

# Ecco come è nato il fenomeno Marocco

UNA POLITICA SOLIDA E UNA BUONA  
LEGGE PORTUALE: STORIA DI UN SUCCESSO

## RIFORMA DELRIO

STEFANO ZUNARELLI SPIEGA LE NOVITÀ  
DENTRO AL PIANO DELLA LOGISTICA

### FINANCE & POLITICS

Hamas vuole un porto  
per sé: ragioni  
e misteri del progetto

### GREEN & TECH

Trasporto marittimo  
e sostenibilità:  
il caso Maersk Line

### PORTS & LOGISTICS

Come e perché il cibo  
viaggia in nave. Il mito  
del chilometro zero



## Turbocharging Service Network. 100+ Service Stations in 50+ countries worldwide.

An ABB Turbocharging Service Station is always close by, wherever and whenever you need our support. Our highly qualified, experienced, ABB-trained engineers work at 100+ ABB-owned Service Stations in 50+ countries worldwide, 24/7. We know every one of the 200,000 ABB turbochargers in operation, and our stock availability is better than 98 %, even for the very oldest ABB models. So with our Turbocharging Service Network, you are sure of global premium support that ensures the optimum performance of your installation always. Get global coverage. [www.abb.com/turbocharging](http://www.abb.com/turbocharging)

# 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

Stefano Pampuro  
Marco Frojo  
Leonardo Parigi  
Stefano Zunarelli  
Umur Ugurlu  
Maria Maraini  
Bianca d'Antonio  
Alessandro Talini

**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 Effetto grandi opere a Panama

Gli investimenti nelle infrastrutture incrementano la crescita del prodotto interno lordo a Panama. Il governo punta sui megaprogetti

## 6 INTERVISTA - Mohamed Choucair

Il presidente dell'Ascame fa il bilancio su un anno di logistica, con particolare attenzione all'andamento del Sil di Barcellona

## 10 Il bisogno di essere sostenibili

Gli armatori investono su ambiente e sociale: il caso della Maersk Line

## 16 Perché il cibo viaggia sul mare

Una logistica da 6.000 miliardi di tonnellate/chilometro

## 20 Fenomeno Marocco

La riforma dei porti dietro al successo del Paese

## 24 Il porto di Hamas

In Qatar sarebbero in corso trattative segrete

## 28 Denia, il piccolo salone sfida i big

Oltre 30 mila visitatori per la cittadina tra Valencia e Alicante

## 30 La riforma dei porti targata Delrio

A cura di Asla, l'Associazione degli studi legali associati

## 32 Container, la spirale dei noli

Offerta e competizione spingono in basso le rate. Poche le vie d'uscita

## 34 Contromossa sulle liberalizzazioni

Il Partito socialista europeo prova a giocare la sua carta, forse invano

## 36 FOCUS ON NAPLES

D

## 44 FOCUS ON LIVORNO



# Effetto grandi opere a Panama

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

GLI INVESTIMENTI nelle infrastrutture incrementano la crescita del prodotto interno lordo a Panama. Il governo continua investendo fondi pubblici in una cornice di rinnovamento delle infrastrutture nazionali che ha avuto inizio da diversi anni, e che comprende dei mega progetti come l'espansione del Canale di Panama equivalente a cinque miliardi di dollari, **la metropolitana pari a 1,88 miliardi**, il miglioramento delle strade, gli aeroporti e i porti nazionali.

Se questo ha rappresentato un aumento dell'indebitamento, **ha d'altro canto impartito un grande impulso all'economia**. Dopo vari anni consecutivi registrando tassi di crescita a due cifre, **la saturo economia di Panama sta dando segnali di raffreddamento**.

Il pil del Paese è aumentato di un 10,6% e un 10,7% nel 2012 e 2013, rispettivamente, **mentre nel primo trimestre del 2013 i risultati evidenziavano un incremento annuale del 7%**.

La recente ondata di investimenti del settore pubblico ha rappresentato un considerevole cambio di direzione a partire dai primi anni del 2000.

Dal 2003 al 2008 le iniezioni di denaro nel settore pubblico non finanziario (Spfn) e del governo centrale (Gc) hanno raggiunto una media inferiore ai 500 milioni di dollari annuali, secondo i dati del ministero di Economia e finanza (**Mef**).

Tuttavia, dall'anno 2009 queste cifre sono cresciute in maniera costante, e di conseguenza, **alla fine del 2014 il settore pubblico e il Gc hanno presentato ciascuno un investimento che ha superato**

**i tre milioni di dollari all'anno**.

Il bilancio nazionale, da parte sua, ha rappresentato un *deficit*, con saldi negativi nel 2011 (1% del Pil, 252,4 milioni di dollari), 2012 (2,1%, **765,5 milioni**), secondo rilievi dello stesso ministero.

In effetti si prevede che il *deficit* calcolato dal governo durante il 2015 sarà maggiore, **equivalente secondo il Mef al 2,8% del pil**.

Nonostante un aumento della spesa pubblica, la proporzione del debito col pil è diminuito in maniera costante durante l'ultimo decennio, **passando dal 70,4% nel 2007 al 39,5% nel 2014**. La maggior riduzione si è prodotta tra il 2006 e il 2009, **quando questa proporzione ha raggiunto il 45,4%**. Tuttavia, le cifre non hanno smesso di scendere a un ritmo moderato, **anche quando il governo centrale ha concentrato i suoi sforzi al servizio della spesa pubblica**.

D'altra parte, una proporzione del 39,5% del debito rispetto al pil è significativamente migliore rispetto a quelle che si trovano in molti mercati più sviluppati d'Europa e America del Nord.

Secondo Daniel Muschett Ibarra, direttore esecutivo del Piano delle risorse per il Programma di Ampliamento del Canale di Panama, i guadagni annuali potrebbero superare i sei miliardi di dollari durante i primi 11 anni, **risultati più o meno equivalenti al 16,5% del pil dell'anno 2015**, o più di un terzo del debito nazionale. **Questo impulso alla casse statali permetterà probabilmente che i piani di investimenti pubblici proseguano la loro marcia**.





DAL 1945



**ASSAGENTI**

PORTI • NAVI • PERSONE

**ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI  
MEDIATORI MARITTIMI AGENTI AEREI • GENOVA**

SHIPBROKERS: Sale & Purchase  
Dry Cargo  
Tankers  
Yacht Brokers

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



tel 010.591595 | fax 010.590883 | info@assagenti.it | www.assagenti.it



# «La logistica? Nessuno è più su un piedistallo»

Mohamed Choucair, presidente dell'Ascame, l'associazione delle Camere di commercio del Mediterraneo, fa il bilancio sul Sil Barcellona

di STEFANO PAMPURO, Barcellona

LO SCORSO giugno si sono dati appuntamento a Barcellona, nel padiglione 8 dell'area espositiva del Montjuic Fira, le società più rappresentative del settore logistico dando così vita alla 17esima edizione del Sil (**Salone Internazionale di Logistica e Manutenzione**).

Nell'arco di tre giorni più di 500 espositori provenienti da tutto il mondo si sono confrontati sulle nuove trovate tecnologiche non solo riguardanti il mondo dei trasporti, **ma anche quello della farmaceutica, dell'edilizia e dell'industria**.

Alla Camera di Commercio di Barcellona abbiamo incontrato il presidente dell'Ascame, **l'associazione delle Camere di commercio del Mediterraneo**, Mohamed Choucair.

**A un anno di distanza dalla passata edizione, i temi principali del salone sono gli stessi: innovazione e trasporti. Che ruolo gioca la tecnologia nel settore della logistica? Quanto si potrà ulteriormente velocizzare l'operazione di carico e scarico di una nave o di un treno?**

«Nel settore dei trasporti la tecnologia è tutto. Si può dire che l'espansione dei mercati segue tre logiche: domanda interna di beni di consumo, rete di trasporti e infrastrutture adeguate.

L'esempio più lampante è quello di una nave merci che un secolo fa comunicava tramite telegrafo, oggi è tutto via satellite. Oggi un porto che si trova in una posizione geo-politica favorevole ma che non sia ben collegato ai mercati limitrofi da un adeguato sistema ferroviario o stradale, e che non

abbia il numero sufficiente di mezzi per scaricare rapidamente una nave, rappresenterà un costo aggiuntivo per i trasportatori, obbligandoli a scegliere porti più convenienti. Mediamente una nave ULCV (Ultra Large Container Vessel) da 12 mila teu si scarica in 10 ore - con cinque gru da 4.000 tonnellate che lavorano a pieno regime: in questo caso è difficile migliorare la performance di scarico e carico dei container. Quindi sì, la tecnologia costituisce uno strumento per rendere più efficiente la logistica, ma non è l'unico strumento».

**Quest'anno i visitatori hanno potuto incontrare le società e le compagnie armatrici presenti all'esposizione, semplicemente registrandosi on-line. Quanto è importante l'incontro tra la domanda e i fornitori a questo evento?**

«Sì, nelle edizioni passate ci siamo resi conto che molti clienti in visita al Sil da altri Paesi, non riuscivano a massimizzare il poco tempo a disposizione a causa di una congestione di incontri. Così, un cliente che veniva apposta dall'Australia per incontrare 10 fornitori che gli interessavano, riusciva a incontrarne solo la metà, e solo perché questi erano già occupati con altri. Allora da tre edizioni a questa parte abbiamo adottato il metodo della prenotazione degli incontri, in modo da permettere un'ottimizzazione del tempo a disposizione e aumentare il volume di business. Qui dire che il tempo è denaro calza a pennello...».

