritorno economico?

«Questi investimenti cinesi nella logistica sono una campanella di sveglia per il recupero del ritardo infrastrutturale che abbiamo, con la struttura dei porti del nord Adriatico e il loro collegamento con i corridoi trans-europei verso il nord Europa. Questo è un mondo che va avanti: in Asia l'economia cresce e sta a noi cogliere l'occasione per fare ripartire la nostra economia. Chiaramente noi saremo in grado di coglierne i benefici nel momento in cui le nostre strutture logistiche saranno adeguate. Una cosa che vorrei sottolineare, è che questo è l'anno dell'Expo di Milano e per noi è una grandissima occasione di fare conoscere il nostro Paese in Cina. La Cina ha un grande interesse di suo

all'Expo di Milano, perché partecipa con tre padiglioni ed è il proseguimento nella visione di Shanghai e di Pechino dell'Expo di Shanghai del 2010. Per noi italiani è l'occasione per posizionare nell'immaginario collettivo cinese un'immagine aggiornata di quello che è l'Italia di questi giorni. Sta a noi sfruttare ogni occasione possibile e immaginabile per invitare gli amici cinesi a vedere Milano, per vedere non soltanto l'Expo, ma anche la realtà industriale e culturale di un Paese che ha una cultura non inferiore a quella cinese, anzi, con punti di dialogo molto interessanti, e di mostrare come lo stile di vita che rappresenta l'Italia nel mondo, tragga le sue origini dai nostri territori. Questo, secondo me, è lo sbocco ideale della nuova Via della Seta, e tra l'altro in Lombardia abbiamo una tradizione serica di assoluto livello mondiale, che rappresenta il terminale ideale di questo loro esercizio della via della Seta del Ventunesimo Secolo».

*Agi

LOGISTICS MAKES IT HAPPEN

The right place, the right time: Over 2,000 exhibitors from 63 countries are awaiting your visit to the World's Leading International Exhibition for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management. This is an event you won't want to miss!

BOOK YOUR TICKET NOW
IN JUST A FEW CLICKS:

»» [www.transportlogistic.de/
tickets/en](http://www.transportlogistic.de/tickets/en)



MAY 5–8, 2015
MESSE MÜNCHEN,
GERMANY

Monacofiere
Tel. +39 02 4070 8301 • info@monacofiere.com

ti **transport**
logistic

THE LEADING EXHIBITION

ARABIA SAUDITA

il Regno sotto scacco

La minaccia dell'Isis, le insidie dello Yemen, il flirt dell'alleato storico Usa con l'Iran, i traffici marittimi sotto controllo straniero. Il gigante è in difficoltà

di **LEONARDO PARIGI**, Genova

LA SCOMPARSA di Abdullah bin Abdulaziz piomba sulla penisola araba in uno dei suoi momenti più cruciali. **Casa Sa'ud**, che in questo inizio di millennio è sempre stata pur con tante ombre, una fiera sostenitrice dei suoi alleati occidentali e statunitensi, si trova oggi a fronteggiare rischi economici e politici che potrebbero avere gravi conseguenze nei prossimi anni. Il crollo del prezzo del greggio, dopo anni di enormi gettiti di denaro, la sfida ormai aperta dello Stato Islamico al regime di Riyadh, **il collasso dello Yemen**. Una dinastia regnante che ha promosso un sistema di "welfare" da oltre 130 miliardi di dollari per placare gli animi dei cittadini sauditi, **che già guardavano alle insurrezioni della regione per le cosiddette Primavera arabe**. L'Arabia Saudita, che nel 2013 disponeva ancora di 266 miliardi di barili di petrolio e 8,8 miliardi di metri cubi di gas naturale, è ancora rispettivamente al secondo e al sesto posto nel ranking mondiale di produzione dei due combustibili. **Tuttavia lo stesso Fondo Monetario Internazionale segnalava che le disparità e le fratture sociali interne al Paese**, dove oltre tre milioni di persone vivono sotto la soglia di povertà, sono insanabili con semplici dividendi sociali come le aperture del regime wahabita in fatto di assunzioni statali e di possibilità di voto per le donne. La scomparsa del 91enne Abdullah **significa anche un cambio politico significativo per un mondo chiuso come l'Arabia Saudita**, che nonostante sia una delle maggiori economie del mondo, rimane granitica sulla politica interna. Alle modifiche ai piani di studio, sottratti al veto del clero wahabita, Riyadh ha stretto ancora di più i controlli interni su movimenti come i Fratelli Musulmani, **considerato come una possibile minaccia alla stabilità**



del Paese. Alla costruzione di nuove università e nuovi insediamenti cittadini, insieme a un piano economico di sviluppo del ceto medio, la casa regnante è ancora nella lista nera delle associazioni per i diritti umani di tutto il mondo, **a causa della mai cancellata pena di morte anche per reati che l'Occidente considera minori**. Il successore di Abdullah, il principe eredita-

rio Salman Abdul Aziz al Saud, **dovrà fronteggiare in prima battuta l'arresto del prezzo del petrolio**. La decisione di non tagliare la produzione di greggio, almeno fino al prossimo giugno, è figlia di una certa serenità grazie alle grandi riserve di valuta estera, **che si contano in 745 miliardi di dollari**. Il 2013 si era chiuso con un *surplus* di oltre 56 miliardi di dollari, **ma il 2015 rischia di tagliare**

