

DOPPIO FOCUS: GENOVA & LOGISTICA

EDIZIONE MAXI: 65 PAGINE DI INTERVISTE
APPROFONDIMENTI E QUESTIONARI

Inchiesta crociere

LO SVILUPPO DELL'INDUSTRIA
NEI NUMERI DI MEDCRUISE

OIL & ENERGY

Ecco perché
continueremo
a usare il carbone

FINANCE & POLITICS

Marocco miliardario:
il ministro Rabbah
parla al MediTelegraph

LEGAL

Lavoro marittimo
e Jobs Act:
i problemi sul tavolo



DIAMO
ENERGIA
AL FUTURO
DA CENTOVENTI
ANNI



GRUPPO
COECLERICI

- ▶ Italia
- ▶ Australia
- ▶ Cina
- ▶ Colombia
- ▶ Germania
- ▶ India
- ▶ Indonesia
- ▶ Olanda
- ▶ Russia
- ▶ Singapore
- ▶ Svizzera
- ▶ Usa
- ▶ Venezuela

Dal 1895 diamo energia alle industrie dell'elettricità e dell'acciaio nei cinque continenti.

Crediamo nel carbone come risorsa preziosa per lo sviluppo e il benessere futuro di aree sempre più vaste del mondo.

Gestiamo tutte le fasi di estrazione, commercializzazione, trasporto e logistica per garantire materie prime di qualità in modo sempre più efficiente e sostenibile.



120TH
anniversary
1895 2015

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**
Thanos Pallis*
Kleopatra Arapi*
Aimilia Papachristou*
Leonardo Parigi
Umur Ugurlu
Irene Pugliese
Alessandro Lualdi
Valerio Livoti
Giuseppe Loffreda
Marco Cottone
Alberto Ghiara
Marco Frojo
(* MedCruise Association)

Pubblicità
Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing
Daniela Montano

Supporto tecnico
Giuseppe Covato
Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza

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



4 Tutti i numeri di MedCruise

Lo sviluppo dell'industria nei numeri di MedCruise
l'associazione dei porti crocieristici del Mar Mediterraneo

12 Nel mirino della follia

L'obiettivo del terrorismo è creare un nuovo Medio Evo.
Sul Mediterraneo ci si prepara a difendere la pace

18 Le Baleari come il Mare del Nord

Ma c'è il rischio di gravi danni ambientali

20 Perché serve avere gli indici

Il traffico dei container sempre più dipendente dal benchmarking

22 Carbone, difficile farne a meno

Mentre greggio, gas e nucleare mostrano la corda

24 Marocco, un miliardo per i porti

Il governo punta su Casablanca e Nador. Ma resta Tanger Med II

28 FIERA DEL MESE: Transport Logistics

30 Gli incentivi europei per lo shipping

Un'analisi sulla programmazione dei contributi comunitari

33 Jobs Act e lavoro marittimo

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

34 FOCUS ON GENOA

60 FOCUS ON LOGISTICS

Tutti i numeri di MedCruise

estratto del rapporto **MEDCRUISE***, Il Pireo

ALLA FINE del 2014 dei 72 enti portuali che gestiscono scali crocieristici aderenti a MedCruise avevano movimentato 25,8 milioni di persone, **con un decremento del 7,28%**. Dunque i 27,8 milioni di passeggeri del 2013 rimangono un record insuperato. Negli ultimi cinque anni (2010-2014) **le crociere nel Mediterraneo sono cresciute**, nonostante un ambiente non sempre facile. I dati registrati riflettono questa situazione, come i movimenti totali di passeggeri del 2014 (3,3 milioni), **il 4,7% in più rispetto al 2010**. Dati che vanno oltre al fatto che MedCruise dal 2010 al 2014 si è arricchita di due membri. L'instabilità della Siria ha fatto sì che per due anni non siano arrivati dati dal porto di Laodicea (**Lattakia**). Per la stessa ragione, non si conoscono i dati per i porti egiziani dal 2010 al 2011, **mentre si conoscono di nuovo quelli a partire dal 2012**. Sfortunatamente, un altro membro dell'alleanza, lo scalo di Sebastopoli, non ha riportato i dati del 2014, **a causa della recente situazione geopolitica in Crimea**. Guardando la serie storica dal 2005, si può comunque arrivare a due conclusioni. La prima, è semplicemente un paragone tra i 14 milioni di passeggeri che hanno visitato i 70 porti del Mediterraneo in quell'anno, e i 25,6 milioni di persone transitate nel 2014, con una crescita di 11,6 milioni di passeggeri, **e un incremento dell'83,4%**.

Nel 2014, le toccate nei porti mediterranei sono state 13.716, **con un decremento dell'8,4% rispetto al 2013**. L'aumento delle dimensioni e della capienza delle navi sta sicuramente influenzando su questo dato. Rispetto al 2011, anno record per le toccate, **quest'anno le toccate sono 1.889 in meno**. Le toccate sono il 7,6% in meno rispetto a quelle del 2010, ma comunque l'11,9% in più rispetto al 2005. Dall'inizio di questo secolo, la capacità media delle navi è aumentata di circa 1.000 passeggeri per unità, **e dal 2000 sono state consegnate 53 unità con capacità superiore ai 3.000 passeggeri**, e questo è sicuramente un dato da tenere a mente guardando al progressivo restringersi delle toccate nei porti mediterranei. La conseguenza di questo è un cambio di struttura dell'industria crocieristica, **specie se si mettono a confronto i dati sulle toccate con quelli dei passeggeri all'interno di uno stesso porto**. L'aumento del numero di passeggeri a toccata è evidente, e in aumento anno dopo anno. La crescita di questo dato fra 2010 e 2014 è del 13,3%, mentre la crescita nell'ultima decade è del 64,2%. In termini assoluti, nel 2014 la toccata movimentava mediamente 1.874 passeggeri, **contro i 1.144 del 2005**. Questo dimostra anche una grande adattabilità dei porti MedCruise. I progetti infrastrutturali sono costosi, richie-



SINISTRA Arnold Donald, presidente e amministratore delegato del gruppo Carnival

DESTRA Frank Del Rio, presidente e amministratore delegato di Norwegian Cruise Line





dono una pianificazione di lungo termine, **e una durezza nel tempo.** Tuttavia, sia nel Mediterraneo, sia nei mari ad esso collegati, quando sono state richieste strutture di questo tipo si è senz'altro provveduto a realizzarle, collaborando con le istituzioni presenti nella città che ospita il porto, così come con tutti i soggetti maggiormente interessati a questo tipo di operazioni, **tentando sempre di adattare il modello di business con le esigenze degli operatori crocieristici.** Il numero dei passeggeri in transito è stato nel 2014 di 18,3 milioni di persone, **con un decremento del 3% rispetto allo scorso anno,** quando anche in questo caso si è registrato il miglior record di sempre. La crescita dei transiti è stata nell'arco dei cinque anni del 9,2%: nel 2010 erano "solo" **15,7 milioni i passeggeri contati su questa base di calcolo.** Nel 2005 il dato era 9,1 milioni di passeggeri, la metà rispetto al 2014. Consultando i dati esterni, come il totale dei passeggeri in tutti i porti del Mediterraneo (compresi quindi anche quelli non MedCruise), si può dire che su un totale di 226 scali registrati, i porti MedCruise raccolgono l'80% dei passeggeri movimentati nel Mediterraneo e nei mari adiacenti, **insieme al 76,7% delle toccate.**

L'ATTRATTIVITÀ DELLE CROCIERE

Il settore delle crociere ha continuato a rafforzarsi su tutto il globo, **nel corso del 2014.** La crescita tuttavia si è manifestata a un passo ridotto, come non mai dal 1995. Il numero totale di passeggeri nel settore delle crociere a livello mondiale nel 2014 si è attestato a 22 milioni di persone, **con un incremento del 2,7% rispetto al 2013.** Se per altre industrie questo potrebbe essere un buon risultato, nel caso di questo settore è necessario fare qualche riflessione: **proprio perché mai da 19 anni l'incremento delle**

crociere era così basso. Cruise Lines International Association (Clia), l'associazione internazionale che riunisce gli armatori del settore, **ha rivelato nel suo rapporto annuale presentato a febbraio che quest'anno la crescita dovrebbe essere più sostenuta.** Dato il forte interesse dei consumatori per le crociere, l'espansione delle destinazioni e gli itinerari, oltre all'ulteriore modernizzazione della flotta e del prodotto crocieristico in sé, **le compagnie e i porti confidano in un altro anno di crescita.** Mentre la Clia stima 23 milioni di passeggeri entro il 2015, **altri fanno stime più modeste.** Per esempio, il Cruise Market Watch prevede che le persone che si faranno una crociera quest'anno saranno 22,2 milioni, **con un incremento del 3,2% rispetto al 2014.** Secondo quest'ultima fonte, la maggior parte dei passeggeri arriverà dal Nord America (58,6% da Canada, Stati Uniti e Messico), seguiti da Europa (25,9%), Asia (8,5%) e Australia **(4,3%).**

SVILUPPO DELLA FLOTTA

Il Mediterraneo, con i suoi mari collegati, **è una delle aree più dinamiche nel settore crocieristico.** I modelli di sviluppo dell'industria a partire dal 2004, indicano che la quota di flotta mondiale impiegata in questo mare è passata dal 12,6% di 11 anni fa al 17,6% del 2008, **fino ad arrivare al 21,7% del 2013.** Per questo oggi il Mediterraneo è la seconda area crocieristica più grande del mondo, **dopo i Caraibi.** Oggi queste due aree insieme impegnano il 67% della flotta globale. I numeri incoraggianti del lungo termine vanno però confrontati con quelli del breve periodo, **che lo sono meno.** Il record della flotta impiegata nel Mediterraneo (21,7%) **è stato raggiunto nel 2013.** In tutte le altre regioni del mondo la tendenza è in continua crescita (Asia, Australia,



SINISTRA Gianni Onorato, amministratore delegato di Msc Crociere

DESTRA Michael Bayley, presidente e amministratore delegato di Royal Caribbean



sotto La Msc "Splendida"
nel porto di Civitavecchia



Sud America). In particolare, con le compagnie che scommettono sempre di più sull'Oriente, **alla ricerca di un mercato sempre più dinamico**. Apparentemente, la combinazione di maggiore domanda e lavoro effettivo per i porti mediterranei è soddisfacente. **Tuttavia nel breve periodo va sottolineato che per mantenere la crescita saranno necessari nuovi sforzi**. Tra le cose positive, Clia ha reso noto che saranno 22 le navi che nel 2015 entreranno in servizio. **Secondo i dati di Seatrade**, tutte le

quattro maggiori compagnie di navigazione hanno intenzione di aumentare sensibilmente la capacità delle loro flotte, contendendosi quote di mercato a colpi di ordini presso i cantieri navali. Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruise, **Norwegian Cruise e Msc Crociere hanno intenzione di portare entro i prossimi cinque anni la flotta da 168 a 184 nuove unità entro i prossimi cinque anni**. Questo aumenterà la disponibilità di posti letto del 18,8%, a 548.299 unità. **Da notare che le quattro**

maggiori compagnie di navigazione del settore gestiscono il 79% della capacità della flotta. In totale, nel 2014 i posti letto globali sono aumentati del 3,54%. Sulla base dell'attuale portafoglio ordini, e secondo le indiscrezioni che circolano nell'ambiente, **questa tendenza alla crescita aumenterà anche nei prossimi 10 anni toccando tutte le compagnie di navigazione che operano nel settore**, anche se probabilmente a una velocità inferiore rispetto agli anni precedenti. Tuttavia, il tetto dei

sotto La Costa "Diadema"
nel porto di Savona



600 mila posti letto dovrebbe essere sorpassato già quest'anno, ai 700 mila si arriverà nel 2020, **per arrivare a 772 mila nel 2023**. Questa tendenza è frutto dell'attuale portafoglio ordini nel settore crociere. **Nel 2015 arriveranno sette nuove unità per una capacità complessiva di 20 mila passeggeri**. Altre 10 navi, con 28 mila passeggeri di capacità complessiva, **saranno consegnate nel 2016**. Tra gli altri ordini ufficializzati si possono ricordare le cinque navi in arrivo nel 2017 (20 mila passeggeri), **due per 11 mila**

passengeri nel 2018 e un'unità da 5.700 passeggeri in consegna per il 2019. La capacità media delle navi dovrebbe andare verso una progressiva stabilizzazione. Secondo i dati di Seatrade, **la capacità media si è attestata dal 2009 fra 2.500 e 3.200 passeggeri**. Anche nei prossimi anni, la capacità dovrebbe sempre rimanere tra 2.700 e 2.900 passeggeri.

DA DOVE ARRIVANO I PASSEGGIERI
Il Nord America rimane la fonte maggiore di passeggeri nel settore

delle crociere, **con una quota del 55% nel 2013**. Gli altri mercati tuttavia stanno crescendo, Europa *in primis*. Relativamente all'ultimo anno in cui questi dati sono disponibili, cioè il 2013, si scopre che gli operatori crocieristici hanno ospitato complessivamente 6,4 milioni di passeggeri europei, **il 30,1% del totale delle persone salite a bordo quell'anno**. Da Gran Bretagna e Irlanda arriva l'81% della quota globale (1,73 milioni di passeggeri, **con una crescita del 16,4% rispetto all'anno precedente**). Dalla Ger-

mania arrivano 1,69 milioni di persone, il 7,8% del totale con un aumento dell'80,5%, **segue l'Italia col 4,2%**. Gli altri europei affezionati alle crociere sono i francesi (2,4% del totale) e gli spagnoli (**0,52 milioni con un incremento del 20,7%**). Di fatto, i cinque maggiori Paesi europei nel 2013 hanno rappresentato l'83% dei passeggeri del Vecchio Continente nel 2013. Tra gli altri Paesi, una quota è rappresentata da Svizzera, Norvegia, Austria e Paesi Bassi, **che insieme hanno fornito 533 mila passeggeri nel 2013**.

L'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO

Nel 2014, i 10 maggiori porti del Mediterraneo e dei mari affidenti hanno perso complessivamente il 6,5% dei passeggeri. **Un decremento inferiore rispetto al resto dei porti dell'area**. Il quadro tuttavia è più diversificato se si vanno ad analizzare le singole situazioni di questi 10 porti. Quattro di questi infatti hanno registrato una crescita, mentre in tre (Civitavecchia, Il Pireo e Ragusa) **il calo è stato superiore al 15%**. Barcellona rimane il maggior porto crociere del Mediterraneo. Con 2,36 milioni di passeggeri, **lo scalo ha tuttavia registrato un decremento del 9%**. A seguito di questo declino, il traffico di Barcellona è tornato ai livelli del 2010, mentre lo scorso anno il porto aveva registrato il record massimo di sempre, **ma con un incremento dello 0,6% rispetto ai cinque anni precedenti**. Civitavecchia è l'unico altro porto del Mediterraneo che ha ospitato più di due milioni di passeggeri nel 2014. Nel breve termine lo scalo ha perso il 15% dei passeggeri, **ma complessivamente dal 2010 al 2014 la variazione in positivo è stata del 15,7% con un incremento dei movimenti da 1,94 a 2,35 milioni di persone**. Venezia rimane il terzo maggior porto crociere del Mediterraneo. Il calo tuttavia è stato del 4,5% rispetto all'anno precedente, **mentre la crescita nel quinquennio è stata del 7,2%**. La città negli ultimi tempi sta attraversando un'aspra discussione sulla liceità del passaggio delle navi di grandi dimensioni attraverso il Canale della Giudecca, e qualunque scelta verrà fatta in questo senso avrà naturalmente ripercussioni sull'intera industria crocieristica non solo del Mar Adriatico, **ma anche dello Ionio**. Il quarto più grande porto del Mediterraneo non è un porto ma un ar-



cipelago, le Isole Baleari, **che hanno registrato negli ultimi due anni 1,5 milioni di passeggeri**. La crescita del 3% nel 2014 rende la quota di passeggeri più alta del 2,6% rispetto a quella del 2010. **Marsiglia è un altro porto che continua a registrare forti incrementi**, per il secondo anno consecutivo. Il risultato è che lo scalo entra tra i maggiori porti del settore. **Nel 2012 era il nono scalo tra i 72 presi in esame**. Alla fine del 2014, con una crescita del 10,4%, Marsiglia è quinta. La crescita del 2014 segue l'incremento del 2013, **che si era attestato al 33%**. Il porto rimane di-

namico anche sul medio termine. La crescita di Marsiglia da 2010 a 2014 è stata dell'88%. Savona, nuova entrata nel 2013 tra i 10 maggiori porti del settore, **continua la sua crescita con un 8,5%**, superando la quota del milione di persone. **L'incremento in cinque anni è stato del 30,5% e oggi Savona è l'ottavo più grande porto nel Mediterraneo nell'ambito delle crociere**. Anche Tenerife ha registrato una forte crescita: 840.268 passeggeri, +5,8% rispetto al 2013 e +13,5% rispetto al 2010: lo scalo così chiude i 10 maggiori porti del Mediterraneo, a spese di Genova,



che ha ceduto quote di passeggeri in favore di Savona. I decrementi maggiori si sono registrati a Ragusa (-21,3%) e al Pireo (-19%) che insieme a Napoli (-5,2%) **costituiscono gli altri scali presenti nella Top 10.** Per quanto riguarda le toccate, la situazione è differente. Civitavecchia mantiene la prima posizione per quanto riguarda questo ambito specifico, con 844 toccate nel 2014, **anche se in calo del 13,1% rispetto al 2013.** Barcellona segue con -8,1%; poi Ragusa con il 10,8% che scende così al terzo posto come porto con maggior numero di toccate nel Mediterra-

neo. Solo nel 2013, questo stesso scalo aveva registrato un +28% delle toccate, **facendone il secondo più trafficato dopo Civitavecchia.** Detto questo, Ragusa comunque rimane l'unico dei porti che comunque ha registrato in termini assoluti più toccate rispetto al 2013 (**+6,7%**). L'unico porto che in termini di toccate è cresciuto nel 2014 è Marsiglia. Una crescita considerevole anche in termini di qualità: **+11,2%**. Di conseguenza, il porto entrato in top 10 solo un anno fa oggi è anche l'ottavo fra quelli più trafficati. Declino modesto invece quello di Tenerife

(-1,3%), così come le Isole Baleari (**-3%**). Chiaramente, facendo il raffronto col 2010, Marsiglia e Tenerife sono i due porti che hanno registrato i maggiori incrementi nelle toccate, **con un aumento rispettivamente del 48,4% e del 32,6%**. Le toccate a Venezia sono scese del 10,9%, per il secondo anno consecutivo (2013: -17%), **sempre per effetto delle normative sulle Grandi navi.** Tuttavia, il declino di Venezia non è il peggiore, perlomeno non tra i grandi porti: **il Pireo è sceso del 13,8%**. A livello generale, tra 2010 e 2014 i 10 maggiori porti del Mediterraneo hanno



visto un calo del traffico pari al 6,3%: da una parte Marsiglia e Tenerife hanno realizzato una crescita significativa (48,4% e 32,6% rispettivamente), insieme a Ragusa, sebbene con numeri più modesti (**6,7%**). Dall'altra, tre porti come Venezia, Il Pireo e Napoli hanno perso toccate in maniera significativa: rispettivamente il 22,4%, il **24,3%** e il **25,7%**. A livello di home port, Venezia rimane il primo porto della regione, seguito da Barcellona. La Serenissima ha registrato oltre 1,5 milioni di passeggeri per il

secondo anno consecutivo, mentre Barcellona ha registrato un calo del 18,8%: **1,22 milioni in termini assoluti**. Rispetto a cinque anni fa, Venezia ha registrato un 14,9% nell'home port a fronte del calo di Barcellona al 3,4%. Il calo dell'home-porting non riguarda solo Barcellona: negativa anche la situazione di altri quattro porti nella top 10: Civitavecchia (-26,2%), Il Pireo (-17%), Genova (-12%) e Bari (**-7,9%**). Marsiglia, le Isole Baleari e Adalia (Antalya) hanno invece registrato una forte crescita dei pas-

seggeri in entrata/uscita con Marsiglia al top (**+32,8%**). Nel quinquennio, i cali più evidenti nell'home-porting si sono registrati solo al Pireo (-39,9%) e a Bari (**-25,1%**). Civitavecchia è cresciuta del 13,5%, mentre Genova ha chiuso in pareggio. In generale, **i passeggeri che hanno utilizzato i 10 maggiori porti del Mediterraneo come punto di partenza e arrivo della loro crociera sono stati 6,24 milioni**. Il 7,4% in più rispetto al 2010, ma il 6,4% in meno rispetto al 2013. Per quanto riguarda i transiti, **Civitavecchia è il primo porto del Mediterraneo**. Nonostante un calo del 9% rispetto al 2013, Civitavecchia ha ospitato nel 2014 oltre 1,4 milioni di passeggeri in transito, **cioè 108 mila in più rispetto al 2010**. Barcellona riconquista la seconda posizione, con un incremento del 4,5%: si tratta del porto più dinamico della lista, perché nel contempo, se pure Napoli e le Isole Baleari sono al terzo e quarto posto della lista, **questi due porti hanno registrato rispettivamente una flessione del 4,7% e del 6,7%**. Tutti i quattro maggiori porti hanno comunque ovviamente registrato più transiti rispetto al 2010. Nel contesto del 2014 forte è stato il calo di Ragusa, **con i transiti giù del 21,8% a fronte del 2013**. A seguito di questo declino, lo scalo dalmata ha perso il 5,1% dei passeggeri rispetto al 2010, **scivolando nella classifica di segmento dal secondo al sesto posto generale**. I due porti greci della Top 10, Il Pireo e Corfù, insieme a Livorno, hanno sperimentato un calo a doppia cifra, **rispettivamente del 19,6% per i porti greci e del 14,7% per il porto italiano**. Tra l'altro, proprio gli scali registrato l'anno precedente un incremento del 14% in termini assoluti di passeggeri, **e un aumento dei transiti pari all'11,1% e al 10,9% rispettivamente**. Livorno invece prosegue una serie negativa, visto che l'anno precedente i transiti erano scesi del 24%. Su una base di cinque anni, **Livorno è il porto dove maggiormente sono scesi i passeggeri in transito -19,6%**. La nuova entrata in questa particolare classifica riguarda sicuramente la Costa Azzurra, con un aumento dei transiti dello 0,8%, per un totale di 560.894 passeggeri, quanto basta per superare Adalia, in calo del 3,9%, **che con solo 124 passeggeri in meno della Costa Azzurra scivola fuori dalla Top 10**.

**MedCruise è l'associazione che riunisce i porti crocieristici del Mediterraneo.*



Un accurato controllo dei consumi di bordo?

Certamente.



Monitorare con precisione i consumi di carburante e misurare le performance della tua nave è possibile con il misuratore di portata CoriolisMaster di ABB. I nuovi misuratori di massa della serie FCB100 e FCB300 offrono una notevole precisione, superiore a quella dei misuratori volumetrici diretti o statici. Scegli la migliore alternativa: uno dei misuratori più compatti disponibile sul mercato - minime cadute di pressione grazie ad un design ottimizzato - performance eccellente - semplicità di configurazione - misurazioni accurate senza vibrazioni - personalizzazioni.

www.abb.com/marine

ABB SpA
Marine & Ports
Genova - Italy
Tel. +39 010 2752 311
marineservice.genova@it.abb.com

Power and productivity
for a better world™
www.themeditelegraph.com



**L'obiettivo del terrorismo
è le mura e i fossati della paura.**



NEL MIRINO DELLA FOLLIA

o è creare un nuovo Medio Evo, alzando tra i popoli
Sul Mediterraneo ci si prepara a difendere la pace

di LEONARDO PARIGI, Genova

L'INIZIO del 2015 ha già avuto molti scossoni politici a livello internazionale. Gli attacchi di Parigi alla redazione di Charlie Hebdo, **l'attentato di Copenaghen**. Poi la definitiva dissoluzione di Stati come la Libia, sempre più nel caos, mentre le armate dello Stato Islamico (o Daesh) continuano a seminare il terrore - quando non il panico - **in vaste aree geografiche, non solo mediorientali**. Il Mediterraneo è uno dei protagonisti di questo periodo. L'attacco di Tunisi dello scorso 18 marzo, costato la vita a 21 persone, **ha impressionato duramente l'Europa e tutto il Paese nordafricano**. La transizione democratica portata avanti dopo le rivolte del 2011 si presenta oggi davanti a un futuro complicato. Il mondo delle crociere, colpito nel vivo con l'uccisione e il ferimento di quasi venti passeggeri, **era entrato nel merito della sicurezza nel Mediterraneo solo un mese fa**. Un comunicato ufficiale della CLIA (Cruise Lines International Association), associazione internazionale del settore che riunisce aziende come Costa Crociere, Carnival Cruises e MSC Crociere, datato 18 febbraio, affermava: «Non possiamo rivelare i dettagli delle imponenti misure di sicurezza messe in atto dalla singole compagnie, **ma possiamo assicurare che queste ultime rimangono in costante contatto con le autorità nazionali e internazionali riguardo la sicurezza**. A bordo ci sono professionisti della sicurezza a tempo pieno, **che sono impegnati unicamente a garantire la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio**». Una dichiarazione che deve essere rivista alla luce di quanto successo a Tunisi, **anche se le principali compagnie che operano nel Mediterraneo non hanno modificato**, almeno ufficialmente, i propri sistemi di sicurezza. «Non effettuiamo scali in Tunisia già da tempo - afferma Gianni Rotondo, **direttore generale di Royal Caribbean** -. Il Paese, per quanto considerato meno a rischio rispetto ad altri scali nell'area, **è stato escluso dalle nostre rotte per evitare situazioni di questo tipo**. Il nostro, tuttavia, è un vettore globale, per cui escludere un determinato luogo non comporta di per sé una sicurezza totale. «Per questo - continua Rotondo - **ci affidiamo agli standard della CLIA**



sulla sicurezza, che comunque rimangono estremamente elevati». Dello stesso tenore la scelta di Norwegian Cruise Line, compagnia che sottolinea «come tutte le società di crociera aderenti alla CLIA, Norwegian Cruise Line collabora strettamente con le autorità nazionali e internazionali di polizia in tutto il mondo, **al fine di contribuire a garantire la sicurezza dei passeggeri**». L'at-

tacco al Museo del Bardo rischia di far precipitare la già precaria economia nazionale tunisina. Il turismo, infatti, **rappresenta il 15% del Pil**, al secondo posto come industria tra numero di addetti e come entrate statali. Msc Crociere, per voce del suo Executive Chairman Pierfrancesco Vago, si sofferma su questo aspetto: **«Purtroppo le azioni omicide delle persone che si nascondono die-**

tro questo attacco avranno conseguenze devastanti con effetti dannosi sulla Repubblica Tunisina e la sua economia instabile. In questo momento la Tunisia non può permettersi di essere considerata una "no-go zone", ma purtroppo è così che i turisti la vedranno». La compagnia ha dovuto rivedere i propri piani, almeno per la prossima estate. Così Msc, che ha subito l'uccisione di 12 dei suoi passeggeri, lascia Tunisi, **sospendendo tutti gli scali nel Paese**. «Tunisi ha sempre ricoperto una posizione di rilievo negli itinerari di MSC Crociere grazie alla sua ampia offerta culturale che ha sempre riscontrato un grande apprezzamento da parte dei viaggiatori», fa sapere ancora l'azienda. **L'Italia è stata duramente toccata dagli avvenimenti di Tunisi**. Quattro vittime erano italiane, e alcuni dei feriti sono stati ricoverati a lungo negli ospedali della capitale. **Ma la Tunisia rappresenta anche un importante sbocco per il Made in Italy**. Sono oltre 11 mila le imprese italiane presenti sul mercato tunisino, e 3,2 sono i miliardi di euro di vendite di manifatture che balzano nell'economia tra i due Paesi. Roma si è fatta portavoce dei problemi del proprio partner commerciale, **manifestando la propria solidarietà ma anche cancellando i 25 milioni di euro di debito che Tunisi aveva con l'Italia**. Il Mediterraneo, con il suo 19% di traffico crocieristico mondiale in termini di passeggeri, **rappresenta certamente un'ottima preda per chi vuole relegarsi la figura di nemico "alla pari" del mondo Occidentale**, ma bisogna distinguere azioni e personaggi. A fine febbraio Roma aveva alzato la tensione internazionale dicendosi pronta a farsi capofila di una missione ONU in Libia, per stabilizzare il caos che regna ormai nella regione. Rimpatriati tutti gli italiani presenti sul territorio e chiusa l'Ambasciata di Tripoli, **Palazzo Chigi stava studiando un piano su come difendere i propri interessi**, le proprie coste e soprattutto le proprie aziende. «Il traffico marittimo nel Mediterraneo - dicevano alcuni analisti - **potrebbe risentire grandemente in fatto di sicurezza di quanto accade in Libia**. Addirittura, le navi potrebbero essere preda di attacchi di pirati o di azioni terroristiche». Costa Crociere, altra com-



pagnia coinvolta nell'attentato di Tunisi, riporta che **«la sicurezza dei passeggeri e dei membri dello staff sono la massima priorità per l'azienda**. In seguito agli avvenimenti di Tunisi Costa conferma che gli scali previsti nella capitale nordafricana per il 2015 saranno sospesi e rimpiazzati da itinerari alternativi». Gli allarmi che scattano di default in occasione di elevati allerta terrorismo vanno a cautelare le compagnie di navigazione, **ma difficilmente cambieranno le strategie di sicurezza nel bacino del Mediterraneo**. La pirateria, tirata in ballo sovente negli ultimi tempi, **non dovrebbe essere un problema per diverse ragioni**. Dalla presenza di flotte di guardia-coste nazionali, come nel caso di Italia e Malta, **alla continua comunicazione delle imbarcazioni con i security-team delle compagnie, fino ai sistemi di sorveglianza collegati con gli organismi di intelligence internazionali**. Ciò che preoccupa maggiormente sono le potenzialità dei rischi nei porti del Nord Africa, **anche se occorre analizzare nello specifico i rischi e non lasciarsi prendere da im-**

motivato terrore. Il Mediterraneo, con il suo 19% di traffico crocieristico mondiale in termini di passeggeri, rappresenta certamente un'ottima preda per chi vuole relegarsi la figura di nemico "alla pari" **del mondo Occidentale**, ma bisogna distinguere azioni e personaggi. Il pericolo che viene dalla Libia non è tanto la distanza dall'Europa, quanto l'area di azione. Il Wall Street Journal affermava alcune settimane fa che **«le possibilità che lo Stato Islamico abbia una forza navale sono remote**, ma l'utilizzo di barchini veloci, in grado di attaccare navi di grosso tonnellaggio, è possibile». Gli skiff tipici della Somalia, con cui i pirati del terzo millennio hanno procurato molti danni e ingenti costi alle compagnie di navigazione, **sono quindi replicabili nel Mediterraneo?** Forse, ma le reali possibilità che ciò accada sono da contarsi sulle dita di una mano. **Il Golfo di Aden e le coste somale hanno specificità geografiche che hanno fatto crescere il fenomeno della pirateria implicando grandi cambiamenti per la sicurezza dei flussi mercantili**. Le coste libiche,



tolinea Toaldo, **«e le fonti poco credibili abbondano. Tuttavia, Daesh ha un potenziale molto grande in Libia e quindi non va sottovalutato. Da fine ottobre, quando alcuni gruppi nella cittadina di Derna giurarono fedeltà ad al-Baghdadi, questo gruppo terroristico ha esteso la sua presenza in numerose città. Anche se non ne controlla completamente nessuna, è decisamente in crescita, sia perché tornano in patria molti libici che hanno combattuto in Siria, sia perché ci sono molte defezioni da parte delle milizie islamiste locali».** Quindi un intervento armato è ciò che attende l'Europa inevitabilmente? **«Intervenire al fianco di Tobruk, stimolando la guerra civile, difficilmente risolverà questo problema. Gli occidentali fanno bene a spingere i libici verso un governo di unità nazionale perché quella è l'unica strada per isolare politicamente e concretamente Daesh».** La reazione del governo italiano prevede un maggiore impegno delle proprie unità navali per la sorveglianza in mare, **e contestualmente un passo indietro per quanto riguarda la normativa sui militari a bordo di mercantili privati.** Dopo quattro anni, infatti, il ministero della Difesa ha deciso che il vulnus legale stabilito dall'ex Ministro Ignazio La Russa doveva essere chiuso. L'idea di imbarcare militari regolari su navi private è infatti culminato con la vicenda dei due fuclieri di marina detenuti in India in seguito all'accusa di aver ucciso due pescatori indiani scambiati per pirati, quando erano in servizio sull' **“Enrica Lexie”**. Ma il dicastero di Roberta Pinotti introduce anche delle novità significative per la sicurezza marittima. **L'Italia infatti non parteciperà più alla missione anti-pirateria Ocean Shield sotto l'egida della NATO.** La decisione viene presa **«considerata la diminuzione degli attacchi dei pirati negli ultimi mesi, nonché l'ormai avvenuto perfezionamento delle procedure che consentono di ricorrere alla difesa dei mercantili con squadre fornite da compagnie private di sicurezza.** Pertanto, l'attività dei Nuclei militari è già ora in via di riduzione e provvederemo nei prossimi mesi a chiuderla, **anche mediante la modifica delle disposizioni normative che l'avevano avviata».**

quindi, potrebbero sì essere un pericolo per le grandi imbarcazioni, **ma difficilmente oggi un tanker o una nave da crociera arriverebbero davanti ai porti di Tripoli o Bengasi senza le dovute garanzie di sicurezza.** Ma qual è la reale situazione in Libia in questo momento? **E come può evolversi per quanto riguarda un intervento armato?** «L'intervento egiziano nel Paese c'è già e non da ora», afferma Mattia Toaldo, Policy Fellow presso l'European Council of Foreign Relations (ECFR). «L'intervento armato da parte occidentale, invece, rimane sul tavolo: **la minaccia dell'ISIS è destinata a divenire più acuta,** così come il traffico di esseri umani che risulta sensibilmente aumentato dall'inizio dell'anno. Immigrazione e ISIS sono due temi caldi nelle opinioni pubbliche europee e non dovremmo stupirci se, specie di

fronte a fallimenti del processo politico, **Paesi come l'Italia decideranno di intervenire.** È proprio il processo negoziale coordinato dall'Onu che rischia di rimanere schiacciato sotto il peso del crescente intervento egiziano a fianco del governo di Tobruk - **continua Toaldo** -. Questo governo ha ora meno incentivi a condividere il potere con Tripoli, **i quali a loro volta hanno sempre avuto forti resistenze nei confronti dei colloqui coordinati da Léon** [Inviato speciale delle Nazioni Unite per la Libia ndr]. **L'ex Primo Ministro libico Ali Zeidan ha detto che se l'Onu non si muove subito, lo Stato Islamico controllerà tutta la costa libica in due mesi. Quanto sono realistiche le minacce e le paure incontrollate di questo momento nei riguardi della situazione in Libia?** «È difficile confermare la credibilità di Zeidan in questo momento», sot-

PORT OF GENOA THE HEART OF EUROPE



Try changing your point of view.