**Che traguardi si sono raggiunti in**

**questa edizione?**

«Ho qualche dato che potrebbe rendere l'idea dei miglioramenti rispetto all'edizione del 2014. Per cominciare, quest'anno abbiamo avuto 64 espositori in più. Inoltre ci siamo imposti come evento internazionale in quanto il 32% dei visitatori non erano spagnoli e il 45% rappresentavano aziende straniere. Sono stati presenti inoltre 800 direttori di aziende legate alla logistica, lo scorso anno furono 721. È stato rafforzato il partenariato con diversi Paesi dell'America Latina, come Brasile e Cile. Quest'anno l'esposizione si è contraddistinta per il suo interscambio: gli espositori non si limitano più a presentare i loro prodotti e servizi, ma invece si sforzano di conoscere le necessità dei potenziali clienti: il potere dei fornitori e delle grandi aziende è drasticamente diminuito negli ultimi sei anni. La crisi ha piegato le antiche logiche: nessuno poggia più su un piedistallo permettendosi di controllare il mercato. La grande ossessione per il taglio dei costi ha portato medie e grandi aziende a rivedere le proprie politiche commerciali, prestando più attenzione alle esigenze dei clienti, e adattandosi a essi».

**Quali sono i principali paesi espositori quest'anno?**

«Sono Francia, Colombia, Portogallo, Polonia, Russia e Marocco».

**Le istituzioni cittadine, alla luce anche delle prossime elezioni municipali, sono state proattive rispetto alle edizioni passate?**

«Quest'anno molto di più. Abbiamo avuto molta più disponibili-



lità dal Comune, che ci ha facilitato a livello burocratico all'uso di alcuni spazi interdetti fino a poche settimane prima dell'inizio di giugno, e che ci sono tornate utilissime. Anche per quanto la promozione dell'esposizione e delle relazioni pubbliche ci hanno appoggiato molto. Il settore della logistica ha sofferto una grande frenata con la crisi. Comunque una ripresa c'è».

#### **Gli investitori come hanno risposto a questa sfida?**

«Gli ultimi due anni hanno registrato un disgelo, tiepido ma comunque significativo. I fatti dimostrano che gli investimenti stanno tornando, anche laddove erano spariti del tutto».

#### **In termini di logistica, nell'area mediterranea, qual è il settore con maggior prospettiva? Il marittimo o il terrestre?**

«A questa domanda non è per niente facile rispondere. Innanzi tutto perché si tratta di due settori che, almeno nel Mediterraneo, si

completano molto: basti pensare al progetto "Autostrade del Mare" dell'Unione Europea, dove l'asfalto continua virtualmente in acqua avvalendosi del sistema integrato multimodale e intermodale. Forse una piccola flessione c'è stata nel trasporto su gomma, ma qui i dati vanno ben interpretati, altrimenti traggono in inganno».

#### **Lei è cittadino libanese, nessuno meglio di lei può rispondere a questa domanda: come crede che la difficile situazione in Siria e nel Medio Oriente possa pregiudicare il mercato europeo?**

«I più importanti porti siriani sono andati distrutti perché passati in mano ai ribelli e poi alle forze governative diverse volte, con conseguenze prevedibili. Alla sua domanda rispondo sì, l'instabilità del Medio Oriente e di tutta la sponda africana del Mediterraneo sono una costante miccia che rischia di detonare in ogni momento. Non dimentichiamoci che il petrolio arriva da là».





# ASCAME - scheda dell'associazione

L'ASSOCIAZIONE delle Camere di commercio e industria del Mediterraneo (Ascame) **è stata fondata il 1 ottobre del 1982, su iniziativa della Camera di commercio di Barcellona insieme ad alcune controparti da diversi Paesi del Mar Mediterraneo.**

Oggi, a più di 30 anni dalla sua fondazione, Ascame - **con più di 300 Camere di commercio e altri enti associati da 23 Paesi affacciati sul Mediterraneo** - lavora con le più importanti associazioni e istituzioni internazionali, con l'obiettivo di sviluppare sotto il profilo economico e sociale l'area mediterranea.

Tra i soggetti con cui partecipa l'Ascame, si possono citare l'Unione europea, l'Unione per il Mediterraneo (Ufm), la Banca europea di investimenti (Eib), la Banca mondiale, la Lega araba ecc... con la presenza in numerosi gruppi di lavoro.

Nel 1982, l'Ascame aveva illustrato un modello di collaborazione e integrazione Nord-Sud, **che è stato poi confermato con l'implementazione della Partnership euro-mediterranea nel 1995**, e oggi con il Processo di Barcellona: l'Unione per il Mediterraneo.

## MISSIONE

- Rappresentare il settore privato di fronte al legislatore.

## Promuovendo le aziende, si contribuisce allo sviluppo del Mediterraneo.

- Rafforzare il ruolo delle Camere di commercio nel Mediterraneo come enti rappresentanti di tutti i business, indipendentemente dalla loro dimensione e dal settore di appartenenza, **nell'interesse generale dell'economia, per renderle il principale agente di sviluppo economico e industriale nei Paesi della regione mediterranea.**

- Assemblare tutti i soggetti del settore privato nella regione mediterranea, contribuendo alla cooperazione e allo sviluppo del settore privato nel Mediterraneo.

- **Promuovere il Mediterraneo e le sue aziende nel mondo per affrontare la competizione con le altre aree economiche sul globo.**

- Difendere l'integrazione economica del Mediterraneo con aree di libero scambio, così come lavorare per il recupero dell'associazione euro-mediterranea nata dal Processo di Barcellona: **l'Unione per il Mediterraneo.**

In oltre 30 anni, l'Ascame ha lavorato attivamente per fornire alle piccole e medie imprese dell'area gli strumenti adeguati per rispondere alle sfide dell'economia globale.

**NUOVA  
DESTINAZIONE**

**TUTTO IL MEGLIO DI CUBA.  
IL RESTO NON CONTA.**



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

Partenze da L'AVANA  
a partire dal 22 dicembre 2015

MSC opera  
8 giorni › 7 notti

a partire da

**€ 1369\*** p.p.

TASSE, SERVIZI PORTUALI  
E VOLO DA/PER MILANO INCLUSI

\* Quota per persona in cabina doppia interna/Bella, tariffa Prima Premia in stagionalità bassa. Sono incluse le tasse e i servizi portuali (€ 120 p.p.); è esclusa l'assicurazione (da € 47 p.p.). Possibilità di volo da Roma con supplemento di € 90 per persona.



## L'Avana e il meglio dei Caraibi, il nuovo itinerario di MSC Crociere.

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

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



Official Cruise Carrier



MILANO 2015  
1 MAY • 31 OCTOBER



**MSC**  
CROCIERE

Official Cruise Carrier

# Il bisogno di essere sostenibili

SE DOMANI si fermassero le navi, il mondo non sarebbe più quello che conosciamo: **il trasporto marittimo ha la stessa importanza di Internet**, ma a differenza della rete è un'industria antica, e generalmente percepita come inquinante.

Spesso, molto più di quanto non lo sia nella realtà: colpisce quindi che siano poche, se non pochissime, **le compagnie di navigazione che dedicano una parte delle loro energie alla scrittura del bilancio di responsabilità sociale e ambientale.**

Un peccato, perché gli sforzi economici e organizzativi delle aziende del settore - **spinte se non altro da una severa normativa internazionale** - rimangono confinati agli addetti ai lavori.

**Un peccato anche perché la responsabilità sociale e ambientale è uno di quei valori immateriali che qualificano un prodotto.**

Sapere che una determinata cosa è stata fabbricata secondo parametri ambientali accettabili, ma anche trasportata secondo questi stessi criteri, è un valore aggiunto, non immediatamente quantificabile, **ma con un ritorno economico e reputazionale sul lungo periodo.**



Nel settore marittimo, gli sforzi maggiori sono sinora stati portati avanti da Maersk Line, la compagnia di linea del gruppo danese Ap Moeller Maersk: primo vettore marittimo container del mondo, con una flotta 615 navi e altre 38 in ordine (dati Alphaliner di fine luglio), **la Maersk da diversi anni sta presentando il proprio bilancio di sostenibilità.**

## GLI OBIETTIVI

Maersk Line conta di ridurre le emissioni di Co2 del 60% nel 2020, rispetto ai livelli del 2007: se nel 2007 una nave della compagnia produceva in media 76,9 grammi di Co2 ogni chilometro, nel 2020 la media dovrà essere di 30,8 grammi: al di sotto dell'attuale performance delle navi classe E della flotta (**15.500 teu**).

In termini assoluti si tratta di una riduzione di Co2 del 40%, per un totale di 200 milioni di tonnellate di Co2 evitate tra 2007 e 2020, **cioè la quota annuale di emissioni prodotte ogni anno dai 35 milioni di veicoli passeggeri che quotidianamente vengono utilizzati in Francia.**

## LE NAVI

Tutte le navi oggi sono seguite da

SINISTRA La "Maersk Mc-Kinney" arriva al porto di Danica  
DESTRA La "Emma Maersk" con capacità 10 mila teu





terra con diversi sistemi di controllo.

Nel caso delle unità Tripla E (la sigla significa Economia di scala, Efficienza energetica, Ecocompatibilità: l'ultima classe di navi ordinata da Maersk Line e tra le più grandi in operatività nel settore del trasporto container) i sensori di bordo sono 2.800, che generano due gigabyte di dati ogni 100 giorni, **per un totale di 30 terabyte trasmessi ogni mese dalla flotta Maersk Line.**

Nelle sale macchine, i sensori che controllano le operazioni, la temperatura e l'attività dei motori sono 200, **e ogni misurazione avviene a distanza di 0,05 secondi.** Tutti i dati vengono trasmessi nella sala di controllo di Mumbai, il Global Voyage Centre, **che ha contribuito al taglio di oltre 125 mila tonnellate di Co2 nel 2014.**

A settembre 2014 la compagnia ha annunciato l'investimento di un miliardo di dollari in cinque anni per migliorare la compatibilità ambientale di oltre 100 navi della flotta, non solo di proprietà, **ma anche noleggiate a lungo termine.**

Tra modifiche ai motori, ottimizzazione di eliche e bulbo per consentire una navigazione a velocità più ridotte, Maersk Line conta di salvare a regime un milione di tonnellate di anidride carbonica.