la stessa cifra al governo sunnita se il prezzo del petrolio si attesterà sui 60 dollari a barile. Il tracollo dell'oro nero ha mischiato le carte dell'intera geopolitica internazionale, **ma starà ai maggiori Paesi esportatori mettere mano a riforme economiche e sociali per far fronte a una situazione che diventerà altrimenti insostenibile nel lungo periodo.** Gli Stretti marittimi che circondano la penisola araba - Suez, Hormuz e Bāb al-Mandab - **non sono controllati direttamente dall'Arabia**, e questo potrebbe essere una carta politica amara per la casa regnante, non potendo far leva sugli alleati internazionali per eventuali aiuti esterni. L'interscambio commerciale nella regione è cresciuto in maniera significativa nell'ultimo decennio, facendo registrare un +30% annuo nel 2012, **con una cifra totale di 1.365 miliardi di dollari.** Un mercato così fiorente tra esportazioni e importazioni non può essere lasciato in balia degli eventi, **e questo è un altro punto fondamentale per la stabilità economica e sociale della penisola.** Il riavvicinamento tra Washington e Teheran nel corso degli ultimi due anni non ha fatto altro che allargare la frattura tra il principale alleato statunitense nella regione e la politica americana. Se l'amministrazione Obama cerca in ogni modo di divicolarsi dal Medio Oriente, pur armando sempre più i propri alleati nella regione per la lotta contro il Califfato, **Riyadh soffre una situazione in cui vengono a mancare contemporanea-**



mente tutte le fondamenta della sua sicurezza. Lo Stato Islamico non è certamente solo una preoccupazione per il terrorismo europeo o americano. **In tutta la regione mediorientale il pericolo reale è sia fisico che politico.** Le truppe nere si estendono su un territorio molto vasto, a cavallo tra Iraq e Siria, **ma gli appoggi esterni e le risorse non mancano all'auto-proclamato Califfato.** I pozzi di petrolio sotto il controllo dell'Isis sono attivi e vendono al mercato nero quanto più greggio possibile, **anche grazie alla frantumazione di altre realtà statuali come la Libia,** che sta perdendo progressivamente le proprie riserve. **Anche per questo motivo Riyadh si sente in pericolo.** La possibilità che alcuni dei suoi cittadini si senta ispirato da questa spinta politica e religiosa è forte, **e le truppe dello**

stesso Califfo potrebbero in un futuro non troppo remoto affacciarsi nella penisola per marciare sui luoghi santi dell'Islam e sulle immense risorse saudite. Ecco perché è tornato in auge negli ultimi mesi un progetto del 2006, **ovvero la costruzione di un muro fortificato di dimensioni impressionanti.** La Muraglia Saudita è infatti in costruzione sul confine tra Arabia e Iraq, **controllata da almeno 30 mila uomini della Guardia Nazionale.** Il progetto, della Airbus Defence and Space, prevede tre diverse recinzioni controllate da veicoli blindati, inframmezzate da stazioni di pronto intervento, **torri di guardia e telecamere notturne con tecnologia di riconoscimento facciale.** In tutto, la muraglia sarà lunga non meno di 1.000 chilometri. La barriera, che fa il paio con il muro costruito nel 2013 al confine con lo Yemen, non sarà certamente un valico insormontabile per truppe ben equipaggiate, **ma rende bene l'idea di come Riyadh si senta accerchiata e di come intenda combattere ufficialmente i gruppi estremisti.** Proprio lo Yemen, a Sud del Paese saudita, è crollato in questi giorni. La barriera con lo Stato meridionale era stata costruita per limitare l'accesso di eventuali terroristi e di gruppi jihadisti come Al-Qaeda nella Penisola Arabica (**Aqap**), oltre a sbarrare l'accesso ai trafficanti di droga. Il rischio è che nonostante le rivendicazioni dei ribelli yemeniti siano diverse dal prendere Riyadh, **questo sia un buon momento per testare la barriera.**

<p>COSCON ITALY S.R.L. GENOVA Ponte Morosini, 41 - Tel. 010.27071 - info@coscon.it MILANO S.FELICE SEGRATE P.zza Centro Commerciale, 44 - Tel. 02.7006651 - milano@coscon.it NAPOLI Via A. De Gasperi, 95 - Tel. 081.4232567 - commerciale.na@coscon.it LIVORNO c/o Argosy Via Leonardo Da Vinci, 5 - Tel. 0586.421000 - info@argosygent.it</p>	<p>FAR EAST - MD1 da/per LA SPEZIA e GENOVA da/per: BARCELONA - VALENCIA - PIREO - SINGAPORE - HO CHI MINH - HONG KONG - SHANGHAI WAOGAOQIAO - BUSAN</p>	
	<p>FAR EAST - MD2 da/per GENOVA da/per: BARCELONA - FOS - PORT SAID EAST - SINGAPORE - HONG KONG - XIAMEN - NINGBO - SHANGHAI YANGSHAN - KAORSHUNG - YANTIAN</p>	
	<p>NAPLES EXPRESS - PNX da/per Napoli da/per: PIREO - TURCHIA - BLACK SEA - NORD EUROPA - CHINA/FAREAST/OCEANIA</p>	
	<p>NORD AMERICA - TAS 4 da/per LA SPEZIA e GENOVA da/per: NEW YORK - NORFOLK - SAVANNAH - MIAMI</p>	
	<p>WEST AFRICA - MAF da/per GENOVA, LA SPEZIA, NAPOLI da/per: DAKAR - LAGOS - TINCAN ISLAND - APAPA - TEMA - TAKORADI - ABIDJAN</p>	
	<p>ISRAELE - COSMED da/per GENOVA, NAPOLI da/per: ASHDOD - HAIFA</p>	
	<p>ADRIATIC FEEDER - AGT da/per VENEZIA, ANCONA, KOPER, RIJEKA da/per: PIREO - SALONICCO - AMBARLI - HAYDARPASA - YILPORT - GEMLIK - IZMIR - ESREMO ORIENTE - WEST AFRICA - BLACK SEA - NORD EUROPA</p>	
	<p>SUD AMERICA - ESE da/per NAPOLI da/per: SANTOS - PARANAGUA - BUENOS AIRES, MONTEVIDEO - RIO GRANDE</p>	