Look at Genoa from up high: you'll see her port right there, only a short distance from the Alps. Not just an opinion that "Made in Europe" starts here.

PORT OF GENOA. THE PERFECT HUB FOR YOUR GOODS



PORT AUTHORITY OF GENOA
www.porto.genova.it

Le Baleari come il Mare del Nord

Ma la caccia di nuovi giacimenti petroliferi dei fondali spagnoli rischia di interrompersi sul nascere per i gravi danni ambientali

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

LA COMPAGNIA petrolifera scozzese Cairn Energy sta ultimando i preparativi per un ambizioso progetto esplorativo dei fondali al largo delle Baleari per stabilire la presenza di idrocarburi nel sottosuolo.

L'obiettivo è iniziare una campagna di scandagliamento sismico in 3D con la quale definire profondità e geometrie delle strutture geologiche capaci appunto di contenere gas o petrolio, **in un'area il cui epicentro si trova a soli 50 chilometri da Valencia e 53 dall'Isola di Ibiza.**

Le campagne di rilevamento sismico sono uno dei migliori strumenti nella caccia ai giacimenti. **Per ottenere i modelli 2D e 3D del sottosuolo un'imbarcazione lancia con intervalli di 10 secondi delle scariche di aria compressa che si propagano nell'acqua fino a raggiungere i fondali penetrando le rocce.**

L'onda è diretta verso il basso da un emittore e i segnali riflessi vengono registrati mediante una serie di idrofoni galleggianti trascinati da cavi lunghi otto chilometri.

I boati provocati da queste scariche provocano tuttavia delle ecatombe acustiche eccezionali con drammatiche conseguenze per la fauna marina.

Per avere un'idea della portata del livello sonoro generato consideriamo che un aereo durante il decollo sviluppa 190 decibel, **questi rilevamenti sismici raggiungono i 249 decibel.**

Un rapporto di Ecologisti in azione basato sugli effetti prodotti dalle emissioni sonore in altre parti del pianeta descrive





tra i suoi effetti la scomparsa della pesca per due anni, conseguente ai danni irreversibili alle uova e alle larve della maggioranza delle specie, **o lo spiaggiamento di cetacei disorientati.**

Nell'aprile del 2012 quasi 3.000 delfini apparvero morti nelle spiagge di Lambayeque, in Perù. Uno studio scientifico realizzato dall'Organizzazione scientifica per la Conservazione degli animali acquatici (**Orca**) ha rivelato che gli animali mostravano sindromi di decompressione acuta, enfisemi polmonari o bolle d'aria negli organi.

Sono passati quasi quattro anni da quando il governo socialista Zapatero ha concesso la licenza alla compagnia britannica per avviare i primi studi di fattibilità, che prevedevano tra l'altro la costruzione di una piattaforma petrolifera, **ma il Mediterraneo non è l'Oceano Atlantico o il Mare del Nord**, dove le installazioni si trovano lontanissime da coste abitate o coinvolte dal turismo di massa, e il colosso energetico ha dovuto fare i conti con una serie di istituzioni e di organiz-

zazioni ambientaliste che forse non aveva previsto. La questione è diventata politica quando la Generalitat Valenciana (il governo della comunità valenciana) **e il Parlamento delle Baleari hanno chiesto di revocare le autorizzazioni concesse.**

I governi autonomi delle due regioni in mano al partito popolare si sono mostrati pubblicamente contro, Esteban Gonzalez Pons, eurodeputato del Pp, ha auspicato che il rapporto della Direzione generale di sostenibilità della costa conduca **«definitivamente a una dichiarazione di impatto ambientale negativa».**

Un'economia che si regge quasi esclusivamente sulla pesca e sul turismo non può permettersi il lusso di veder comprometersi l'ecosistema marino.

Nel frattempo la società petrolifera Cairn Energy ha chiuso i battenti della sua filiale spagnola, in pieno centro di Madrid. Ufficialmente si è parlato di una riorganizzazione aziendale, **ma la filiale denominata Capricorn Spain Limited Sucursal è stata chiusa e il lavoro tecnico trasfe-**

rito agli uffici centrali di Edimburgo. La Cairn Energy non è l'unica società operante nel settore ad essersi fatta avanti nelle Baleari.

Lo scorso 22 ottobre anche la Spectrum Geo Limited ha richiesto le autorizzazioni per esplorare un'area situata a Nord di Minorca, **e la Sea Bird Exploration norvegese si appresta a fare altrettanto.**

D'altronde le più recenti stime della statunitense Geological Survey vedono i giacimenti dei fondali del Mediterraneo sufficienti a garantire da soli il 40% del fabbisogno energetico europeo, **che nell'ultimo anno si è assestato su 500 miliardi cubi di gas.**

Che i Paesi del Mediterraneo si contraddistinguono per la loro macchinosità nel cogliere opportunità economiche interessanti non è un fatto nuovo, **anche se una dipendenza energetica del 99% dall'estero potrebbe pesare sulle scelte che il governo e le autonomie locali prenderanno in questa delicata sfida.**

DESTRA Due immagini del varo di "Isla Bella" prima nave portacontainer a gas

Perché serve avere gli indici

di **UMUR UGURLU***, Istanbul

IL 2014 è stato caratterizzato da una crescita economica rallentata e da forti tensioni politiche. **La crisi del settore marittimo è se possibile peggiorata e tutte le aree di questo business si trovano a operare in condizioni di difficoltà in alcuni casi mai riscontrate prima.**

Benché i fondamentali del 2015 si presentino più promettenti ai fini di una ripresa economica, i dati economici di questi primi mesi mostrano ancora una situazione sotto pressione, **e solo poche eccezioni in questo contesto inducono all'ottimismo.**

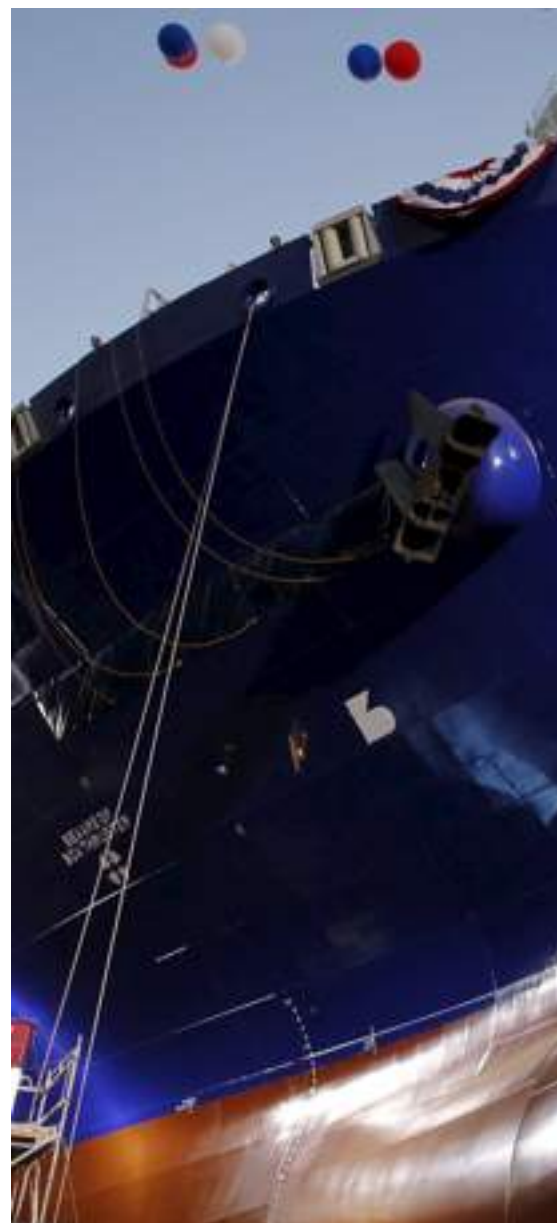
Molti operatori stanno indicizzando i loro costi di trasporto dei container per essere sicuri di fornire il miglior nolo possibile. Un numero sempre maggiore di aziende americane, europee e asiatiche si stanno in pratica muovendo nei trasporti oceanici con una metodologia comune già nella logistica di terra, **nelle materie prime e nei costi dell'energia.** Il Container Freight Index fornisce agli operatori le rate di nolo pagate in media dalle aziende del settore su una data rotta marittima. **Viene inoltre fornita un'analisi e una previsione nel breve periodo.** Così, operatori e trader possono controllare le tendenze in corso per determinare i contratti e rimodulare i rischi. **Gli indici permettono inoltre ai vettori di fissare i loro noli medi su specifici porti contro gli ultimi noli comprati**

dagli spedizionieri. Inoltre, gli indici forniscono informazioni preziose per studi su nuove rotte o porti. Tra gli indici più noti nel settore c'è lo Shanghai Containerized Freight Index (Scfi): **il suo obiettivo è incontrare ottimizzare il sistema dei noli in esportazione dalla Cina.** Aperto il 16 ottobre 2009 in sostituzione del vecchio Scfi del 2005, **è gestito dalla società Shanghai Shipping Exchange.**

Le informazioni riportate sull'indice sono compilate da un gruppo di operatori che comprende compagnie di linea e spedizionieri. **Tutti i membri del gruppo sono imprese conosciute in tutto il mondo e con grande reputazione all'interno del settore marittimo.** Al momento, l'indice è composto da 15 compagnie e 17 spedizionieri. **Tra queste aziende figurano Cma Cgm, Cosco, Csc, Hanjin, Hasco, Hlag, Jinjiang, K-Line, Maersk, Mol, Nyk, Oocl, Pil, Sinotrans, Sitc e Yang Ming.**

Il nolo di una singola rotta è costituito dalla media di tutti i noli corrisposti dagli operatori del panel su quella determinata rotta. **La massa critica della singola rotta ne determina il numero minimo di report giornalieri.** Per una rotta che incide al 5% sul mercato vengono richiesti almeno cinque report, sei per una rotta tra 5% e 10%, almeno sette su 10-15%, **otto se sopra il 15%.**

I contratti legati agli indici sono



SINISTRA Container nel porto di Genova



sempre più diffusi, **man mano che spedizionieri e armatori si affidano sempre più a formule alternative di contrattazione.** Grazie all'accezzione nell'uso comune di indici come il Scfi o il World Container Index (Wci), i contraenti ora possono ridurre il tempo e le risorse dedicate alla negoziazione di un accordo - in un contesto volatile come quello dell'industria marittima - **e hanno inoltre maggiore facilità nel fissare contratti per più anni,** potendo non trattare direttamente sul prezzo. Non solo i contratti garantiscono un meccanismo efficiente sul valore dei noli, **ma permettono ad armatore e spedizioniere di quantificare meglio i loro costi futuri.** Fissando questi ultimi, così come i possibili guadagni al di fuori del contratto fisico, **porta anche a un miglioramento delle relazioni fra le parti.**

Dunque il Wci, sviluppato da Drewry Shipping Consultants e dal Cleatrade Exchange, **è stato lanciato nel 2011 ed è il primo indice con base in Europa.** Questo rappresenta un'importante struttura per il mercato globale, **che garantisce anche un miglior approccio al mercato dei derivati.** Inoltre, il Wci è il primo indice a fornire i noli settimanali in entrambi i sensi delle rotte, **aumentando le efficienze nella gestione dei carichi.** Volendo, i contratti sono disponibili direttamente su Lch.Clearnet, adattabili a seconda dei mercati su cui si vogliono sfruttare.

Il Wci riporta noli spot concordati sulle maggiori rotte Est-Ovest e consiste in 11 diversi indici che rappresentano la rotta, singola oppure composita sulla base di altri fattori. **I volumi sono espressi in milioni di teu.** Il panel fornisce sopra quattro report per settimana per ogni singola rotta sulla quale gli operatori sono chiamati a relazionare.

Le compagnie di navigazione hanno bisogno di prevedere i noli

per stimare i loro flussi di cassa e utili, **per sviluppare i piani di spesa e prendere decisioni strategiche sulla gestione aziendale.** Il bilancio è definito dal fatturato della compagnia, e questo dipende dall'andamento dei noli. Così come gran parte della condotta delle compagnie dipende dalle prospettive di guadagno, sapere l'andamento delle rate consente anche di poter prendere importanti decisioni sul futuro, **dalle quali può dipendere la sorte stessa dell'azienda.**

Negli ultimi anni i noli container sono diventati sempre più volatili, a causa di una serie di fattori esterni al settore (come l'andamento dell'economia mondiale) ma anche interni a esso **(come le strategie sulla capacità delle navi).** I rischi e le incertezze dovute alla persistente volatilità dei noli sono un chiaro incentivo per compagnie di navigazione a considerare forme alternative di trasporto

- come ad esempio nuove misure per limitare la volatilità del mercato. In ogni caso, senza un indice credibile nel settore, **oggi la gestione dei noli sarebbe davvero difficile.** L'introduzione dello Scfi, seguita dal Wci e da altri indici ha rappresentato un passo necessario nell'affinamento del mercato legato al settore container; benché esistano numerosi dubbi su come poi questi indici siano costituiti, con la precisazione che una piena maturità di questi strumenti sarà possibile solo nei prossimi anni,

e questo sarà un bene per le relazioni tra spedizionieri e armatori. D'altro canto, i vecchi costumi e le abitudini fra queste due categorie si stanno mostrando progressivamente inadeguate, **specie per fronteggiare un mercato sempre più volatile e legato agli sbilanci fra domanda e offerta.**

Wishing you all calm seas.
*Captain
& Seaway Logistics Professional



DESTRA Il terminal container della Spezia

Carbone, difficile farne a meno

Mentre greggio, gas e nucleare mostrano la corda, nel mondo la più vecchia e discussa fonte di energia chiude l'anno in crescita

di IRENE PUGLIESE, Roma

LIBIA e Algeria da un lato, Ucraina dall'altro. **Le principali fonti energetiche per l'Europa sono strette tra i focolai più caldi a livello geopolitico.**

Se la certezza che la diffusione di petrolio e gas sia legata a doppio filo al destino di questi paesi è condivisa all'unanimità, **lo stesso non vale per i possibili sostituti.**

Economico, proveniente da mercati al riparo da tensioni e ormai "pulito" grazie all'avanzamento tecnologico e alle tecniche di ambientalizzazione delle centrali: puntare sul carbone è l'unica soluzione per Andrea Clavarino, presidente di Assocarboni.

A dimostrarlo, secondo quanto riportato durante il convegno "Sistema elettrico italiano: strategie per la competitività e lo sviluppo sostenibile" organizzato a Roma dall'associazione di industriali, sarebbero in primo luogo i numeri: **la produzione mondiale del minerale nero nel 2014 è cresciuta del 3% raggiungendo i 7,2 miliardi di tonnellate.**

Così come è salito del 5% il commercio mondiale via nave raggiungendo 1,2 miliardi di tonnellate (di cui 900 milioni di tonnellate di carbone da vapore e 300 milioni di tonnellate di carbone metallurgico), **mentre rimangono stabili a 216 milioni di tonnellate le importazioni dell'Europa.**

In parallelo, nel vecchio continente, **sono scese dell'11% le importazioni di gas.** Il risultato? Circa la metà dell'aumento dei consumi di energia, a livello mondiale, nell'ultima decade sarebbe stata soddisfatta dal



carbone: «Negli ultimi 100 anni - ha confermato Clavarino - l'ammontare di energia prodotta da questa fonte è stata pari all'energia prodotta da nucleare, rinnovabili, olio combustibile e gas sommati insieme». Spostando l'orizzonte a livello nazionale, invece, **i dati consun-**

tivi del 2014 appaiono in calo.

È qui l'anomalia italiana, secondo l'associazione: la chiusura di Vado Ligure, la situazione di stallo dell'Ilva a Taranto e il perdurare delle crisi avrebbero infatti ridotto le importazioni di carbone da vapore dell'11% e quelle di carbone metallurgico e

Pci del 15% rispetto al 2013, **attendendosi a 16 milioni di tonnellate le prime e a quattro milioni di tonnellate le seconde a fine 2014.**

Nello stesso periodo anche in Italia, in linea con i dati europei, le importazioni di gas sono scese dell'11%, eppure il Paese continua a dipendere per oltre il 70% del suo fabbisogno energetico da gas e dalle fonti rinnovabili «con pesanti ricadute sul prezzo dell'energia elettrica e sulla propria indipendenza energetica - **denuncia Assocarboni** -. Per l'Italia è urgente ripensare la politica sul carbone. Il nostro Paese ha bisogno di impianti a carbone come quelli esistenti che già vantano un'efficienza media del 40% rispetto al 35% della media europea» **ha tuonato Clavarino.**

«È il momento di fare politica industriale e dotare l'Italia di un'energia elettrica competitiva. **Come Assocarboni suggeriamo meno gas**, costoso e con significative implicazioni in termini di sicurezza degli approvvigionamenti, e più rinnovabili insieme al carbone».

Il modello è la Germania: manifattura molto forte, aree decise su cui puntare e un'energia elettrica competitiva prodotta, appunto, soprattutto da carbone e rinnovabili.

Ne è convinto anche Davide Tabarelli, **presidente di Nomisma Energia**, società indipendente di ricerca in campo energetico e ambientale. «La fonte che cresce di più è il carbone e la ragione è il mercato» ha chiarito «è la fonte più democratica perché i prezzi sono bassi, proviene da aree geograficamente stabili, contrariamente a petrolio e gas, **ed è inesauribile.**

Cosa manca dunque? Una corretta campagna di comunicazione che, «intrapresa dall'industria potrebbe cancellare l'opinione comune che il carbone sia il male», **ha chiosato Tabarelli.**

Che proprio di male si tratti ne è certo invece Stefano Ciafani, vicepresidente nazionale di Legambiente che a fine convegno ha riassunto in 140 caratteri, lo spazio di un tweet, il suo pensiero sull'argomento appena discusso: «Convegno Assocarboni: **interventi fuori dalla realtà a difesa di una fonte in agonia in Italia #rivoluzioneenergetica.**

evento

**SHIPBROKERS
 SHIPAGENTS
 DINNER**
 (TWELFTH+1 EDITION)

18 SETTEMBRE 2015
PADIGLIONE JEAN NOUVEL
FIERA DI GENOVA

Festeggiamo il 70° compleanno di Assagenti con un'ambientazione anni 40. Non dimenticare un accessorio in tema!

Lo Shipbrokers and Shipagents Dinner, organizzato dal Gruppo Giovani Assagenti, è uno degli eventi più importanti nello scenario mondiale del settore marittimo, logistico e portuale, che ogni due anni riunisce a Genova tutti gli operatori dello shipping internazionale. Una serata esclusiva, un momento di networking unico tra manager del comparto: armatori, shipmanager, agenti marittimi, broker, spedizionieri, avvocati, assicuratori, trader, terminal operator, fornitori di servizi portuali, banche, noleggiatori, fornitori navali.

EDIZIONE 2013



DIVENTA SPONSOR

Ottieni ampia visibilità in un contesto sofisticato, condividi con i tuoi clienti e futuri partner un momento esclusivo nel quale potrai favorire lo sviluppo delle tue relazioni professionali.

Consulta sul nostro sito le opportunità di sponsorizzazione.

DINNER SAILING REGATTA

Il 19 settembre torna l'appuntamento con la regata velica non competitiva, un momento di aggregazione riservato agli equipaggi delle aziende associate ad Assagenti e degli sponsor del Dinner.



main media partner



www.genoashippingdinner.it

silver sponsor

Il Marocco investe un miliardo per i porti

Il governo punta su Casablanca e Nador. Ma resta il progetto Tanger Med II. Nell'ultimo anno il Pil del Paese è cresciuto del 4,4%

di **MATTEO DELL'ANTICO**, Casablanca

IL GOVERNO del Marocco ci crede, e **continua a investire nel settore portuale.**

Il primo scalo che verrà potenziato, con 350 milioni di euro, sarà quello di Casablanca, **la capitale economica del Paese.** Il progetto, nello specifico, prevede la realizzazione di un approdo turistico ampliato con un nuovo terminal crociere, **l'allargamento dell'attuale area commerciale e una zona interamente dedicata alla cantieristica navale.**

La maggior parte dei fondi per la realizzazione delle nuove opere saranno pubblici, **così come quelli già utilizzati anche vicino la città di Casablanca per potenziare la rete degli interporti nazionali,** che da qui ai prossimi anni, avranno strade dedicate per far viaggiare le merci accanto alle corsie stradali utilizzate per il traffico privato.

L'altro porto che il governo marocchino ha intenzione di consolidare è poi quello di Nador, subito a Sud di Melilla, **questa volta nel bacino del Mediterraneo.**

Il piano prevede la costruzione di uno scalo che avrà la capacità di tre milioni di teu, **25 milioni di tonnellate di idrocarburi,** sette milioni di tonnellate di carbone e tre milioni di tonnellate di merci varie.

A occuparsi della realizzazione dell'infrastruttura è la società pubblica Nador West Med.

Per il momento i fondi che sono stati messi a disposizione arrivano a circa 750 milioni di euro ma non è escluso che possano presto aumentare, **almeno secondo quello che è un più ampio pro-**





getto di sviluppo che il Paese africano ha pianificato da qui fino al 2030.

Per il solo 2015 infatti sono previsti appalti pubblici per un importo complessivo di 3,2 miliardi di euro. Tra i settori che assorbiranno maggiori stanziamenti c'è proprio quello marittimo, senza contare che, sempre in Marocco, è in atto l'ampliamento del mega porto di Tangeri, **con la realizzazione del progetto Tanger Med II.**

Tra gli scali italiani che stanno cercando di sfruttare lo sviluppo economico del Paese, il cui Pil è cresciuto più del 4% nell'ultimo anno, **c'è Livorno.** «Il Marocco sta avendo una notevole crescita industriale - spiega Francesco De Bari, capo area programmazione economica, progetti strategici e innovazione dell'Authority labronica - e questo lo rende, anche per via della sua solidità politica, **tra le aree più interessanti di tutto il Nord Africa.** Per quel che ci riguarda, come Autorità portuale, **siamo stati gli unici italiani ad essere invitati al centenario del porto di Casablanca e da anni portiamo avanti un'ormai consolidata cooperazione con i principali scali marocchini».**

Nei giorni scorsi Livorno era presente alla Fiera Med Ports di Casablanca, **unica realtà italiana insieme a Civitavecchia.** «Auto, fresco e agroalimentare - conclude De Bari - sono le merci che passano con più frequenza dai porti marocchini e che, in alcuni casi, **interessano anche l'Italia».**

«PORTATE QUI LE NAVI, È SICURO»
Per le strade di Casablanca, accanto a donne coperte dal velo, **passano ragazze con i cappelli al vento.**

All'interno di un grande albergo del centro città, il ministro marocchino dei Trasporti, Aziz Rabbah, partecipa all'inaugurazione di Med Ports, **uno dei principali eventi dedicati all'economia marittima dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.**

Il messaggio è chiaro e arriva a pochi giorni di distanza dall'attentato di Tunisi: **il comparto produttivo del Nord Africa non può fare a meno del turismo e della presenza delle principali compagnie crocieristiche.** «Il nostro Paese - spiega Rabbah al *Medi-Telegraph* - **continua a investire**



nello sviluppo dei porti. Quello che è successo in Tunisia va condannato. **Per quanto riguarda il Marocco mi auguro si possano accogliere,** in futuro, sempre più navi cariche di passeggeri che desiderano visitare le bellezze del nostro territorio. **Viviamo anche di turismo e non possiamo rinunciare a questo business».**

Al momento i più importanti marchi del settore cruise, direttamente o con loro controllate, **fanno scalo in Marocco,** come è tradizione da anni.

Ma è evidente che il recente attentato al Museo del Bardo, potrebbe cambiare le carte in tavola.

Secondo i programmi attuali, le navi Costa Crociere fanno tappa nei porti marocchini di Tangeri e Casablanca.

Msc tocca le stesse città con un totale di quattro navi programmate per la stagione 2015.

Pullmantur, marchio del gruppo Royal Caribbean rivolto alla clientela spagnola, **porta turisti sia a Tangeri sia a Casablanca.**

Nei mesi scorsi il governo marocchino, su volontà di re Muhammad VI, **ha deciso di stanziare decine di milioni di euro per lo sviluppo del sistema portuale.**

Una crescita che dovrebbe incrementare sia il traffico merci sia passeggeri. «Quanto successo a Tunisi - sottolinea il ministro Rabbah - **potrebbe avere conseguenze negative anche per la nostra economia.** Mi auguro non sia così, ce la metteremo tutta, **come del resto abbiamo sempre fatto.** Non solo per offrire la massima sicurezza alle compagnie e ai loro passeggeri, **ma anche per migliorare i servizi che attualmente siamo in grado di garantire».**

Nei giorni scorsi, a poche ore di distanza dall'attacco ai turisti, i principali operatori del settore hanno comunicato che, almeno per il momento, **nessuna nave da crociera farà tappa in Tunisia.**

«Decisione inevitabile», commentano gli operatori nordafricani che si aggirano per gli stand della fiera Med Ports, **anche se quasi tutti sono convinti che le navi torneranno presto a scalare nel porto di Tunisi.** A Casablanca i crocieristi che sbarcano in città sono 250 mila l'anno: **l'obiettivo del governo è salire a 350 mila entro il 2016.** L'altro scalo nazionale è Tangeri.



Tra i turisti che fanno tappa in Marocco la maggior parte proviene dall'Unione Europea, **seguono Nord America e Medio Oriente.**

Il Pil del Marocco ha registrato un aumento considerevole del 4,4%, ma il comparto predominante su tutti è ancora quello agricolo, **nonostante la politica adottata dal governo sia di potenziare l'industria ed i servizi.**

Per le strade di Casablanca, città di quattro milioni di abitanti dominata da un traffico infernale, **basta camminare qualche minuto per passare da eleganti strade alla moda a quartieri**

dove si respira povertà.

Il porto è lì, **a due passi dal centro e dalla moschea più grande di tutto Marocco.** C'è chi scatta una foto ricordo, chi sorride.

Per il momento le navi da crociera continuano ad arrivare, con il loro carico di passeggeri e di euro, **da queste parti ben più graditi del dirham.**

In particolar modo a chi, come Kamal, **vende piccoli oggetti di legno sul lungomare di Casablanca.** Sorride ad alcuni italiani che fanno acquisti.

Allunga la mano, ringrazia, bacia due bancone e dice: **«Turisti prima di tutto».**



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



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



Scopri
la carta vincente!

driver CARD

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

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

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI



INFO & PRENOTAZIONI

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



Transport Logistics 2015

L'evento clou della logistica è tornato. Focus sulla digitalizzazione della logistica, e tutte le ultime novità del settore.

Appuntamento alla Fiera di Monaco, dal 5 all'8 maggio



TRANSPORT LOGISTICS è una fiera dinamica, con un'atmosfera business-oriented, **numerose opportunità per intensi scambi professionali e un programma di conferenze supportato da 200 esperti di massimo calibro.**

Nel 2013 questo evento internazionale di primo livello ha attirato 52.308 visitatori da 110 differenti Paesi, **e tra di loro erano presenti grandi investitori con alti poteri decisionali.**

Con un forte richiamo istituzionale, **lo show ha presentato 2.013 espositori da 63 diversi Paesi**, tutti intenzionati a espandere il loro business in nuovi mercati.

DAL 5 ALL'8 MAGGIO
FIERA DI MONACO

NUMERI CHIAVE DEL 2013

2.013 espositori da 63 Paesi differenti pari al 6,5% della precedente edizione del 2011 con una proporzione di espositori esteri pari al 45%
52.308 visitatori da 110 Paesi differenti con un incremento del 2% rispetto all'edizione 2011 e una proporzione di visitatori esteri pari al 37%.

I PUNTI DI FORZA DI TRANSPORT LOGISTICS

Copre l'intera catena logistica;
è un evento internazionale con visitatori importanti;
ha una piattaforma di relazioni business-oriented;
presenta innovazioni e tendenze a livello mondiale;
ha conferenze di alto calibro.