#### **PATTI DI SOSTENIBILITÀ**

Una catena logistica pulita non è solo un valore aggiunto per chi è parte integrante di essa, **ma anche per i clienti finali.**

Per incentivare questo meccanismo virtuoso, Maersk lo scorso anno ha attivato il cosiddetto Carbon Pact: **un accordo pluriennale dove la compagnia si impegna a centrare un target di taglio delle emissioni di Co2 su uno specifico business con un proprio cliente.**



Come parte dell'accordo, mediante il confronto dei dati entrambe le parti si impegnano a trovare soluzioni per il taglio delle emissioni.

Sono diversi i soggetti che hanno aderito a questa iniziativa, **tra i casi più importanti si possono ricordare quelli di Tetra Pak e Bmw.** L'obiettivo concordato con il gruppo svedese è l'abbattimento del 45% delle emissioni per container nell'arco di 10 anni, **nel periodo 2010-2020**, oltre allo sviluppo di iniziative comuni per promuovere pubblicamente la sostenibilità ambientale presso altri caricatori.

Con il gruppo tedesco dell'automobile, Maersk Line ha invece siglato una Road map della sostenibilità: in cinque anni, **con l'obiettivo di ridurre del 25% le emissioni per container Bmw movimentato nel periodo 2011-2018.** Il patto rientra negli accordi presi da Maersk Line con tutti i suoi 20 maggiori clienti che operano nel settore dell'automobile, **per una riduzione complessiva di Co2 emessa di 136 mila tonnellate nel 2014.**

#### RESPONSABILITÀ SOCIALE

Al di là delle iniziative di responsabilità sociale legate a buone pratiche e sicurezza sul lavoro, **la compagnia si impegna con una serie di attività sui territori dove opera.**

Attraverso la collaborazione con la Rete marittima anticorruzione (Macn) **e la Un Global Impact, Maersk si impegna a combattere il fenomeno della corruzione nella catena logistica**, fenomeno non raro in un mondo fatto di strette relazioni tra pubblico e privato come è quello dei trasporti internazionali. Gli sforzi sono concentrati sulla formazione dei dipendenti, sulla condivisione di buone pratiche, **su una due diligence dei partner con cui la compagnia deve lavorare, su iniziative di mitigazione dei rischi a livello globale.**

Inoltre, sono 23 i progetti su 15 località diverse supportati da Maersk Line, **in tutto il mondo ma con particolare attenzione sull'Africa**, dove sono state attivate varie iniziative per promuovere lo sviluppo dei traffici commerciali.

In Ghana, Maersk Line opera insieme al colosso americano del settore alimentare, la Cargill, per aiutare le comunità di coltiva-



tori di cacao, **fornendo il collegamento Internet alla comunità di Asarekwaa, a circa 200 chilometri dal porto di Tema.**

Nel Somaliland, il quarto Paese più povero del mondo, con una disoccupazione giovanile al 67%, in due anni Maersk Line ha sviluppato in collaborazione con Fair-Fishing una stazione di container refrigerati, **con capacità di immagazzinamento di 4,5 tonnellate di pesce al giorno.**

Obiettivo, creare una locale industria ittica, **in un Paese che ha 800 chilometri di coste**, ma nessuno strumento per poter sfruttare l'enorme quantità di pesce che si trova nelle sue acque. La realizzazione di questo tipo di industria ha in prospettiva un secondo effetto, quello di limitare la pirateria marittima, **di cui il Somaliland è una delle principali basi mondiali.**

Infine, ancora da segnalare la collaborazione con l'organizzazione no-profit TradeMark East Africa per abbattere le barriere di accesso delle piccole e medie imprese al mercato globale. Un accesso frequentemente bloccato dai passaggi burocratici: esempio simbolo di questa situazione, **lo studio condotto da Maersk Line sull'exportazione dell'avocado dal Kenya ai Paesi Bassi.**

Per effettuare questa operazione occorrono oltre 200 differenti comunicazioni tra la catena logistica e gli enti pubblici che controllano il flusso della merce, **con una lievitazione dei costi che si trasforma automaticamente in una barriera d'accesso al mercato.**

Il prossimo passo di questa collaborazione sarà focalizzato sulla digitalizzazione delle piccole e medie imprese dell'Africa Orien-

tale.

#### EBOLA

Nel 2014, Maersk Line ha continuato a lavorare nei Paesi colpiti dall'Ebola: Guinea, Liberia e Sierra Leone, con quattro navi impiegate su una rotazione specifica, **che garantisce l'approvvigionamento dei Paesi colpiti dal virus.**

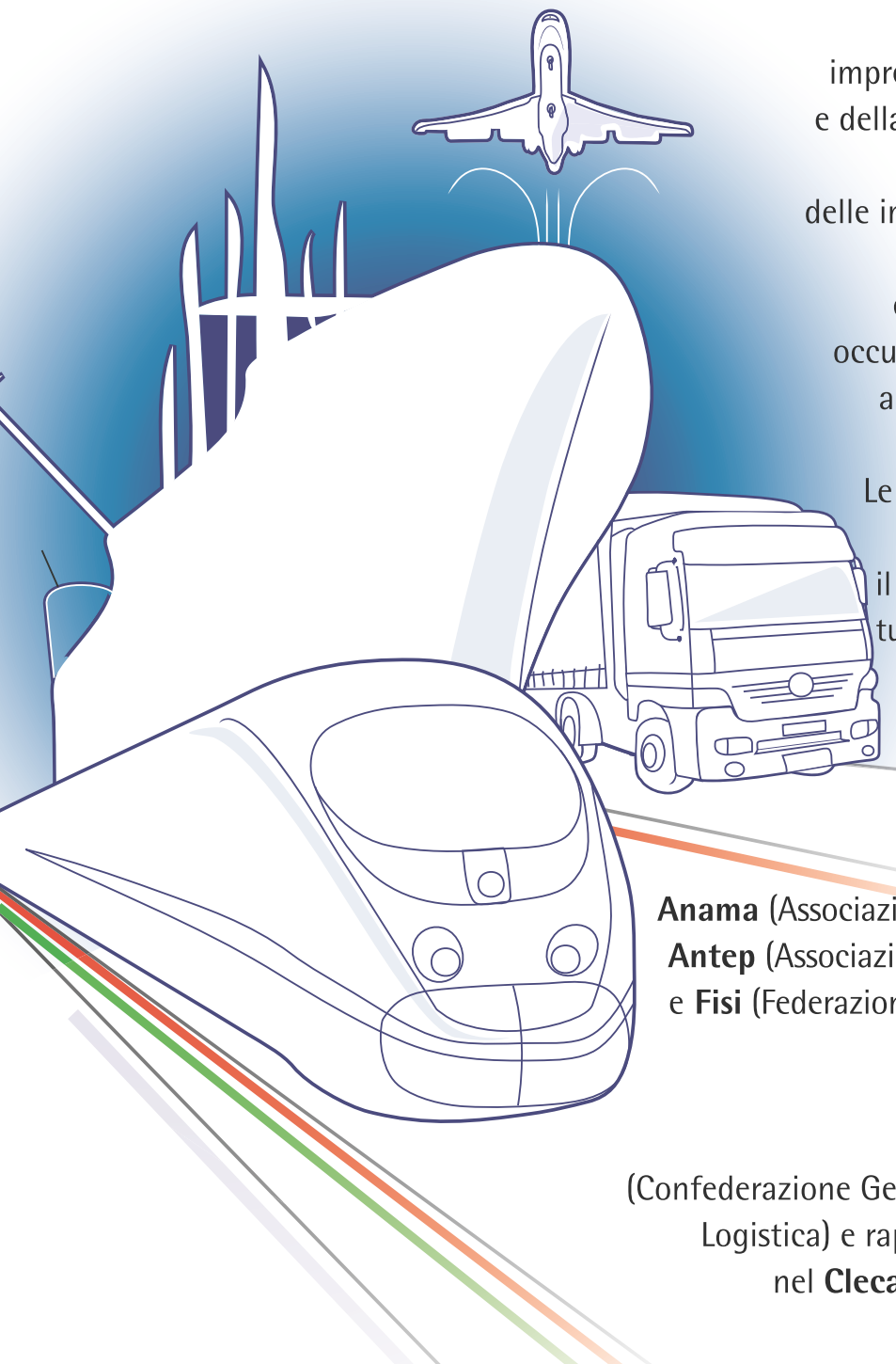
Nel dettaglio, Maersk Line ha consegnato in questo servizio 462 container di cibo, medicinali, **e veicoli per un totale di circa 10.700 tonnellate di aiuti.** Sono stati inoltre donati 73 container per l'immagazzinamento di attrezzature mediche e umanitarie destinate all'entroterra. **Il gruppo Maersk ha infine donato un milione di dollari alle Nazioni Unite, a supporto degli sforzi per contenere e sconfiggere l'epidemia.**

#### AIUTARE AIUTA

Insomma, lo sviluppo equilibrato di un mercato globale, rispettoso delle identità ma nel quale tutti possono giocare alla pari, può garantire maggiori posti di lavoro, meno corruzione, una vita migliore per tante persone, **specie in Africa.** Un mondo dove i grandi dell'industria si impegnano per rispettare l'ambiente non è solo auspicabile, **ma è una necessità.** L'industria del trasporto marittimo tocca mille mondi e li mette in contatto: per questo i suoi attori saranno sempre più chiamati a lavorare non solo per ottenere un mero utile, ma anche per ricoprire un ruolo che, sui loro territori d'influenza, **garantisca salute e benessere sociale.** In fondo, sono proprio questi due elementi che generano la produzione e il consumo, **che a ben vedere sono proprio le ragioni dell'esistenza stessa dello shipping.**

# FEDESPEDI

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



**Fedespedit** è l'organizzazione imprenditoriale del settore dei trasporti e della logistica che rappresenta e tutela gli interessi della quasi totalità delle imprese di spedizioni internazionali.