Caronte, nuove navi per lo Stretto di Messina

Giovane, testardo, colto. Lorenzo Maticena svela i progetti della sua compagnia, con ordini in arrivo per Turchia e (forse) Italia

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

QUEL che caratterizza Lorenzo Maticena, 40 anni, laurea in scienze politiche, **napoletano diviso tra Messina, Roma e Napoli**, è la grande simpatia accompagnata alla semplicità ed alla modestia. Nell'ambiente armatoriale, chi lo conosce lo definisce disponibile, curioso, tenero e colto, attento alle innovazioni, pronto ad assorbire da quanti possono essere per lui fonte di insegnamento. Certo un po' "vivace" e "caciaroni" lo è, sensibile com'è al fascino femminile e agli scherzi tra amici. Corre troppo con la sua auto, ma finché ci si diverte va bene, ma sul lavoro è serissimo, sia nella sua azienda (è consigliere di amministrazione della Caronte & Tourist e amministratore delegato della Carotour, ramo cabotaggio del gruppo) **che in Conifarma ove ricopre il ruolo di vice presidente della commissione Corto Raggio**. Una grande passione per il mare, un vizio di famiglia ereditato dal nonno Elio, personaggio di primo piano nello shipping e nella ricerca, è oggi azionista dell'azienda di famiglia, la Caronte & Tourist, **la società che si occupa del traghettamento nello stretto di Messina ed effettua collegamenti giornalieri tra Salerno e Messina**. Riconosce che il momento attuale per lo shipping è particolarmente difficile ma non perde l'ottimismo e guarda al futuro. Rivela che a breve ordineranno due nuovi traghetti (stanno definendo le trattative con due cantieri, **uno in Italia ed uno in Turchia**) e opereranno per il cantiere italiano solo se il differenziale con quello turco sarà tale da non essere antieconomico.

Come è composta la sua flotta e come sta affrontando la crisi che dura ormai dal 2008?

«Direi innanzitutto la nostra flotta, visto che Caronte & Tourist ha tra i suoi soci,

oltre la mia famiglia, la famiglia Franza e il Fondo italiano d'investimento. Complessivamente abbiamo 12 navi bidirezionali che operano nello Stretto di Messina collegando la Sicilia con il continente e le isole minori, e tre ro-pax impiegate nel collegamento tra la Sicilia e la Campania. Abbiamo affrontato la crisi partendo, per fortuna, da solide basi che erano state costruite negli anni passati. La crisi è stata occasione per rivedere i meccanismi di funzionamento della nostra azienda per aumentarne l'efficienza riducendo i costi».

Come sta andando e quali sono i progetti per il futuro? Guarda alla diversificazione oppure rimane legato al suo core business?

«Per il momento siamo riusciti a evitare perdite economiche ma guardiamo al futuro con ottimismo, tanto che abbiamo in programma di ordinare due navi da impiegare nello Stretto di Messina. In linea di principio la Caronte & Tourist ha sempre investito nel suo core business e non sono previsti cambiamenti di rotta».

Come lo vede oggi il futuro dei traghetti, c'è qualcosa che va cambiato?

«Assolutamente sì. Ci sarebbe bisogno di una politica che incentivi la costruzione di navi di primo registro, quelle che tradizionalmente collegano le isole minori con la terraferma. Questo naviglio non ha ricevuto negli ultimi 15 anni aiuti di sorta volti alla sostituzione di navi ormai obsolete per tecnologia. In questo senso la Comunità europea sta offrendo nuove opportunità, sempre che gli armatori perseguano una politica di riduzione delle emissioni inquinanti. A mio parere è un'ottima occasione per inseguire e raggiungere l'utile aziendale ed il bene pubblico».

Il rapporto con i soci come deve essere per resistere?

«Sempre aperto al dialogo e al confronto. In generale ritengo che sia sempre utile porsi nei panni del proprio interlocutore, che questi sia socio o meno».

Lei ha preso le redini della società dopo la morte del nonno: quali le maggiori difficoltà incontrate?

«Per fortuna ho iniziato a lavorare quando il nonno era ancora in vita e i suoi consigli mi hanno evitato grosse difficoltà. Il lascito più importante che ho ereditato da lui, da questo punto di vista, è il gruppo di manager che è riuscito a mettere insieme nel corso degli anni. Persone come l'amministratore delegato, Antonino Repaci, garantiscono alla nostra società una governance solida tanto da consentire serene riflessioni sul futuro».

Qual era il suo rapporto con nonno Elio e qual è il ricordo più bello?

«Era un rapporto di grande affetto tra nipote e nonno; per quanto mi riguarda, di infinita stima nei confronti dell'uomo e dell'imprenditore. Devo a lui tutte le gioie che finora questo mestiere mi ha regalato. In riferimento al ricordo più bello mi consenta una risposta dettata un po' dal pudore ed un po' dalla gelosia: il ricordo più bello è mio e non conto di dividerlo con alcuno».

Che cosa le ha insegnato nel lavoro e nella vita?