**ESPOSITORI - I PRIMI 10 PAESI
PER ORIGINE (ESCL. GERMANIA)**

1. Paesi Bassi	101*
2. Italia	81
3. Belgio	64
4. Francia	63
5. Austria	48
6. Repubblica Ceca	43
7. Gran Bretagna	40
8. Svizzera	38
9. Spagna	33
10. Russia	32

*Numero di espositori



A TRANSPORT LOGISTICS tutto è creato per il movimento. **La prova di questo sta anche nei numeri.** Nel 2013, lo show è cresciuto nuovamente in maniera impressionante: in termini di espositori, **c'è stata una crescita del 6,5%, mentre tra i visitatori la crescita è stata del 2%.**

La proporzione dei visitatori provenienti da fuori la Germania rimane alta, **sul 37%**. Alto anche il livello di soddisfazione dei partecipanti, con il 93% delle persone intervistate che hanno definito Transport Logistics eccellente, **molto buono o buono.**

Nel corso dell'ultimo evento, il 94% degli espositori ha dichiarato l'intenzione di tornare. Quello che gli espositori vogliono a questo evento: **molti e promettenti contatti per creare nuove opportunità di business.**

**VISITATORI - I PRIMI 10 PAESI
PER PROVENIENZA (ESCL. GERM.)**

1. Austria	2,253
2. Paesi Bassi	1,773
3. Italia	1,627
4. Svizzera	1,107
5. Francia	1,022
6. Repubblica Ceca	980
7. Polonia	885
8. Gran Bretagna	776
9. Belgio	755
10. Spagna	555



La nuova programmazione dei contributi comunitari per le aziende dello Shipping



di **ALESSANDRO LUALDI***
e **VALERIO LIVOTI***, Genova

LA COMMISSIONE europea, nella sua comunicazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato europeo e al Comitato delle regioni del 13 settembre 2012, **ha rilevato che l'economia del mare europea ha all'attivo oltre cinque milioni di posti di lavoro e un valore aggiunto annuo stimato di oltre 500 miliardi di euro.**

Constatato dunque che le coste del Vecchio Continente e le sue infrastrutture rappresentano uno dei principali poli commerciali a livello globale, ha identificato come priorità di sviluppo e investimento il settore marittimo e dei trasporti, per il quale si è posta obiettivi ambiziosi: **raggiungere sette milioni di posti di lavoro e un valore aggiunto annuo di 600 miliardi di euro entro il 2020.**

In quest'ottica la Commissione europea, nell'ambito della strategia Europa 2020, **ha recentemente rinnovato il proprio impegno alla crescita dell'economia del mare attraverso iniziative rientranti nella cosiddetta strategia della Blue Growth**, intesa a valorizzare in modo ecosostenibile il potenziale degli oceani, dei mari e delle coste in termini di sviluppo e di occupazione e a rilanciare l'economia marittima nel prossimo decennio. Trasporto integrato, energia, ac-

quacultura, turismo, risorse minerali marine e biotecnologia sono solamente alcune delle aree prioritarie su cui la Commissione ha valutato di infondere nuovo impulso, cercando di puntare all'integrazione e all'interdipendenza delle infrastrutture condivise dai vari operatori (come porti, **reti di distribuzione delle merci**).

Questo rinnovato approccio, con il quale si vuole promuovere un uso sostenibile delle risorse del mare, fa sì che le misure recentemente varate dalla Commissione europea possano svolgere nell'immediato futuro un ruolo primario di garanzia a supporto della attuali carenze che contraddistinguono il settore: dalla difficoltà di accesso ai finanziamenti alla mancanza di personale qualificato, **fino ai deficit nell'integrazione dei diversi poli marittimi in Europa.**

Sebbene nell'ultimo settennato 2007-2013 la Commissione europea abbia già contribuito alla ricerca marina e allo sviluppo dell'economia marittima, l'economia "blu" è diventata a tutti gli effetti una delle priorità con Horizon2020, **il nuovo programma settennale 2014-2020 che ha stanziato risorse a gestione diretta della Comunità europea consistenti in contributi a**

fondo perduto per 80 miliardi di euro.

Tramite il sottoprogramma Blue Growth (e altri ancora) sono stati stanziati per l'economia marittima 145 milioni di euro per il solo biennio 2014-2015: tra le tematiche trattate nel primo biennio 2014-2015 si annoverano lo sviluppo di tecnologie acustiche sottomarine, la risposta agli sversamenti in mare di agenti inquinanti, lo sfruttamento delle risorse marine, **dalle quali sono scaturiti progetti di rilevanza internazionale in cui hanno partecipato anche Paesi extra Ue come Canada e Stati Uniti.**

Il nuovo biennio 2016-2017 invece sarà incentrato sullo sviluppo di piattaforme offshore multifunzionali, **sullo sviluppo di tecnologie innovative per lo sfruttamento delle risorse minerali sottomarine e sullo sviluppo di nuove tecnologie sostenibili per il trasporto a basso impatto ambientale.**

I progetti che ne scaturiranno dovranno contenere aspetti interdisciplinari e transnazionali con rilevanti impatti sulle aree prioritarie definite dalla Commissione europea.

Da non sottovalutare inoltre che la Commissione Europea ha attivato altri programmi a sostegno dell'economia blu e della strate-



odo, la creazione di nuove tecnologie efficienti in grado di ridurre drasticamente le emissioni di carbonio, l'ottimizzazione, l'integrazione e l'interconnessione dei servizi di trasporto per accrescere l'accessibilità alle infrastrutture da parte dei cittadini e delle imprese.

Un'altra importante opportunità di finanziamento europeo è infine il programma Med (kick off previsto a giugno 2015), con una dote finanziaria di 265 milioni di euro, **che ha l'obiettivo di promuovere la crescita sostenibile del Mediterraneo**, sostenendo l'integrazione sociale e la cooperazione territoriale, l'uso sostenibile delle risorse marittime e lo sviluppo di concetti e pratiche innovative da applicare all'ambiente mediterraneo.

È auspicabile quindi che venga compresa da parte degli operatori marittimi nazionali l'importanza di tali iniziative proposte dalla Commissione europea, **anche come strumento di competizione tra Paesi e operatori**, il cui fine è quello di stimolare la crescita del settore dei trasporti in maniera integrata e sostenibile, finanziando attraverso contributi a fondo perduto progetti innovativi e di cooperazione territoriale transnazionale.

*Sts Deloitte

gia Blue Growth, paralleli a H2020 e con risorse non meno rilevanti, come il Programma Connecting European Facilities (Cef)- Transport, creato per supportare gli investimenti destinati alle infrastrutture prioritarie nel settore dei trasporti attraverso progetti Trans-European

Networks-Transport (Ten-T) dell'Unione e di durata settennale, con un budget di oltre 21 miliardi di euro.

I principali obiettivi della prima call Cef-Transport 2014, **conclusasi a marzo 2015**, hanno riguardato la tematica della sostenibilità dei trasporti nel lungo peri-



www.coscon.it



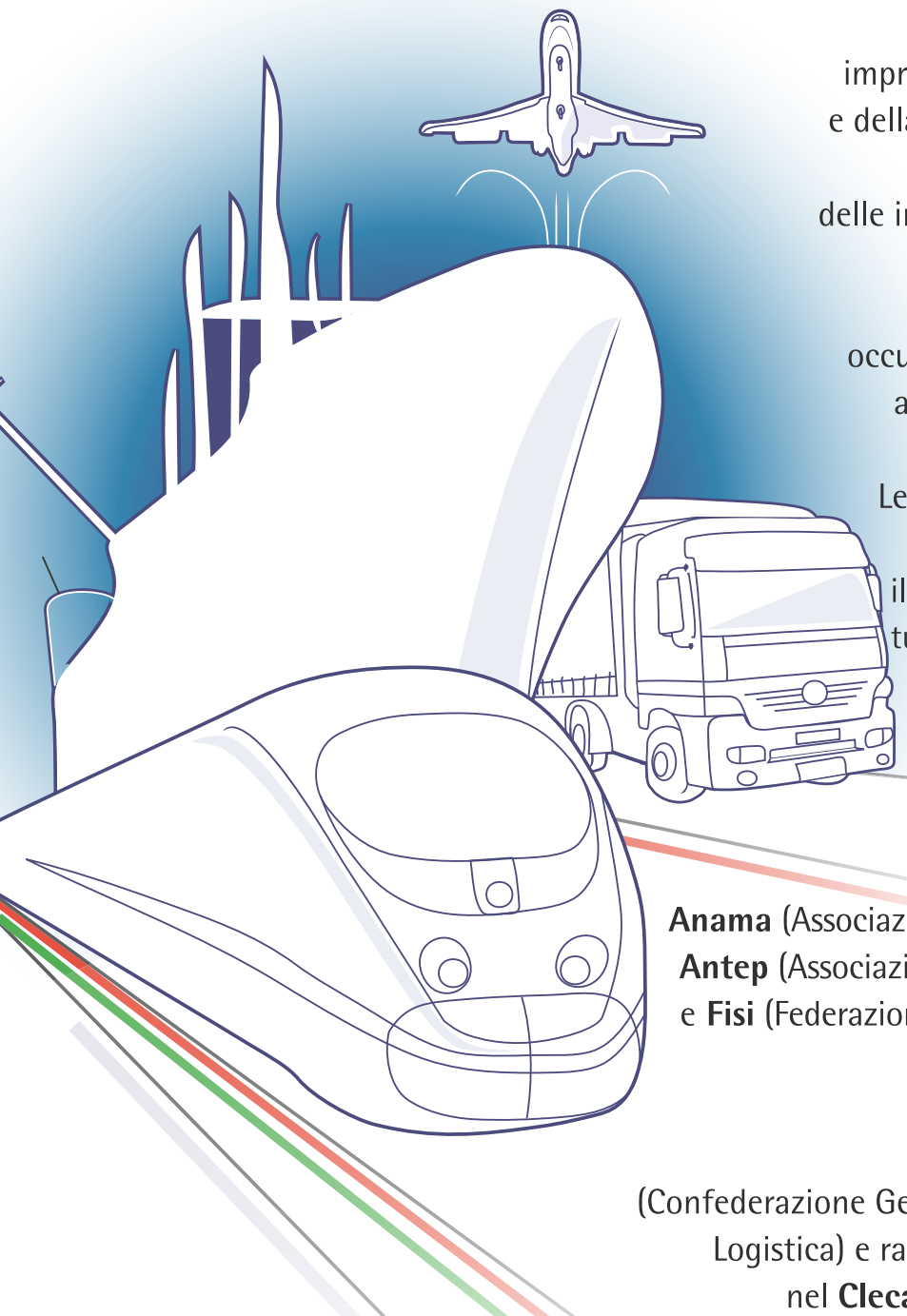
COSCON ITALY S.R.L.

GENOVA Ponte Morosini, 41 - Tel. 010.27071 - commercial@coscon.it
MILANO S. FELICE SEGRATE P.zza Centro Commerciale, 44 - Tel. 02.7030681 - milano@coscon.it
NAPOLI Via A. De Gasperi, 55 - Tel. 081.4233557 - commerciale.na@coscon.it
LIVORNO c/o Argosy Via Leonardo Da Vinci, 5 - Tel. 0586.421030 - info@argasagent.it

<p>FAR EAST - MD1 da/per LA SPEZIA e GENOVA da/per: BARCELONA - VALENCIA - PIREO - SINGAPORE - HO CHI MINH HONG KONG - SHANGHAI WAOGAQQIAO - BUSAN</p>
<p>FAR EAST - MD2 da/per GENOVA da/per: BARCELONA - FOS - PORT SAID WEST - SINGAPORE - HONG KONG XIAMEN - NINGBO - SHANGHAI YANGSHAN - KAOSIUNG - YANTIAN</p>
<p>FAR EAST - ADR da/per TRIESTE e KOPER da/per: PIREO - JEDDAH - COLOMBO - TANJUNG PELEPAS - SHEKOU KAOSIUNG - QINGDAO</p>
<p>NAPLES EXPRESS - PNX da/per Napoli da/per: PIREO - TURCIBIA - BLACK SEA - NORD EUROPA CHINA/FAR EAST/OCEANIA</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 - HAYDARPAZA - YILPORT IZMIR - ESREMO ORIENTE - WEST AFRICA - BLACK SEA - NORD EUROPA</p>

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



Jobs Act e lavoro marittimo: problematiche applicative

di GIUSEPPE LOFFREDA* e MASSIMO COTTONE**
Milano

COME noto con l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 23 del 4 marzo 2015 avente ad oggetto le "Disposizioni in materia di contratto di lavoro a tempo indeterminato a tutele crescenti" (c.d. Jobs Act, il "Decreto") è stato attuato il più importante intervento normativo dell'attuale governo nell'ambito della riforma del mercato del lavoro.

Le misure contenute nel Decreto rivoluzionano il sistema delle tutele in caso di licenziamento illegittimo, riducendo significativamente le ipotesi di applicazione della tutela reintegratoria.

La tutela indennitaria, dunque, diventa la "normale" conseguenza della dichiarazione di illegittimità del licenziamento. Tutte le ipotesi di recesso illegittimo, ad eccezione di alcuni casi gravi, porteranno solo all'applicazione di una tutela indennitaria, di cui viene reso certo e prevedibile l'ammontare (legato unicamente all'anzianità del lavoratore licenziato e non ad una valutazione del giudice).

La tutela reintegratoria rimane uno strumento residuale ed eccezionale in quanto limitato ai casi c.d. "gravi" di licenziamento illegittimo, come ad esempio nei casi di licenziamento discriminatorio, di licenziamento disciplinare basato su fatti materialmente inesistenti, di violazione dei divieti di licenziamento delle lavoratrici madre o per motivi consistenti nella disabilità fisica o psichica.

La disciplina prevista nel Decreto trova applicazione soltanto per le nuove assunzioni a tempo indeterminato, mentre i rapporti di lavoro già in essere resteranno disciplinati dalla normativa previgente: **si viene a creare così un sistema di tutela a "doppio binario"**.

Se da un lato, è indubbio che il Decreto si applichi a tutti i datori di lavoro (inclusi quelli che svolgono senza fine di lucro attività di natura politica, sindacale, culturale, di istruzione ovvero di religione o di culto), dall'altro lato **alcune perplessità sussistono - ad oggi 7 aprile**

2015 - riguardo l'ambito di applicazione della norma a particolari categorie di lavoratori, come ad esempio, per quanto qui interessa, i lavoratori marittimi.

Secondo un'interpretazione letterale della norma alcune speciali tipologie di lavoratori, come i lavoratori del comparto marittimo ed aeronautico, potrebbero essere escluse dalla nuova disciplina, in quanto non inquadrate nelle figure espressamente menzionate dal Decreto, vale a dire operai, impiegati e quadri.

Una tale impostazione contrasterebbe, tuttavia, con i principi forniti dalla Corte Costituzionale (con le note sentenze n. 96 del 3 aprile 1987 e n. 41 del 31 gennaio 1991), che avevano esteso al personale marittimo l'applicazione della disciplina contenuta nella legge 15 luglio 1966, n. 604 (relativa ai requisiti di forma e di giustificazione sostanziale del licenziamento), nonché della tutela reintegratoria di cui all'art. 18 della legge 20 maggio 1970, n. 300.

Alla luce di quanto sopra, come è già stato osservato in dottrina, **l'irrazionalità di tale esclusione dalla nuova disciplina potrebbe esporre il Decreto ad alcuni profili di incostituzionalità**, anche se una eventuale sentenza della Consulta avrebbe in questo caso l'effetto di estendere a lavoratori non direttamente menzionati dalla norma l'applicazione di uno sistema protettivo di minor vantaggio rispetto a quello tradizionale del noto art. 18.

È dunque auspicabile che, o attraverso un intervento additivo della Consulta o attraverso un preferibile intervento chiarificatore del legislatore delegato, si giunga ad una espressa estensione del campo di applicazione del Decreto a tutte le categorie di lavoratori subordinati neo assunti a tempo indeterminato, ivi inclusi quelli marittimi, e ad una puntuale elencazione delle categorie di lavoratori esclusi, così da offrire un quadro chiaro per tutti gli addetti ai lavori.



* Legance - Avvocati Associati Partner, Dipartimento di Diritto della Navigazione e dei Trasporti



** Legance - Avvocati Associati, Senior Associate, Dipartimento di Diritto della Navigazione e dei Trasporti

FOCUS ON GENOA

Traffico record nel settore container, ormai stabilmente intorno o sopra ai due milioni di teu; piani di espansione che hanno preso il via con il recente voto positivo del Comitato portuale al piano regolatore; terminalisti impegnati a investire per accogliere navi sempre più grandi; avvio di procedure doganali semplificate, come il preclearing o sdoganamento anticipato delle merci mentre sono ancora in navigazione; il porto di Genova sta vivendo un momento positivo anche rispetto all'andamento medio della portualità e più in generale dell'economia italiana.

Al buon andamento dei traffici si aggiunge l'attivismo di alcuni operatori genovesi anche fuori delle mura cittadine, che negli ultimi anni ha visto i Rimorchiatori Riuniti espandersi a Malta, i cantieri San Giorgio e Mariotti diventare concessionari a Marsiglia e annunciare una nuova iniziativa a Piombino nel settore delle demolizioni navali, il terminalista Luigi Negri partecipare in Toscana ad attività portuali (entrando nel Terminal Darsena Toscana) e armatoriali. Non mancano però le zone d'ombra, su cui dovrà lavorare il prossimo presidente dell'Autorità portuale. Il primo dubbio riguarda proprio la futura *governance* dello scalo. L'attuale presidente, Luigi Merlo, ha annunciato che lascerà la carica se Raffaella Païta, sua consorte, dovesse vincere le elezioni regionali del prossimo maggio, per evitare conflitti di interesse in famiglia. La corsa alla successione è già cominciata, ma incombe anche lo



spettro del commissariamento.

Questo almeno è stato il destino della maggior parte delle Authority negli ultimi anni e l'impressione, confermata anche dall'allora ministro per le Infrastrutture e trasporti, Maurizio Lupi, durante una sua visita a Genova, era che questa linea da parte del governo avrebbe dovuto proseguire fino all'approvazione della riforma dei porti. Soltanto che la riforma nella sua forma attuale era legata alla figura dello stesso Lupi, che si è recentemente dimesso. Difficile dire se la marcia del testo proseguirà regolarmente o se subirà uno stop, con conseguente incertezza per tutte le Autorità portuali italiane. Basti pensare che uno scalo importante come quello di Napoli è commissariato da quasi tre anni e nel frattempo ha perso circa la metà del proprio traffico.

Ammesso però che Genova, vista anche la sua importanza nello scenario nazionale, possa avere un destino migliore, l'eventuale nuovo presidente troverà alcuni dossier caldi da affrontare. Il primo è quello del futuro dell'area delle rinfuse solide. Luigi Merlo ha assicurato ancora recentemente che questo tipo di merce continuerà ad avere spazio a Genova. Lo stesso ha affermato l'attuale terminalista, titolare della concessione, Augusto Ascheri. Ma la chiusura della centrale elettrica a carbone in porto e il calo della domanda nazionale stanno mettendo a dura prova l'attività del terminal, su cui premono, affamati di spazio, il nuovo terminal container di calata Bettolo e il vicino terminal Reborà di Aldo Spinelli. Il secondo è il destino delle riparazioni navali. C'è un piano per l'area nel cosiddetto

"Blue print" disegnato dall'architetto Renzo Piano, ma i maggiori operatori del distretto, ossia San Giorgio al Porto e i cantieri Mariotti, hanno manifestato recentemente insoddisfazione minacciando di andare altrove.

Da risolvere anche la destinazione del terminal petrolifero, tema sempre delicato e che sta già provocando malumori in una città densamente abitata come Genova.

Rimane poi aperta la questione del futuro delle compagnie portuali con i loro mille lavoratori che coprono le esigenze dei terminal nei momenti di picco di lavoro e che sono costantemente alle prese con problemi di bilancio. E ancora: il futuro delle manovre ferroviarie, la cui concessione scade a maggio.

Al di là delle spine da togliere, il compito più difficile per il nuovo presidente sarà però quello di confermare la crescita dei traffici. Nel 2014 il tonnellaggio complessivo è cresciuto del 4,8%, superando nuovamente i 50 milioni di teu (precisamente 51,9 milioni contro i 49,5 milioni dell'anno precedente), mentre i container sono stati 2,173 milioni (+9,8%). Il successo del settore container è figlio delle strategie delle compagnie marittime e delle grandi alleanze come 2M (Maersk e Msc) o Ocean Three (Cma-Cgm, China Shipping e Uasc), che stanno utilizzando navi sempre più grandi, restringendo il numero dei porti di destinazione finale toccati. Fra questi, in Mediterraneo, figura anche quello di Genova.



«La ripresa dell'Italia passa dal nostro porto»

Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova:
«Con il nuovo piano regolatore puntiamo a sei milioni di teu»

di ALBERTO GHIARA, Genova

Negli ultimi anni Genova ha segnato record di traffico contenitori, nonostante la crisi. E' una crescita solida o è messa a rischio dalla fragilità del sistema portuale italiano?

«Il porto di Genova - risponde il presidente dell'Authority della Lanterna, Luigi Merlo - con il suo nuovo record storico, non ha pescato un jolly: ha cercato, voluto e realizzato un grande risultato grazie a un'azione forte e condivisa di tutta la comunità portuale.

L'azione continua di benchmark intrapresa dall'Autorità portuale e dagli operatori ha saputo affrontare e offrire risposte a un mondo rapidamente cambiato. Mentre studiavamo le mosse per il futuro, abbiamo continuato il più importante lavoro di dragaggio mai avvenuto nella storia, ammodernando le strutture. Ora, tra le opere fatte e quelle in cantiere, lo scalo è adeguato alle nuove esigenze del mercato. C'è un però: il successo sarà duraturo e solido unicamente se quest'azione continuerà con la stessa determinazione e la stessa condivisione. Genova ha bisogno di questo.

Quanto alla situazione nazionale, il sistema italiano è sicuramente fragile e deve trovare una nuova fase di sviluppo attraverso una razionalizzazione degli interventi. In questo senso Genova può dare uno straordinario contributo alla ripresa economica del paese tutto».

Quali prospettive si aprono con il nuovo piano regolatore portuale per le diverse tipologie di merce?

«Questo è l'anno dell'approvazione del nuovo piano regolatore, ma nel frattempo raccoglieremo i frutti seminati nel recente passato, dal ribaltamento di Fincantieri fino al via libera per le navi da 14 mila

teu. Parallelamente è scattata la progettazione per la nuova diga foranea, che assicurerà un altro secolo di sviluppo a Genova, e dell'intera area industriale grazie al Blue Print di Renzo Piano. Tutto sarà compreso nel prp, che ha come obiettivo l'adeguamento del porto al fenomeno del gigantismo navale senza che questo pesi sul tessuto sociale e urbano genovese. Attuando il piano aumentiamo la capacità del porto tra i 5 e i 6 milioni di container, aprendo alle navi fino a 20 mila teu. A Sampierdarena e Prà avremo cerchi di evoluzione più grandi e accosti adeguati. Il Vte diverrà un'isola e davanti alla Lanterna le navi potranno entrare anche da ponente. Troveremo, come richiesto dal Comune, una soluzione per il chimico e apriremo all'Lng. E forzeremo sulla tecnologia, sapendo che possiamo tagliare ancora i tempi del 40%».

Come rispondono il porto e la città alle esigenze di accoglienza del traffico passeggeri, sia traghetti sia crociere?

«Al recente Seatrade di Miami ho potuto constatare un evidente ottimismo, seppur meno forte per il Mediterraneo. Genova ha significativi spazi di sviluppo, con nuove opportunità. Per le crociere, la ormai consolidata collaborazione con Msc ci consente di guardare al futuro con grande serenità: la compagnia presto inaugurerà la sua nuova sede in città e ha presentato un piano molto ambizioso, con il raddoppio della capacità nel 2022. Consolideremo nuove compagnie, adeguando le nostre banchine alle nuove navi, più larghe rispetto a quelle attuali. E abbiamo già predisposto con Sta-

zioni Marittime un piano di investimenti che prevede entro il 2016 l'adeguamento delle passerelle a Ponte Doria e a Ponte dei Mille».

Il traffico ferroviario rimane un punto debole dello scalo. E' una battaglia persa o esiste la possibilità di rafforzare questa modalità per le merci in entrata e in uscita dal porto?

«Tutti i nostri sforzi sono nella direzione di favorire al massimo i collegamenti. Con il completamento del nodo ferroviario di Genova e il Terzo valico lo scenario cambierà totalmente. Parallelamente ci stiamo attrezzando per rafforzare il sistema ferroviario interno al porto, sia a Sampierdarena sia al Vte. Sono ottimista perché il disegno è definito, così come il piano degli investimenti. Genova ha fatto la sua parte e ha messo le basi per un solido futuro del suo porto, definendo uno scenario complessivo con grandi investimenti e con un completo adeguamento alle richieste di un mercato in forte evoluzione pur senza pesare sulla città».

Quali sono le alte urgenze, secondo lei?

«L'urgenza è nazionale, serve un piano strategico che metta ordine e definisca priorità. Un progetto che possa anche prevedere un piano regolatore portuale regionale, visto che tutti i porti si stanno apprestando ad ampliare i loro spazi. Anche per questo credo serva rafforzare il ministero dei Trasporti, conferendo nuove deleghe. Soprattutto è necessario tutelare le professionalità che funzionano, come le Capitanerie, e trovare un nuovo meccanismo che consenta di rilanciare l'autonomia finanziaria dei porti»

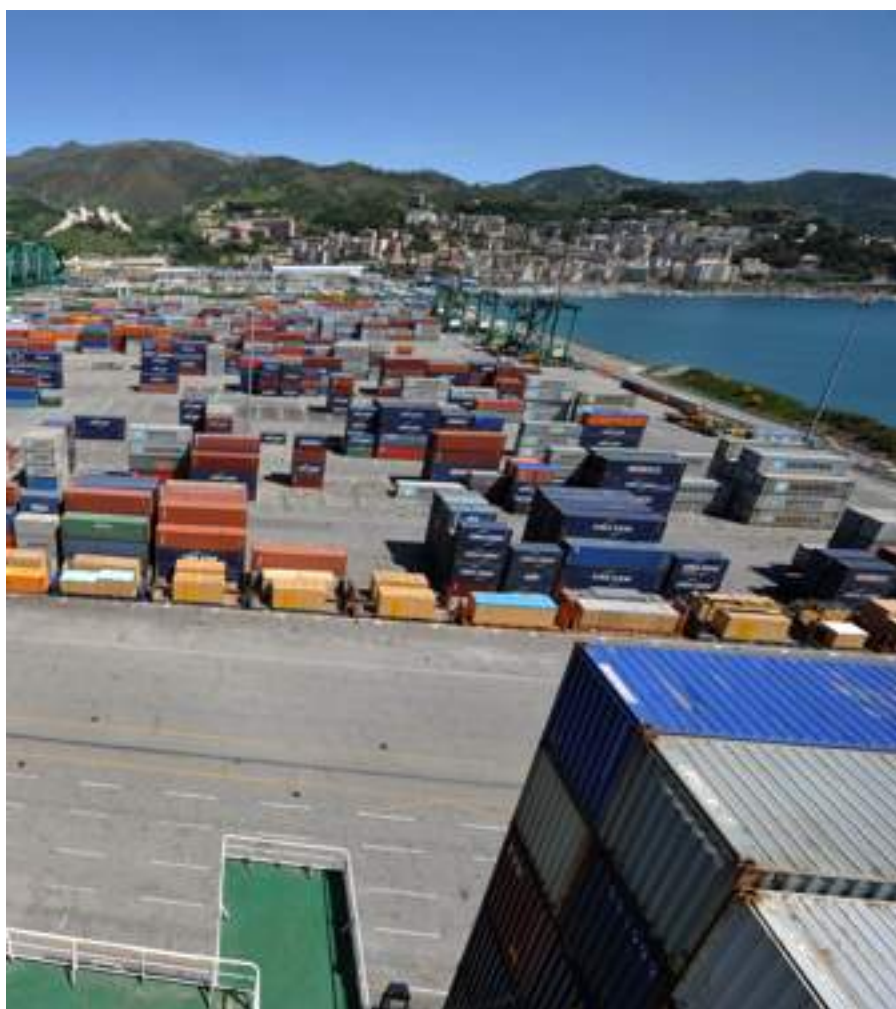
«Il modello Genova per i nuovi pool»

Compagnie e sindacati chiedono chiarezza sulle regole e rilanciano sulla riforma dei porti

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

IMPRESA, infrastrutture, investimenti sono evocati da tutti come il motore dell'attività portuale, ma a queste tre "I" occorre aggiungere una "L", quella del lavoro. La chiarezza sulle regole in questo campo è necessaria. Negli ultimi mesi, nella confusione che ancora regna sulla riforma portuale, il sovrapporsi di iniziativa fra ministeri diversi ha dato l'impressione che il governo tentasse una sorta di gioco delle tre carte, **facendo apparire la riforma in un posto diverso da dove tutti la aspettavano, e ha rimesso in discussione una pace sociale sulle banchine che dura dai tempi della legge 84**. Che cosa pensano i sindacati genovesi della situazione attuale?

Secondo Giacomo Santoro, segretario generale della Filt-Cgil di Genova, **«il tema è l'organizzazione del lavoro**. Bisogna dare una struttura a un modello vincente, il modello Genova, che si basa su un articolo 17 **(ossia il pool di manodopera che interviene nei momenti di picco lavorativo, ndr)** forte. Questo modello dev'essere sostenuto. Noi crediamo nel binomio composto da dipendenti dei terminal e Compagnia portuale. **Ha portato risultati positivi**. Il recente sciopero nazionale dei porti va in quella direzione». **La preoccupazione arriva dalla mancanza di decisioni a livello nazionale**. «Il ministro delle Infrastrutture e trasporti - ricorda Santoro - **si è dimesso portando a una gestione ad interim del ministero**. Questo si ripercuote su tutto il settore. Il porto di Genova patisce il mancato disegno nazionale che parla dal lavoro, **che garantisca occupazione e sicurezza**. Con la liberalizzazione si riduce la sicurezza, mentre un modello con pochi sog-



getti, **come i dipendenti dei terminali e l'articolo 17**, rende più facile coordinarsi in chiave sicurezza sul lavoro. Al contrario, avere una giungla di mille soggetti peggiora le condizioni lavorative, **la sicurezza e la professionalità**. Per Ettore Torzetti, segretario regionale aggiunto della Fit-Cisl della Liguria, **«il problema grosso è il futuro**

della Compagnia unica. L'occupazione cresce in tutti i terminal portuali, ma occorre che la riforma porti, come è stato indicato dai lavoratori genovesi, alla possibilità di creare un pool di manodopera che superi il concetto di articolo 17, cioè dell'intervento sui picchi di lavoro, **per dare concretezza e opportunità di lavoro ai portuali della**



conda imboccatura a Sampierdarena darà a sua volta lavoro per tre anni, **con un investimento da 250 milioni**. L'obiettivo è dare al porto di Genova una capacità di cinque o sei milioni di teu».

Secondo il segretario regionale della Ultrasporti ligure, Roberto Gulli, la crescita del porto di Genova non è stata sufficiente ai bilanci delle compagnie portuali genovesi: **«Non c'è stato un incremento che possa mantenere i bilanci di Pietro Chiesa e Compagnia unica»**.

L'aumento del loro lavoro non è stato proporzionale a quello dei traffici. Ciò è dovuto al fatto che nel periodo della crisi i terminal hanno tarato la loro organizzazione del lavoro adeguandola al momento difficile, **protraendolo anche nella fase successiva**.

L'obiettivo delle organizzazioni sindacali è creare un equilibrio perché tutti abbiano un salario». Per Gulli a questo obiettivo sono interessati anche i terminalisti, perché **«le compagnie sono fondamentali perché la flessibilità che garantiscono permettono ai terminal di essere competitivi**. Il record di traffico del porto di Genova è dovuto alla competenza e flessibilità delle compagnie». **Quello verso cui si tende e che si vorrebbe recepito anche nella futura riforma è un fornitore di manodopera a cui partecipino tutti i soggetti interessati**.