Le 2.200 aziende associate contano 80.000 addetti ed offrono occupazione a quasi 100.000 lavoratori autonomi, producendo un fatturato di oltre 20 miliardi di euro.

Le imprese associate, diffuse su tutto il territorio nazionale, organizzano il trasporto delle merci utilizzandone tutte le modalità (stradale, ferroviaria, marittima, aerea e combinata). Fedespedit è presente sull'intero territorio nazionale attraverso **30 Associazioni Territoriali**.

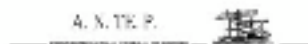
Sono affiliate a Fedespedit:

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

Nel 2005 è stato fondato il **Gruppo Giovani Spedizionieri**.

Fedespedit aderisce a **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e rappresenta l'Italia, a livello europeo, nel **Clecat** e, a livello mondiale, nella **Fiata**.

Via Cornalia 19, 20124 Milano Tel. 02 671541 Fax 02 67072285 [www.fedespedit.it](http://www.fedespedit.it) [fedespedit@fedespedit.it](mailto:fedespedit@fedespedit.it)



# Perché il cibo preferisce prendere la via del mare

Ogni anno quasi 6.000 miliardi di tonnellate/chilometro di alimenti viaggiano nella stiva delle navi: ecco svelati falsi miti e mezze verità

di **MARCO FROJO**, Milano

IN OCCASIONE di Expo Milano 2015, la Federazione del Mare (che riunisce la gran parte delle organizzazioni del settore marittimo in Italia) ha voluto uno studio sull'apporto delle attività marittime alla distribuzione e alla produzione di merci alimentari, **nel mondo e in Italia.**

Questo studio, affidato alla società D'Appolonia per il primo aspetto e alla fondazione Censis per il secondo, ha preso la forma di un rapporto dal titolo **"Feeding the Planet: the Maritime Economy Contribution"**, che ben mette in evidenza come il trasporto marittimo di alimenti, la pesca e l'itticoltura rivestano un'importanza cruciale nel rendere possibile lo sviluppo dell'economia agro-alimentare e una soddisfacente nutrizione della popolazione mondiale.

## I DATI

A livello mondiale, il trasporto marittimo di merci alimentari ha raggiunto 5.800 miliardi di tonnellate/chilometro (**unità di misura del trasporto che definisce non solo il peso delle merci, ma anche le distanze da esse percorse**).

Quello marittimo è il 65% del trasporto globale di cibo e le emissioni di Co2 corrispondenti sono solo pari al 12%.

Ogni tonnellata trasportata viaggia per oltre 5.500 miglia (**10.500 chilometri**).

Il commercio marittimo assicura l'interscambio di merci agricole e alimentari, **mettendo in comunicazione aree continentali altrimenti isolate e obbligate solo a scambi terrestri.**





### refrigerato.

Il trasporto via mare di granaglie è aumentato del 3,2% su base annua.

La produzione globale di pesce è pari a 160 milioni di tonnellate ed il volume globale dell'import-export ha raggiunto 58 milioni di tonnellate, **con un picco di valore pari a 130 miliardi di dollari.**

In Italia i flussi di prodotti agro-alimentari diretti all'estero sono pari a circa 22,5 milioni di tonnellate, **per 34,3 miliardi di euro.**

Gli armatori italiani svolgono un ruolo di rilievo a livello mondiale, **con 264 navi da carico secco alla rinfusa o containerizzato utilizzabili per queste merci e oltre 8,2 milioni di stazza lorda.**

Il trasporto di prodotti agro-alimentari attraverso i porti italiani ammonta a 26,2 milioni di tonnellate (**7% del totale delle merci movimentate per via marittima**).

I traffici marittimi internazionali sono il 72%, per 18,9 milioni di tonnellate, **a fronte di 7,3 milioni di tonnellate che da porti italiani si imbarcano verso altri porti del Paese.**

### LA LEGGENDA DEL CHILOMETRO ZERO

*«Il cibo chilometro zero funziona solo se è veramente chilometro zero. **Altrimenti i costi di trasporto via mare sono così bassi da rendere i tradizionali metodi di produzione e distribuzione degli alimenti più efficienti e più economici.***

Andrea Ferrari, responsabile dell'unità di trasferimento tecnologico di D'Appolonia (**gruppo Rina**) prova a rimettere sui binari la discussione sull'approvvigionamento di cibo da parte delle principali economie mondiali, che sempre più spesso è falsata da argomenti certamente nobili ma privi di fondamento scientifico.

Il gruppo D'Appolonia ha infatti di recente realizzato lo studio "Feeding the planet: the maritime economy contribution", che contiene molti dati importanti su un tema di grande attualità, **tanto più in questi mesi in cui si svolge Expo2015 che è dedicato proprio al cibo.**

### Ingegnere Ferrari, quali sono i dati di partenza?

*«Su un totale di 12 miliardi di tonnellate di cibo trasportato globalmente si stima che l'80% dei*

Le attività marittime servono il 90% del commercio mondiale, **che nell'ultimo decennio è cresciuto da sei a 10 miliardi di tonnellate e salirà nel 2030 a 17 miliardi.**

I volumi trasportati via mare contano oggi circa 100 milioni di tonnellate di alimenti deperibili (carne e pollame, frutta e ver-

dura, pesce, latticini, altre categorie) **e circa 400 milioni di tonnellate di granaglie** (frumento, altri cereali, soia).

I container refrigerati (reefer) sono il **14% del numero globale di teu.**

Sui 100 milioni di tonnellate deperibili trasportate via mare, **il 76% è trasportato in contenitore**

beni in volume (9,6 miliardi di tonnellate), e il 70% per valore viaggiano via mare. Le emissioni di gas serra rappresentano però solo il 12% del totale, ed è proprio grazie a questo raffronto che si comprende come il trasporto marittimo rappresenti oggi una scelta vincente non solo in termini di costi ed efficacia ma anche di sostenibilità e rispetto per l'ambiente».

### Quali sono le prospettive future?

«Le prospettive sono di un'ulteriore crescita delle rotte e dei volumi perché in molti Paesi emergenti si sta formando una classe media che vuole avvicinarsi a uno standard di vita occidentale. La Cina è l'esempio migliore ma non l'unico. C'è poi lo sviluppo dell'Africa dove si registra una chiara tendenza che porta le persone dai villaggi di campagna verso le megalopoli. Se portare gli alimenti nei primi è estremamente difficile e costoso, approvvigionare le seconde risulta molto più facile ed è anche per questo motivo che nei prossimi anni verranno costruite delle importanti infrastrutture portuali nel continente africano. Secondo le nostre stime nel 2050 il 30% dei beni alimentari viaggerà verso la Cina e un altro 20% verso l'Africa. Già oggi ci sono tutti i marcatori che lasciano prevedere questi sviluppi. Il mare non è solo una via di trasporto ma anche una fonte alimentare».

### A quali conclusioni siete giunti su questo fronte? ù

«La produzione globale di pesce è pari a 160 milioni di tonnellate e, oltre che una fonte di cibo, essa rappresenta anche una capacità di reddito per una percentuale rilevante della popolazione, stimata fra il 10 e il 12%. Questo dato non è solo legato solo alla pesca o all'acquacoltura ma anche a tutte le attività correlate, come la lavorazione, la conservazione e il trasporto del pescato. Tale fonte di reddito è tanto più rilevante per le nazioni in via di sviluppo, per le quali in alcuni casi oltrepassa la metà del valore complessivo della esportazione. La crescente importanza del ruolo del pesce nella nutrizione dell'uomo si può evincere dalla crescita della produzione di pesce, assestata su



un valore medio costante del 3,2% dal 1950 ad oggi: nello stesso periodo la crescita della popolazione è stata in media dell'1,6% annuo. In media ogni essere umano consuma 19,2 chili di pesce all'anno».

### Quali sono le tendenze della produzione di pesce?

«L'allevamento, che vanta una crescita costante di circa l'8% all'anno, si appresta a superare la pesca di cattura, che si è ormai stabilizzata sui 92 milioni di tonnellate dal 1995. La Cina è il vero motore della crescita dell'allevamento, visto che ne rappresenta il 62%, di cui il 57% deriva dall'acquacoltura in acque interne e solo il restante 43% da allevamento marino di pesce, crostacei e molluschi».

### Anche se non mancano i problemi, esistono quindi gli strumenti per combattere la mancanza di cibo?

«Sì. Io mi preoccuperei molto di più dell'approvvigionamento di acqua».

### IL TRAFFICO DAI PORTI ITALIANI

Quattro sono i porti di riferimento, in termini di volumi: Ravenna, che con quasi 3,5 milioni di tonnellate movimentate è l'hub incontrastato dell'agri-food, Livorno (2,8 milioni), Vene-

zia (2,5 milioni), Gioia Tauro (2,4 milioni).