«Nella vita mi ha insegnato a essere corretto, ad avere una sola parola e a rispettare gli impegni presi, sempre, non solo quando conviene. Nel lavoro non mi ha insegnato nulla. Ha lasciato che io guardassi, lo seguissi nella sua attività e decidessi cosa "rubare"».

IN QUESTE PAGINE Alcune unità della flotta Caronte& Tourist



Con un padre architetto, una zia poetessa ed un nonno armatore, la sua vocazione è stata sempre verso il mare? Oppure il suo sogno era fare altro?

«Ha dimenticato una madre psicologa e un fratello archivist. In generale direi che ho sempre saputo qual era il mio posto, e il mio posto ora è all'interno dell'azienda che la mia famiglia, con sacrifici, è riuscita a creare. Il mare è la mia passione».

Quale la cosa che ha fatto che più la riempie d'orgoglio?

«Non c'è qualcosa che mi riempie d'orgoglio più di altre. Non mi ritengo per natura una persona incline all'autocelebrazione».

Le sue passioni e i suoi hobby, riesce a trovare il tempo per se stesso?

«Tempo per me stesso, poco. Cerco di fare coincidere gli hobby con le mie passioni. Tengo molto all'amicizia e quando voglio davvero staccare in genere cerco una bella mostra d'arte o un concerto».

Lei come si definirebbe?

«Testardo».

Le sue qualità ed i suoi difetti.

«La qualità che mi riconosco è la sensibilità. Difetti, una vista che a volte tende ad essere troppo lunga».

Quale il suo rapporto con il mare? E con le sue navi?

«Il mio rapporto con il mare è simbiotico. Le mie navi sono tutte delle belle signore e come tali vanno trattate. Con tanto riguardo».

Si sente più napoletano, siciliano, o si considera cittadino del mondo?

«Sono un napoletano che abita felicemente in Sicilia. Sono molto legato alle mie radici ma amo viaggiare e incontrare persone nuove, esplorare culture differenti dalla mia».

Come guarda al futuro, con ottimismo o no?

«Una delle cose che ho imparato dal nonno è che questo mestiere in particolare, e quello di imprenditore in generale, non lo si può fare ma direi che non lo si può nemmeno intraprendere, se non si è armati di una sana dose di ottimismo».

Lei, è risaputo, piace alle donne e le donne piacciono a lei: ha trovato la donna della sua vita? E come deve essere?

«Ho trovato la donna della mia vita, e deve essere fatta esattamente così com'è».

Risposta laconica, tutta da immaginare. Lei è simpatico, socievole, loquace: ha molti amici, immagino: a chi è più legato?

«Ho sempre pensato che la parola amico sia una di quelle di cui spesso si abusa. In generale direi che conosco molte persone interessanti e che ho pochissimi ottimi amici».

Fa o ha fatto sport legati al mare?

«Ho praticato il canottaggio per breve tempo e con scarsi successi, tra l'altro era una delle grandi passioni del nonno. Ho capito in fretta che la vela era più consona al mio fisico e continuo a praticare questo sport - che mi piace molto - ma non in modo agonistico».

Qual è l'armatore che stima di più?

«Ho molti amici tra gli armatori e stimo a vario titolo tanti miei colleghi. L'armamento è un settore molto vario, dovendone scegliere uno e uno solo direi: Manuel Grimaldi».

Il suo parere sulle donne armatrici: come se la cavano?

«Egregiamente».

Secondo lei gli armatori greci hanno ancora una marcia in più e perché?

«Non credo di poter giudicare nel dettaglio una realtà che non conosco abbastanza da vicino. Gli armatori greci, come tutti, sono bravi in alcune cose e meno bravi in altre. Posso dire, invece, che sono molto orgogliosi del comportamento che gli armatori italiani hanno avuto nel periodo di crisi».



CARONTE & TOURIST

scheda della società

LA COMPAGNIA svolge il traghettamento privato nello Stretto di Messina da 40 anni. La sfida armatoriale della Caronte e della Tourist Ferry Boat comincia, parallelamente, il 19 giugno 1965, giorno in cui la nave "Marina di Scilla", della società Caronte, effettua il viaggio inaugurale sullo Stretto di Messina, collegando, in alternativa alle Ferrovie dello Stato, **i porti di Messina e Reggio Calabria**. Nel 1968 la Tourist Ferry Boat inaugura la nuova tratta Messina-Villa San Giovanni. La scelta della nuova rotta rappresenta un miglioramento del servizio, **perché permette di realizzare un traghettamento più rapido ed efficiente data la riduzione della distanza e quindi dei tempi**. Nel corso degli anni, con lo sviluppo del trasporto su strada alternativo a quello ferroviario, e anche grazie alla sempre maggiore efficienza del servizio di attraversamento dello Stretto di Messina, il traffico commerciale diretto e proveniente dalla Sicilia si incrementa progressivamente; e in poco tempo, **tutti i mezzi in transito si spostano sulla nuova tratta e la Messina-Reggio Calabria viene via via abbandonata**. Forti del successo dell'iniziativa, le società varano prima navi ro-ro dotate di doppio portellone e successivamente costruiscono nuove unità dotate di un diverso sistema di propulsione denominato Voith-Schneider, **adottato dopo un attento studio che teneva conto delle forti correnti marine presenti nello Stretto**. Le nuove navi, oltre a essere più veloci, **hanno un'elevata capacità di manovra e garantiscono standard di sicurezza**