Compagnia». Un altro nodo da sciogliere riguarda i dipendenti delle Autorità portuali: «Preoccupa l'atteggiamento del Mit (il ministero delle Infrastrutture e trasporti, ndr) **che ha paragonato i dipendenti delle Autorità portuali al pubblico impiego, creando grandi problemi**. In realtà non le due cose non c'entrano una con l'altra, **perché i lavoratori delle Authority hanno contratti di tipo privatistico**. La riforma potrebbe risolvere la questione. Lo stesso Mit ha fatto una comunica-

zione che dovrebbe ripristinare le condizioni giuste, ma mantenendo le trattenute fatte nel frattempo. Insomma non restituiscono i soldi già trattenuti, **il che per i lavoratori è un colpo non indifferente**». Una speranza per Genova potrebbe arrivare dal nuovo piano regolatore: «Ci sono - dice Torzetti - **idee che possono dare entusiasmo e prospettive**. Si parla di due miliardi di investimenti, **la metà dei quali soltanto per la diga di Levante**, che darà lavoro per otto anni. La se-

<p>Ship Agents</p> <p>Intersea, UNICORRIS, MARAC (Italy), Medisear, medinar tramp</p>
<p>Custom Brokers</p> <p>STONY, Sironia</p>
<p>Magazines</p> <p>STONY, Sironia</p>
<p>Ship and Container Repair Centers</p> <p>GP</p>
<p>Terminal Operators</p> <p>CC-MON, TET, Vitol Terminal Europe, Vitol</p>
<p>Logistic Operators</p> <p>LOGISTAR, Nord Italia Logistics</p>

finsea GROUP

Address: Corso Amedeo, 200
 Phone: +39 010 2300011
 Fax: +39 010 2300011
 E-mail: info@finsea.it
 Web: www.finsea.it

THOS, CARR & SON
 STEAMSHIP AGENT & BROKERS SINCE 1887

Servizi di linea per:

WestAfrica, India/Pakistan, Sud Pacifico (Papua, Nuova Caledonia, Fiji, Sumbawa, Vanuatu, Kiribati, Marshall, Nauru, Samoa, Tonga, Solomon), Islanda, Irlanda, Russia

Via Roma, 2 - 16121 GENOVA (Italy)
 Tel. +39 010 8578900 | Fax +39 010 8578905
 e-mail: info@thoscarr.it www.thoscarr.it



«Riportiamo a Genova la finanza di banchina»

Piazza, l'assessore allo Sviluppo economico del Comune: «Noi dobbiamo riprendere a integrare il porto con la città»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

ROMPERE il muro che separa città e porto: l'obiettivo non è nuovo sotto la Lanterna. Basta pensare, in anni recenti, all'Agenda città-porto lanciata dai sindaci Giuseppe Pericu e Marta Vincenzi. Ci riprova adesso Emanuele Piazza, assessore allo Sviluppo economico della giunta comunale di Genova guidata dal sindaco Marco Doria. Lo strumento non è più l'Agenda, ma il tavolo sul piano regolatore portuale, che deve coordinarsi con il piano urbanistico comunale (puc). «Genova - spiega Piazza - non deve essere una città con un porto, ma una città portuale. Nel primo caso, la città vede il porto come un ambiente chiuso in sé stesso, separato, un'attività economica come le altre. Una città portuale invece è un tessuto urbano in cui il porto si integra in maniera profonda».

In che modo può avvenire questa integrazione?

«L'amministrazione comunale ha una visione del problema e sta lavorando per risolverlo. È importante che la linea che separa città e porto sia sempre meno marcata».

Da che basi parte l'azione del Comune?

«Pochi numeri sottolineano la consapevolezza da parte della città dell'importanza del porto. All'interno dello scalo lavorano fra 4.500 e 5.000 persone. Inoltre a Genova, al di fuori dello scalo, ci sono 25 mila - 30 mila persone che lavorano in attività legate al porto. Sono cifre importanti, se si pensa che i contratti di lavoro a

Genova sono complessivamente 200 mila. Il porto e le sue attività sono un elemento fondamentale di questa città. Non tutti lavorano oltre la linea che separa le banchine dalla città, molti sono inseriti nel contesto urbano. Questa constatazione è fondamentale per lo sviluppo di una politica smart a favore della migliore relazione fra città e porto. L'economia del mare pesa per il 13,5% sul totale dell'economia genovese. È una percentuale molto superiore alla media nazionale, che vede l'economia marittima pesare per il 3% sul totale del Pil. L'apporto che la nostra città dà al paese è questo forte radicamento nell'economia del mare. Dal porto arriva valore aggiunto. Il fatto che la città acquisisca consapevolezza di questo dato in maniera chiara ci consente di lavorare su una politica smart».

Quali sono gli obiettivi che si pone il Comune di Genova?

«Il porto genera flussi differenti, quello delle merci, con la grande crescita dei container; quello dei passeggeri e in particolare dei croceristi; e quello finanziario, a supporto del trasporto di merci e passeggeri. I container hanno raggiunto un risultato storico, anche il traffico croceristico è in crescita. Quello che occorre recuperare al rapporto fra città e porto è l'attività finanziaria che spesso è andata altrove, dove può muoversi con maggiore velocità, come a Montecarlo. Il fatto è che lo sviluppo non è portato soltanto dal flusso fisico di merci e passeggeri, ma da tutto quello che gra-

vita introno, come ad esempio l'attività bancaria, che dovrebbe avere a Genova un maggiore radicamento, con ricadute anche fiscali».

Quali azioni concrete si intende portare avanti?

«Per una politica smart, il Comune sta ragionando dal punto di vista infrastrutturale del porto. Ad esempio per l'elettrificazione delle banchine. Il fatto che le navi attraccate non tengano i motori accesi e non emettano fumi è un elemento centrale della città intelligente. Porterà beneficio a tutta la città, come la fibra ottica diffusa in ambito portuale, che per le aziende è un elemento di competitività. Altro risultato smart è l'integrazione lungo la fascia di rispetto di Pra', che richiede un lavoro continuo».

E il turismo?

«È un altro elemento fondamentale che distingue una "città portuale" da una città con un porto».

Che strumenti ha il Comune per intervenire sul flusso finanziario che riguarda l'attività marittima?

«Non può agire sulla leva fiscale, ma può portare l'istanza al governo, con un'azione di lobby. Il Comune chiamerà gli operatori del sistema economico legato al porto per valutare insieme come intervenire. Inoltre si può intervenire sulle banche del territorio perché si rifocalizzino sul settore. Perché gli operatori non debbano andare a cercare risorse a Milano, ma possano trovarle a Genova».



La polifunzionalità, il segreto di Genova

Duci, presidente di Assagenti: «Il porto continua a crescere grazie alla sua versatilità. Ma ora servono leggi chiare»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

DA UN LATO le note positive, *in primis* un piano regolatore portuale che a Genova sta procedendo nella giusta direzione. Dall'altro le dolenti note, dovute soprattutto a una *governance* a livello nazionale troppo lenta nel prendere decisioni e correggere errori. Sono questi i due binari principali entro cui in questo momento si svolge l'attività marittima nel porto di Genova, secondo Gian Enzo Duci, presidente dell'Associazione agenti marittimi genovesi. «La storia di Genova ha dimostrato in questi anni che la polifunzionalità ha consentito di superare meglio di altri il periodo di crisi. Se è vero che un porto monoprodotto ha vantaggi se il suo prodotto si mette a crescere rispetto a altri settori, allo stesso modo subisce gli svantaggi di quando il traffico di quel prodotto crolla. Come ad esempio è capitato al porto di Valencia, che è un porto monoprodotto container ed è cresciuto per anni in maniera importante. Quando è andato in crisi il container, negli anni scorsi, ha perso quota altrettanto velocemente. Genova invece è un porto, fra i non tanti a livello mondiale, che presenta la caratteristica di avere un bilanciamento fra diverse categorie di attività. Questo consente in qualche modo di supportare in maniera più concreta la relazione con la città».

Come si pone il nuovo piano regolatore portuale rispetto a questa caratteristica?

«Il piano regolatore portuale sembra avere questo elemento

come centrale. È elemento positivo del piano. L'approccio completo a tutte le tipologie merceologiche che oggi si movimentano nel porto di Genova, con forse un po' meno spazio rispetto alle rinfuse secche, scelta derivante anche dalla prospettiva di chiusura della centrale Enel. Comunque c'è ancora interesse per questo tipo di merce nel porto di Genova. Affrontare sia il discorso dei container, sia il discorso dei ro-ro, dei passeggeri, le rinfuse liquide nelle due varianti del petrolio e del chimico e le rinfuse secche e l'aver mantenuto queste tipologie merceologiche al centro dell'analisi compiuta per il piano regolatore portuale è sicuramente un elemento positivo e caratterizzante del porto di Genova».

Oltre ai container, quali altre tipologie vanno quindi sviluppate?

«La percorrenza media terrestre per i porti italiani è di 156 chilometri in importazione e di 197 in esportazione. Per Genova questo è l'80% dei traffici. Questo ci deve far pensare quanto sia difficile a oggi andare a raggiungere dei mercati che siano diversi da quelli dell'area limitrofa al porto di Genova. Su queste destinazioni anche il trasporto terrestre dei camion ha un suo ruolo centrale ed è chiaro che il peso dei traffici ro-ro su questi numeri può avere una rilevanza significativa».

Quindi è giusto puntare sui ro-ro?

«È bene che i ro-ro abbia grande

spazio nelle prospettive future del porto di Genova. Fra l'altro è una delle tipologie merceologiche che richiede maggiore intervento di manodopera in banchina e quindi ha ricadute molto più importanti rispetto a altre tipologie sul numero di posti di lavoro che un porto è in grado di mettere a disposizione».

Che cosa può frenare lo scalo?

«Le preoccupazioni vengono a livello nazionale, dove non si viene a capo di questa riforma dei porti che sembra essere sempre più indebolita dalle vicende giudiziarie attuali. Ma soprattutto pesano situazioni che per certi versi mettono a rischio i risultati che si potrebbero ottenere con gli sforzi fatti su altri fronti. Mi riferisco in particolare a due casi. Alla fiera delle crociere di Seatrade a Miami, appena conclusa, quest'anno nuovamente non si è potuto programmare Portofino malgrado gli sforzi che sono stati fatti dalle Capitanerie di porto perché non si è ancora dato il via libera all'avvicinamento delle navi. Si cerca di promuovere un certo tipo di attività e poi ci si trova con paletti di tipo burocratico che impediscono lo sviluppo, senza che ci sia una vera ragione economica. All'identico modo, da poche settimane è uscita un'interpretazione nuova da parte del ministero e delle Capitanerie sulle tasse portuali sulle merci in coperta che sembra discriminare Genova rispetto a porti limitrofi. Il rischio è che il traffico venga dirottato su altre realtà, sia vicine come La Spezia, sia fuori dall'Italia».

Unico volto telematico per l'amministrazione

Botta, direttore generale di Spediporto: «Ecco come superiamo il problema dei diversi interfaccia con gli operatori»

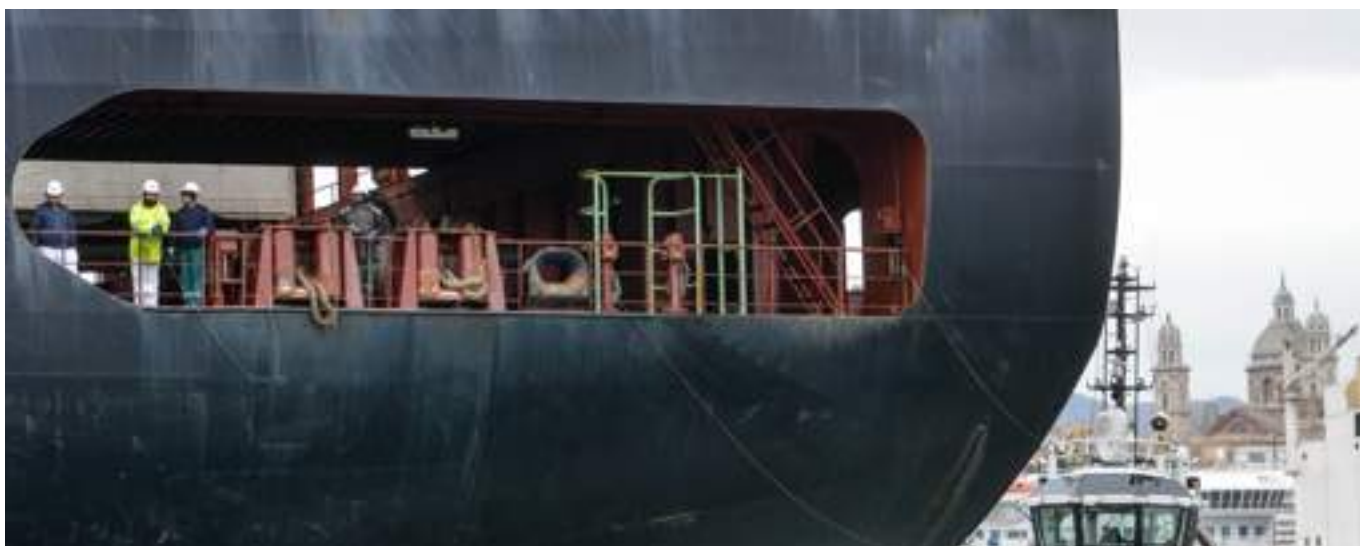
di ALBERTO GHIARA, Genova

SPEDIPORTO, l'associazione delle case di spedizione genovesi, ha creato una nuova piattaforma informatica per comunicare con le altre piattaforme della pubblica amministrazione e di altri operatori (come ad esempio i sistemi Aida e Trovatore dell'Agenzia delle dogane o i sistemi operativi dei terminal Vte e Sech) attraverso un'unica interfaccia. «Il progetto di interoperabilità - spiega il direttore di Spediporto, **Giampaolo Botta** - è rivolto agli spedizionieri, ma vede coinvolti anche agenti marittimi e autotrasportatori. **Abbiamo realizzato un applicativo unico e trasversale attraverso il quale gli operatori possono interloquire con tutte le amministrazioni.** È un progetto che va nella direzione di potenziare i nostri servizi software rendendoli più fruibili, semplificando la vita a chi lavora, offrendo la tracciabilità dei dati, creando sinergie, **mettendo infine a sistema operatori e amministrazione pubblica.** Nelle ultime settimane ci sono stati incontri tecnici fra spedizionieri e Agenzia delle dogane. **Alcune aziende hanno già cominciato la sperimentazione.** Botta spiega come questo progetto voglia avere una dimensione almeno regionale, nel quadro di Ligurian logistic system (Lls), la società di servizi lanciata in partnership dalle associazioni degli spedizionieri di Genova, **La Spezia e Savona.** Stiamo lavorando - dice Botta - con moduli operativi che alimentano la visione del porto come sistema e che generano applicazioni fruibili anche su piattaforme regionali. **Il ruolo di Lls è sviluppare i progetti che Genova, La Spezia e Savona stanno**



elaborando al loro interno e cercare di dare loro efficacia intraregionale. È così che si fa sistema, altrimenti sono soltanto slogan che non creano davvero forti sinergie». Il progetto d'altra parte non è chiuso alla sola Liguria: **«Non ci spaventa che altri porti non liguri facciano rete con noi.** Dobbiamo abbandonare la cultura della concorrenza domestica e dare un'offerta della portualità italiana organica e strutturata che incida sull'Unione europea con la stessa efficacia e con lo stesso coordinamento dei porti tedeschi olandesi e belgi, che


non è dichiarato, **ma esiste.** Oggi ci sono studi commissionati insieme da Anversa, **Rotterdam e Amburgo.** Bisogna che l'offerta portuale italiana sia adeguata e presentata con uno spirito che non sia di difesa degli interessi dei singoli porti, **ma di tutto il sistema.** Per questo sono importanti le iniziative congiunte. **Oltre a quelle fra gli spedizionieri liguri, va avanti anche l'accordo con Assagenti,** l'associazione degli agenti marittimi genovesi con cui lo scorso anno fu organizzata per la prima volta un'assemblea congiunta. Spediporto e Assagenti



hanno chiesto all'Autorità portuale di poter subentrare nella gestione diretta di E-port, **il sistema telematico portuale che fino al 2016 è gestito dal gruppo Almaviva**. «La nostra aspettativa - afferma Botta - è consolidare quel progetto attraverso un allargamento delle sue componenti con la possibile adesione di terminalisti e autotrasportatori, **ma anche potenziare la componente tecnologica con partnership adeguate e presentarci così all'Autorità portuale con un progetto strutturato da tutti i punti di vista**». D'altra parte, «i dati sui traf-

fici del porto di Genova e dei porti liguri ci consentono di avviare ragionamenti che non siano legati a una fase di breve durata, ma che guardino a una prospettiva valida per i prossimi anni e a quello che è necessario fare, **al netto della crisi economica e delle ripercussioni che ha avuto sui traffici mercantili**. Se l'economia italiana tiene, il ruolo dei traffici marittimi diventa fondamentale». Riguardo a Genova, «l'Autorità portuale si è posta la domanda di garantire una dotazione infrastrutturale con prospettive sufficientemente ampie.

Merlo parla di coprire le esigenze per i prossimi 100 anni, **ma non so se sia possibile fare previsioni perché oggi in questo settore si bruciano le tappe**. Ma è certo che a Genova, come alla Spezia e a Savona si è messo mano a interventi che garantiscano i prossimi decenni. **I porti non sono soltanto infrastrutture, ma anche servizi alle merci**. Qui è in atto un forte avvicinamento fra le amministrazioni pubbliche e gli operatori. **Siamo convinti che attraverso una migliore interoperabilità la portualità ligure arriverà a risultati notevoli**».

WE MAKE SHIPPING EASY.


- ✓ Agenzia Marittima, Assistenza doganale, Assistenza allo stivaggio e alle operazioni di imbarco e sbarco.
- ✓ Spedizioni, trasporti, magazzinaggio e distribuzione, operazioni doganali per carichi di projects e containers, carichi speciali.
- ✓ Ship's Broking: consulenza per noleggi e post noleggio di navi complete o di part cargo, consulenza sul mercato dei noli seguito da uno staff di Members e Fellows dell'Institute of Chartered Shipbrokers di Londra.
- ✓ Port Agency: customs operations, assistance on all stevedoring operations.
- ✓ Forwarding activities: transportation, warehousing, Customs formalities and distribution, as much as loading, discharging, chartering part and full cargoes with special attention to project cargoes. MMS offers an high level of skill in assistance and consulting on Customs necessities and a reliable network of correspondents in Europe, Africa, USA, South America and Far East.
- ✓ Ship's Broking: The broking service is followed by a team of expert brokers, Fellows and Members of the Institute of Chartered Shipbrokers, London. In between the offered services: assistance for chartering and post-fixing of both full and part cargoes, consultancy on freight markets.

Multi Marine Services
 Via di Francia 28 - 16149 Genoa (ITALY)
 Phone +39.010.2462.761 - Fax +39.010.2481.300 - email: info@multimarineservices.com - www.multimarineservices.com
Offices in Spain, Morocco, Portugal



«Terminal, rinnovo automatico a chi investe»

Spinelli, presidente del maggiore gruppo logistico genovese: «Abbiamo assunto 35 persone. Possibile una società con Ascheri»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

Aldo Spinelli è uno degli operatori storici del porto di Genova. Nel pieno della crisi, ha continuato a macinare progetti e iniziative, portando al suo Terminal Industrie Reborna una linea con l'Australia che mancava da anni e espandendo la propria attività con la subconcessione di aree del vicino terminal rinfuse. Nel 2014 ha aumentato del 31% i container movimentati, da 210 mila a 275 mila teu, e del 2,5% i rotabili, da 464 mila a 475 mila metri lineari. Spinelli guarda con attenzione al cammino accidentato della riforma dei porti.

Quali sono le sue aspettative, se mai si arriverà a una riforma?

«Mi sembra che in questo momento il governo stia facendo un po' di confusione. Tutte queste cose che si leggono non mi convincono assolutamente. Non mi convincono perché ci sono da affrontare un po' di situazioni, a partire dal lavoro portuale. Perché indubbiamente nel porto c'era la pace sociale e bisogna cercare di non distruggere quello che di buono abbiamo fatto in tutti questi anni. Il secondo punto sono le concessioni. Le proroghe delle concessioni per chi ha fatto investimenti e per chi porta traffici al porto deve avvenire in automatico. Perché indubbiamente bisogna tenere conto di chi ha fatto investimenti sia economici sia in assunzione di personale sia in traffici. Credo che questa sia l'unica cosa che il governo dovrebbe vedere e riconoscere in automatico la proroga».

Non pensa che questo sia in contrasto con la normativa europea?

«Assolutamente no, non è in contrasto con la normativa europea.

La verità è che chi ha fatto investimenti in Europa le concessioni le ha già avute. Negli altri Paesi europei sono già più avanti di noi. Siamo noi che siamo indietro. Diverso il discorso per le nuove concessioni. Se mai sono quelle che dovranno essere messe in gara. Come le fanno in Europa le faremo anche in Italia. Però per quanto riguarda i terminal operativi l'Europa ha già rinnovato le concessioni. Anche in Italia ci sono vari porti che hanno già avuto la proroga, quindi non vedo come possa Genova non adeguarsi a tutto ciò. Inoltre Genova dovrebbe essere presa come esempio per il livello dei traffici, perché i traffici sono aumentati grazie agli investimenti che sono stati fatti dai terminalisti genovesi».

Dovrebbe andare in questa direzione anche l'Autorità portuale?

«È chiaro, l'Autorità portuale di Genova dovrebbe svegliarsi, non dormire».

Che progetti di investimento ha il suo gruppo?

«Noi abbiamo fatto investimenti e continueremo a farli per i prossimi anni. Ma senza una concessione definitiva come si possono fare nuovi investimenti?»

Avete allargato l'attività con la subconcessione di una parte del terminal rinfuse.

«Abbiamo assunto anche 35 persone, abbiamo comprato due nuove gru per sette milioni di euro e ne deve arrivare un'altra nel 2016-17. A questo si aggiungono le infrastrutture che stiamo realizzando».

Tutto questo è conseguenza dei

nuovi spazi che avete acquisito?

«È chiaro. Le gru andranno lì e poi ne vanno sostituite altre quattro nei prossimi anni. Quelle che abbiamo acquistato nel 2001, 2002 e 2003. Sono tutte da rinnovare».

Con Ascheri, che gestisce il terminal rinfuse, avete in programma nuovi accordi?

«Per il momento la trattativa con Ascheri è arrivata a conclusione, i 30 mila metri che dovevamo prendere li abbiamo presi. Poi vedremo se fare eventualmente altre cose».

C'è possibilità di un accordo più stretto?

«Sì, è possibile».

Una società in comune?

«Non se n'è ancora parlato ma è possibile».

L'hanno scorso lei ha annunciato di avere interesse per un porto in Tunisia.

«Siamo stati nelle settimane scorse in Tunisia e ora dobbiamo aspettare che ci diano il via libera, nella prossima riunione».

Che cosa vi siete detti?

«Abbiamo chiesto una partnership».

Per fare che cosa?

«Terminalisti con attività multipurpose. E poi il discorso delle Autostrade del mare, di cui parlava il Secolo XIX. Noi le facciamo già con la Tunisia. Facciamo 12 traighetti al mese».

Questo terminal diventerebbe il capolinea di questo traffico?

«Sì, il terminal rinfuse in collaborazione col terminal di Tunisi».

Un 2014 boom per il Sech: traffico +37%

Aldo Negri, Finsea: «La geografia delle rotte sta cambiando, anche da noi tornano quote di transhipment»

di ALBERTO GHIARA, Genova

«CHIUDIAMO un anno positivo, non soltanto per la nostra società, **ma per tutto il porto di Genova.** Siamo fiduciosi che il 2015 proseguirà la tendenza del 2014» afferma Aldo Negri, **dirigente del terminal Sech di Genova e consigliere d'amministrazione in Finsea.** Il terminal nel 2014 ha superato per la prima volta il livello pre-crisi. Dopo il 2008 non si erano più superati i 360 mila teu movimentati, **mentre lo scorso anno si è registrato addirittura un +37% con 447 mila teu.** Il 2015 si è aperto a gennaio con un ulteriore boom di traffico: +71%, **41.434 teu rispetto ai 24.222 dello stesso mese dell'anno precedente.** Adesso ha in corso investimenti per migliorare ancora la capacità del terminal, aumentando la portata delle gru e gli spazi sul piazzale, **in vista del possibile arrivo di navi da 14 mila teu.** Ma qual è il motivo di questa crescita, in un periodo in cui l'economia italiana non ha mostrato segni altrettanto positivi? «Genova ha vissuto - spiega Negri - **anche sulla incapacità di altri porti di accogliere navi di una certa taglia.** Così anche il Sech, che ha la vocazione di un terminal di destinazione finale e non un hub come i porti di Gioia Tauro, **Cagliari o dell'Africa settentrionale,** quest'anno ha fatto parecchio transhipment. **In particolare è stato dirottato qui il servizio dell'alleanza Ckyh con Evergreen che prima toccava direttamente Livorno e Napoli e oggi fra transhipment a Genova e raggiunge qui due porti con navi feeder più piccole.** Genova si è trovata inserita in questo tipo di traffico». In effetti negli ultimi anni le strategie delle compagnie di linea hanno rivoluzionato la



mappa dei porti, **spiazzando operatori e Autorità portuali e accelerando processi che non si attendevano così repentini.** Basti pensare alle grandi navi che hanno cominciato a toccare Genova già nel 2012. **Adesso ci sarà un altro balzo in avanti.** «Siamo vicini a una svolta - afferma Negri - perché le navi sono cresciute ancora di capacità e dimensioni, **siamo**

ormai a ordini per unità da 20 mila teu. Queste grandi navi verranno posizionate sulla rotta principale fra Estremo Oriente e Europa settentrionale, **mentre a cascata navi più grandi di quelle che arrivano oggi verranno spostate sul Mediterraneo.** Si vedranno sempre più nei nostri porti navi da 13-14 mila teu e Genova è uno dei pochi scali a poterle accogliere. I già ci-



significherà anche aumentare i traffici o semplicemente non perderne». In Europa settentrionale l'arrivo di navi più grandi ha generato anche qualche problema operativo e ingolfamenti. A Genova? «Si passa da tante navi piccole che arrivano con maggiore frequenza a poche unità e di portata maggiore. Quindi avremo una mole di lavoro maggiore in un intervallo più breve. Servirà più spazio a terra, che a Genova manca sempre». In questo quadro diventa importante il piano regolatore portuale approvato recentemente nelle sue linee guida dal Comitato portuale. «L'importante di questo piano - chiosa Negri - è che non mangia altro spazio al mare, ma valorizza le strutture esistenti». Un altro punto fondamentale per i terminalisti è quello delle manovre ferroviarie, il cui buon funzionamento è necessario a smistare i container fuori del porto. «Quello che riusciremo a realizzare come traffici dipende anche da come si risolve questa partita. Non si tratta soltanto di ridurre i costi, ma anche dell'efficienza del servizio. Il nostro terminal di Livorno mette i treni direttamente in linea, non c'è neanche bisogno di spezzare con la manovra che porta il treno fuori dal terminal. Se vogliamo arrivare a fare un certo numero di treni al giorno è necessario coordinarsi tutti».

tati Livorno e Napoli, che sono fra i maggiori scali del Tirreno, sono penalizzati dal mancato adeguamento delle infrastrutture e della profondità dei fondali e hanno ancora difficoltà ad andare oltre l'accoglienza di navi da 5.500 teu. «Il Vte - afferma Negri - ha già ricevuto navi da 13 mila -14 mila teu, pur con alcune limitazioni. Ha investito in nuove gru che nel giro di due anni gli permetteranno di superare queste limitazioni. Il Sech può già accogliere questo tipo di navi, sta "revampando" le sue gru

fino al ventesimo row, che caratterizza le navi da 14 mila. Si investe perché saranno queste le navi che dal Far East arriveranno a Genova. Dobbiamo farci trovare pronti. Stiamo lavorando con Autorità marittima e portuale e servizi tecnici nautici perché tutto avvenga nella massima sicurezza». Negri è consapevole di quello che rappresenta questa svolta: «Un'occasione - dice - per rimanere sul mercato, per il porto e per chi ci lavora, compreso l'indotto dei servizi. Poi vedremo se questo

SPEDIPORTO, UN MONDO DI SERVIZI.

ATTORNI DI SPEDIPORTO:
LIVELLO NAZIONALE: Carifera, Fedespaci, Feid
LIVELLO INTERNAZIONALE: Flota, Ciscat

COMPONENTI ASSOCIATIVE:
 Spedizionieri Internazionali (Import/Export), Spedizionieri Navi, Spedizionieri Armi, Carimen Tradizionali, Spedizionieri Trasporti, Spedizionieri Consolidatori e Deconsolidatori, Corrieri Espresso, Trasportatori.