Chioggia, Bari e Ancona, pur presentando volumi inferiori, sono i porti a maggiore vocazione agricola ed alimentare, con una quota di queste merci sul totale che varia tra il 43,4% al porto di Chioggia, **il 41,6% in quello di Bari e il 32,5% ad Ancona.**

Sotto il profilo della pesca, l'Italia occupa la sesta posizione continentale in termini di produzione di pesce, con 363 mila tonnellate **(il 6,2% del totale).**

Forte è la tendenza dell'acquacoltura (+9,1%), che oggi sfiora il 45% del prodotto, **con quasi 163 mila tonnellate.**

Nel suo intervento d'apertura alla presentazione dello studio, il presidente della Federazione Paolo d'Amico ha dichiarato che «è importante sottolineare come il mondo del mare sia un fattore di sviluppo anche per l'industria agro-alimentare, **fiore all'occhiello della nostra economia e ben presente nella parte economicamente più forte dell'Italia.** Il rapporto evidenzia come le attività marittime svolgano un ruolo fondamentale nell'assicurare l'alimentazione mondiale e ciò con efficienza energetica e sostenibilità ambientale».



---

# SUSTAINABILITY IS OUR RESPONSIBILITY

What if we tell you that you can conduct your business in a more sustainable and responsible manner, connecting your products to people and markets across the globe with the lowest possible environmental footprint?

## **Join us in this journey**

Today, nearly one-quarter of Maersk Line customers consider sustainability to be an integral part of doing business with us. At Maersk Line, we promote transparency and a common understanding of what sustainable ocean transport looks like to enable sustainable value chains of the future.

Maersk Line is your chain supply partner who values sustainable business and actively helps you achieve your own environmental goals.

## **Your Promise. Delivered.**

Additional information on Maersk Line's sustainability initiatives and innovations are available on [maerskline.com](http://maerskline.com).

# Fenomeno Marocco ecco cosa c'è dietro

Un'organizzazione portuale per poli tematici, meno burocrazia, strutture di controllo agili. Sono gli effetti della riforma delle banchine

di **ALBERTO QUARATI**, Genova

ALLA BASE della forte crescita dell'economia portuale marocchina ci sono stabilità politica e una grande volontà innovatrice. Se da anni il Marocco è visto come un modello di sviluppo nel Mediterraneo, è perché dietro Tanger Med, le zone economiche speciali, la riqualificazione dei porti storici, c'è l'avanzato impianto della legge 15/02, **varata lo stesso anno in cui in Italia si cominciava a discutere di una riforma legislativa portuale che ancor oggi non risulta essere finalizzata.**

Pur non essendo ancora completamente applicata, la legge portuale marocchina ha impresso una svolta a un sistema bloccato e farraginoso, caratterizzato da monopoli, congestione portuale, confusione sulle responsabilità, incertezza giuridica: insomma, un ambiente ostile nei confronti degli investimenti e delle imprese, così come riconosciuto nel documento della stessa Autorità nazionale dei porti marocchina, che si può consultare tra le pubblicazioni mensili dell'Srm, **il centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo.**

Gli obiettivi della legge 15/02 erano istituzionali, organizzativi, economici e sociali: riportare quindi alla competitività i porti marocchini, ristabilire la certezza delle leggi, adattare l'offerta dei servizi portuali alla reale domanda dei clienti dei porti, rendere i porti non un mero soggetto passivo del sistema industriale, **ma al contrario un elemento qualificante per il sistema industriale stesso.**

A livello di governance, la 15/02 ha conferito allo Stato la pianificazione strategica e la regolamenta-





## «BISOGNA INVESTIRE NEI PUNTI FRANCHI»

SECONDO il Maritime Annual Report presentato da Srm, il traffico navale di merci nel bacino mediterraneo è cresciuto oltre il 123% negli ultimi 13 anni; con un transito del 19% circa del traffico navale mondiale **(era il 15% nel 2005)**. Per l'aspetto container, i primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato nel 2013 44 milioni di teu contro i 9,1 milioni del 1995 **(+382%)**. Da un'analisi di Srm su un panel di aree portuali europee, nordafricane e asiatiche, si capisce che le aree portuali del Mediterraneo sono arrivate nel 2014 a detenere una quota di mercato container del 33% (+6% dal 2008) contro il 42% dei porti del Nord Europa, che hanno **(-5% nello stesso periodo)**. I passaggi Nord-Sud (provenienti dal Mediterraneo e diretti verso Golfo-Medio/Estremo Oriente) **sono aumentati nel periodo 2001-2014 del 160% mentre la direttrice inversa è aumentata del 92%**. Un'area che va proponendo con forza la sua valenza strategica è quella del Golfo arabo. I passaggi dal Canale di Suez da Nord verso Sud e diretti verso il Golfo sono aumentati negli ultimi 14 anni (2001-2014) **del 339%**. Sempre nello stesso periodo i passaggi Sud-Nord provenienti dal Golfo sono aumentati del 175%, **per un totale di oltre 320,9 milioni di tonnellate di merci**.

Oltre agli storici competitori del Nord Europa, **altre realtà portuali stanno affacciandosi in modo aggressivo nel Mediterraneo**. Tanger Med nel 2014 ha chiuso l'anno movimentando oltre tre milioni di teu con un aumento sul 2013 del 20,7% (l'aumento del 2013 rispetto al 2012 era stato del 40%) e ora ha una quota di mercato del segmento, nel Mediterraneo, **di circa il 10%**. Sono da menzionare anche altri porti che ormai stanno sempre più acquisendo una posizione primaria nel Mediterraneo: il Pireo, che nel periodo

zione; ha poi creato l'Anp, **cioè l'Autorità che applica la regolamentazione e ha anche incarico di polizia portuale**.

Agli operatori portuali vengono conferire, oltre alle abituali attività di banchina, **le prestazioni commerciali dei singoli porti**.

Al centro del sistema portuale marocchino viene quindi messa

l'Anp, l'Agenzia nazionale dei porti, che ha tre missioni fondamentali: regolare l'attività degli operatori (tramite concessioni e autorizzazioni sottoposte a verifiche periodiche, mantenendo il regime di libera concorrenza, definendo la strategia di sfruttamento dei singoli porti); sviluppare e preservare il patrimonio portuale (cu-

rando infrastrutture e dragaggi, gestendo le risorse, elaborando i piani di gestione portuale); garantire la sicurezza nei porti (attraverso le attività di polizia, **di ispezione Ips**, di protezione dell'ambiente). I regimi di esercizio delle attività portuali sono suddivisi in tre: **concessione, autorizzazione, occupazione temporanea di suolo pubblico**.

Le concessioni hanno durata 30 anni, **prorogabili di 20 anni**, e sono regolati da una convenzione e un piano industriale.

**Riguardano le attività di gestione portuale, sfruttamento dei terminal, delle attrezzature pubbliche e di quelle private, di manutenzione portuale.**

In regime di autorizzazione (durata 20 anni, rinnovabile e vincolata a una decisione di autorizzazione e a un piano industriale) **operano i servizi tecnico-nautici**, quelli di magazzinaggio, lo sfruttamento di attrezzature private con obbligo di servizio pubblico.

Il regime di occupazione (Otdp) comporta una durata di massimo 20 anni, vincolata a una decisione e a un piano industriale.

La liberalizzazione ha introdotto la concorrenza nei porti, con un miglioramento delle rese dal 40 al 100%, e complessivamente la legge ha migliorato la trasparenza tariffaria: la totalità delle prestazioni a nave sono fatturate all'agente marittimo - lo stesso sistema di fatturazione è stato semplificato, con la soppressione dell'over-time per i container, i cereali e i servizi di rimorchio - e i costi sono ridotti (a giudizio dell'Anp) **tra il 25% e il 40%**.

### STRATEGIA 2030

L'obiettivo del Marocco è quello di diventare la piattaforma logistica del Mar Mediterraneo, sviluppando i porti sulle coste al di qua e al di là dello Stretto di Gibilterra, **e garantendo con questo sviluppo maggiore stabilità economica e sociale per il Paese**. Entro il 2030 per il Marocco transiteranno tra 230 e 370 milioni di tonnellate di merce; **la capacità attuale dei porti marocchini è di 140 milioni di tonnellate**.

Il processo di razionalizzazione dei porti del Regno prevede l'organizzazione dei 15 porti marocchini in sei grandi poli, e la destinazione degli scali a differenti funzionalità, tramite progetti di miglioramento. Cinque porti (Mohammedia, Ca-



sablanca, Jorf Lasfar, Agadir e Tarfaya) vanno ampliati; quattro (i porti storici di Tangeri, Kenitra, Safi, oltre a quello di Casablanca) vanno integrati con il centro cittadino; cinque sono o saranno costruiti ex novo: **Nador West Med, Kenitra Atlantique, polo gasiero di Jorf Lasfar, scalo merci di Safi, Dakhla Atlantique**.

### I DATI

Complessivamente, il Marocco ha **13 porti aperti al commercio internazionale** (Nador, Al Hoceima, Tangeri, Tanger-Med, Kénitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Tantan, Laâyoune e Dakhla); **10 porti da pescherecci regionali** (Ras Kebdana, El Jebha, M'diq, Larache, Mehdiya, El Jadida, Essaouira, Sidi Ifni, Tarfaya e Boujdour); **nove porti pescherecci locali** (Cala Iris, Sidi Hssaine, Chmaala, Fnideq, Ksar Sghir, Assilah, Salé, Souiria Lakdima e Imesouane); **sei porti turistici** (Saidia, Kabila, Marina Smir, Bouregreg, Sables d'Or e Marina d'Agadir).