elevati nella navigazione specifica. Negli anni successivi nuove navi di questa tipologia arricchiscono la flotta dell'armamento privato. Nell'agosto del 1999 viene fatto un ulteriore passo avanti con l'entrata in flotta della "Vestfold". Nave di nuova generazione, a doppio ponte, con capacità di carico e velocità superiori alle precedenti, **con portata di 150 auto e 25 articolati**. Nell'ottobre del 2001, nell'ambito di una diversificazione delle proprie attività, ma soprattutto per venire incontro alla crescente richiesta e in accordo con le nuove normative che limitano il tempo di guida dei conducenti dei mezzi commerciali; seguendo le indicazioni di uno studio circa gli incrementi di traffico previsti lungo la direttrice Nord-Sud ormai satura ed al fine di bypassare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria oggetto di interminabili lavori di ammodernamento, la Caronte e la Tourist Ferry Boat, **avviano un pionieristico progetto Autostrade del mare che collegano il porto di Messina con Salerno**. Il 7 ottobre 2001 viene inaugurato il primo servizio con la nave veloce di ultima generazione "Cartour" **che collega Messina a Salerno in circa sette ore e mezza**. Nel 2003 la Caronte e la Tourist Ferry Boat riorganizzano le loro attività, conferendo i rispettivi rami armatoriali alla neonata Caronte & Tourist e sancendo così la fusione delle due società. La linea Messina-Salerno attualmente è operata dalle navi "Cartour Gamma", "Cartour Delta" e "Cartour Epsilon" con stazza 27.700 tonnellate, **lunghezza 186 metri**.

Autostrade del mare L'occasione mancata

L'Europa investe miliardi di euro per il trasferimento delle merci da strada a mare, ma con scarso successo. Ora, arriva il rilancio

di **MARIA MARAINI**, Bruxelles

IN EUROPA, le Autostrade del mare sono un'importante risorsa per introdurre delle nuove catene logistiche intermodali basate sul marittimo e per apportare, negli anni a venire, **un cambiamento strutturale all'intero mondo dei trasporti**. La loro attuazione potrebbe drasticamente ridurre la presenza dei camion sulle nostre autostrade, riducendo di molto le emissioni di carbonio e aumentando, al contempo, **la sicurezza stradale**. Tuttavia, nonostante queste premesse che creerebbero delle catene logistiche più sostenibili e commercialmente più efficienti all'interno del nostro continente, a vantaggio anche della coesione europea e del mercato interno, il parlamento di Strasburgo ha da poco pubblicato uno studio su come **"Migliorare il concetto di autostrade del mare"**, che basandosi sui risultati di un sondaggio, esprime dei dubbi sulla loro attuazione. Questa relazione, che fornisce un'esame del Programma Autostrade del Mare sin dal suo avvio, **mostra che sfortunatamente c'è una scarsa consapevolezza del Programma da parte dei soggetti interessati**, rivela una mancanza di continuità, una volta terminato il finanziamento del progetto, ed evidenzia una cooperazione non sempre ottimale tra i soggetti interessati. A causa di questi tre fattori, combinati a una serie di altri ostacoli, **come ad esempio la fine del Programma Marco Polo e l'entrata in vigore della direttiva sulle emissioni di zolfo**, l'impatto di questo programma si è rivelato minore di quanto ci si potesse aspettare. **Il programma Autostrade del mare**, si proponeva, infatti, di rendere più competitivo il trasporto marittimo a corto raggio, ma senza alterarne mai il mercato. **Il documento del Parlamento europeo propone tre diversi scenari per raggiungere questo obiettivo**. Un primo scenario è quello definito "di base" che consiste nel proseguimento del programma Autostrade del mare nella sua forma attuale, pur tuttavia concentrandosi sul sostegno di soluzioni innovative per il miglioramento del trasporto marittimo a



corto raggio. In questo scenario, l'infrastruttura è da considerarsi in senso lato includendo, ad esempio, **sia gli investimenti per le infrastrutture portuali che gli investimenti per lo scambio di informazioni**. Uno scenario della sostenibilità si basa, invece, sulla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo a corto raggio tramite la creazione di infrastrutture Lng nei porti, oppure attraverso l'uso di combustibili alternativi,

come l'idrogeno e il metanolo. Questo scenario si rivolge a quella fetta di mercato che è alla ricerca della sostenibilità. Come ad esempio, **quegli armatori che pur di rispettare gli obiettivi di sostenibilità preferiscono il trasporto marittimo a corto raggio ad altri modi di trasporto ad esso concorrenti e più inquinanti**. Uno "Scenario della gestione della catena logistica", infine, riguarda i corridoi delle Reti di Trasporto Transeuropee

(Ten-T), che favoriscono lo sviluppo di solide catene di approvvigionamento ed importanti soluzioni di trasporto integrato. Sappiamo che nella pratica, le merci sono raramente, o quasi mai, **spedite esclusivamente tra due porti e il trasporto marittimo a corto raggio è solo uno dei collegamenti all'interno di più complesse catene di approvvigionamento**. Pertanto, è necessaria una integrazione e una sincronizzazione delle reti di trasporto e dei servizi intermodali, **in modo che il trasporto marittimo a corto raggio possa sempre collegarsi al trasporto ferroviario od ai servizi di navigazione interna**. Questo scenario renderebbe lo stesso trasporto marittimo a corto raggio e tutti i modi intermodali di trasporto la spina dorsale delle fittissime maglie che compongono le arterie industriali europee. Per gli autori della relazione, tutti e tre gli scenari meriterebbero un ulteriore sviluppo, e a parte questo, **delle raccomandazioni generali sono state già formulate per migliorare sensibilmente il programma Autostrade del mare**. Tuttavia, gli stessi autori tendono a preferire lo "Scenario della gestione della catena logistica", perché è quello che potrebbe apportare il maggiore impatto alla competitività del trasporto marittimo a corto raggio, **senza sacrificare la sostenibilità**.