RAPPRESENTANTI PRESSO:
 Autorità Portuale, Camera di Commercio, Associe / Confcommercio, WTC, Comitato Utenti ed Operatori del Porto di Genova, Commissione Mista Doganale, Albo Provinciale Autotrasporti, Commis. Consolivo Prov. Albo Autotrasporti

PARTECIPA QUALE SOCIA NELLE ATTIVITÀ REALIZZATE DA:
 Spediservices Srl, Hub Telematica Scari

SPEDIPORTO
 Via Roma 8 - Ph. + 38 810 5417088 - Fa. + 38 810 580316
 info@spediporto-genova.com - www.spediporto-genova.com

TRIPCOVICH
 Shipping Agency

TRIPCOVICH
 TRIPCOVICH SHIPPING AGENCY
 GLOBAL SERVICE TO THE SHIPPING INDUSTRY

TRIPCOVICH is active in following fields of the shipping business:

- Shipping agents in major Italian Ports
- Chartering (Dry cargo, Heavy Lift, Bulk)
- Heavy Lift cargo: Phases / Heavy Lift
- Bulk cargo: Phases / Heavy Lift
- Container agents
- Consulting services with special:
- Container Terminal Management
- Heavy Lifts
- Others

HEAVY LIFT

WWW.TRIPCOVICH.COM

Your Shipping Agency in all Italian ports

[f](https://www.facebook.com/tripcovich)
[in](https://www.linkedin.com/company/tripcovich)
[t](https://twitter.com/tripcovich)
[wwsa](https://www.wwsa.com)

La Svizzera torna a guardare Genova

Piero Lazzeri, presidente di Fedespediti: «Sfruttiamo la congestione del Nord Europa, migliorando le procedure»

di ALBERTO GHIARA, Genova

QUEI container, o almeno una parte di essi, **che hanno fatto crescere il traffico del porto di Genova a livelli record sono stati strappati ai porti dell'Europa settentrionale.** Ne è convinto Piero Lazzeri, presidente di Fedespediti, l'associazione che riunisce le case di spedizione italiane. Secondo Lazzeri, che conosce bene Genova avendo guidato in passato la locale associazione degli spedizionieri, Spediporto, i nostri porti stanno tornando appetibili sul mercato europeo, grazie a una maggiore efficienza, **oltre che per effetto dei problemi di sovraffollamento che sta investendo gli scali del Northern Range europeo.** Non è la prima volta che negli ultimi anni i porti dell'Europa settentrionale hanno problemi di congestione. **Ma finora i porti italiani non hanno saputo approfittarne.**

Adesso qualcosa sta cambiando, grazie a una velocizzazione delle operazioni che Fedespediti può certificare e che Lazzeri attribuisce anche ai buoni rapporti fra operatori e Agenzia delle dogane su alcuni progetti comuni come il pre-clearing e lo sportello unico doganale dei porti. **I porti del Nord hanno cominciato a patire l'arrivo delle mega-portacontainer,** che generano picchi di lavoro a cui non tutta la catena logistica ha saputo adeguarsi. **Recentemente sono state le compagnie che gestiscono le chiatte nei porti di Rotterdam e Anversa a segnalare di dover subire slittamenti fra 72 e 92 ore per i ritardi con cui gli vengono consegnati i container da smistare verso i porti fluviali dell'interno.** Ma adesso i porti italiani sono maggiormente appetibili per intercettare il disagio pro-



vocato da questi disservizi. «Abbiamo segnalato spesso - ricorda Lazzeri - **che un quantitativo importante di merci che avrebbero dovuto naturalmente utilizzare i porti italiani non passavano dall'Italia.** Ma adesso ci sono segnali di un maggior interesse. **Vedo ad esempio che gli operatori elvetici stanno a guardare all'Italia.** I nostri porti sono al

centro dell'Europa. Parliamo di Austria per gli scali del Nord-Est e di Svizzera e Bassa Germania per la Liguria. La mia esperienza personale è che vedo un ritorno degli operatori del sistema logistico svizzero e basso-tedesco a guardare di nuovo verso l'Italia, **cosa che non accadeva da decenni.** Lazzeri spiega che nella crescita registrata dai porti di Genova e La



Spezia «non c'è soltanto traffico nuovo, **ma anche una fetta di quello che andava verso il Nord Europa e che oggi sceglie l'Italia**». Merito della «possibilità di offrire servizi come il pre-clearing, lo sportello unico, che oggi riguarda due tipi di controllo e in futuro abbiamo l'obiettivo di estendere a tutte le merci, **e il sistema telematico che sta funzionando bene**». Lazzeri spende un giudizio positivo per il direttore interregionale delle dogane di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari: «**È un direttore che guarda molto al futuro e interpreta il ruolo delle dogane in maniera moderna, come servizio a disposizione**

dell'economia italiana. Si tratta di un ente deputato a fare da ricettore dei dazi per il sistema paese, mirando a restare al passo coi tempi, **ragionando in maniera europea**». Una sfida europea promossa da Lazzeri è anche quella che vede impegnate le associazioni territoriali degli spedizionieri di Genova, **La Spezia e Savona**, che hanno recentemente celebrato la loro prima assemblea annuale congiunta. «Fare sistema - dice Lazzeri - ci fa assomigliare alle realtà più evolute in campo portuale, come Rotterdam, **Anversa e Amburgo**, modelli a cui guardiamo spesso. Fare sistema ci permette di offrire una gamma di

servizi più ampia. I tre porti liguri servono insieme quattro regioni, ossia Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, **che producono il 60% del Pil italiano**». A preoccupare Lazzeri è il rischio di un limbo in cui può venire a trovarsi il porto di Genova, per la coincidenza fra le dimissioni del ministro delle Infrastrutture e trasporti, Maurizio Lupi, e quelle, già annunciate e ormai prossime, del presidente dell'Autorità portuale genovese, **Luigi Merlo**, che concluderà il mandato con più di sei mesi d'anticipo. «Un limbo che dobbiamo evitare», afferma Lazzeri, **che giudica positivamente i due mandati di Merlo**.

Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomanda Assicurazione Principi P&I. Federagenti è una federazione di 11 associazioni, 10 del nord e 1 del sud, che opera in 140 paesi. Federagenti è una federazione di 11 associazioni, 10 del nord e 1 del sud, che opera in 140 paesi. Federagenti è una federazione di 11 associazioni, 10 del nord e 1 del sud, che opera in 140 paesi.

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.

Federagenti Nazionale Agenti, Raccomanda Assicurazione Principi P&I

FIRST

BE FIRST

AND YOU WILL NEVER FEEL ALONE

FIRST P&I INSURANCE BROKER

Palazzo del Principe Piazza Principe, 4 16126 - Genova
 Email: firstpandi.com
 Phone: +39 010 860 6437
 Fax: +39 010 860 6509
 web site : www.firstpandi.com

Rinfuse solide, serve un piano di emergenza

Tirreno Bianchi, console della Compagnia Pietro Chiesa: «I progetti delle archistar mi interessano poco, parliamo di lavoro»

di ALBERTO GHIARA, Genova

C'È un gruppo di lavoratori del porto di Genova che guarda con preoccupazione al futuro. Sono i circa 30 dipendenti della compagnia portuale Pietro Chiesa, tradizionalmente dedita alla movimentazione del carbone. Da oltre 100 anni sono noti nel porto di Genova come i **carbunè**. La loro storia è ora minacciata dalla crisi che rischia di abbattersi sul terminal Rinfuse, **gestito dallo scorso anno dal gruppo Ascheri**. Il futuro del terminal è incerto e Tirreno Bianchi, **il console che guida i carbunè**, attira l'attenzione su questa attività, che spesso è meno appariscente rispetto ad altre merci più pregiate dello scalo, come i container, i refrigerati, i rotabili e i passeggeri. Nonostante ciò, le rinfuse solide (oltre al carbone, passano materie prime come il caolino, il cippato, **il manganese**) rappresentano un tassello importante per uno scalo come quello genovese che vuol fare della polifunzionalità il proprio fiore all'occhiello. Non per nulla il presidente dell'Autorità portuale, **Luigi Merlo**, non perde occasione per ribadire che un posto per le rinfuse nello scalo ci sarà anche in futuro. Nell'ultimo comitato portuale si è dato il via libera al primo schema di piano regolatore del porto, proiettato a un futuro di grandi navi in cui sarà necessario spostare la diga foranea di accesso a Levante, **ridisegnare e rendere realmente utilizzabile l'accesso a Ponente**, dare impulso al settore delle riparazioni navali perché possano accogliere le grandi navi di ultima generazione. «Va bene parlare del piano regolatore portuale - sbotta Tirreno Bianchi - ma occorre tenere conto anche



della crisi del gruppo Ascheri, **che potrebbe coinvolgere anche il terminal Rinfuse**. Con i grandi piani e i grandi affreschi infrastrutturali i lavoratori del porto non ci campano. **Li lascio alle archistar in cerca di pubblicità**». Il riferimento è al dibattito in corso in città sul Blue print, l'ambizioso di-

segno del waterfront genovese a cui ha dato vita l'architetto Renzo Piano, **noto in tutto il mondo e per questo definito da Bianchi**, con un pizzico di ironia, archistar. «Quello che mi interessa - continua Bianchi - **è che arrivino navi**. Mi interessa il lato pratico del porto che è il lavoro. **Si tratta di un tema che non interessa più a nessuno se non in maniera marginale**. Ma il lavoro in realtà è la cosa più importante, soprattutto quello di lavoratori senza garanzie come quelli delle compagnie portuali, **che si basano sull'esistenza o meno di traffici**. Se manca il lavoro mi preoccupa». Tornando al Prp, Bianchi spiega che **«è vero che i piani servono a attrezzare i porti in vista di traffici futuri**, ma se arrivasse qualche nave subito non sarebbe male. Bisogna che si dica se si vuole continuare a puntare o meno su questo settore». Se gli si fa notare che Merlo ha fatto dichiarazioni in questa direzione, risponde: **«Bene**



la scelta di Merlo, ma va quantificata. Se chi deve far arrivare il traffico non ci riesce, **vediamo se troviamo qualcun altro».**

Bianchi riferisce delle difficoltà che sta attraversando il gruppo Ascheri e del timore che queste difficoltà possano investire anche il terminal Rinfuse, che fa parte del gruppo. **«Non so che cosa succederà come effetto a cascata.**

Quello che è certo è che ad aprile non è previsto l'arrivo di navi portarinfuse in banchina». **Ma è soltanto un problema con-**

tingente del terminalista o riguarda più in generale quello delle rinfuse? «Non entro nei problemi del gruppo. C'è certamente un problema del settore legato alla ripresa dell'economia a livello nazionale. **Non vorrei che la ripresa si facesse attendere come Godot.** Sarebbe intanto un bene riuscire a mantenere i traffici che ci sono ancora, magari **aumentandoli un po' e recuperando qualcosa di quello che si è trasferito a Savona.** Non si capisce perché non debbano venire a Ge-

nova. **Ci sono clienti che sono stati persi e non sono tornati».** Al di là dell'andamento commerciale dei traffici, la Pietro Chiesa è alle prese anche con la riflessione sulla nuova organizzazione del lavoro in porto, **portata avanti con i colleghi della Compagnia unica.** Bianchi non vuole sentire parlare di fusione, **se prima non diventa realtà una nuova organizzazione del lavoro.** «Noi siamo d'accordo a portare avanti un percorso di pool in cui siano coinvolti anche terminalisti e Autorità portuale».

SIS  Informatica e Sistemi Srl



Protagonista
dell'Interoperabilità



www.sis-net.it - sis@sis-net.it - 0102466533



SINERGY CARGO
management Italy

Servizi regolari groupage per
general & dangerous
cargo import/export da e per:

ESTREMO ORIENTE
CINA
SUD EST ASIATICO
INDIA
SRI LANKA
PAKISTAN
MEDIO ORIENTE
MEDITERRANEO
SUD AMERICA
CENTRO AMERICA
STATI UNITI



**Sinergia
Vincente**

NVOcc consolidator GENOVA MILANO NAPOLI KOPER
T +39 0106 438414 | www.sinergy-italy.com | info@sinergy-italy.com

«Genova ha bisogno di rinnovamento»

Q&A - Francesco Ferrari: First P&I Insurance Broker:

«Una Liguria assorbita dalle regioni circostanti? Perché no»

Che cosa si aspetta dall'anno appena iniziato?

«Personalmente non mi aspetto nulla di particolare. Posso solo augurare all'economia genovese un cambio di passo che deve principalmente avvenire grazie a un cambio radicale della classe dirigente o meglio delle persone che siedono da troppi anni sulle stesse poltrone. Non deve essere la magistratura a forzarle ad alzarsi, non il naturale passare degli anni e inevitabile senescenza, quanto piuttosto un sistema di regole e di coscienza individuale e collettiva che induca le persone - dopo aver svolto il loro mandato e servizio - a farsi da parte e a lasciare spazio ad altri. In questa città, in questo porto è drammaticamente mancato il ricambio generazionale, e oggi più che mai, ne vediamo e subiamo le conseguenze».

Lei crede, come suggeriscono molti studi, che la crisi possa davvero considerarsi superata?

«La crisi è opportunità di cambiamento. La crisi si supera pertanto quando il *cambiamento*, che come diceva il Mahatma Gandhi passa attraverso di noi, collettività, si realizza. Non vedo, non leggo *cambiamento* alcuno nelle facce e negli occhi dei miei concittadini e pertanto, e concludo, restiamo mugugnanti, nel guado».

Quali sono le priorità che a suo avviso dovrebbe seguire l'Autorità portuale nella programmazione del suo operato?

«Dinamica sinergia con forte coinvolgimento dell'impresa privata nazionale ma soprattutto *internazionale*. Basta con interessi campanilistici e pubblici, apriamo il porto (ma soprattutto l'aeroporto) a investitori/operatori internazionali, capaci professionalmente e finanziariamente di dare una bella svolta al contesto asfittico in cui versa l'economia genovese».

Quali sono, oggi, i principali vantaggi che offre il porto di Genova ai suoi operatori?

«Per quanto mi consta, non essendo armatore o utente in altra veste del porto, posso dire che Genova offre *eccellenze* nel comparto dei servizi alla nautica e alla nave (servizi di agenzia, di spedizioni, brokeraggio, finanziari, assicurativi ecc...) patrimonio che va assolutamente preservato e sviluppato. Come d'altronde tutto il settore dei cantieri/ship's repairs».

La carenza di collegamenti ferroviari e stradali è da sempre un limite di questa regione: quanto incide sulla sua attività?

«Tanto, a mio avviso. Ma più che la carenza incide la mancata pianificazione del trasporto sul territorio. Necessitiamo di scelte coraggiose, come trasporto su funivia a minimo impatto ambientale, mezzi monorotaia, sulle vie principali, piste ciclabili e funicolari onde ridurre l'impatto del trasporto privato su gomma che intasa le strette vie e strade di una città che ha poco spazio ed una viabilità complessa. Per non parlare dell'importanza di sviluppare una rete ferroviaria moderna e efficiente che colleghi le due coste della Liguria... fa veramente tristezza pensare alla lentezza dell'ammodernamento della linea sabauda che collega Genova con Ventimiglia».

La situazione socio-politica del Nord Africa sta rallentando lo sviluppo del commercio regolare con l'Italia: Genova quali occasioni rischia di perdere?

«Ho solo conoscenze superficiali in materia e pertanto preferisco non commentare al riguardo. Certo che il Nord Africa è e rappresenta un mercato importantissimo per l'Italia e quanto accaduto dopo l'illusoria "primavera" dei paesi arabi, una catastrofe per la Libia in particolare, rappresenta non solo un drammatico *stop* allo sviluppo di quelle economie "emergenti" ma anche alla pace di quei Paesi così ancora profondamente condizionati e feriti dalla presenza di partiti e movimenti religiosi armati».

Se dovesse tracciare l'identikit del prossimo presidente della Port Authority, quali sarebbero le sue indicazioni?

«Una e unica Port Authority per i porti della Liguria, no? Impossibile anche pensarlo? La famosa cabina di regia dei porti liguri mai realizzata. Tre porti che non riescono a fare sistema, che si fanno velata concorrenza e battaglia fra loro. Mi è piaciuta assai la provocazione di Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi genovesi, durante un suo intervento a un recente convegno. Gian Enzo pensa che il vero limite allo sviluppo dei porti liguri sia la *Liguria* stessa, tanto da azzardare una visione "fantapolitica" che vede Savona inglobata nella Regione Piemonte quale porto a servizio dell'hinterland piemontese, Genova inglobata nella Regione Lombardia quale porto a servizio dell'hinterland lombardo, e La Spezia inglobata nella Regione Emilia Romagna quale porto a servizio dell'hinterland emiliano. Smembramento della Regione Liguria. Perdita di autonomia regionale, provinciale, potenziale minaccia per la cultura e la tradizione ligure. Sì ok. Ci sta anche... ma immaginate solo quale freschezza di idee, di energie, di capitali, di novità apportate dai nostri dinamici e attivi vicini di casa!»

«Buona organizzazione, collegamenti difficili»

Q&A - Federica Fortini, Commercial Manager di Tripcovich

Che cosa si aspetta dall'anno appena iniziato?

«Il mercato dà qualche segno di ripresa, sperabilmente i conflitti in corso termineranno, credo sarà un buon anno».

Lei crede, come suggeriscono molti studi, che la crisi possa davvero considerarsi superata?

«Superata proprio no, ma che ci sia un'inversione di tendenza, e che l'ago tenda nuovamente verso l'alto, lo credo».

Quali sono le priorità che, a suo avviso, dovrebbe seguire l'Autorità portuale nella programmazione del suo operato?

«La solita, ammodernare le strutture esistenti, insistere per l'apertura del famoso Terzo valico e intensificare l'azione commerciale».

Quali sono, oggi, i principali vantaggi che offre il porto di Genova ai suoi operatori?

«Domanda difficile. Senz'altro una buona organizzazione, l'usuale vicinanza al triangolo industriale italiano, ottime infrastrutture portuali e fondali marittimi che permettono l'accesso a navi sempre più grandi oltreché accessibilità stradale/ferroviaria ancorché limitata».

La carenza di collegamenti ferroviari e stradali è da sempre un limite di questa regione: quanto incide sulla sua attività?

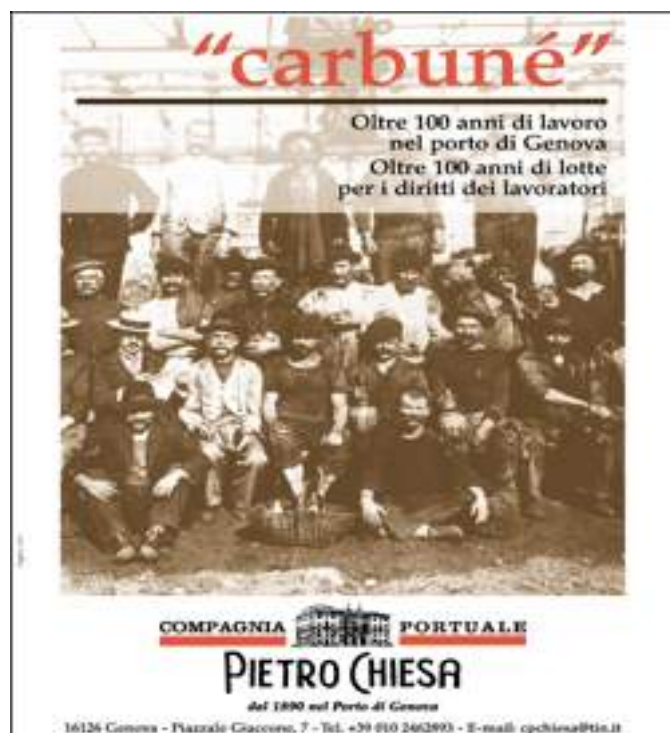
«Rispetto a tante altre realtà portuali siamo ancora ben messi. Questo è purtroppo un problema italiano che non si risolve in poco tempo. Certo, come ho detto sopra incide in particolar modo sui trasporti eccezionali che prendono altre strade».

La situazione socio-politica del Nord Africa sta rallentando lo sviluppo del commercio regolare con l'Italia: Genova quali occasioni rischia di perdere?

«Non è che l'occasione la perda Genova ma tutta la portualità italiana. Certamente in particolare il porto di Genova era un po' considerato la porta del Nord Africa, che oggi causa i conflitti etnici in corso è abbastanza ferma e non si vede come si possa riprendere almeno nel breve periodo. Il fatto è che i problemi libici, ed egiziani, si ripercuotono anche sugli altri Stati che hanno rallentato di molto il loro interscambio».

Se dovesse tracciare l'identikit del prossimo presidente della Port Authority, quali sarebbero le sue indicazioni?

«Preferisco astenermi».



«Investimenti troppo sbilanciati sui container»

Q&A - Fulvio Carlini, Presidente di Multi marine Services:
«Oggi il breakbulk rappresenta l'80% del traffico mondiale»

Che cosa si aspetta dall'anno appena iniziato? Lei crede, come suggeriscono molti studi, che la crisi possa davvero considerarsi superata?

«Non del tutto: ci sono settori che vivono un periodo d'oro, come quello cisterniero che vede sostanzialmente su ogni size di nave rate di nolo che fino al 2013 erano impensabili e che addirittura, vedi il mercato delle Vlcc, viaggiavano a noli negativi. Questo è legato al bilanciamento tra domanda e offerta di stiva; al drastico calo del prezzo del greggio, sostenuto dalle politiche saudite; e dal peso crescente che anche lo stoccaggio esercita sull'offerta. Diverso scenario invece per le rinfuse secche, che a febbraio hanno toccato i minimi storici in termini di noli e non hanno davanti a loro prospettive incoraggianti: una Cina, leader nell'importazione di ferro e di carbone, che rallenta i suoi ritmi di crescita, un'overcapacity sfiancante e un ottimismo degli armatori, che credono in una ripresa e ordinano nuove unità. Per il settore dell'acciaio, escluse particolari nicchie di mercato, la crisi è ancora lunga. Dopo la risalita che aveva caratterizzato il terzo trimestre del 2014, l'ultima parte dell'anno si è invece rivelata abbastanza negativa, sia per le importazioni sia per le esportazioni. L'import è diminuito a causa del calo della domanda interna e del deprezzamento dell'euro che invece potrebbe dare nuovo slancio alle esportazioni dei prodotti Made in Ue. Nel 2014 i volumi di produzione dell'acciaio nazionale sono arretrati ulteriormente rispetto al 2013, dato sul quale pesano le fermate produttive, legate a motivi diversi, di



grandi realtà come Ilva, Acciai speciali Terni e Arvedi. La luce in fondo al tunnel è ancora lontana».

Quali sono le priorità che, a suo avviso, dovrebbe seguire l'Autorità portuale nella programmazione del suo operato?

«È necessario che Genova continui a mantenere una vocazione polifunzionale che le possa consentire di non dipendere eccessivamente dai cicli legati a un singolo settore e in questo modo rischiare di subire i duri colpi che abbiamo visto a Taranto con la crisi dell'acciaio o a Valencia dopo il rallentamento del settore container a seguito della crisi del

2008. Oggi nonostante il settore bulk/break bulk pesi per quasi l'80% della totalità del traffico via mare, gli investimenti programmati dalle Autorità Portuali riguardano per oltre l'80% la gestione del traffico containerizzato, traffico, che sotto il profilo dei volumi, non lascia prevedere sostanziali crescite. Bene quindi un piano regolatore portuale bilanciato che prenda in dovuta considerazione le esigenze e lo sviluppo anche del mercato dei rotabili, delle rinfuse liquide, di quelle solide, della merce varia e del project, senza dimenticare l'aspetto traghetti/crociera».

Quali sono oggi i principali van-

taggi che offre il porto di Genova ai suoi operatori?

«Nella movimentazione di merce non containerizzata oggi Genova è il punto di sbarco principale delle materie prime destinate all'industria del Nord-Ovest italiano nonché porto naturale per l'export delle stesse aree. La vicinanza ai luoghi di origine e destinazione finale di una delle aree più produttive del Paese è sempre stato e resta, per il capoluogo ligure, un punto di forza e quindi la sua fortuna futura dipende molto da come evolveranno le filiere produttive dell'industria italiana e dal come il porto sarà in grado di servirle dal punto di vista dei volumi e della diversificazione dei servizi».

La carenza di collegamenti ferroviari e stradali è da sempre un limite di questa regione: quanto incide sulla sua attività?

«I porti sono parte integrante dei sistemi logistici, ne va di conseguenza che elementi deboli della catena logistica indeboliscano l'insieme e le sue singole parti. Il sistema logistico dei porti del Nord Tirreno oggi non può considerarsi davvero un concorrente dei porti del North Continent: la percorrenza media terrestre delle merci non supera i 200 chilometri, ovvero distanze servite prevalentemente con il tutto

gomma. La mancanza di un sistema intermodale efficiente limita molto il raggio di attrazione delle merci da e per i porti liguri, che non riescono ancora a porsi davvero come porte della Svizzera e del Sud della Germania e subiscono spesso perdita di quote di traffico anche nel Nord Italia, loro mercato principale. Questo è in particolar modo problematico per Genova che è senza dubbio penalizzata maggiormente rispetto ad altri porti liguri che possono contare su collegamenti ferroviari più efficienti soprattutto per quanto riguarda rinfuse e merci varie».

La situazione socio-politica del Nord Africa sta rallentando lo sviluppo del commercio regolare con l'Italia: Genova quali occasioni rischia di perdere?

«La complicata situazione geopolitica dei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo rendono difficili le analisi a lungo termine. Fino al 2014 l'Italia è stata leader nella movimentazione di merce nel Mediterraneo, con una quota che ha sfiorato il 40% del totale delle tonnellate movimentate in quest'area. Rispetto a una quindici anni fa, i traffici con il Nord Africa sono cresciuti a cifra doppia con tutti i Paesi, dal Marocco alla Turchia. A parte la Libia, che oggi rappresenta il vero buco

nero nella sponda Sud, vediamo una stabilizzazione in Marocco, Tunisia ed Egitto, che fanno ben sperare per una conferma del trend di crescita. Sarà fondamentale non perdere questo ruolo di centralità nel Mediterraneo tenendo sempre presente che, essendo gran parte del Nord Africa tradizionalmente legato alla Francia, Marsiglia è "dietro l'angolo" e quindi il rischio di perdita di centralità è reale e vicino anche se fino ad oggi si è riusciti a mantenere la posizione ferma».

Se dovesse tracciare l'identikit del prossimo presidente della Port Authority, quali sarebbero le sue indicazioni?

«Genova, a differenza di molti scali nazionali a carattere privatistico, come Gioia Tauro o La Spezia, ha un'impostazione prevalentemente pubblica e l'Autorità Portuale ricopre un ruolo rilevante nella mediazione fra operatori privati ed esigenze territoriali. In questo contesto risulta importante avere una guida con buone doti politiche e diplomatiche e ritengo che questa sia la prima cosa da tener presente nel cercare la persona adatta a ricoprire questo ruolo, senza dimenticare la preparazione tecnica e conoscenza del mondo portuale».



«La difficile convivenza tra passato e realtà 2.0»

Q&A - Marco Cavaliere, Managing Director di Sinergy Cargo: «Tocca a noi imprenditori interpretare i servizi del futuro»

Che cosa si aspetta dall'anno appena iniziato?

«Il 2015 dovrebbe essere l'anno della inversione di tendenza, abbiamo sofferto la peggiore crisi dal dopoguerra, serve ottimismo e volontà di ripresa per sviluppare il lavoro e tornare ad una produttività e redditività che consenta al nostro paese di tornare ad essere competitivo nel contesto europeo e sui mercati internazionali».

Lei crede, come suggeriscono molti studi, che la crisi possa davvero considerarsi superata?

«Pensare che la crisi sia superata è una affermazione eccessiva, siamo sicuramente in ripresa ma tornare a livelli pre-crisi sarà lungo e forse servirà una generazione per raggiungere tale traguardo, nel contempo dovremo ricalibrare la nostra vita, le nostre aziende considerando che sicuramente la crisi ci ha impegnato a un forzato ridimensionamento».

Quali sono le priorità che, a suo avviso, dovrebbe seguire l'Autorità portuale nella programmazione del suo operato?

«Stimo Luigi Merlo, presidente del porto di Genova, e gli riconosco di aver affrontato il suo arduo compito con coraggio e con iniziative lodevoli per il bene della comunità portuale, per il futuro dell' Authority penso che serva sempre più una attività di marketing del sistema portuale genovese, o meglio, riequilibrando le risorse, del sistema ligure, abbiamo nell' arco di 100 chilometri le strutture che possono offrire banchine, professionalità, e capacità imprenditoriali per essere competitive rispetto ai sistemi portuali del Nord Europa ma dobbiamo essere capaci di venderle per portare armatori, ma soprattutto merci, offrire logistica, servizi integrati e capaci di confezionare soluzioni competitive e affidabili».

Quali sono, oggi, i principali vantaggi che offre il porto di Genova ai suoi operatori?

«Oggi a Genova abbiamo un porto che alterna strutture obsolete e obiettivi di alta tecnologia, che comunque stentano a decollare, quindi noi operatori dobbiamo essere in grado di cogliere il nuovo e spingerci insieme, se siamo capaci di essere coesi, a interpretare i servizi e il futuro del nuovo porto 2.0».

La carenza di collegamenti ferroviari e stradali è da sempre un limite di questa regione: quanto incide sulla sua attività?

«Certo il nuovo porto deve tenere presente che solo dei collegamenti strada e ferrovia efficienti e capienti ci consentiranno di riconquistare il mercato del centro Eu-



ropa, in competizione con Anversa, Rotterdam; per la nostra attività avere la possibilità di una corsia dedicata verso Nord ci aprirebbe la possibilità di un market share più ampio e con l' effettivo obiettivo di operare in Europa con servizi competitivi in termine di tempistica oltre che economica».

La situazione socio-politica del Nord Africa sta rallentando lo sviluppo del commercio regolare con l'Italia: Genova quali occasioni rischia di perdere?

«L' instabilità politica del Nord Africa ha sicuramente influito sulla crisi Europea in quanto non si sono sviluppate in modo adeguato queste economie non consentendo a questi paesi la possibilità di essere partner commerciali per i Paesi del Sud Europa come dovrebbe essere geograficamente naturale».

Se dovesse tracciare l'identikit del prossimo presidente della Port Authority, quali sarebbero le sue indicazioni?

«Credo che sia utopistico pensare a un tecnico, preparato dal punto giuridico e con una chiara propensione commerciale, quindi spero che comunque la terna che verrà proposta sia comunque composta, al di là del colore politico, da persone che abbiano l' effettivo obiettivo di rappresentarci e di far crescere la nostra comunità portuale, in termini di competitività, di tecnologia, di volumi movimentati».



DAL 1931 IL VOSTRO PARTNER NEL MEDITERRANEO PER LA LOGISTICA DEGLI OLII



PONTE PALEOCAPA
16126 GENOVA ITALY
Ph. +39 010 254801
Fax +39 010 255919
e-mail: info@saardp.com
www.saardp.com

depositi portuali s.p.a.

SAAR, azienda di punta nel settore dello sbarco, deposito e movimentazione di oli vegetali, grassi animali, biodiesel e rinfuse liquide, occupa una posizione privilegiata nel Porto di Genova in testata di Ponte Paleocapa.

Comprende 97 serbatoi in acciaio per un totale di circa 110.000 m3 di capacità di stoccaggio.

Dal 2013 Saar dispone di un impianto di decolorazione di oli vegetali.

Dal 1998 certificazione del sistema di gestione qualità UNI EN ISO 9001, dal 2007 certificazione ambientale UNI EN ISO 14001, dal 2010 certificazione per la sicurezza OHSAS 1800.





FOCUS ON LOGISTICS





Immobiliare e logistica L'Italia triplica il business

Nell'ultimo anno registrate operazioni per 340 milioni di euro: a spingere, il fenomeno dell'e-commerce

di **MARCO FROJO**, Milano

IN EUROPA, la crescita del settore della logistica è più forte della crisi dei consumi e del calo della produzione industriale. I dati raccolti da Jones Lang LaSalle (Jll) mettono in evidenza una tendenza addirittura in accelerazione, un'evoluzione favorita dall'avvento dei retailer online che stanno rapidamente costruendo la propria infrastruttura per l'immagazzinamento delle merci e la loro consegna.

Secondo la società statunitense di consulenza specializzata nel settore immobiliare, nel Vecchio Continente, nel 2014 il volume degli investimenti nella logistica e nell'industriale ha fatto registrare un aumento del 28%, toccando così il nuovo record di sempre a 21,1 miliardi di euro.

Tra l'altro sembrano esserci tutti i presupposti per un'ulteriore accelerazione nel corso di quest'anno, visto che il dato relativo all'ultimo trimestre del 2014 è stato il migliore, con investimenti pari a 8,2 miliardi di euro (anche in questo caso i migliori tre mesi di sempre). «È stato un anno eccezionale per gli investimenti nella logistica e nell'industriale, che ha messo in evidenza il rafforzamento della fiducia continua in questa asset class - spiega Tom Waite, National Director Emea Logistics Capital Markets di Jll -. Tale fiducia è stata sostenuta sia da solidi fondamentali del mercato degli occupier che da un livello di vacancy, in contrazione in molti mercati europei. La domanda da parte di fonti di capitali sia nazionali che internazionali, per i single asset e per le opportunità di portafogli, rimarrà molto elevata



anche quest'anno, e per questo riteniamo che i volumi di investimento rimarranno su ottimi livelli».

Già 12 mesi fa Jll prevedeva che nel corso di cinque anni, i retailer europei avrebbero richiesto fino a 25 milioni di metri quadrati di ulteriori spazi da destinare alla logistica: «Tale richiesta - scrivevano

gli esperti della società - è alimentata sia dalla necessità di servire i punti vendita esistenti sia in modo crescente da una rivoluzione in corso nel settore retail, causata dallo sviluppo dei negozi virtuali su Internet e che sta trasformando i sistemi di distribuzione delle merci ai clienti.



senza circa la metà del totale e che fa registrare una crescita del 25% rispetto al 2013.