In termini di infrastrutture, il Marocco dispone di 62 chilometri di dighe, 49 chilometri di banchine, 1.850 ettari di specchi acquei pro-

tetti, **1.300 ettari di riempimenti**.

L'organizzazione per poli prevede cinque distretti (**Orientale** - zona Maghreb mediterraneo; **Nord-Ovest** - Stretto di Gibilterra e Tangeri; **Kenitra-Casablanca**; **Mohammedia-Casablanca**; **Abda-Doukkala**; **Souss-Tensiff**; **Sud** - con gli scali di Tan Tan, Laâyoune, e Dakhla).

### Orientale

Nador-città avrà due porti: uno al servizio dell'industria e dell'economia locale, **e l'altro per i collegamenti rapidi con l'Europa del Sud**. Nador dovrà quindi essere un punto di equilibrio regionale a Nord del Regno che agirà, sia in termini di complementarietà che di concorrenza, **con gli scali della regione di Kenitra-Casablanca**. La regione di Betoya, a Ovest di Nador, **sarà preservata per la creazione di un nuovo porto**, Nador West Med.

### Nord-Ovest

Il porto di Tangeri è convertito alla nautica e alle crociere, mentre Tanger Med ha l'obiettivo di affermarsi come maggiore scalo sullo stretto di Gibilterra - **sostanzialmente, in concorrenza con Alge-**



**ciras** - all'incrocio delle grandi rotte mondiali.

### Casablanca

Il porto della principale città del Marocco si deve orientare verso prodotti a forte valore aggiunto (container e rotabili), **il porto peschereccio e le riparazioni navali saranno più aperte verso la città, con la conversione del Molo Tarik alle crociere.** Merci e convenzionali vanno invece incontro al trasferimento verso Mohammedia e verso il nuovo scalo, in costruzione, nella regione del Kenitra, che servirà anche da porta in entrata e in uscita dei traffici verso le regioni del Gharb, del Saiss e del Loukkos, **così come verso Atlantic e Tanger Free Zone.** Anche lo scalo storico di Mohammedia sarà riconvertito alla nautica e alla pesca.

### Abda-Doukkala

Resterà un centro dell'industria pesante, **sede degli stabilimenti Ocp, One e Sonacid.** Il progetto di una nuova raffineria a Jorf Lascar permetterà un grande ampliamento delle superfici portuali. Con la crescita del bacino energetico e la necessità di migliorare l'efficienza dell'Ocp, dovrà essere costruito

un nuovo porto merci a Sud di Safi, che riunirà i flussi di traffico dei fosfati e dell'One (**elettricità**). Il porto di Safi-città, rimarrà uno scalo commerciale generalista al servizio del suo hinterland e della regione di Marrakesh (**cereali, traffici convenzionali, contenitori in feederaggio**). Con lo spostamento dei traffici industriali, potrà beneficiare di un potenziale sviluppo del turismo (**crociere e nautica**), così la pesca avrà l'opportunità di crescere ancora.

### Souss-Tensiff

Il forte sviluppo osservato in questo hinterland anticipa l'evoluzione del porto di Agadir, **punto di equilibrio al centro del Regno,** complementare e in concorrenza con gli scali della regione del Kenitra-Casablanca.

### Porti del Sud

Il polo raggrupperà tre scali principali: Tan Tan, dove l'One costruirà una centrale termica a carbone; Laâyoune, grande punto di collegamento con le Isole Canarie; Dakhla, **che sarà sostituito da un terminal in acque profonde per servire la regione dell'Oued Ed-dahab.**

1995-2013 è cresciuto del 400% arrivando a movimentare 3,1 milioni di teu, **Algeiras del 300% arrivando a 4,3 milioni e Port Said del 1.500% arrivando a quattro milioni.**

La gestione dei terminal è diventata con il passare del tempo uno dei principali business portuali e non a caso i primi cinque terminalisti mondiali hanno una quota di oltre il 50% della movimentazione mondiale dei container (**molti nella classifica mondiale sono operatori dell'Estremo Oriente, del Golfo e tedeschi**).

Cosa fare per incrementare l'attrattività internazionale delle imprese? **Una risposta viene data dalle Free Zone.** Alcuni Paesi hanno fondato la chiave del loro successo imprenditoriale su queste aree: gli Emirati Arabi, la Cina, il Nordafrica. **Le Free Zone nel mondo sono cresciute negli ultimi 30 anni passando da 79 nel 1975 a 3.500 nel 2005.** L'occupazione stimata è pari a circa 65 milioni di unità mentre il peso delle Free Zone sull'export totale di un Paese è stimato nel 60%. **Delle 3.500 Free Zone esistenti circa 2.300 sono in Paesi in via di sviluppo e di queste il 60% è gestito da privati.**

Infine, va ricordato che il 33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare italiana è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) **e il 38,6% dell'occupazione generata in totale dall'economia marittima si trova nel Sud.** In termini di infrastrutture, i 12 porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del totale del traffico container e il 47% del traffico complessivo di merci. L'importanza del trasporto marittimo per le imprese del Sud si rispecchia anche nei dati del commercio estero; **l'interscambio commerciale del Mezzogiorno viene realizzato per il 60% con modalità marittima per un valore di quasi 55 miliardi di euro.** Nel Mezzogiorno esistono alcune regioni la cui economia è fortemente agganciata al trasporto marittimo: in Puglia e Campania il 45,6% delle merci in import-export si muove con modalità marittima, **nelle isole oltre il 90%.**



# Il porto di Hamas

In Qatar sarebbero in corso trattative segrete tra Autorità nazionale palestinese e Israele per realizzare un porto remoto a Cipro. Obiettivo: servire la Striscia di Gaza

di LEONARDO PARIGI, Genova

TRATTATIVE portate avanti in gran segreto tra due acerrimi nemici per la creazione di un porto galleggiante.

La notizia, riportata dalla stampa giordana, potrebbe segnare un nuovo sviluppo nell'eterna questione israelo-palestinese, **concedendo al territorio di Gaza una leva economica di primo piano.** Il nuovo scalo però non si troverebbe sulla lingua di costa controllata da Hamas, ma sull'isola di Cipro, **nella parte controllata dalla Turchia.**

Le merci verrebbero ispezionate dalle autorità di Ankara prima di essere trasferite in territorio palestinese, **garantendo così una supervisione internazionale sui transiti nell'area, e scongiurando eventuali rifornimenti di armi pesanti.** Nonostante la propaganda, dunque, le parti sembrerebbero dialogare per trovare soluzioni creative a uno stallo politico e sociale che dura da troppi decenni, **e che rappresenta ancora oggi un teatro di guerra di primo piano.** Gli accordi tra Tel Aviv e Gaza riguarderebbero anche altri punti-chiave, come la consegna di prigionieri di Hamas e la possibilità di espandere il territorio chiuso della costa palestinese verso la penisola del Sinai, **in Egitto.**

Lo stesso presidente egiziano Abd al-Fattah al-Sisi avrebbe suggerito l'integrazione di ulteriori 1.600 chilometri quadrati del Sinai in una nuova entità statale sotto il pieno controllo dell' Autorità Palestinese di Mahmūd Abbās.

Questa soluzione tuttavia appare in contraddizione con la realtà dei rapporti tra Abu Mazen e la stessa Hamas, **che si scambiano reciproche accuse sulla lentezza della ricostruzione a Gaza.**

La notizia è stata subito smentita da funzionari di ambo le parti, **ma le trattative per una soluzione alternativa agli accordi di Camp David non sono poi così segrete.**

Emissari e alti dirigenti israeliani e palestinesi si ritrovano da mesi in Qatar per portare avanti una discussione molto complicata da un punto di vista politico.

L'ultima operazione di Tel Aviv in territorio palestinese, durante l'estate 2014, ha causato immensi danni alla già disastrosa situazione nella Striscia di Gaza, e oggi Hamas si trova a gestire un



territorio dove i rifornimenti e i beni di consumo passano attraverso la supervisione del nemico, **mentre la disoccupazione supera il 40%.** Una situazione ingestibile che non può certamente risolversi con uno stallo prolungato.

Per supplire alla cronica mancanza di elettricità ad esempio la Turchia aveva proposto l'invio di una centrale elettrica galleggiante, una power-ship della

flotta Karadeniz, **anche se Israele si disse contraria.**

Un rapporto della Banca mondiale della fine di maggio afferma che l'economia nella Striscia di Gaza è sul punto di collassare.

La continua instabilità, i conflitti - l'ultimo, "Margine 2", **ha causato 72 caduti tra le file degli israeliani e oltre 2.000 tra miliziani e civili palestinesi** - e la mancanza di governance stanno strangolando un pil che potrebbe essere quattro volte maggiore al presente.

I dati ufficiali della Wb raccontano di 1,8 milioni di persone disoccupate, **con un tasso che arriva fino al 60% per quanto riguarda i giovani.**

Oltre il 40% della popolazione di Gaza vive sotto la soglia di povertà assoluta. Eppure le risorse naturali non mancherebbero. **La scoperta di un giacimento di gas naturale al largo della costa di Gaza è ormai di 15 anni fa.**

Il valore complessivo di questa risorsa, data tra l'altro in crescita nei prossimi anni come utilizzo, **equivarrebbe a oltre quattro miliardi di dollari.**

Ma la contesa per le risorse sottomarine dell'area riguarda tutti gli Stati costieri della zona, **comprendendo Libano, Turchia, Israele e Cipro.**

Il giacimento "Leviatano", sul quale Israele ha già promosso azioni di sviluppo e progetti, **rappresenta una possibilità economica di gigantesche dimensioni.**

Le stime parlano di 18 mila miliardi di metri cubi di gas naturale, **oltre agli 1,6 miliardi di barili di greggio.** Date le mire di tutti gli attori sul bacino sottomarino, e data la perpetua instabilità politica dell'area, una tregua di almeno cinque anni potrebbe portare scenari completamente diversi sulla regione, **e non in negativo.** La possibilità di avere uno scalo, seppur sotto stretto controllo internazionale e non in territorio locale, **rappresenterebbe per la Striscia di Gaza e per Hamas un buon veicolo per risolvere un'economia in caduta libera e senza risorse,** senza contare la possibilità di espansione a livello sociale.