LE AUTOSTRADE DEL MARE DAL LORO LANCIO AD OGGI

Le Autostrade del mare sono state lanciate nel 2001 dall'ex Commissario europeo Loyola De Palacio con il Libro bianco sui trasporti. **Questo documento esprimeva l'intenzione della Commissione Ue di rivitalizzare il trasporto marittimo a corto raggio e di creare una vera rete europea di collegamenti marittimi**. Nel 2004, il concetto di Autostrade del mare è stato ulteriormente sviluppato e la loro creazione è rientrata come progetto prioritario all'interno delle Reti di Trasporto Transeuropee (Ten-T) **per il periodo 2007-2013**. In seguito, il concetto di Autostrade del mare si è trasformato in un programma comunitario che ha finanziato più di quaranta progetti attraverso le Reti di Trasporto Transeuropee (Ten-T) **con un bilancio di oltre 400 milioni di euro in incentivi, se si considerano anche i bandi del 2013**. L'investimento complessivo, che include sia soggetti pubblici che privati, è stato stimato, invece, **a ben due miliardi di euro**. Inoltre, quattro progetti sono stati finanziati attraverso il programma Marco Polo dando luogo a incentivi pari a poco meno di 20 milioni. Oggi, le Autostrade del mare costituiscono la dimensione marittima delle Reti di Trasporto Transeuropee (Ten-T). Il loro budget all'interno del Cef (Connecting Europe Facility) è pari a 26,250 miliardi di euro per il periodo 2014-2020 di cui 11,305 miliardi sono destinati agli Stati membri eleggibili per il Fondo di coesione, **mentre la somma residua di 14,945 miliardi è per tutti gli altri Stati membri**.



Focus on Change: Planning the Next 20 Years

*Diversifying choices,
increasing opportunities*

25-27 March 2015
RAVENNA, ITALY

OMC 2015

OFFSHORE
MEDITERRANEAN
CONFERENCE
& EXHIBITION



**DELEGATE
REGISTRATION**
now available
online

**EXHIBITION
BOOKINGS
ARE OPEN**

OMC CONFERENCE ORGANISER
conference@omc.it

IE International EXHIBITION ORGANISER
Exhibition exhibition@omc.it
Services

www.omc2015.it

La riforma dell' autotrasporto

Alla luce delle novità introdotte dalla legge di stabilità 2015 (legge 23 dicembre 2014, n. 190): prime considerazioni

di **MASSIMO CAMPAILLA***, Bologna

LA LEGGE di Stabilità 2015 ha introdotto una serie di rilevanti modifiche alla disciplina giuridica dell' autotrasporto di merci per conto terzi. Si tratta di un pacchetto di norme la cui introduzione era stata annunciata a metà novembre dal ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, e che dopo un acceso dibattito (col mondo dell' autotrasporto ancora una volta diviso) **sono state approvate con la legge di Stabilità senza accogliere pressoché nessuno degli emendamenti frattanto proposti**. Queste, in sintesi, alcune delle principali novità cui sono assoggettati i contratti di trasporto merci su strada da 1 gennaio 2015.



*Professore e avvocato, Zunarelli – Studio Legale Associato

LIMITAZIONE DELLA SUB-VEZIONE

Come è noto la frequentemente eccessiva lunghezza della filiera del trasporto è considerata da molti uno dei principali problemi dell' autotrasporto. Nell' ottica di accorciare la filiera, **dal 1 gennaio 2015 la sub-vezione è ammessa solo previo espresso accordo fra committente e primo vettore**. Eventuali sub-vezioni non autorizzate dal committente consentono di risolvere per inadempimento il contratto di trasporto fra committente e primo vettore. **È in ogni caso, vietato al sub-vettore l' affidamento del trasporto ad un ulteriore sub-vettore**. L' eventuale deroga a tale divieto rende nullo il contratto stipulato dal sub-vettore. **Sono contenute deroghe ai principi sopra enunciati per il trasporto di collettame**.

RESPONSABILITÀ SOLIDALE

Per garantire l' affidamento del trasporto a vettori che operino nel rispetto della legalità, è stato introdotto l' obbligo per il committente di verificare, preliminarmente rispetto alla stipulazione del contratto, la regolarità degli obblighi contributivi, **previdenziali e assicurativi**. In caso di sub-vezione tale obbligo di verifica sussiste anche da parte del primo vettore nei confronti del sub-vettore. **Nelle fasi iniziali di vigenza della norma sarà considerata adeguata verifica l' acquisizione del Durc rilasciato non oltre tre mesi prima dell' esecuzione del trasporto**. Entro sei mesi dall' entrata in vigore della norma, dovrebbe divenire possibile verificare la regolarità del vettore mediante accesso ad un' istituenda sezione del portale internet del Comitato centrale dell' Albo degli autotrasportatori. L' eventuale omissione di tali verifiche comporta un' obbligazione solidale del committente con il vettore per il pagamento del trattamento retributivo, **dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi agli enti competenti**. Tale obbligo solidale è limitato alle

prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto e si prescrive in un anno dalla cessazione del contratto di trasporto.

SCHEDE DI TRASPORTO

È stata soppressa la scheda di trasporto. Resta in vigore la norma che prevede che, per consentire al committente di limitare la sua responsabilità solidale per alcune infrazioni alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale commesse dal vettore, l' eventuale contratto scritto debba essere conservato a bordo del mezzo o in alternativa, **che a bordo del mezzo sia custodita una dichiarazione attestante che il trasporto è disciplinato da contratto scritto**.