Quasi il 50% dei portafogli passati di mano sono localizzati nel Regno Unito e in Germania. La crescita più tumultuosa in termini percentuali si è però verificata in Europa Centrale, dove le operazioni di portafoglio sono passate dai 25 milioni di euro del 2013 a 1,4 miliardi.

L'aumento è stato comunque molto significativo anche nel Sud Europa, che ha registrato operazione più che quadruplicate a quota 510 milioni di euro, con mercati particolarmente vivaci in Italia, Spagna e Portogallo. «In Italia nel 2014 i volumi d'investimento nella logistica sono triplicati rispetto al 2013, raggiungendo un totale di 340 milioni - afferma Roberto Piterà, Head of Logistics & Industrial Group di Jll Italia -. Gli investitori nel settore logistico in Italia si sono spostati da un approccio puramente opportunistico ad approcci core e value add. La competizione e la scarsità di prodotto continueranno a comprimere i rendimenti, soprattutto per le location prime, nella prima parte del 2015, così come già verificatosi nell'ultimo trimestre del 2014 per le principali macroaree».

Con le previsioni di un raddoppio dei volumi di vendita online nella prima metà di questo decennio, l'e-tailing (electronic retailing) sta creando nuove richieste di spazi da adibire a magazzini, inclusi i mega centri di oltre 100 mila metri quadrati, i centri di distribuzione specialistica e i più piccoli magazzini di approvvigionamento locale».

Nel 2014 i due principali mercati del Vecchio Continente si sono confermati il Regno Unito e la

Germania, con investimenti rispettivamente per 8,2 miliardi di euro e 3,6 miliardi, due record "alimentati da una frenetica attività su operazioni di portafoglio».

Il 2014 è stato però un anno record anche per la Repubblica Ceca, la Polonia e la Svizzera. A livello continentale sono state le grandi operazioni di portafoglio a fare la parte del leone: il loro ammontare si è attestato a quota 10 miliardi, un valore che rappre-



Bahri GENERAL CARGO and RO/RO SERVICE, PROJECT CARGO and HEAVY LIFT

Genova HQ
Mura di Santa Chiara, 1
16128 Genova ITALY
Phone + 39 010 5999621
Fax + 39 010 5999778
email agency@delta-srl.it

Livorno office
Scali degli Isolotti, 11
57100 Livorno ITALY
Phone + 39 0586 274490
email livorno@delta-srl.it

Ports of call

Italy: Livorno and/or Genova

W/bound: Baltimore - Houston - Savannah
Wilmington - Halifax

E/Bound: Aqaba - Jeddah - Dammam - Jebel Ali
Mumbai

Other ports en route subject to inducement

DELTA Agenzia Marittima s.r.l.
General Agent in Italy
www.delta-srl.it

Contenitori, sull'usato si paga l'Iva

La sentenza della Corte di cassazione. Lazzeri (Fedespedi): «Il prezzo di una singola unità varia dai 2.000 ai 2.500 euro»

di **MATTEO DELL'ANTICO**, Genova

LA MOVIMENTAZIONE internazionale delle merci, in maniera sempre crescente negli ultimi anni, **avviene ormai mediante container**. "Scatole" pensate per essere utilizzate nei vari tipi di trasporto di prodotti molto differenti fra loro, **ma principalmente movimentati nel comparto marittimo**. Il continuo utilizzo dei contenitori, su tutto il mercato mondiale, è dovuto soprattutto a ragioni di efficienza e di semplificazione logistica, **perché le merci sono caricate direttamente al loro interno e non devono più essere movimentate singolarmente**. Un cambiamento che negli anni passati è stato epocale ed ha radicalmente modificato le logiche del trasporto. L'esatta individuazione del regime fiscale, **ai fini Iva e doganali**, dei container assume, pertanto, una particolare rilevanza, anche in considerazione dei volumi di operazioni interessati da questa tipologia di trasporto.

Ma c'è una novità, a livello italiano, **per quanto riguarda la vendita di contenitori usati**. L'Iva infatti si paga, anche sulla cessione dei container di seconda mano. **Scontato?** Non proprio, almeno fino a quella che è stata una recente sentenza del 28 gennaio 2015, la numero 1.567, **della Corte di Cassazione**. Nello specifico vengono presi in considerazione i contenitori portati nel nostro Paese ma provenienti da Paesi extra Ue e poi acquistati da imprese italiane. La vera novità scatta in seguito: nel momento in cui questi contenitori sono rivenduti a un'altra società, sempre presente all'interno del territorio nazionale, **perché i container in questo caso vengono considerati**



beni passivi di Iva al 22%. E pensare che fino a pochissimo tempo fa, per la legge italiana, le cose parevano essere differenti tanto che una sentenza della Commissione tributaria regionale della Liguria aveva dichiarato, come evidenziato da una nota dello Studio Legale Tributario Armella & Associati, che lo «status doganale

della merce avrebbe escluso dal campo di applicazione dell'Iva, per assenza del presupposto territoriale, **anche la successiva vendita dei beni a un soggetto residente in Italia».**

Ma la sentenza di merito è stata impugnata dall'Agenzia delle Entrate, la quale ha evidenziato che i container sono automatica-



redatta dallo studio legale presente sia a Genova che Milano, «emerge la differente nozione di territorialità, **ai fini Iva e doganali**. Sotto il profilo doganale, il container è considerato in regime di extraterritorialità, in forza della disciplina speciale prevista in termini di ammissione temporanea, mentre, sotto il profilo Iva, **il container presente nel territorio dello Stato si considera bene il cui trasferimento è rilevante ai fini dell'applicazione dell'imposta**».

Ma quanto costa, in media, acquistare un contenitore usato? Dipende prima di tutto dalle condizioni del container, **proprio come si usa fare nel caso di una normale auto di seconda mano**.

Anche se, in genere, il prezzo varia dai 2.000 ai 2.500 euro. «Teniamo presente che il commercio di container è molto diffuso - spiega Piero Lazzeri, **presidente di Fedespedi, l'associazione nazionale che rappresenta gli spedizionieri italiani** -. Certo spiega Lazzeri - parliamo di operazioni che coinvolgono soprattutto chi opera nel mondo dello shipping, **ma i container non vengono solo venduti o acquistati dagli operatori portuali**. C'è anche chi deve spedire del materiale in grandi quantità. **Una volta terminato il lavoro poi non sa più che farsene di uno o più contenitori a disposizione**».

mente vincolati al regime di ammissione temporanea e, **pertanto il loro commercio in Italia è sempre rilevante ai fini dell'applicazione dell'imposta**. «Quella dello scorso gennaio da parte della Corte di Cassazione - **spiega l'avvocato Lorenzo Ugolini dello Studio Armella & Associati** - è una sentenza che fa riflettere, soprat-

tutto perché negli ultimi anni si è assistito a un radicale cambiamento nella tipologia di movimentazione internazionale delle merci, che sempre più spesso circolano all'interno di container. **Questa decisione potrà quindi avere un impatto importante per tutti gli addetti ai lavori**». In poche parole, come evidenzia la nota

PERFORMANCES IN MOVIMENTO

Con un proprio network di porti e centri intermodali, **T.O. Delta** è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica, dal trasporto (mare, aria, gomma, ferro), allo stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo e con sistemi innovativi appositamente pensati e dedicati alle singole specificità di ciascun cliente.

Efficienza, flessibilità e velocità sono le caratteristiche che fanno di **T.O. Delta** il partner logistico ideale per qualsiasi operatore orientato a migliorare i propri risultati.

SISAM GROUP

T.O. DELTA

T.O. DELTA Piazza A. e K. Casali, 1 - 34134 Trieste tel. +39.040.6702200 - fax: +39.040.6702222



L'Alto Tirreno per la logistica europea

Quattro porti, due interporti, due aeroporti. Intervista a Giuliano Gallanti, presidente dell'Authority di Livorno

Di che cosa ha bisogno oggi la logistica italiana per essere competitiva?

«Vede - risponde Giuliano Gallanti, presidente dell'Authority portuale di Livorno - quando penso alla logistica, mi viene fatto spontaneo di prendere a riferimento i porti del Nord, che hanno avuto la capacità di operare in un'ottica di sistema. Il vantaggio competitivo dell'Italia poggia chiaramente sulla sua conformazione geografica, ma questo non basta. Oggi, i porti dialogano ancora troppo poco con l'entroterra logistico. Ne risulta un disavanzo di competitività che due anni fa la Cassa Depositi e Prestiti ha quantificato in 12 miliardi di euro».

A Livorno è possibile individuare delle dinamiche relazionali virtuose tra porto e interporto...

«Il porto di Livorno ha ciò che pochi altri scali portuali hanno. Un retroterra ampio e pianeggiante. Va detto che le nuove linee guida dell'Unione europea sulla rete trans-europea di trasporto (Reg. EU 1315/2013 Ten-T) e la strutturazione dei nuovi corridoi del core network fanno del cluster logistico portuale dell'alto tirreno un unicum a livello nazionale. Il porto di Livorno poggia i propri piedi su una piattaforma logistica naturale che è costituita da un insieme di infrastrutture strategiche del core network (oltre a Livorno, il porto di La Spezia e l'Interporto Toscano Vespucci di Guasticce) e del comprehensive network (porti di Piombino e Carrara, Interporto Gonfienti di Prato, aeroporti di Pisa e Firenze). Tutti questi nodi

condividono le stesse interconnessioni stradali e ferroviarie al corridoio scandinavo-mediterraneo lungo l'asse Pisa-Firenze».

Lo sviluppo delle ferrovie è una priorità per Livorno?

«La lista preliminare dei progetti (draft list of projects) del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, resa pubblica di recente, indica esplicitamente come ammissibili e prioritari sia gli interventi ferroviari relativi al cluster logistico costiero, sia quelli promossi da Ferrovie dello Stato sull'asse Firenze Bologna e lo fa proprio in virtù della loro coerenza e complementarietà».

Con La Regione Toscana avete avviato un progetto per sviluppare a Livorno un moderno Porto Ferroviario, ce ne può parlare?

«Si tratta di un accordo del valore di 40 milioni di euro. È un investimento fondamentale col quale verrà realizzato un accordo ferroviario che collegherà la Darsena Toscana la futura Piattaforma Europa alla linea Genova-Roma in direzione nord, verso i centri intermodali dell'Italia Settentrionale e del Nord Europa. Verrà inoltre realizzato un ulteriore binario indipendente di collegamento fra Livorno Calambrone e la stazione Livorno Porto Nuovo, grazie al quale diventerà possibile separare i traffici destinati a quest'ultima da quelli diretti alla Darsena Toscana».

Mi può dire qualcosa del progetto Raccordo?

«L'Authority portuale di Livorno e

l'Authority portuale di Piombino, di intesa con Regione Toscana, si sono fatte promotrici di una rinnovata visione delle infrastrutture ferroviarie a servizio del sistema portuale costiero della Toscana. Il progetto Raccordo prevede la realizzazione di una connessione ferroviaria tra il porto di Livorno-Interporto Vespucci (il così detto "Scavalco" della linea tirrenica); una connessione tra Interporto Vespucci e linea Vada-Collesalvetti-Pisa; il bypass della stazione di Pisa e raccordi ferroviari interni al porto di Piombino e innesto sulla linea Tirrenica».

Perché sono così importanti?

«Questi interventi ferroviari consentono l'ottimizzazione e la valorizzazione degli importanti investimenti in via di definizione sul lato mare, con il varo del nuovo Piano regolatore portuale di Livorno e con i lavori in corso nel Porto di Piombino, sia sul lato terra, con il raddoppio della linea ferroviaria e la nuova stazione elettrificata presso la Darsena Toscana del porto di Livorno, con innesto diretto sulla Tirrenica. Non solo, tali interventi permetteranno di rafforzare la funzione logistica ed intermodale a supporto e consolidamento dei distretti industriali presenti sul territorio toscano: quello siderurgico di Piombino, quello chimico di Solvay e Livorno, quello meccanico di Pontedera. Rappresenteranno un importante strumento per l'ottimizzazione della gestione logistica del settore rifiuti ed infine costituiranno un potente mezzo per l'attrazione di nuovi investimenti per le localizzazioni industriali».

«No ai monopoli, sì a un' autorità centrale»

Q&A - Antonio Sticco, presidente di Sticco Sped

Il settore immobiliare legato alla logistica sta crescendo a ritmi sostenuti. Una bolla, oppure i fondamentali del settore sono in miglioramento?

«Al Sud il mercato immobiliare logistico ha una larga offerta di immobili non utilizzati, ipotizzo che se ci sono acquisti, sono dovuti esclusivamente (visti i prezzi bassi degli immobili) a un investimento economico, ma non come possibilità di usare l'immobile per svolgere l'attività logistica».

Troppo spesso abbiamo visto le infrastrutture preda di interessi legati alla corruzione. Un fatto che mina la credibilità delle grandi opere, già percepite con fastidio dall'opinione pubblica.

Quale può essere a Suo parere un rimedio per evitare fenomeni come quelli emersi dalle ultime inchieste?

«Non ci sono bacchette magiche, il fenomeno deve essere controllato dalle autorità competenti».

Recentemente gli spedizionieri liguri hanno stigmatizzato la creazione di corridoi doganali che bypassando la dogana portuale permettono di sdoganare la merce direttamente a destinazione (caso Ikea): "Non si possono creare dei casi speciali ad hoc - hanno detto gli spedizionieri - in virtù del fatto che l'amministrazione ordinaria funziona male". Lei è d'accordo con questo ragionamento, o i corridoi sono al contrario una cosa utile per il nostro sistema?

«È giusto stigmatizzare una prassi unica e monopolistica, si deve comprendere comunque che il futuro dovrebbe essere sbarco e proseguimento a destino della merce, per essere competitivi i porti hanno bisogno di abbattere costi di doppie manovre e celerità di consegna».

Di che cosa ha bisogno oggi la logistica italiana per essere competitiva, e quali sono a suo avviso le maggiori zavorre?

«La risposta riguarda anche il punto precedente: l'amministrazione ordinaria deve funzionare bene, la logistica ha bisogno di un sistema ferroviario efficiente, in modo da sviluppare l'intermodalità e buon ultimo, un'autorità centrale che organizzi l'efficiente operatività dei porti senza lacci e lacciolini che soffochino i traffici».

Quali sono i mercati o le innovazioni su cui la sua azienda intende investire nel medio-lungo ter-



mine?

«La nostra posizione geografica permette di guardare con attenzione i mercati africani e orientali, ci stiamo organizzando per sviluppare le consolidate e i groupaggi per fornire alle pmi possibilità di essere presenti sui mercati esteri in tempi celeri a quotazioni competitive».

NEW BUSINESS OPPORTUNITIES IN LOGISTIC

CONFERENCE ROOM B 32
Giovedì 7 maggio

ore 14.00 -17.00



Registration on
www.widermos.eu

more information:
WiderMos Team
widermos@porto.laspezia.it

Il progetto WiderMos si presenta a Transport&Logistic di Monaco di Baviera, la più importante fiera nel settore dei trasporti e della logistica, con un evento dal titolo: "New business opportunities in Logistic: the WiderMos approach to streamline the maritime transport integration in the door to door logistics chain".

All'evento, organizzato dall'Autorità Portuale della Spezia coordinatore del progetto, parteciperanno i partners europei del progetto WiderMos per presentare la loro esperienza ed il lavoro svolto nell'individuazione delle soluzioni per migliorare l'efficienza complessiva della catena logistica dal punto di vista della velocizzazione e semplificazione delle procedure legate al trasferimento della merce e con particolare riferimento al trasporto intermodale. L'evento di Monaco, sarà l'occasione per discutere e confrontarsi con gli operatori del settore e stakeholders sui temi delle autostrade del mare, corridoi logistici, intermodalità, efficientamento dei processi logistici e doganali e collegamenti mare-porto-retroporto. L'incontro, dove verranno raccolti e discussi i punti di vista e le istanze degli operatori del settore marittimo e logistico, ha l'obiettivo di definire misure concrete per migliorare i processi e l'interoperabilità delle tecnologie utilizzate dai principali attori della catena logistica.



«Fast corridor, vantaggi anche agli spedizionieri»

De Dominicis, presidente di Uirnet: «C'è lo spazio per sciogliere i dubbi». Expo il banco di prova

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

GLI INTERPORTI italiani sono ormai una realtà diffusa su tutto il territorio nazionale, dal Veneto alla Sicilia, dalla Campania al Piemonte. Cresciuti prima in maniera disorganizzata e concentrati soltanto nell'Italia settentrionale, hanno avuto un impulso con la legge 240 del 1990, che ha finanziato alcune opere cercando di creare una rete nazionale che fosse utile all sistema logistica. La legge, selezionando alcune strutture prima di altre, ha portato prima alla nascita di un'associazione, Assointerporti, che riuniva le strutture finanziate. Altri interporti si riunirono in una diversa associazione, Federinterporti, finché nel 2003 si arrivò a un accordo che riunì tutte le principali strutture italiane in Unione interporti riuniti (Uir), il cui primo presidente è stato Rodolfo De Dominicis. Durante il proprio mandato, De Dominicis, allora presidente anche dell'interporto di Catania, ha segnato la fase di sviluppo successivo della rete. Dall'esperienza di Uir è partito per un nuovo progetto, denominato Uirnet, con l'obiettivo di modernizzare e mettere a sistema grazie alle nuove tecnologie telematiche i servizi di trasporto e stoccaggio della merce. Quel progetto ha ricevuto nel 2011 contributi pubblici per 3,4 milioni di euro, oggi è in fase avanzata, ma suscita anche diffidenza in alcuni segmenti dello stesso sistema logistico, in particolare per il suo collegamento con i "fast corridor" fra porti e retroporti promossi dall' Agenzia delle dogane.

Presidente De Dominicis, che bilancio si può fare dello sviluppo degli interporti italiani negli ultimi

anni? Le leggi che hanno finanziato la rete nazionale sono state positive?

«Gli interporti negli ultimi anni hanno subito l'impatto della crisi. In ogni caso gli interporti hanno dato una mano fondamentale nel mantenimento della quota modale su ferro. La legge 240/90 è stato lo strumento fondamentale per finanziare l'intermodalità. Oggi la legge è obsoleta e non è allineata alle nuove regole della Ue: è per questo che occorre una nuova legge sugli interporti, magari considerata come parte del più generale riordino della logistica e della portualità».

Che ruolo vuole avere Uirnet nello sviluppo di queste strutture?

«UirNet ha il ruolo che le destina la legge 27/2012 e cioè è il soggetto attuatore unico della Piattaforma logistica nazionale digitale (Pln), che collega i nodi del sistema logistico nazionale (porti, interporti, centri merce, piastre dei privati), determinando uno scambio continuo di dati provenienti dai flussi di merce che si spostano, cioè ai fini dell'incremento della sicurezza e efficienza del sistema. UirNet potenzia quindi il ruolo degli interporti nel sistema logistico nazionale».

Che rapporto ha Uirnet con gli altri nodi intermodali, come porti e aeroporti?

«UirNet non ha ruolo sugli aeroporti, sui porti invece è la cinghia di trasmissione digitale fra i Port community system portuali (Pcs, le reti telematiche che permettono lo scambio di informazioni fra gli operatori e con la pubblica

amministrazione, ndr) ed i sistemi informatici terrestri, come Pil (Piattaforma integrata della logistica) e Pic (Piattaforma integrata di circolazione) di Ferrovie dello Stato».

Quali sono i programmi di Uirnet per il futuro?

«UirNet sta portando avanti la ricerca del gestore della Pln a partire dal promotore già individuato. Sta realizzando moduli specialistici sia a Nord che a Sud del paese, sempre interfacciati con la Pln. In particolare, a Nord è stato realizzato il corridoio doganale controllato dai porti liguri verso La Spezia e Expo 2015. A Sud vari moduli gestionali, direttamente collegati con la Pln, in molte regioni dell'obiettivo 1. In particolare il Port community system di Taranto, il modulo di gestione delle aree di sosta a Catania, il modulo di gestione delle merci pericolose in Calabria e Sicilia».

Che cosa pensa dei timori degli spedizionieri nei confronti di Uirnet?

«Penso che ogni innovazione generi una reazione. Sono del parere che ci siederemo intorno ad un tavolo e troveremo tutte le soluzioni necessarie a risolvere i problemi esposti. UirNet è un'opportunità, non un problema per ogni categoria di operatori, compresi gli spedizionieri. Sediamoci a lavorare insieme, invece di buttare tutto a mare, seguendo le cattive prassi che ci vedono allineati nel ranking economico mondiale verso il basso fra i paesi industrializzati».



«Margini e profitti, l'Italia può fare di più»

Software unico per l'Iva, revisione Paesi black list, controlli interamente gestiti dalla Dogana. Le proposte di Nereo Marucci, presidente di Confetra

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

NEREO MARCUCCI è presidente di Confetra, associazione che riunisce gli operatori italiani della logistica e del trasporto merci. L'ultima nota congiunturale della confederazione registra una ripresa del traffico merci. L'eccellenza è rappresentata dal traffico aereo (+6,7%), ma crescono anche i ro-ro (+4,9%) e i container di destinazione finale (+4%). Poco brillante il traffico su ferrovia (+1,4%, positivo grazie ai vettori privati), un po' meglio quello su strada (+2%). In forte deficit il trasporto marittimo di rinfuse liquide (-6,4%) e l'attività di transhipment marittimo dei container (-4,1%). In crescita mediamente anche i fatturati delle aziende.

I dati rispecchiano lo stato di salute delle imprese del settore logistico, qual è la situazione?

«Confetra redige due documenti, la nota congiunturale e il ranking in base al fatturato delle prime 500 aziende italiane del settore, inserendo anche alcuni elementi di bilancio come i profitti. Quest'ultimo lavoro è in via di completamento, per cui possiamo per il momento fare soltanto un ragionamento induttivo sulla base dei rapporti continui che abbiamo con le aziende. Permane la difficoltà, già rilevata negli anni passati, di accesso al credito. I margini di profitto nel 2014, rispetto al 2012, rimangono bassi, cioè non crescono a doppia cifra né il margine operativo lordo né il profitto netto post-imposte. Insomma, stiamo ancora sopravvivendo, aspettiamo un ritorno a livelli di investimento accettabili. Fanno eccezione due o

tre aziende che si differenziano o per composizione (multitasking) o al contrario perché specializzate».

Quali interventi possono essere messi in campo?

«Come Confetra pensiamo che siano utili investimenti in software ad esempio per la riscossione dell'Iva, per la semplificazione delle procedure, per la concentrazione di funzioni di verifica a un unico soggetto, l'Agenzia delle dogane, che sia strumento per tutte le operazioni che oggi sono distribuite anche a altre entità amministrative. Abbiamo fatto presenti possibili soluzioni ai *cahiers de doléance* ai vari componenti del governo, dal sottosegretario all'Economia, Enrico Zanetti, all'allora ministro delle Infrastrutture e trasporti, Maurizio Lupi. Per porti e aeroporti chiediamo unificazione dei processi di controllo e riduzione dei tempi. Chiediamo un intervento normativo sui Paesi nella blacklist. Ad esempio bisogna prendere atto che Msc ha sede in Svizzera, Paese che non può essere considerato nella blacklist. Un altro tema è quello delle grandi flotte dell'autotrasporto che pagano il bollo ogni tre mesi invece che annualmente, sostenendo maggiori costi di gestione. Poi ci vuole un sistema adeguato di sanzioni, perché quelle assegnate alle case di spedizioni per comportamenti non dolosi sono aberranti e vengono mantenute nonostante ci sia una sentenza europea che ne indica la sproporzione».

Che risultati sta ottenendo Con-

fetra?

«Confetra è impegnata al cento per cento con tutto il suo staff, ma rispetto allo sforzo prodotto quello che finora è stato ottenuto è il 10%. Il risultato è insoddisfacente, ad esempio sullo sportello unico. Possiamo aver migliorato il rapporto con l'Agenzia delle dogane, ma è inutile che il primo vagone corre se il resto del convoglio non lo fa. Un dato per tutti, emerso al tavolo dei saggi sulla riforma portuale, è che a causa di questi motivi perdiamo il 10% del traffico portuale».

Quale bilancio fa dell'attività dell'Autorità dei trasporti, creata nel 2013?

«Penso intanto che visto il fatto che le nostre aziende pagano le tasse, non debbano poi anche pagare anche i costi delle varie Authority. Ne facciamo una bandiera di principio, per quella dei trasporti come per quella postale eccetera. Dal punto di vista dell'attività svolta, è encomiabile per quanto riguarda il settore ferroviario, non altrettanto per altre regolamentazioni. Per esempio non è stata coinvolta nell'abolizione dell'83bis legge 133/2008 sui costi minimi. Doveva intervenire sulla definizione aberrante di committente nel caso della responsabilità solidale, che ignora come l'85% del trasporto merci è dato anche dal "software" rappresentato dall'intelligenza messa dalle nostre aziende e non soltanto dall'hardware del vettore. Inoltre resta preoccupante che il ministero dei Trasporti parli comunque ancora di costi di riferimento».

CMA CGM WORLD'S #3 CONTAINER SHIPPING GROUP



www.cma-cgm.com

CMA CGM ITALY Srl
VIA SILVIO PELLICO 1, 16128 GENOA
Tel : 39 010 596 71

I 300 mila della logistica marocchina

Il settore contribuisce per il 5% al prodotto interno lordo del Paese ma ora è tempo delle agevolazioni normativo/burocratiche: l'analisi di Srm

di **MARCO FROJO**, Milano

IL MAROCCO è l'unico Paese nordafricano che non è stato investito dalla cosiddetta Primavera araba e, anche grazie a ciò, gli investimenti statali nella logistica e nel settore portuale non hanno mai smesso di affluire, **garantendo così traffici in costante crescita.**

Secondo i dati raccolti da Srm - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, tra il 2003 e il 2013, un bilancio medio annuo di tre miliardi di dirham (281 milioni di euro) **è stato investito nel settore portuale e in questo stesso periodo il flusso di traffico che ha interessato i terminal del Paese ha fatto registrare una crescita media annua del 6%.**

Attualmente la logistica in Marocco impiega 300 mila persone e contribuisce al 5% del prodotto interno lordo.

Il Piano Nazionale della Logistica del 2010 prevede investimenti di circa 6,5 miliardi di euro entro il 2015 e 10,8 miliardi di euro tra il 2015 e il 2030. «Di fronte a una domanda portuale futura elevata (290-370 milioni di tonnellate/anno nell'orizzonte al 2030) l'attenzione alla qualità dei servizi e della performance/competitività richiede che il sistema portuale marocchino fornisca senza indugio risposte necessarie e attese - spiega Arianna Buonfanti, **analista di Srm** -. Queste risposte costituiscono la base della strategia di sviluppo del sistema portuale del Marocco per i prossimi 20 anni».

Attualmente sono in corso (o in via di definizione) **lavori in ben otto dei 38 porti presenti sul suolo marocchino.**

I cantieri più importanti sono

senza dubbio quello di Tanger Med II, che triplicherà quasi la capacità dello scalo di Tangeri con un investimento di 140 milioni di euro, e quello del porto di Casablanca, **dove per 124 milioni di euro è prevista la ristrutturazione dell'infrastruttura e la costruzione di un cantiere adiacente destinato alla riparazione e manutenzione delle navi.**

Ad Agadir è invece in programma il consolidamento del molo destinato al carico e scarico delle merci con rafforzamento delle attrezzature di attracco **(20 milioni di euro)**. Ad Al Hoceima si lavora alla realizzazione di una marina turistica (12 milioni) e al terrazzamento di parte del terreno **(sei milioni)**. Lavori di manutenzione e ampliamento sono iniziati o prossimi a iniziare anche nei porti di Cala Iris (cinque milioni), Essaquira (quattro milioni) e Safi **(quattro milioni)**. «La strategia portuale del Marocco al 2030 prevede investimenti tra il 2012 e il 2030 molto importanti, pari a circa 74 miliardi di dirham (6,6 miliardi di euro) - **prosegue l'esperta di Srm** -. Il finanziamento degli investimenti sarà effettuato sia dallo Stato o dalle agenzie portuali, **sia dagli operatori del settore nell'ambito delle concessioni o partnership pubblico-privato**».

Il principale porto del Paese è Tanger Med che rappresenta un esempio di successo per l'economia del Marocco: inaugurato nel 2007 (la costruzione era iniziata nel 2004), si è rapidamente imposto come hub strategico



per il trasbordo sulla via di passaggio tra Asia, Africa ed Europa **(la Spagna dista solo 14 chilometri).**

Con quasi un milione di Teu movimentati nel suo primo anno di entrata in funzione nel 2007, e oltre 2,5 milioni nel 2013, si appresta ad ampliare la propria capacità a 8,5

milioni nel momento in cui sarà inaugurata l'estensione Tanger Med II, **il cui finanziamento è stato in parte sostenuto dall'Arab Fund for Economic & Social Development.**

Tanger Med II, i cui lavori di costruzione sono iniziati nel giugno 2009 e dovrebbero concludersi quest'anno, avrà una capacità di 5,2 milioni di container che, unitamente ai tre milioni di Tanger Med I, renderà il complesso portuale leader nel Mediterraneo e Atlantico, con una capacità totale annuale di 8,2 milioni di Teu, sette milioni di passeggeri, 700 mila tir, **10 milioni di tonnellate di idrocarburi e due milioni di veicoli.** «I porti del Nord Africa negli ultimi anni hanno conquistato importanti quote di mercato del traffico container nel bacino del Mediterraneo per gli ingenti investimenti infrastrutturali che sono stati realizzati e per le agevolazioni normativo/burocratiche che i governi dei Paesi dell'area hanno promosso per attirare le grandi shipping company e i terminalisti», **conclude Buonfanti.**

Il porto di Tangeri ne è un ottimo esempio visto che le merci che vengono trasbordate sono esenti da qualsiasi tassazione.

«Malpensa unico scalo strategico per l'Italia»

«Inaccettabile il pedaggio alla Cargo City» dice Marina Marzani presidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree)

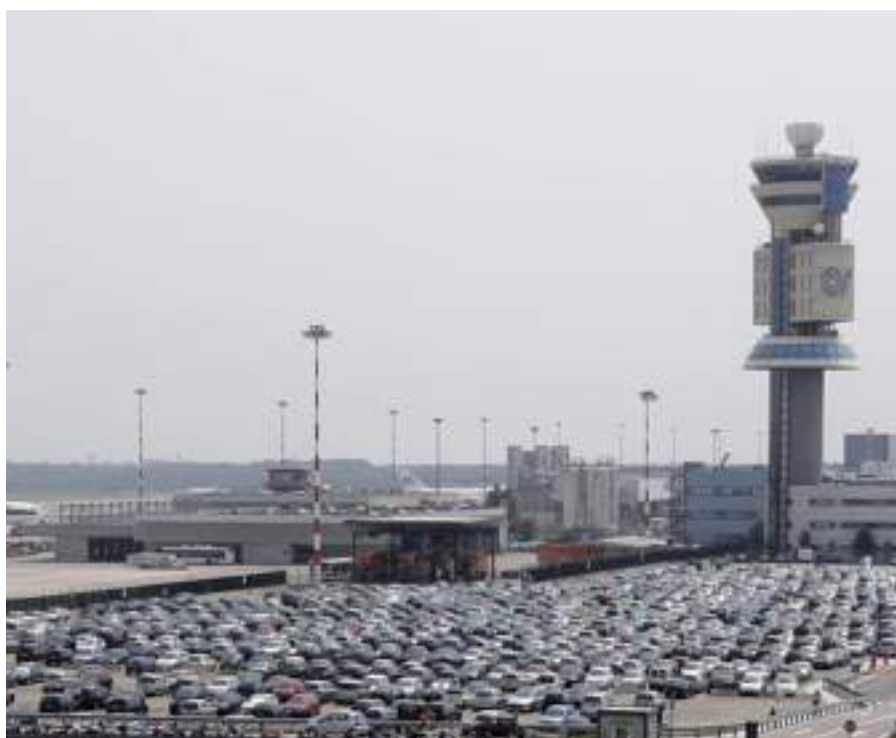
di **ALBERTO GHIARA**, Genova

È UN BUON MOMENTO per il cargo aereo. Sia per quello mondiale, che cresce anche oltre quanto ci si potrebbe aspettare a causa di alcuni fenomeni contingenti, sia per quello italiano, che mostra invece una tenuta strutturale. A raccontarlo è Marina Marzani, presidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree) che aderisce a Fedepsedi, la federazione italiana delle case di spedizione.