Resta da vedere quanto di ciò che è stato riportato dai media regionali sia vero, **e quanto invece una pura speculazione di politica interna.**

DAL 1945



**ASSAGENTI**

Associazione Agenti e Mediatori Marittimi

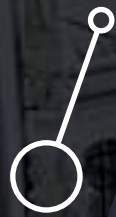
GENOVA

The  
**Medi Telegraph**  
Shipping & Intermodal Transport

Per info e iscrizioni:  
reception@assagenti.it  
+39 347 9838233



www.assagenti.it



# MILANO

## RISCOPRE IL SUO PORTO

Perché Genova è la scelta  
più conveniente  
per le aziende  
lombarde

Con il patrocinio di:



ASSOLOMBARDA

Evento

  
genoa  
shipping  
week

# 14/09/2015

h 10.00 - Assolombarda - via Pantano, 9 Milano

# Denia, il piccolo salone sfida i big della nautica

Oltre 30 mila visitatori per la cittadina tra Valencia e Alicante: la ricetta è promuovere il settore della nautica in Catalogna

ALL'INIZIO di maggio si è svolto nella città di Denia l'VIII edizione del Salone Nautico locale.

**A metà strada tra Valencia e Alicante**, la cittadina spagnola si sta affermando come un felice appuntamento della nautica nazionale.

Con 13 mila metri quadrati espositivi nel Puerto Deportivo y Turístico, **e le 150 imbarcazioni esposte**, l'evento ha generato un volume d'affari pari a due milioni di euro.

**Pensare che nel 2008 la situazione che si presentava al settore nautico era critica**, e proprio per questo motivo le istituzioni marittime cittadine concordarono che fosse necessario investire su un evento per rilanciare i prodotti della marineria spagnola, a prezzi più accessibili. Lo scorso 3 maggio, **alla presenza dei vertici locali della Guardia Civil, Marina Militare e del sindaco, il direttore del Salone nautico Gabriel Martinez ha tagliato il nastro inaugurale dell'area espositiva accompagnato dal velista catalano Alex Palella.**

Martinez ha ribadito i tre obiettivi fissati per quest'anno dall'organizzazione: promuovere le attività legate al mare tra i bambini, grazie ad un concorso di disegno e una visita guidata della riserva naturale; avvicinare gli adolescenti alla nautica facendoli comprendere come questo settore non sia esclusivo per chi possiede una barca, **ma abbraccia anche il wind surf o la canoa.**

Infine il terzo proposito, preoccuparsi degli espositori, **selezionando un pubblico realmente compratore.**

Visti gli ottimi risultati della scorsa



edizione, **che ha fatto registrare 30 mila visitatori**, quest'anno l'affluenza è stata nettamente superata.

Un dato qualitativo importante è stato il target di coloro che hanno acquistato il biglietto, **dimostrandosi mediamente più tecnico e navigato del pubblico medio dei saloni di Barcellona e Valencia**, decisamente più mas-sificato, ma meno qualificato.

**Il Salone Nautico di Denia ha ospitato firme di primo piano della cantieristica marittima e del settore assicurativo come Yachtsman Seguros Nauticos, Metropol, Med Sails, Rumbo Norte Ibiza, Club de Rem Denia e altri 97 partner.**

Quest'anno il Salone ha presentato delle novità di lusso come il Sarch 675, una barca costruita in fibra di carbonio e alluminio dal

cantiere Sarch Composites, **e considerato dal suo disegnatore Alex de la Hidalgo una sintesi tra la semplicità e la rapidità.**

È stato anche la vetrina ideale per l'Helia 44 de Fontaine Pajot, **nominato catamarano del 2015 e distribuito da Marina Sport.**

Martinez ha ribadito come questo evento non vuole limitarsi a mantenersi come una realtà regionale, ma lanciarsi in un progetto a lungo raggio, che guarda avanti pensando ai futuri velisti, all'ampliamento degli spazi espositivi per generare più volume d'affari, **e cercando nuovi investitori privati disposti a scommettere in una cittadina di 40 mila abitanti affacciata su Ibiza e attaccata a Cabo San Antonio, che non ci sta a fare la parte della piccola.**

GENOVA / LUNEDÌ 16 NOVEMBRE 2015

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

# 2° FORUM SHIPPING & INTERMODAL TRANSPORT

Scenari e mercati  
del futuro.

## AGENDA:

- Saluti di benvenuto
- Tavola Rotonda 1:  
Container: migliorare la catena logistica  
e ridurre costi e impatto ambientale
- Tavola Rotonda 2:  
Armatori fra vecchie e nuove rotte:  
dove porta la ripresa economica?
- Coffee Break
- Tavola Rotonda 3:  
Non si vive solo di Nord Europa:  
quando il Sud conviene, le eccellenze  
dei porti italiani

The  
**Medi Telegraph**  
Shipping & Intermodal Transport

L'AVVISATORE  
MARITTIMO

TIM

**IL SECOLO XIX**

Per iscrizioni e informazioni  
[forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com)  
tel. 347 9838233





# Elementi essenziali della nuova *governance* dei porti

nel piano nazionale strategico della portualità e della logistica

di **STEFANO ZUNARELLI\***, Bologna

LO SCORSO 3 luglio il Consiglio dei ministri ha approvato il Piano nazionale strategico della portualità e della logistica, **in cui viene disegnato il futuro della portualità italiana.**

Oltre a un'ampia analisi dei prevedibili scenari della domanda di trasporto marittimo (nella sue diverse tipologie e segmenti) e a una fotografia dell'offerta portuale nazionale (attuale e alla luce degli interventi già approvati), il Pnspl contiene un'ampia sezione dedicata ai principi ispiratori della nuova *governance* del sistema portuale e logistico, **nonché l'indicazione di una serie di azioni concrete da realizzarsi nel breve-medio periodo.**

Per quanto riguarda gli elementi centrali del nuovo assetto istituzionale, **l'esperienza applicativa della legge 84/94 ha mostrato con evidenza i limiti dell'azione demandata ad autorità di governo di un singolo scalo.**

A ciò si collega in primo luogo la

proposta del Pnspl da un lato del quasi dimezzamento del numero delle Autorità, configurate come "Autorità di sistema portuale", con competenze opportunamente estese ad un ambito comprensivo di più porti (inclusi, previa intesa con la regione interessata, **quelli minori incidenti sul medesimo ambito territoriale).**

In secondo luogo, è prevista l'istituzione di una "cabina di regia" centrale forte, capace di identificare, al di fuori di qualsiasi logica localistica, le iniziative di sviluppo infrastrutturale di interesse nazionale prioritarie (**mediante un'adeguata analisi costi-benefici e con preferenza attribuita**



\* Docente e Avvocato - Zunarelli Studio Legale Associato

**per quelle che assicurano un adeguato co-finanziamento da parte dei privati)** su cui fare confluire tempestivamente le risorse finanziarie pubbliche necessarie. Solo adottando un simile "approccio sistemico" alla gestione della portualità sarà, in effetti, possibile fare in modo che gli scali italiani possano lanciare una adeguata sfida competitiva non solo alle altre realtà mediterranee ma anche ai grandi porti del Nord-Europa, **per il recupero dei traffici destinati/originati dalla pianura padana e attualmente dagli stessi serviti.**

Al fine di raggiungere gli obiettivi indicati, si prospetta che la nuova Autorità di sistema portuale, la cui struttura sarà più snella di quella delle attuali Ap (con un presidente nominato direttamente dal ministro, sentito/i il/i presidente/i della/e Regione/i interessata/e, con un Comitato di gestione composto, oltre che dal presidente, **da ulteriori mem-**

**bri nominati uno ciascuno dalle Regioni** interessate e, ove presenti, dalle città metropolitane) **sia dotata di adeguata forza istituzionale e finanziaria, avendo il controllo delle fonti di finanziamento e potendo concludere accordi di partnership pubblico-privati finalizzati a reperire le ulteriori risorse necessarie**, e sia in possesso delle capacità professionali e manageriali necessarie. A livello di singolo porto attualmente sede di Ap, si prevede l'esistenza di un ufficio territoriale dell'Adsp, **con compiti istruttori ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'Adsp e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale.**

Sarà poi istituito presso ciascuna Adsp un apposito Tavolo di partenariato della Risorsa mare **(ai sensi del Codice europeo di condotta sul partenariato)**, cui saranno chiamate a partecipare le associazioni di categoria, i sindacati e le associazioni economiche, al fine di garantire la partecipazione ed il dialogo necessari per l'ordinato sviluppo dei traffici e delle attività portuali.

Analogo ruolo sarà svolto presso ciascun porto dal Comitato di Cluster marittimo.