COSTI MINIMI DI SICUREZZA – FUEL E TOLL SURCHARGE

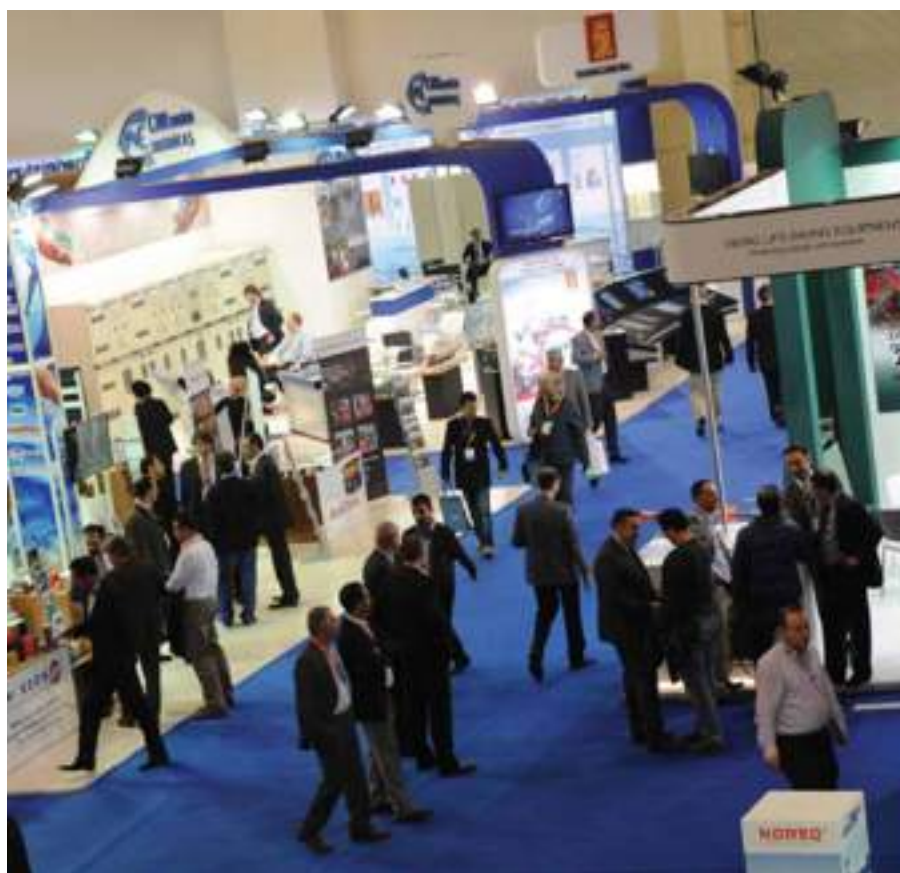
A decorrere dal 1 gennaio 2015 i costi minimi di sicurezza sono formalmente abrogati. Il nuovo comma 4 dell' art. 83bis prevede ora che nei contratti di trasporto, anche non stipulati in forma scritta, "i prezzi e le condizioni sono rimessi all' autonomia negoziale delle parti, **tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale**". Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti continuerà, tuttavia, ad aggiornare nel proprio sito internet i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell' impresa di autotrasporto per conto di terzi. Elemento di parziale eterodeterminazione delle tariffe contrattualmente pattuite dalle parti si avrà in presenza di un' eventuale variazione superiore al 2% del costo del carburante o delle tariffe autostradali: in questi casi, nei contratti di trasporto che abbiano una durata superiore ai 30 giorni, **la parte di corrispettivo corrispondente al costo del carburante e/o delle autostrade è adeguata sulla base delle variazioni di prezzo intervenute**.

NEGOZIAZIONE ASSISTITA

L' esercizio in giudizio di un' azione relativa a controversie in materia di contratto di trasporto o sub-trasporto è ora subordinato alla preliminare procedimento di negoziazione assistita. **Tale procedimento non si applica all' azione diretta ex art. 7ter D. Lgs 286/2005**. Il nuovo contesto normativo sopra tratteggiato rende probabilmente opportune, sia da parte dei committenti, sia da parte dei vettori, **alcune riflessioni circa l' adeguatezza delle procedure operative adottate sino al 31 dicembre 2014**. Non è inoltre da escludere che in taluni casi possa essere necessaria una revisione della contrattualistica adottata sino ad oggi.

Europort Istanbul 2015

Oggi Turchia significa soprattutto cantieri navali. Appuntamento dall'11 al 14 marzo 2015, Istanbul Expo Center: la più importante kermesse biennale sul settore della cantieristica in Turchia



L'industria marittima turca ha una storia di almeno 600 anni, **e oggi Turchia significa soprattutto cantieri navali**. Un settore nel quale il Paese, nell'arco di un decennio, si è conquistato suo spazio sulla scena mondiale, alimentato sia dalla domanda degli armatori domestici (+40% in sette anni, che dal 2013 sono il 6.6% della flotta mondiale), sia da una crescente fiducia da parte delle compagnie di navigazione straniere - ad esempio, sono molti gli italiani che negli ultimi anni si sono rivolti ai cantieri turchi, chiedendo non altri standard di costruzione e tecnologia: ultimi in ordine di tempo, **levoli presso i cantieri Selah**.

In 12 anni i cantieri navali in Turchia sono pressoché raddoppiati, **passando dai 37 del 2002 ai 71 del 2014**. La caratteristica di queste strutture - che si riflette ad esempio anche nell'organizzazione dei porti - è la **flessibilità**.