«Il cargo aereo a livello mondiale - spiega Marzani - è cresciuto molto nei primi due mesi del 2015, rispetto allo stesso periodo del 2014. A febbraio ad esempio si è registrata una crescita dell'11,7%. Questo non è dovuto completamente a un vero incremento della merce da movimentare. Questa parte ha inciso per il 4%, mentre il restante 7-8% è dovuto a altri due fattori: il fatto che quest'anno il capodanno cinese è spostato di un mese rispetto al 2014 e il protrarsi dello sciopero nei porti statunitensi. Questo ha fatto sì che ci fosse un aumento maggiore dei traffici fra Asia e Stati Uniti. Molte merci che avrebbero utilizzato il mare sono state spedite per via aerea. Ad esempio è successo con le auto della Toyota dal Giappone».

E per quanto riguarda l'Italia?

«Il cargo aereo in Italia, considerato in maniera globale in tutti gli aeroporti, è cresciuto del 4% nei primi due mesi del 2015 rispetto agli stessi mesi del 2014. A Malpensa l'incremento è stato del 6,5%, superiore rispetto alla media nazionale. Malpensa di fatto è l'unico aeroporto cargo che ab-



biamo in Italia. L'unico dove atterrano con regolarità ogni giorno più aeromobili solo cargo. Noi come associazione cerchiamo di sviluppare Malpensa il più possibile».

Considerate equilibrata questa situazione per le esigenze della merce in Italia?

«È equilibrata per il tipo di merce che movimentiamo dall'Italia. Qualche mese fa abbiamo avuto un incontro anche con l'ex-ministro delle Infrastrutture e trasporti, Maurizio Lupi, perché il governo ha varato un piano nazionale

degli aeroporti. Il ministero individuava aeroporti cargo in località sbagliate: si parlava di Cuneo, Foggia, Torino come scali strategici. Per la massa critica di merce che c'è in Italia, una dispersione è dannosa. Con quale criterio una compagnia straniera, di quelle che stanno investendo nel cargo come Etihad, Qatar Airways, Emirates, Cargolux, Cathay Pacific e tenuto conto che non abbiamo più una compagnia di bandiera, manderebbe un aeromobile di cento tonnellate a Foggia o a Cuneo, per caricare e scaricare che cosa? La massa critica è nel centro-nord, quindi è logico che sia uno e sia Malpensa l'aeroporto



di riferimento per il cargo. Altrimenti ci sarebbe una dispersione tale che non si potrebbero garantire che l'aereo arrivi e parta pieno almeno all'80%, il limite per reggere dal punto di vista economico».

Quali sono i temi su cui sta lavorando Anama in questo momento?

«Comsea, che è il gestore aeroportuale, da una parte ha investito molti soldi e risorse umane con noi di Anama, con Assohandler e a Regione Lombardia per realizzare una piattaforma informatica

a Malpensa dedicata alle merci, che semplificherà molto il lavoro di noi spedizionieri, degli handler aeroportuali, delle compagnie aeree. Quindi da un lato Comsea ha investito e crede nello sviluppo di Malpensa. Dall'altro però mette paletti come voler far pagare l'accesso alla cargo city (l'area merci dell'aeroporto, ndr) anche per i mezzi che devono andare a scaricare merce. Io ti porto da lavorare e per farlo devo pagare, questo non avviene in nessun aeroporto europeo. Non è un problema di costo, ma di principio».

Sentite la mancanza di una compagnia di bandiera?

«La compagnia di bandiera per un'associazione come la nostra dovrebbe essere un punto di riferimento. Alitalia prima aveva due hub per il cargo, Malpensa e Fiumicino. Oggi l'hub è soltanto Fiumicino, dove Alitalia non ha neanche un volo cargo che atterra, ma c'è un numero considerevole di passeggeri. Noi abbiamo sofferto la mancanza di un soggetto che avesse il nostro interesse a sviluppare gli aeroporti italiani, anche se Malpensa negli ultimi due-tre anni rispetto anche a aeroporti europei più titolati di noi come cargo è cresciuta».



Maritime Terminals

La Spezia - Gioia Tauro - Cagliari - Ravenna



Intermodal & Logistic

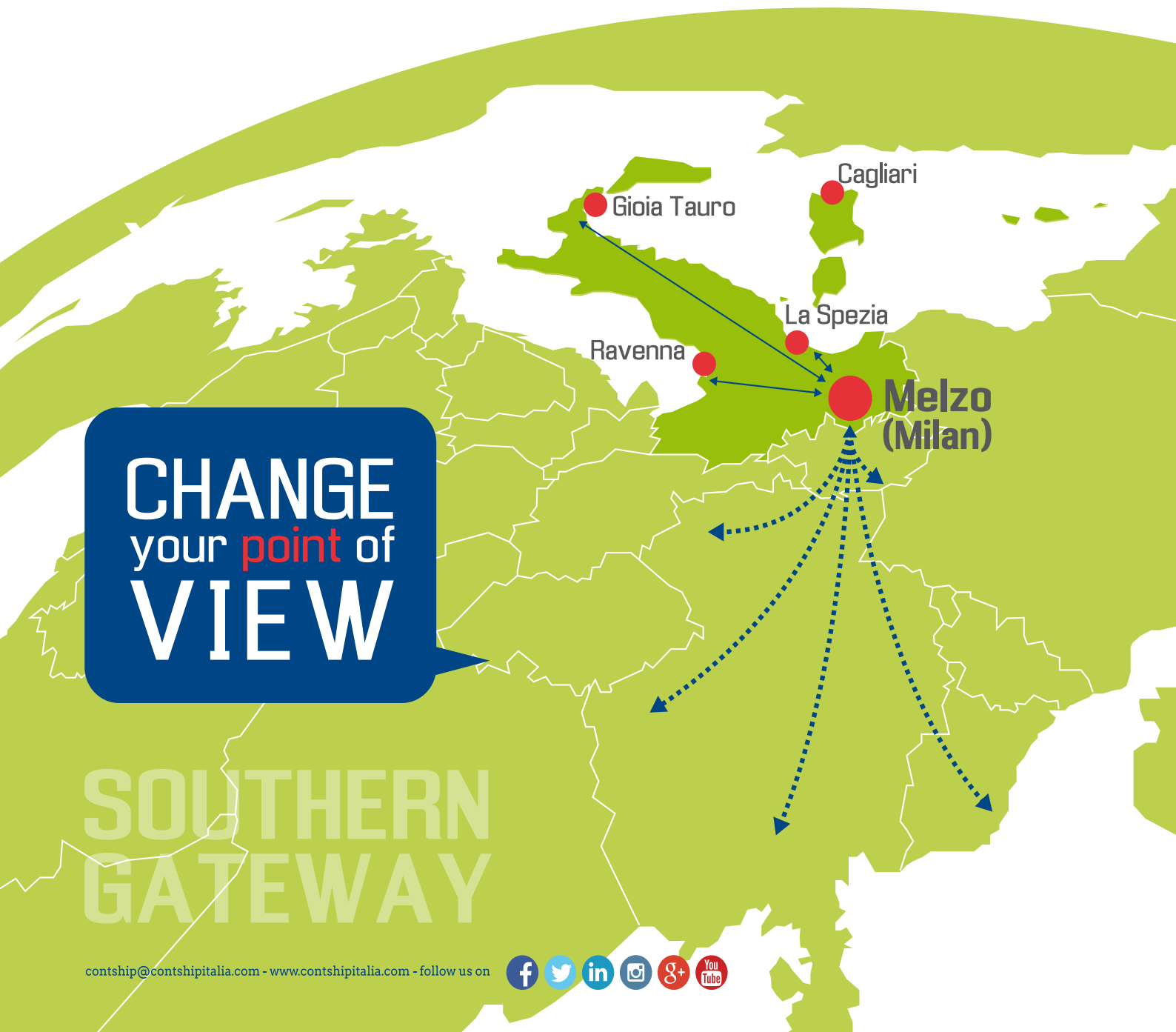
Milan



Join us at Transport Logistic!



MAY 5-8 2015, MESSE MÜNCHEN
Hall B4, Booth 109/210



CHANGE
your **point** of
VIEW

SOUTHERN GATEWAY

La Tunisia verso una logistica meno cara

Oggi il sistema costa il 20% del Pil. L'obiettivo è scendere di almeno cinque punti: L'analisi di Srm

di **MARCO FROJO**, Milano

PUR con non poche difficoltà, come l'attacco al museo del Bardo ha evidenziato, **la Tunisia sta facendo progressi nell'ammmodernamento della propria economia.**

Gli sforzi del governo di Tunisi si stanno concentrando soprattutto sul trasporto marittimo, vista la sua importanza: **il 98% del commercio internazionale del Paese viaggia su nave.**

A fianco di riforme che liberalizzano i servizi e incoraggiano l'iniziativa privata, **il Paese nordafricano ha avviato un imponente piano di investimenti nel settore portuale**, che prevede la modernizzazione degli scali esistenti, la realizzazione di porti di terza generazione e il loro collegamento alle reti terrestri. «In questi ultimi anni il trasporto marittimo tunisino è stato protagonista di varie riforme tendenti alla liberalizzazione dei servizi, all'instaurazione della concorrenza, all'incoraggiamento dell'iniziativa privata ed al miglioramento delle modalità di gestione nei porti - si legge in uno studio di Srm - **Studi e Ricerche per il Mezzogiorno** -. Oltre a favorire la movimentazione delle merci, **Tunisi intende anche migliorare l'efficienza logistica per ridurre il suo costo in termini di prodotto interno lordo.** Alcuni studi evidenziano infatti che il costo della logistica in Tunisia è relativamente alto (20% del Pil) rispetto a Paesi con condizioni economiche simili (mediamente 15% del Pil) e dei Paesi Europei (**tra il 7% e il 10% del Pil**).

Questo significa che un miglioramento dell'efficienza logistica potrebbe portare a un incremento di cinque punti del pro-



dotto interno lordo. Gli orientamenti strategici e le politiche di sviluppo del settore sono state formalizzate nel Piano regolatore, **lo strumento programmatico della Repubblica tunisina in tema di trasporti.**

Nel 12esimo piano quinquennale che copre il periodo 2010-2014 gli investimenti stanziati per i diversi modi di trasporto sono stati così ripartiti: 2,5 miliardi di dinari (1,3 miliardi di euro) per il settore ferroviario, 1,86 miliardi (970 milioni di euro) per quello stradale, 2,57 miliardi (1,33 miliardi di euro) per quello marittimo, 1,75 miliardi per quello aereo (910 milioni di euro) e 700 milioni (**364 milioni di euro**) per la logistica.

Attualmente la Tunisia è dotata di sette porti commerciali: Biserta-Menzel Bourguiba (Provincia di Biserta, 60 chilometri a Nord di Tunisi), La Goletta (Provincia di Tunisi a 12 chilometri a Nord-Est di Tunisi), Radès (Provincia di Ben Arous, a 10 chilometri a Sud-Est di Tunisi), Sousse (provincia di Sousse a 140 chilometri a Sud di Tunisi), Sfax (Provincia di Sfax a 300 chilometri a Sud di Tunisi), Gabès (Provincia di Gabès a 450 chilometri a Sud di Tunisi) e infine Zarzis (**Provincia di Mèdenine a circa 600 chilometri a Sud di Tu-**

nisi).

A questi dovrebbe aggiungersi il mega progetto in acque profonde di Enfidha (a circa 100 chilometri a Sud della capitale Tunisi), che secondo i piani del governo, si estenderà su una superficie di 1.000 ettari, comprenderà 3.600 metri di banchine per i container e 1.400 metri per le rinfuse, sarà dotato di fondali profondi 17 metri, **per una capacità complessiva di cinque milioni di Teu e quattro milioni tonnellate di rinfuse.**

Il costo del progetto, che sarà suddiviso in tre fasi (2012-2016, 2016-2027 e dopo il 2027) **è pari a 1,4 miliardi di euro**, cifra che prevede anche l'apporto di capitali privati.

Decisamente meno faraonico ma con molte più probabilità di essere realizzato senza grossi problemi è il progetto di costruzione di una stazione per le navi da crociera presso il porto della Goletta con un costo pari a 40 milioni di dinari (**circa 21 milioni di euro**). «La Tunisia già oggi è collegata con i porti mediterranei ed europei grazie a 23 linee marittime, con partenze quotidiane verso Marsiglia e Genova - **scrivono gli esperti di Srm** -. Oltre a questo, sono state inaugurate ultimamente nuove linee a livello maghrebino, **in particolare quella diretta Tunisi-Algeri.**

A fianco dei lavori di sviluppo del sistema portuale, **il governo di Tunisi ha inoltre intenzione di creare un Consiglio nazionale della logistica**, il cui compito sarà quello di elaborare uno statuto per i fornitori di servizi logistici e di migliorare il coordinamento nel campo della logistica.

«I porti non vanno desertificati»

Fasce (Spediporto): «Grande lavoro in dogana, impediremo alla politica di sostenere i corridoi controllati»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

MAURIZIO FASCE, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, è impegnato a tessere collaborazioni a 360 gradi sia con le altre categorie, a partire dagli agenti marittimi, sia con i colleghi delle altre province liguri, per creare una rete regionale. Una delle ultime questioni che ha animato il dibattito in Liguria ha riguardato il progetto dei corridoi doganali, in particolare quello mirato a accelerare la consegna dei container destinati alla multinazionale Ikea.

A quale soluzione si può arrivare?

«Durante la nostra assemblea generale del 27 marzo a palazzo San Giorgio abbiamo precisato, in uno statement forte, la nostra posizione sui corridoi doganali. Li abbiamo definiti un "falso mito", che anche attraverso una violazione delle disposizioni comunitarie in materia doganale, può solo portare ad una desertificazione delle attività portuali, delle sue competenze e professionalità. Noi spedizionieri siamo perfettamente consapevoli delle sfide rappresentate dalla costante evoluzione del mercato e siamo pronti a coglierle. Chiediamo però che la pubblica amministrazione metta a disposizione di noi operatori quegli strumenti che ci permettano di affrontare tali sfide a parità di condizioni con i nostri concorrenti europei. Come ha anche dichiarato il nostro presidente federale alcuni giorni fa, i corridoi doganali non esistono, sono un'invenzione tutta italiana, introdotta a favore di un'importante azienda (Ikea) che avrebbe indicato che in assenza di una procedura *ad hoc* per lo snellimento (a nostro avviso presunto) delle procedure di sdoganamento e inol-



tro delle merci presso la propria piattaforma, avrebbe dirottato i propri traffici verso i porti del Nord Europa. Perché gli scali nord-europei danno maggiori garanzie in termini di tempi di sdoganamento e stazionamento delle merci? Non certo per i corridoi doganali, concetto appunto sconosciuto al di fuori del nostro Paese. In realtà l'accorciamento dei tempi di stazionamento dei container al porto, può essere ottenuto attraverso una reale e concreta implementazione delle procedure di sdoganamento a mare (con ne-

cessario superamento del vincolo dell'ultimo porto) e concentrando nello sportello unico doganale tutte le attività e funzioni di controllo, incluse quelle fito-sanitarie. Questi sono i processi necessari per garantire l'efficientamento dei porti, lo snellimento e sveltimento nella gestione dei flussi delle merci, non false innovazioni che rischiano di danneggiare centinaia di imprese e mettere a repentaglio migliaia di posti di lavoro. Il concetto di corridoio logistico, accolto positivamente a livello comunitario, rappresenta la direzione su cui dobbiamo lavorare. Noi spedizionieri, assieme agli altri attori della filiera logistica, dobbiamo strutturarci per divenire quel software professionale in grado di fornire ai corridoi logistici e alle merci che vi transitano tutti i servizi e l'assistenza, inclusa quella di matrice doganale, di cui essi necessitano».

Il rapporto fra spedizionieri e dogana è in un momento positivo. questa vicenda può incrinarlo?

«A livello locale, i rapporti con l'agenzia delle Dogane hanno continuato a rafforzarsi durante questi ultimi anni. In particolare, la collaborazione avviata con la direzione interregionale e con gli uffici di Genova 1 e Genova 2, di recente costituzione, hanno permesso un tavolo di discussione propositivo e un dialogo diretto teso ad affrontare con spirito di critica positiva le debolezze nell'andamento del pre-clearing e dello Sportello unico. Abbiamo trovato interlocutori attenti e capaci, pronti a cogliere nuovi spunti di miglioramento. Ora auspichiamo che questo dialogo possa portare ad un miglioramento complessivo del sistema



portuale, attraverso cui si possa evitare il rischio che la macchina politica sostenga i corridoi doganali, che - come detto - non portano né efficienza né maggiore produttività».

In ambito logistico oggi si parla molto di questioni tecnologiche e procedurali e meno di infrastrutture e spazi, anche a causa dei costi: questo potrebbe cambiare la mappa dei nodi logistici? Si aspetta che in futura gli investimenti in infrastrutture possano tornare ad essere importanti?

«Oggi, tutti i più importanti sistemi

portuali europei basano il proprio successo e le proprie strategie di sviluppo, in vista delle sfide rappresentate dal gigantismo navale, su due tipi di investimento: quelli relativi all'adeguamento delle proprie infrastrutture e quelli che mirano ad una efficace riorganizzazione della propria capacità operativa e tecnologica. Sia la dimensione portuale hardware (che include necessariamente anche la capacità della rete stradale e ferroviaria di collegamento) che la modalità di gestione software, basata su piatta-

forme informatiche condivise e dialoganti, sono elementi imprescindibili nei processi di sviluppo e di selezione naturale degli hub strategici a livello europeo che diventeranno i capolinea delle principali rotte internazionali. Basta guardare ai modelli di Amburgo, Rotterdam e Anversa per rendersi conto di quanto gli investimenti in tecnologia e quelli in infrastrutture materiali vadano di pari passo nel processo di sviluppo di un sistema portuale che voglia affermare la propria importanza a livello internazionale».

«L'Italia? Sarebbe perfetta per il ferro»

Q&A - Hans Malsiner, Chairman di Krohne Logistik Srl
«Partita la nostra campagna vendite per i servizi con la Cina»

Recentemente gli spedizionieri liguri hanno stigmatizzato la creazione di corridoi doganali che sorpassando la dogana portuale permettono di sdoganare la merce direttamente a destinazione (come nel caso Ikea): "Non si possono creare dei casi speciali ad hoc - hanno detto gli spedizionieri - in virtù del fatto che l'amministrazione ordinaria funziona male". Lei è d'accordo con questo ragionamento, o i corridoi sono al contrario una cosa utile per il nostro sistema?

«I cosiddetti corridoi - di cui già si fa largo uso nell'area del Nord Europa - rappresenteranno certamente un vantaggio per gli operatori e i broker locali dei porti, ma rimangono allo stesso tempo uno strumento necessario per facilitare le multinazionali e i retailer che devono ottimizzare i loro profitti».

Di che cosa ha bisogno oggi la logistica italiana per essere competitiva, e quali sono a Suo avviso le maggiori zavorre?

«Insieme con al nostro più importante partner abbiamo uffici in tutti i maggiori punti commerciali della Cina, abbiamo recentemente iniziato una campagna vendite per il trasporto aereo e quello via mare sulla tratta tra Italia e Cina. Un Paese, quest'ultimo, che ha sì raggiunto la saturazione per quanto riguarda i trasporti, con conseguente calo degli utili per le aziende interessate, ma che rimane senza dubbio un mercato di primaria importanza logistica per i grandi investimenti effettuati dalle multinazionali e dalle istituzioni finanziarie cinesi, con particolare enfasi in Italia. E questo ha intensificato la nostra necessità di trovare opportunità commerciali basate sul reciproco interesse. La nostra società, fondata nel 1936, è operativa in Cina da decenni e non solo ha acquisito un'ottima conoscenza della realtà locale ma rimane allo stesso tempo un preziosissimo partner per chi ha bisogno di assistenza strategica».

Quali sono i mercati o le innovazioni su cui la sua azienda intendono investire nel medio-lungo termine?

«I nostri servizi, come il product sourcing e il cargo compliance support, sono uno strumento di assoluta importanza per tutti coloro che si trovano a



operare in un mercato che cambia molto velocemente. E dove la quantità e il numero di volumi che ci troviamo di fronte guidano l'orientamento del servizio. Le nostre applicazioni commerciali sono state predisposte non solo per essere sviluppate verso il Far East ma anche su tutte le altre aree dove sono concentrati gli investimenti: Medio Oriente, Nord Africa e Sud Africa. Oltre che su tutto il mercato globale»

Lo spazio espositivo della società sarà situato in Halle B2, stand 436

Nova Systems presenterà la soluzione software BeOne a Transport Logistic

Il gestionale dà la possibilità di ottenere in modo automatico le tariffe delle compagnie aeree e marittime



in Cloud spingerci all'estero è stata un'evoluzione naturale e oggi il nostro gruppo vanta clienti in tutto il mondo, anche a seguito delle software selection internazionali che Nova Systems si è aggiudicata". A Transport Logistic Nova Systems presenterà nel proprio spazio espositivo i due moduli realizzati di recente dal Centro Sviluppo. **BeOne Air Sync** dà la possibilità di ottenere l'aggiornamento automatico delle tariffe delle compagnie aeree, mentre **BeOne Sea Sync** verrà rilasciato a breve e permetterà di avere l'aggiornamento automatico delle tariffe delle compagnie marittime.

◀ Valerio Avesani, CEO di Nova Systems, con alcuni collaboratori.

Nova Systems sarà presente a **Transport Logistic** per presentare la soluzione software **BeOne Cloud Forwarding Suite**, realizzata ad hoc per i settori della logistica, delle spedizioni internazionali, dei trasporti e della dogana. Lo spazio espositivo di Nova Systems, che ha organizzato degli eventi speciali nel proprio stand, sarà situato in Halle B2 (stand 436).

Nova Systems è una società che produce e distribuisce i servizi in Cloud dall'Italia, dove sono presenti tre sedi, quella di Verona, di Milano e di Firenze – Prato. "Una società con forti radici in Italia, ma con una spiccata propensione all'internazionalizzazione - spiega il **CEO Valerio Avesani** -, che ha portato il Gruppo ad aprire nuove sedi a Barcellona, in Spagna, a Città del Messico e di recente in Svizzera. La società si sta inoltre affacciando in America Latina, in Stati come Bolivia, Cile, Venezuela, Colombia, Perù, Uruguay e Panama, per essere presenti sui principali mercati. Per questo, continua Avesani, "parteciperemo a **Transport Logistic**, la principale fiera internazionale del settore, in cui saranno presenti operatori provenienti da ogni angolo del mondo".

Per garantire ai propri clienti una crescente competitività sui mercati in continua evoluzione, Nova Systems investe ogni anno importanti risorse in tecnologia e ricerca. "L'**innovazione** è uno dei nostri principali punti di forza. BeOne è l'unica soluzione sul mercato integrata con tutte le attività che uno spedizioniere internazionale, trasportatore o logistico dovrebbe offrire alla propria clientela – afferma l'**International Sales Manager Silvano Forapan** -. Da tempo pensavamo di poter costruire una **soluzione dal respiro internazionale**. Grazie ai servizi

BeOne Cloud Forwarding Suite ▶



E-tailer, come cambia la logistica italiana

Col channel retailing i consumatori vogliono tutto e subito. L'immobiliare ci guadagna

di **MARCO FROJO**, Milano

IN UN CONTESTO complessivamente negativo per gli immobili destinati alla logistica, **la forte domanda da parte degli e-tailer rappresenta un importante sostegno per l'intero settore.**

Secondo i dati raccolti da Reag, in Italia, in tutto il 2014, **il fatturato del mercato industriale è stato pari a 5,3 miliardi di euro**, un cifra in linea con quella dell'anno precedente.

Le operazioni di vendita hanno invece fatto registrare una crescita del 3,8% a 9.600 unità (contro le 17.400 del 2006), **con prezzi in calo del 5% per quel che riguarda l'usato.**

I canoni di affitto hanno accusato una flessione minore (-2,6% per i capannoni nuovi e -5% per quelli usati), **anche se lo sfitto è ancora stimabile in 100 mila unità produttive su uno stock di 850 mila.**

Se non ci fosse stato il positivo contributo degli specialisti delle vendite online, che stanno costruendo le proprie infrastrutture per l'immagazzinamento e distribuzione delle merci, **il saldo sarebbe dunque stato negativo.** Questi risultati, d'altra parte, non stupiscono più di tanto: l'andamento fiacco della congiuntura non alimenta certo la domanda di immobili commerciali, **mentre la buona crescita delle vendite online spiega il crescente numero di operazioni che fanno capo a questo settore.** «L'e-commerce rappresenta un fattore estremamente positivo per la crescita del settore della logistica - spiegano gli esperti dell'ufficio Research & Development di Reag Real Estate Advisory Group (**gruppo Duff & Phelps**) - . Sebbene esso sia an-



cora in fase di sviluppo, **si stanno profilando in maniera piuttosto netta alcuni temi portanti che ne condizioneranno l'evoluzione.** Concetti quali, ad esempio, l'omnichannel retailing (tutti i canali di vendita offerti vengono a fondersi reciprocamente e così tutti i clienti e i dati degli articoli sono centralizzati ed elaborati in un

unico sistema), comportano che i prodotti richiesti si debbano trovare dove e quando i clienti li vogliono, **venendo così a superare quelle che sono le tradizionali supply chain».**

Secondo Reag, attualmente si osserva anche un graduale spostamento della domanda dai tradizionali punti vendita (store) ai



quel che riguarda l'altezza del soffitto e la disponibilità di aree di manovra e parcheggio. Tornando al settore della logistica nel suo complesso risulta che la regione più forte resta la Lombardia con il 49% dello spazio assorbito (nel calcolo rientrano sia le vendite che le locazioni), **seguita dal Piemonte con il 28%**.

Il 58% degli operatori che hanno occupato i nuovi spazi operano per conto terzi.

Il tasso di stitfo degli immobili logistici è stimato al 6,5%, **10 punti meno rispetto agli immobili industriali**.

L'operazione più rilevante su edifici logistici nel 2014 è stata di gran lunga quella condotta da Blackstone, che ha acquisito da Torre Sgr, **Arcese Immobiliare e Fap Investments un portafoglio di strutture nel Centro Nord per un controvalore di 200 milioni di euro**.

Genova infine si è confermata la città più cara con canoni medi per metro quadro all'anno pari a 58 euro, seguita da Firenze (54), Venezia (48), Milano (46) e Roma (46).

Per quel che riguarda invece i prezzi di vendita di immobili industriali nuovi, guida la classifica Prato con un costo di 850 euro al metroquadro, seguita da Milano (845), Trento (825), Firenze (820) e Genova (815).

centri di smistamento e spedizione (**fulfillment centers**).

«Quando i rivenditori online raggiungeranno dimensioni e scala sufficienti, i fulfillment centers dovranno sempre più focalizzarsi sulla vicinanza ai principali centri abitati, consentendo tempi di consegna più rapidi, **migliori livelli di servizio ed una maggiore flessibilità nella catena di distribuzione**», aggiungono gli esperti della società specializzata nella valutazione degli immobili. **Reag**

fa poi notare come nel settore della logistica al servizio del commercio online si stiano delineando alcune tendenze ben precise.

C'è innanzitutto una significativa crescita della domanda di strutture interamente dedicate anziché la condivisione degli immobili logistici; **gli immobili devono avere una buona localizzazione per essere vicini ai clienti e ai dipendenti**. Essi devono inoltre avere degli elevati standard per

Intermodadria: ultimo meeting prima dell'evento finale ad Ancona



The project is co-funded by the European Union, Instrument for Pre-Accession Assistance

I partner del progetto Intermodadria - Supporting Intermodal transport solutions in the Adriatic area - si sono ritrovati mercoledì 18 e giovedì 19 marzo per partecipare al meeting organizzato presso la Facoltà degli Studi Marittimi dell'Università di Rijeka.

L'obiettivo del progetto del quale la Regione Marche è capofila ed Interporto Marche uno dei partner, è il miglioramento dell'integrazione del trasporto marittimo a corto raggio all'interno delle catene logistiche che attraversano il mare Adriatico e, più nello specifico, quello di for-



nire il miglior ambiente possibile per l'attivazione dei servizi di trasporto intermodale ferro-mare tra i porti e il loro entroterra. Al momento, i porti del mar Adriatico presentano livelli diversi di accessibilità alle infrastrutture

di trasporto dell'entroterra: anche se i porti e i governi nazionali hanno effettuato notevoli/significativi investimenti per incrementare l'accessibilità alla ferrovia e il collegamento alla rete ferroviaria nazionale, at-

tualmente non tutti i porti sono serviti dai servizi e dalle infrastrutture ferroviari, né lo saranno nel medio periodo. Nel corso dell'iniziativa il capofila Regione Marche ha illustrato le attività di progetto e dato spazio a tut-

ti i partner per relazionare circa le proprie attività. I due giorni di lavoro sono serviti per fare il punto sulle attività di progetto che terminerà a fine agosto e che avrà come momento pubblico conclusivo un evento

previsto per il prossimo luglio ad Ancona. Presente all'incontro anche la project manager Besiana Ninka, in rappresentanza del Joint Technical Secretariat del programma IPA CBC Adriatico.

«Più integrazione col tessuto industriale»

Q&A - Roberto Pesaresi, presidente di Interporto Marche
«Portiamo le operazioni a valore aggiunto nel porto di Ancona»

Il settore immobiliare legato alla logistica sta crescendo a ritmi sostenuti. Una bolla, oppure i fondamentali del settore sono in miglioramento?

«La competitività del settore industriale è legato all'efficienza che riesce a produrre. Ogni investimento, compreso quello immobiliare legato alla distribuzione delle merci, deve essere ponderato con molta attenzione. Chi investe lo fa ponendo particolare attenzione al ritorno economico. Secondo me è presto per fare una valutazione definitiva su questo argomento ma di certo il fenomeno è un segnale positivo che trasmette anche una rinnovata fiducia in questo mercato».

Troppo spesso abbiamo visto le infrastrutture preda di interessi legati alla corruzione. Un fatto che mina la credibilità delle grandi opere, già percepite con fastidio dall'opinione pubblica. Quale può essere a Suo parere un rimedio per evitare fenomeni come quelli emersi dalle ultime inchieste?

«La parola d'ordine deve essere trasparenza in tutte le fasi che riguardano sia la concessione degli appalti che la realizzazione delle opere pubbliche. Il sistema va riformato anche se ciclicamente, purtroppo, qualche caso di malaffare emerge. Sarebbe anche buona regola che chi è stato inquisito e condannato non possa più ricevere incarichi pubblici o influenzare la vita politica locale e che le aziende coinvolte non siano più ammesse a nessuna gara prevedendo anche la rescissione dei contratti in corso. Tuttavia voglio essere positivo e sono convinto che di persone oneste, manager e amministratori, ce ne siano molti. Vanno individuati e messi nelle condizioni di lavorare bene. E soprattutto vanno rapidamente approvate norme di maggiore trasparenza e chiarezza. Alcune sono da tempo giacenti in Parlamento. Denunciare solo quello che non va non fa bene all'immagine del nostro paese all'estero scoraggiando così i possibili gli investitori. Questo andrebbe considerato un po' di più».

Recentemente gli spedizionieri liguri hanno stigmatizzato la creazione di corridoi doganali che bypassando la dogana portuale permettono di sdoganare la merce direttamente a destinazione (caso Ikea): "Non si possono creare dei casi speciali ad hoc - hanno detto gli spedizionieri - in virtù del fatto che l'amministrazione ordinaria funziona male". Lei è d'accordo con questo ragionamento, o i corridoi sono al contrario una cosa utile per il nostro sistema?

«I corridoi doganali sono e devono continuare ad essere un'opzione importantissima se si crede nella logica di rete tra infrastrutture come possono essere porti ed interporti. La strada mi sembra segnata. Poi chiaramente le si-

tuazioni vanno valutate ma, come orientamento, sono assolutamente favorevole e la interpreto come la strada da preferire».

Di che cosa ha bisogno oggi la logistica italiana per essere competitiva, e quali sono a Suo avviso le maggiori zavorre?

«Il problema abbraccia due settori: le infrastrutture e i servizi. Per quanto riguarda le infrastrutture vanno eliminati tutti i colli di bottiglia che ostacolano lo sviluppo del tessuto economico che ruota intorno a quel nodo. Per quanto riguarda i servizi è proprio lì che si gioca la partita della competitività. Un container che entra nel Mediterraneo e deve scalare in Italia trova tempi lunghi per le operazioni doganali al punto che ancora purtroppo molti preferiscono fare 5/7 giorni di navigazione in più e scalare a Rotterdam o ad Amburgo anche se la destinazione finale del container è il nord Italia. Questo è sempre più inaccettabile. Denunciarlo però non basta: occorre agire. Altro aspetto fondamentale è quello della integrazione dei nodi logistici considerate le nostre generalmente piccole dimensioni e la necessità di attrarre traffici per far svolgere nel nostro paese attività logistica altrimenti destinata ad altre nazioni. Nelle Marche da questo punto di vista stiamo cercando, pur con molte difficoltà, di fare sinergia tra tutti i nodi infrastrutturali ma penso che questa visione debba essere nazionale, superando tutti gli attuali piccoli e grandi campanilismi e localismi».

Quali sono i mercati o le innovazioni su cui la Sua azienda o il Suo ente intendono investire nel medio-lungo termine?

«L'Interporto delle Marche è una infrastruttura al servizio di un territorio più ampio di quello dei confini regionali e guardiamo all'Umbria ed alle altre regioni confinanti. Sviuppumbria è stata incaricata con noi, dal suo governo regionale, di contribuire allo sviluppo dell'intermodalità. Si tratta di un percorso virtuoso. Avere visione unitaria è importante ma non è sufficiente. Per far crescere questo settore occorre che il sistema industriale comprenda i vantaggi per possono derivare per tutto il tessuto imprenditoriale effettuando operazioni a valore aggiunto che partono dall'apertura dei container che scalano ad Ancona. Per quanto concerne i mercati, è chiaro che la maggior parte delle merci vanno verso nord e verso l'Europa centro-orientale anche se noi abbiamo traffici settimanali con la Puglia, con il porto di Livorno, con le acciaierie di Terni e con il Belgio. Il mercato è in continua evoluzione. Nostro compito è intercettare sempre nuove opportunità e metterle a disposizione delle 26 aziende che lavorano all'interno dell'Interporto delle Marche».

MarTer-NERI

Terminal Operator

Logistic provider

Forwarding

Ships Agency

Road-Rail-Coasters deliveries

Livorno-Monfalcone



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

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



La sperimentazione dei corridoi doganali

Utili secondo i porti, dannosi per gli spedizionieri: storia di un'innovazione discussa

di **MARCO FROJO**, Milano

IL 31 MARZO scorso è partita la fase sperimentale dei cosiddetti "corridoi doganali" o "**corridoi controllati**" ma questo non è minimamente servito a raffreddare la polemica sui loro benefici o meno.

La cronaca racconta che il giorno di Pasquetta un carico di container Ikea sono arrivati nel porto di Genova, e invece che essere sdoganati presso la scalo ligure, **hanno proseguito direttamente per Piacenza**, dove si trova il centro logistico del colosso svedese.

Nell'hinterland della cittadina emiliana sono quindi state espletate tutte le procedure burocratiche, dopo che nel percorso Genova-Piacenza la merce era stata seguita telematicamente da Uir-Net per avere la certezza che tutto arrivasse a destinazione.

I "corridoi doganali" sono un progetto dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che collaborando con le altre amministrazioni nazionali coinvolte a vario titolo nei controlli delle merci, **intendono ridurre al minimo i tempi di sdoganamento.**

L'iniziativa ha riscosso il plauso delle autorità portuali, mentre si è attirata le ire di spedizionieri, doganalisti e agenti marittimi, mentre resta sospeso il giudizio da parte delle aziende che potrebbero usufruire del servizio, **in attesa di verificarne l'efficienza.**

«Questa procedura, avviata grazie alla straordinaria collaborazione con l' Agenzia delle Dogane e con Ikea rappresenta il primo concreto esempio di moderna portualità integrata da estendere ad altri soggetti per attrarre traffici e portare il sistema logistico



italiano a primeggiare in Europa - **ha affermato il presidente dell' Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo** -. Ci si augura che questi modelli virtuosi servano ad ispirare il Piano per la portualità e la logistica annunciato dal governo». Dello stesso avviso il suo omologo presso il porto della Spezia, Lorenzo Forcieri: «Il progetto bandiera lunghissima rappresenta la concreta attuazione del concetto di corridoio logistico effi-

ciente, elemento chiave per i nostri porti, **da porre a base del nuovo Piano nazionale per la portualità e la logistica.** Aver saputo rispondere alle complesse esigenze di un importante cliente come Ikea è la prova delle potenzialità del nostro sistema». Forcieri ha anche ricordato a coloro i quali si oppongono all'iniziativa che la mancata introduzione dei corridoi doganali non gioverebbe in alcun modo agli spedi-



piattaforme da utilizzare, per evitare il rischio di monopoli».

Al presidente di Fedespediti fa eco il numero uno dell'Agospedo genovese, Claudio Melandri: «Per velocizzare le pratiche oggi abbiamo strumenti formidabili, che stanno dando pieni risultati: sdoganamento anticipato, **sportello unico**». Sulla stessa linea si sono schierati anche Alessandro Laghezza (Associazione spedizionieri del porto di La Spezia), Giorgio Bucchioni (Confindustria La Spezia), Massimo Federici (sindaco di La Spezia), il presidente degli agenti marittimi di La Spezia, Andrea Fontana, Maurizio Fasce (Spediporto di Genova), e Alessandra Orsero (**Isomar di Savona**). Secondo gli spedizionieri, «attraverso interventi mirati, di un efficientamento tutto portuale» si potrebbe **«superare in efficienza i tempi di resa dei porti del Nord,**

tornando a rendere interessanti e commercialmente appetibili i nostri scali. Il nostro sistema sarebbe in grado di recuperare così fino a 72 ore (tre giorni) **rispetto all'attuale scenario**».

Si arriverebbe al quel risultato «attraverso un coordinato utilizzo di strumenti già in uso, **a costo zero e impatto ambientale nullo**». Ikea, che è ad oggi l'unica azienda ad aver sperimentato il corridoio doganale, **non ha rilasciato dichiarazioni in merito.**

zionieri e ai doganali liguri, **per il semplice fatto che le aziende che oggi usano i porti italiani avrebbero un motivo in più per rivolgersi a quelli del Nord Europa,** che hanno proprio nella ridotta tempistica di sdoganamento delle merci uno dei loro punti di forza.

Gli specialisti delle spedizioni, oltre a temere per il proprio business, ribattono però che i «corridoi controllati» non sono necessari per ridurre le soste in porto delle merci

e che esistono alternative valide e sicure che possono portare agli stessi risultati, **come per esempio un uso più efficiente del pre-clearing e dello Sportello unico.**

Piero Lazzeri, numero uno Fedespediti, sostiene che «il corridoio non accelera, **ma sposta il problema da un punto A a un punto B**».

Lazzeri precisa di non criticare i corridoi, ma si augura che a sperimentazione ultimata **«ci possa essere una libertà di scelta sulle**

Autorità Portuale di Livorno

www.porto.livorno.it info@porto.livorno.it

La Spezia, ecco il porto della velocità

WiderMos, ApNet, pre-clearing. Con una media di utilizzo degli spazi da porto cinese. Intervista a Lorenzo Forcieri, presidente dell' Authority

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

LA LOGISTICA è innovazione e velocità, secondo Lorenzo Forcieri, presidente dell' Autorità portuale della Spezia. «Abbiamo sperimentato con successo - spiega Forcieri - il primo corridoio doganale con il retroporto di Santo Stefano. Funziona molto bene, ci consentirà di allungare la banchina stretta del nostro porto e risolvere problemi di spazio che il porto rischia di avere adesso che i traffici crescono in maniera importante».

Per far fronte a questo aumento, l' Authority ha messo in campo due iniziative che si affiancano a quella della banchina lunga. La prima è il progetto europeo WiderMos, di cui il porto della Spezia è l' unico partner italiano. «Sarà importante - spiega il presidente - per la gestione della merce. È un' infrastruttura immateriale che consente il monitoraggio della merce dal suo ingresso nel mar Mediterraneo fino al nostro porto e sull' asse Tirreno-Baltico. Rende possibile offrire un servizio utile soprattutto alle merci pregiate, come ad esempio i componenti elettronici che arrivano da Corea del Sud e Giappone, fornendo un controllo istantaneo della loro situazione lungo tutto il percorso».

L'idea piace molto ai funzionari dell' Unione europea, che vorrebbero estenderla anche ai porti collegati con l' Europa dell' altra sponda dell' oceano Atlantico, dagli Stati Uniti al Brasile.

Anche questa iniziativa vede la partecipazione dell' Autorità portuale della Spezia: «Sarà il prossimo sviluppo del progetto, spe-



riamo in un ulteriore finanziamento di sei milioni di euro da parte dell' Unione europea».

La seconda iniziativa è invece rivolta all' interno della comunità portuale spezzina.

Si tratta della piattaforma informatica ApNet, che consentirà di far comunicare tutti i soggetti che hanno a che fare con la catena

logistica. «Il programma - afferma Forcieri - è stato ultimato e viene attualmente testato. Interagisce con dogane, operatori, ferrovie, informatizzando completamente tutti i processi legati alla movimentazione della merce».

La scelta delle infrastrutture immateriali è quasi obbligata per ottenere risultati rapidamente, visto il ritardo che il presidente segnala



umenta del 25% la capacità dello scalo, come un equivalente ampliamento della banchina. Questa è la grande importanza di questa procedura. Nello stesso tempo diamo soddisfazione ai clienti del porto, dimezzando il tempo medio dallo scarico all'uscita della merce da cinque-sei giorni a due e mezzo o tre giorni. Sono medie da Europa settentrionale. Abbiamo una produttività di quattro teu a metro quadrato, come i porti cinesi. È questo che rende forte il modello Spezia».

La scelta di sviluppare le infrastrutture immateriali rientra nel progetto di rafforzare ulteriormente il traffico ferroviario, che è già un fiore all'occhiello dello scalo. Oggi La Spezia movimentata su treno il 35% dei propri container. Potrebbe fare di più, se passasse il progetto per il potenziamento dei binari in porto, che attende, secondo Forcieri da troppo tempo, la valutazione di impatto ambientale. L'obiettivo è passare dal 35 al 50%. «Il progetto consentirebbe di fare treni lunghi 600 metri, che in Italia sono una conquista, anche se in Europa questa misura è già superata. Abbiamo stanziato 46 milioni di euro su 80 complessivi, per un progetto nato dal decreto Sblocca Italia. Ma aspettiamo risposta da un anno».

sulla infrastrutture materiali: «Viste le difficoltà a rafforzare le banchine e i contenziosi che pesano sulle possibilità di sviluppo del nostro paese, conto molto che il nuovo ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, operi una decisa semplificazione in questo settore».

Per l'Authority spezzina la priorità è il collegamento fra porto e retroporto, un'infrastruttura immateriale che secondo il presidente rende possibile il pieno controllo e

l'assoluta sicurezza delle merci. Il passaggio più importante è stato l'avvio del pre-clearing da parte delle dogane, una mossa che ha aumentato di un quarto la capacità del porto senza versare nuovo cemento. «Ci auguriamo che la maggiore integrazione fra porto e retroporto - dice Forcieri - porti allo sviluppo di attività legate ai container che diano lavoro. Ad esempio il preclearing, per cui Capitaneria di porto e Autorità portuale si sono spesi molto,



SPEDIZIONI NAZIONALI E INTERNAZIONALI

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

SEFIGROUP S.R.L.

VIA V. BOTTEGO 2/35 - 16149 - GENOVA
Tel. 010 8594650 - Fax. 010 8608305

e-mail: info@sefigroup.it - sito web: www.sefigroup.it

Sticco sped s.p.a.
International Shipping - Custom Brokers
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI - ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

UFFICI e MAGAZZINI: Interporto di Nola - Lotto D Mod. 103 / 106 80035 NOLA (NA) - Tel. 0039 081.5109403 RA - Fax 0039 081.5109434 RA
FILIALE OROMARE SCPA - Strada Prov. 22 Km 1,750 - 81025 MARCIANISE (CE) - Tel. 0039 0823 1643888 - Fax 0039 0823 1643880
<http://www.sticcosped.com> - E-mail: info@sticcosped.com - sales@sticcosped.com

BAHRI (GC) raddoppia l'offerta dal Mediterraneo

Aggiungendo una toccata su Livorno. In questo modo la compagnia nazionale saudita espande il servizio North America/M.East/IsC

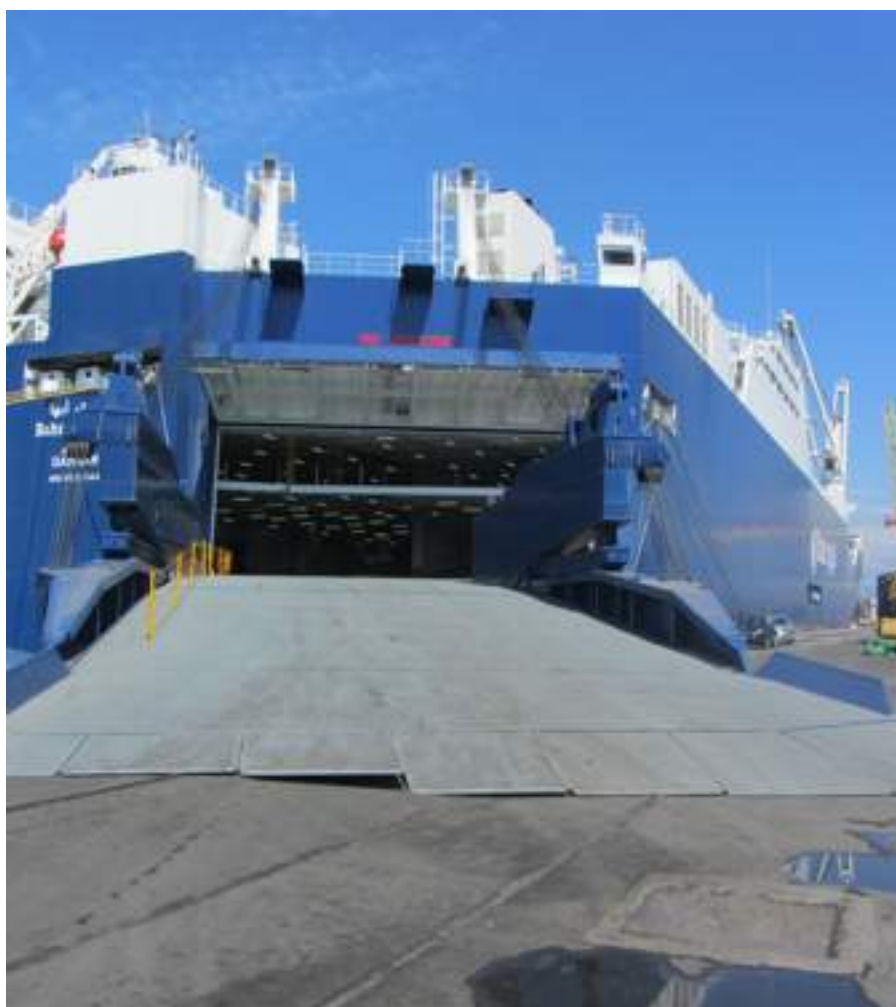
LA COMPAGNIA SAUDITA (BAHRI), che fu fondata nel 1978 per decreto reale, **è una società per azioni quotata alla borsa di Riyadh.**

BAHRI è di fatto il vettore nazionale che rappresenta la bandiera Saudita nel mondo.

La sede della Società è a Riyadh, **capitale del Regno dell'Arabia Saudita.** BAHRI iniziò a operare con una flotta di sole quattro navi multipurpose, **mentre oggi è considerata tra le principali società marittime al mondo.** La Compagnia attualmente opera una flotta di 52 navi specializzate per il trasporto di greggio, prodotti chimici, rinfuse solide, **carico generale, impiantistica e materiali rotabili.**

BAHRI opera nel settore del trasporto dry-bulk attraverso una joint venture con la Società Arabian Agricultural Services Company (**ARASCO**). Nel 2012, BAHRI e la Saudi Arabian Oil Company (Saudi Aramco) hanno firmato un accordo che prevede l'acquisizione da parte di BAHRI della flotta e del ramo operativo di Vela International Marine Ltd (VELA), **società sussidiaria di Saudi Aramco nel settore dei trasporti.**

Questo accordo rappresenta una pietra miliare nella storia dell'industria marittima Saudita. Anche nel settore dei chimici BAHRI gioca un ruolo importante, attraverso la sua consociata National Chemical Carrier (NCC), una Joint venture tra BAHRI e la Saudi Basic Industries Corporation (**SABIC**). Il trasporto di carico generale e materiali rotabili è stata l'attività nel quale BAHRI ha mosso i primi passi, oltre 30 anni orsono. **Oggi la Compagnia si pone tra i principali operatori leader in questo settore,** orgogliosa di essere tra le più versa-



tili e affidabili compagnie di navigazione operanti in questo mercato. BAHRI opera sei navi Con-Ro da 26.000 tonnellate di portata lorda (DWT), di ultima generazione, **che sono state ultimate e consegnate dai cantieri tra il 2013 e il 2014.** La Compagnia scala regolarmente i principali porti del North America, East

Coast & Gulf, Mediterraneo, **Middle East e Sub Continente Indiano.** Queste navi sono state disegnate per il trasporto di carico generale, impiantistica, materiali rotabili e containers. I ponti della nave sono accessibili attraverso una rampa a 45 gradi, ma le navi sono anche dotate di gru di bordo, **in grado di sollevare sino a 240 tonnellate di**



riali da costruzione, caldaie, scambiatori di calore, **con provenienza sia dagli USA che dall'Europa e destinati in Arabia Saudita e nei porti del Golfo Arabo.** I carichi sono trasportati con viaggi diretti e regolari dai principali porti del golfo e della costa Est degli USA e Canada, dal porto di Livorno in Mediterraneo, per Aqaba e Jeddah in Mar Rosso, Dammam e Jebel Ali nel Golfo Arabo, **e il Sub Continente Indiano.** Porti addizionali sia nel Mar Rosso che nel Golfo Arabo sono spesso scalati, soggetto a inducement. **Lo scalo eastbound nel porto di Livorno è stato positivamente testato nei primi mesi di quest'anno ed ultimamente è stato inserito ufficialmente nella rotazione delle navi.** DELTA Agenzia Marittima (Gruppo Gastaldi), agente di BAHRI da sempre, si sta attivando per pubblicizzare questa nuova opportunità di trasporto verso le aree del Medio Oriente, **con possibilità di scali aggiuntivi nei porti francesi e spagnoli del Mediterraneo Occidentale.** Sulla rotazione inversa (westbound), **occorre ricordare che BAHRI è un cliente storico del porto di Livorno.** Le navi di BAHRI, provenienti dai porti di Mumbai, Dammam, Jebel Ali, Jeddah e Izmir, **ormai da molti anni scalano regolarmente Livorno con destinazione East Coast and Gulf degli Stati Uniti d'America.**

peso, molto utile per operare in quei porti dove mancano le installazioni a terra per lo sbarco di colli eccezionali. A seguito della consegna delle nuove navi (2014), la Compagnia sta cercando di ampliare il proprio raggio di azione, con l'intento di sviluppare nuovi mercati e espandere la propria presenza nei settori ad alta specializzazione, **quali appunto quelli relativi al trasporto di materiali di impiantistica e ro/ro.** A BAHRI sono

stati assegnati contratti di trasporto da parte di imprese di costruzioni, società di engineering e fornitori in Arabia Saudita, prevalentemente nei settori dell' Oil & Gas, delle costruzioni civili ed industriali, e dell' energetico, che prevedono il trasporto di materiali di peso e dimensioni eccezionali, nell'ambito della costruzione e posa in opera di impianti, macchinari, condizionatori, attrezzature industriali, generatori, mate-

Ferfrigor
The marine refrigeration you need

The right temperature for everyone

www.ferfrigor.com



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



FERFRIGOR PORTO S.r.l.
Via el Molo Giarno, 16129 Genova Italy
Tel. +39 010 24.81.210/192
Fax +39 010 24.81.185
www.ferfrigor.com - info@ferfrigor.com



YOUR NEUTRAL PARTNER IN ITALY

IMPORT & EXPORT
LCL & FCL SEAFREIGHT SERVICE
AIRFREIGHT TO & FROM ANY WORLDWIDE DESTINATION
WAREHOUSING & CONSOLIDATION INBOUND / OUTBOUND
CUSTOMS CLEARANCE
CHINA CARGO QUALITY CONTROL
FULL SUPPORT FOR IRAQ & MIDDLE EAST DESTINATIONS

FOR ENQUIRIES & QUOTATIONS CONTACT US
TEL (+39) 010 5957746 - FAX (+39) 010 5956357
mail@krohnelogistik.it - www.krohnelogistik.it

WE'RE AT YOUR DISPOSAL !
Krohne Logistik srl
Via San Vincenzo, 59/1 - 16121 Genoa (Italy)

«Logistica? Siamo a una svolta strutturale»

Q&A - Valerio Avesani, ceo di Nova Logistics: «Le società di outsourcing come la nostra stanno avendo sempre più mercato»

Il settore immobiliare legato alla logistica sta crescendo a ritmi sostenuti. Una bolla, oppure i fondamentali del settore sono in miglioramento?

«Sono convinto che sia un cambiamento strutturale, molto più solito di quanto appaia. Le società specializzate in servizi dati in outsourcing come la nostra stanno avendo sempre più mercato, questo perché le aziende stanno cercando, in un momento di difficoltà economica, di controllare anche la spesa. A questo proposito gli operatori specializzati nella logistica garantiscono un notevole risparmio economico e al tempo stesso offrono un servizio molto efficiente e rapido».

Troppo spesso abbiamo visto le infrastrutture preda di interessi legati alla corruzione. Un fatto che mina la credibilità delle grandi opere, già percepite con fastidio dall'opinione pubblica. Quale può essere a suo parere un rimedio per evitare fenomeni come quelli emersi dalle ultime inchieste?

«Le inchieste sono sotto gli occhi di tutti. A mio parere il rimedio è molto semplice. Anche le grandi opere devono essere realizzate e pagate dai privati e non dallo Stato, che dovrebbe essere chiamato ad esercitare un ruolo esclusivamente di controllo. L'opera deve autofinanziarsi nel tempo e solo in pochi casi ricevere dallo Stato finanziamenti per la conduzione o il mantenimento della stessa».

Recentemente gli spedizionieri liguri hanno stigmatizzato la creazione di corridoi doganali che bypassando la dogana portuale permettono di sdoganare la merce direttamente a destinazione (caso Ikea): "Non si possono creare dei casi speciali ad hoc - hanno detto gli spedizionieri - in virtù del fatto che l'amministrazione ordinaria funziona male". Lei è d'accordo con questo ragionamento, o i corridoi sono al contrario una cosa utile per il nostro sistema?

«Creare dei privilegi verso alcuni gruppi industriali non lo ritengo giusto. Questi corridoi possono essere utili per sperimentare soluzioni meno burocratiche e più moderne, che coinvolgano però tutto il sistema. Di conseguenza si deve avere anche la garanzia e la sicurezza delle operazioni che vengono svolte, a vantaggio della competitività di tutti gli spedizionieri e degli operatori doganali».

Di che cosa ha bisogno oggi la logistica italiana per es-



sere competitiva, e quali sono a suo avviso le maggiori zavorre?

«La logistica italiana ha prima di tutto bisogno di infrastrutture moderne, funzionali ed efficienti, per quanto riguarda porti e aeroporti, ma soprattutto non si può impiegare un'eternità per realizzare le vie di comunicazione. Il sistema è in continua evoluzione e nel frattempo cambiano le necessità delle imprese».

Quali sono i mercati o le innovazioni su cui la sua azienda intendono investire nel medio-lungo termine?

«Nova Systems è una società di Information & Communication Technology che opera nel settore delle spedizioni internazionali, dei trasporti, della logistica e delle dogane. Eroghiamo servizi in Cloud da oltre 14 anni e siamo stati i precursori in Italia, per questo spingerci all'estero è stata un'evoluzione naturale. Il nostro Centro Sviluppo è costantemente impegnato nella ricerca e nella realizzazione di nuovi moduli della nostra soluzione software BeOne Cloud Forwarding Suite, per aiutare i nostri clienti a incrementare il loro business. Oggi il nostro gruppo vanta clienti in tutto il mondo: l'obiettivo è quello di aprirsi a tutti i mercati a livello mondiale, stiamo perciò plasmando un'azienda sempre più internazionale, che dia lavoro a tante persone, mantenendo il capitale in Italia».

JOIN THE CONVERSATION



NOR SHIPPIING 2015 OSLO JUNE 02-05

Keep your finger on the pulse of the industry. Attend the Nor-Shipping conferences, where the topics are hot and those on stage are in the know.



OPENING CONFERENCE

Get a big picture view on the future as top leaders present and debate the key issues at Nor-Shipping's signature event.

AGENDA OFFSHORE

Gain insight at the conference that brings together the offshore energy sector and shipping players for some hard talk.

WOMEN@ NOR-SHIPPIING

Leadership, the environment and the future are in focus at the "Waves of Change" conference – both genders welcome.

OCEAN INDUSTRY PODIUM

Pick a session from this fast-paced program on maritime finance, law and insurance or technology and innovation.

BRAZIL@ NOR-SHIPPIING

Get a fix on risks and rewards of doing business in Brazil with this program of activities.

BUY YOUR DELEGATE PASS TODAY AT WWW.NOR-SHIPPIING.COM

Main Sponsor:



Leading Sponsors:



Partners:



Organizer:



«I corridoi? Necessari se vogliamo crescere»

Q&A - Fulvio Carlini, presidente di Multi Marine Services: «Permettono flussi di merce maggiori rispetto a quelli naturalmente destinati a un Paese»

Il settore immobiliare legato alla logistica sta crescendo a ritmi sostenuti. Una bolla, oppure i fondamentali del settore sono in miglioramento?

«Secondo me i fondamentali dell'economia sono in miglioramento e la Logistica consente di accorgersi in anticipo delle variazioni, visto che anticipa le stesse. Il problema è controllare che la crescita sia legata a effettive esigenze e non a pura speculazione, che sappiamo bene cosa provoca».

Troppo spesso abbiamo visto le infrastrutture preda di interessi legati alla corruzione. Un fatto che mina la credibilità delle grandi opere, già percepito con fastidio dall'opinione pubblica. Quale può essere a Suo parere un rimedio per evitare fenomeni come quelli emersi dalle ultime inchieste?

«Difficile dare una risposta, ma credo che la chiave stia nell'informazione, chiara e aperta, per spiegare le ragioni delle Grandi Opere, non da vedersi per l'immediato, ma come beni necessari allo sviluppo, crescita e soprattutto per garantire benessere alle generazioni future. In altre parole spiegando all'Opinione Pubblica che la politica del "Not In My backyard" non porta da nessuna parte, ma che, anche in Italia, è l'ora di imparare a pensare come popolo e non più come singoli. Ovviamente unendo a ciò trasparenza e gestione da parte di manager preparati al posto di figure legate al sistema, che ha da tempo mostrato i propri limiti».

Recentemente gli spedizionieri liguri hanno stigmatizzato la creazione di corridoi doganali che bypassando la dogana portuale permettono di sdoganare la merce direttamente a destinazione (caso Ikea): "Non si possono creare dei casi speciali ad hoc - hanno detto gli spedizionieri - in virtù del fatto che l'amministrazione ordinaria funziona male". Lei è d'accordo con questo ragionamento, o i corridoi sono al contrario una cosa utile per il nostro sistema?

«Per diventare un Paese moderno bisogna cambiare: eliminare lacci e laccioli che la burocrazia mettono al sistema impedendogli di funzionare. I corridoi doganali servono e sono importanti, hanno garantito ad altri paesi di avere movimenti di merci ben maggiori di quelli naturalmente a essi destinati, e ora di applicarli anche da noi».

Di che cosa ha bisogno oggi la logistica italiana per essere competitiva, e quali sono a Suo avviso le



maggiori zavorre?

«La logistica ha bisogno di credere in se stessa e di tornare alla voglia di fare e lavorare che c'era quando l'Italia era ancora un paese che voleva e sapere crescere. La crescita nasce da dalla formazione e dal nuovo modo di operare, dalla voglia di migliorarsi e dalla ricerca di qualità, tutti elementi che l'Italia ha da anni dimenticato, lasciando solo spazio a chi troppo spesso non lo merita e alle rendite di posizione. La maggiori zavorre sono costituite da atteggiamenti protezionistici di alcune categorie insieme a un impianto burocratico costoso e ormai inadeguato e che non lascia spazio a chi vuole innovare. La fuga dei cervelli ne è la dimostrazione più evidente, unita alla difficoltà delle aziende di trovare personale adeguato alle necessità».

Quali sono i mercati o le innovazioni su cui la sua azienda intendono investire nel medio-lungo termine?

«I mercati interessanti sono quelli che ancora hanno prospettive di crescita, unita a popolazioni giovani istruite o che vogliono istruirsi. Sud America, alcuni paesi dell'Africa e dell'Asia prima di tutto. L'innovazione fondamentale è la formazione, sempre la formazione delle persone».



18-21 May 2015

Antwerp Expo

Port of Antwerp, Belgium

WE'RE CELEBRATING OUR FIRST DECADE... JOIN US!

Project Cargo - New Opportunities, New Strategies!

We're celebrating our 10 year anniversary with the Port of Antwerp. Ten years of **Breakbulk Europe's** commitment to the success and advancement of traditional breakbulk and project cargo logistics professionals. **It won't be a celebration without you!**

Breakbulk Europe 2015 will be

the largest Breakbulk event to date with 6,500 delegates and over 300 Exhibitors and Sponsors expected.

Special parties and celebrations plus four days focused on career-advancing workshops and unparalleled networking opportunities with project cargo experts from around the world.

NETWORKING
Unparalleled networking with industry experts.

EDUCATION
Expert trainers focused on advancing your skills.

OPPORTUNITY
Start new business relationships, find new solutions.

A division of



REGISTER NOW AT www.breakbulk.com/europe »

USE PROMO CODE **BBE01** TO ACTIVATE **10% DISCOUNT**



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   