I cantieri turchi non sono semplicemente fabbriche di nuove navi, ma anche impianti dove è possibile riconvertire, riparare, **effettuare manutenzioni su ogni tipo di unità**.

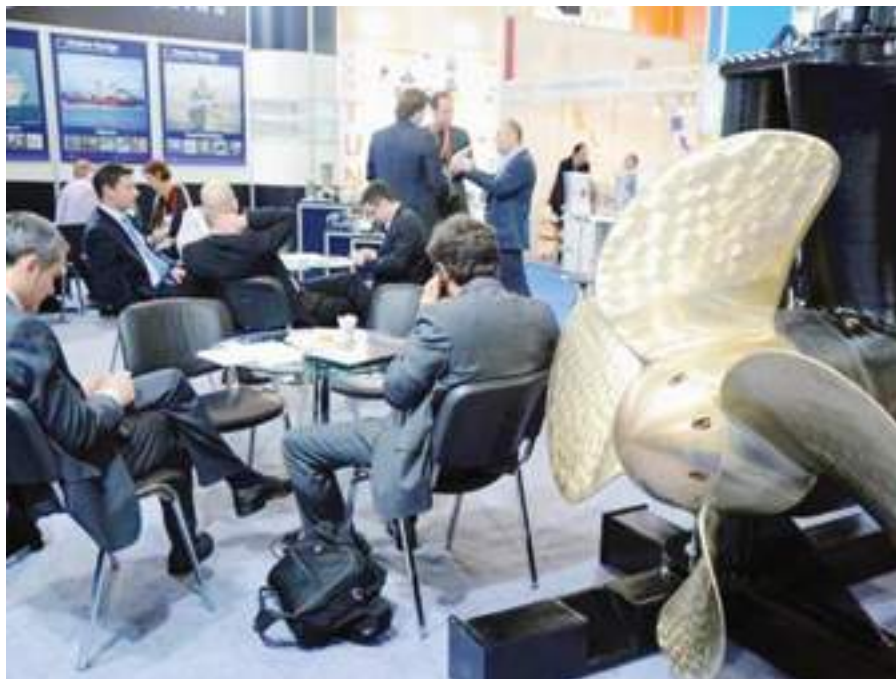
Gli investimenti - anche pubblici - degli ultimi anni, hanno permesso ai cantieri turchi di crescere, e oggi queste strutture possono realizzare con piena soddisfazione del committente cisterne, porta-container, navi passeggeri, unità da ricerca, rimorchiatori portuali e di altura, traghetti, unità mercantili convenzionali, senza contare lo specifico settore degli yacht, dove la Turchia risulta il terzo costruttore mondiale, **subito dietro all'Italia**. La crisi non ha ovviamente risparmiato la Turchia, ma dal 2013 l'industria è in ripresa, **con 67 unità consegnate e un portafoglio ordini complessivo di 157 navi**.



Proprio per questo, per conto della Chamber of Shipping (Iimeak) della Turchia, Ubm Nstr International Exhibition and Congress Organizations insieme ad Ahoy Rotterdam organizzano Europort Istanbul (11-14 marzo 2015, Istanbul Expo Center), **la più importante kermesse biennale sul settore della cantieristica in Turchia.**

Filiazione della prestigiosa fiera Europort di Rotterdam, in cui ogni due anni si dà appuntamento il meglio della cantieristica mondiale, Europort Istanbul è un evento dedicato specificamente alle industrie di questo settore che si affacciano sul Bosforo, che all'ultima edizione, quella del 2013, **ha raccolto 7.542 visitatori da 54 Paesi diversi con 212 espositori e 538 marchi rappresentati.**

Europort Istanbul è alla sua 13esima edizione: del resto l'industria turca ha diversi elementi che ne fanno un ottimo partner per fare affari, **specie dall'Italia.**



Prima di tutto, il fatto che il settore è cresciuto molto, ma per quanto riguarda l'equipment, **è ancora fortemente dipendente dalle importazioni dall'estero.** In secondo luogo, i nuovi investimenti: manifesta ambizione della Gisbir, l'associazione che riunisce i costruttori navali turchi, è quello di far crescere ancora, sotto il profilo tecnologico, **l'industria navalmecanica del Paese.** Questo significa essenzialmente una grande attenzione al settore offshore, **che oggi rappresenta la punta di diamante della cantieristica mondiale.**

Dunque, spazio alla costruzione di rimorchiatori d'altura, unità posa-cavi, **unità Psv**, navi multipurpose e da soccorso. Ma l'obiettivo, è acquisire conoscenze per approdare alla costruzione, **alla riparazione e alla conversione di piattaforme petrolifere.**

Terzo motivo, le commesse militari: il piano Milgem prevede un programma da 2,2 miliardi di euro di investimenti per la Marina della Turchia, che tradotto significa 12 nuove unità: **otto corvette e quattro fregate classe F100.**

Insomma, Europort Istanbul non è solo o soltanto uno show per armatori alla ricerca del cantiere giusto, ma anche una kermesse per società di manutenzione, classificazione, equipment, ingegneria, gestione navi, importatori, periti e mediatori marittimi, che potranno incontrare all'Expo Center di Istanbul (una fermata di metropolitana dall'aeroporto Ataturk) non solo cantieri navali e tutto l'indotto che gira intorno ad essi, ma anche – per fare qualche esempio - **operatori del loro stesso settore in Turchia**, banche, spedizionieri doganali, società edili, media, produttori di software, agenzie marittime, assicuratori, società di logistica, di servizi portuali, di telecomunicazioni e di formazione. **Senza contare la forte copertura istituzionale dell'evento.**





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

Seguici su   