Al fine di pervenire ad una effettiva semplificazione dei procedimenti amministrativi relativi all'esercizio delle attività portuali si prevede che la nuova Adsp possa porsi quale interlocutore unico degli utenti (lato terra e lato mare) del porto, operando quale referente amministrativo

unico degli operatori, con poteri di direzione sul piano organizzativo **(facendosi carico dei relativi costi)** nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi nell'ambito portuale. Sempre collocandosi in un'ot-

agevolare gli interventi di adeguamento e sviluppo delle infrastrutture portuali si pongono le previsioni relative alla (ri)perimetrazione dell'ambito di competenza di ciascuna Adsp, che dovrà comprendere tutte le aree di proprietà pubblica diret-



tica di concentrazione e semplificazione, si prospetta che l'Agenzia delle Dogane assuma il ruolo di Sportello unico per i controlli, competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale (inclusi, ad esempio, **i controlli fitosanitari**). Nella medesima prospettiva di

tamente funzionali alle attività portuali e di logistica connesse al porto, **nonché al rafforzamento della valenza del Piano regolatore di sistema portuale.**

Il Prp, che sarà adottato dall'Adsp, previa acquisizione del parere della Regione e del Comune, e approvato a livello centrale (Mit), potrà infatti, **stante la valenza strategica nazionale delle infrastrutture portuali nei porti compresi nei Sistemi portuali**, prevalere sugli altri strumenti urbanistici vigenti.

L'insieme delle innovazioni della disciplina in materia di governance portuale delineate nel Pnspl, che comprende anche interventi per la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi tecnico-nautici e per una più moderna regolamentazione delle concessioni in ambito portuale, pare avere tutte le caratteristiche per costituire un contributo importante alla creazione delle condizioni per un forte sviluppo del sistema portuale e logistico del nostro paese, che dovrebbe finalmente essere posto in condizione di dare concretezza alle grandi potenzialità **(finora in larga misura purtroppo inesprese)** di questo settore.



# Container: la spirale dei noli

di **UMUR UGURLU\***, Istanbul

A LUGLIO le compagnie di navigazione che operano nei servizi container di linea hanno provato ancora una volta a spingere verso l'alto i noli marittimi. Tuttavia, nello stesso tempo, **queste stesse compagnie hanno continuato a sostenere una guerra dei prezzi che di fatto vanifica ogni tentativo di rialzo generale dei noli.**

Il problema è la mancanza di carico e il numero di unità ferme con capacità superiore ai 500 teu: secondo il monitoraggio della società francese Alphaliner, nelle ultime settimane sarebbero 108 le unità ferme, **per una capacità di 297.600 teu alla fine di giugno.**

I noli container sulla rotta Asia-Europa sono scesi a giugno al di sotto dei costi del carburante per la prima volta in due anni, per effetto - **a parere degli analisti e dei dirigenti delle stesse compagnie - di una combinazione tra la caduta della domanda e l'introduzione di nuovo tonnellaggio in acqua.**

Dopo l'incremento generale dei noli (Gri) di fine giugno, l'indice Shanghai Container Freight Index (Scfi) si attestava a circa 880 dollari per la rotta Asia-Nord Europa, **e circa 940 dollari per la rotta Asia-Mar Mediterraneo.**

Le compagnie di navigazione stanno costruendo navi sempre più grandi, che dovrebbero nelle intenzioni di chi le commissiona ridurre i costi operativi di gestione, **ma che tuttavia stanno invadendo il mercato creando un eccesso di offerta.**

Così, le stesse compagnie stanno offrendo forti sconti per attirare a sé i caricatori.

In questo processo, **il mercato spot ai minimi spinge però gli stessi caricatori a chiedere alle compagnie di rivedere i contratti a medio e lungo termine anche**

**solo un anno fa.**

Una spirale al ribasso che difficilmente si può fermare: **già alla metà di aprile si erano registrate numerose riscritture dei contratti.** Il Scfi traccia i noli spot del trasporto container sulle 15 maggiori rotte mondiali in partenza da Shanghai.

All'epoca, i noli di Shanghai a Rotterdam erano scesi a 399 dollari per il trasporto di un container da venti piedi (teu), il 67% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, il nolo più basso di sempre, **e la metà di quanto è generalmente considerato necessario per pareggiare i costi operativi su questa rotta.**

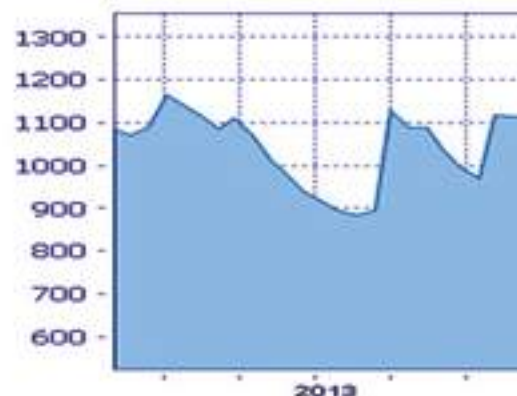
Uno sviluppo inquietante, alle porte di quello che si considera il periodo più redditizio dell'anno per gli operatori del settore, specie se si considera che l'erosione dei noli è ripresa appena due settimane dopo il Gri del 1 luglio, **che era pari a 1.000 dollari per teu.**

Il danno alle compagnie prodotto da questo fenomeno si comprenderà forse tra un mese, oppure potrà essere letto nella prossima trimestrale, **ma è chiaro che oggi all'interno delle società l'allarme è già alto.**

Inoltre, non ci sono solo i noli a mettere sul chi va là le compagnie di navigazione - come si diceva, secondo diversi rapporti, **registrati in particolar modo in Asia**, suggeriscono che molti dei caricatori che controllano i traffici più consistenti siano in procinto o abbiano già rinegoziato i contratti, o in alternativa hanno chiesto sconti temporanei alle stesse compagnie.

## LA RAGIONE DI TUTTO STA NELLA SOVRA-CAPACITÀ

Con una domanda che si attende crescere solo marginal-



mente, e con i nuovi giganti del mare che scaricano nuova capacità sul mercato, **si pensa che i tempi saranno duri per almeno i prossimi cinque anni.**

Sembra infatti che entro la fine di quest'anno i nuovi traffici globali assorbiranno (secondo il nostro parere) nuova capacità per 1,5 milioni di teu, **con un incremento del 6,8%.**

Mancando robusti fondamentali sulla rotta Asia-Europa (circa il 9% in meno rispetto alla media dello stesso periodo dello scorso anno), tutte le classi di nave-por-



questo traffico è controllato da una quindicina di grandi compagnie di navigazione europee e asiatiche, che hanno concentrato le loro operazioni in diverse alleanze, condividendo rotte e toccate nei porti, **nonché utilizzando mega-unità che stanno letteralmente ridisegnando la geografia del settore in tutto il mondo.**

Con una capacità intorno ai 19 mila teu, **queste navi sono grandi oltre un terzo rispetto alla media di 10 anni fa.**

Con un ricarico sul carburante (Baf) **di 300 dollari a teu per la rotta Asia-Europa, le navi perdono circa 50 dollari per container:** l'industria in questo momento sembra assolutamente in perdita.

Dunque, non è difficile prevedere per agosto un Gri di 750 dollari a teu per tutte le compagnie di navigazione con navi in partenza dall'Asia e destinazione Nord Europa (compresa la Gran Bretagna) e Mediterraneo **(sia Orientale che Occidentale, compresi Mar Adriatico, Mar Nero e Nord Africa).**

Secondo gli analisti, la rotta Asia-Europa - che è anche la più trafficata del mondo, raccogliendo circa il 30% dei traffici di tutto il globo - **crescerà quest'anno di circa il 5%.**

A mio parere, a meno che nelle prossime settimane i carichi non aumentino in maniera considerevole, il rialzo generale dei noli in agosto avrà breve vita, e le compagnie di navigazione dovranno fronteggiare perdite pesanti sia per il prossimo trimestre, **sia per il resto del 2015.**

Wishing you all calm seas.

\*Captain

& Seaway Logistics Professional  
umurugurlu@umurugurlu.com

tacontainer hanno pagato la situazione, con quattro navi da 10 mila teu attualmente ferme - tutte appartenenti all'alleanza armatoriale G6 - **come risultato della cancellazione di diverse rotte Oriente e Occidente.**

In primavera l'alleanza Ocean Three ha sospeso un servizio Asia-Europa per 12 settimane.

**La ripartenza invece dei servizi tra l'Estremo Oriente e il Sud America dovrebbe tenere occupate le navi di capacità compresa fra i 7.000 e i 10 mila teu per i prossimi due mesi, con**

parte della domanda addizionale coperta dalle nuove costruzioni.

Tuttavia, sempre su queste rotte si è registrato uno sforzo, da parte delle compagnie, teso a tagliare capacità esistente - non solo attraverso cancellazioni volontarie di servizi, ma anche attraverso il ridimensionamento delle navi utilizzate su queste rotte, **come è avvenuto nel caso dell'alleanze 2M.**

I container marittimi trasportano il 95% dei beni lavorati nel mondo. La maggior parte di

# Liberalizzazioni, la contromossa dei socialisti

di **MARIA MARAINI**, Bruxelles

IL PARLAMENTO europeo sta per bloccare per la terza volta la liberalizzazione dei servizi portuali. Knut Fleckenstein è un politico tedesco del partito dei Social-Democratici (S&D) **ed è il relatore sulla Proposta di Regolamento che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti**. Questa relazione propone di abbandonare l'idea della liberalizzazione dei servizi portuali dando alle Autorità la possibilità di limitare il numero dei fornitori di servizi. **«Noi non vogliamo imporre ai porti un unico modello di gestione**. Vogliamo lasciare agli Stati membri la facoltà di organizzare questi servizi» **commenta Fleckenstein**. Secondo l'eurodeputato della Commissione per i Trasporti «oltre alle carenze di spazio portuale a terra e ai casi di obblighi di servizio pubblico, anche le carenze di spazio nell'acqua e le dimensioni del mercato devono essere considerate delle ragioni valide per limitare il numero dei prestatori di servizi, **per tenere conto delle diverse dimensioni e caratteristiche geografiche dei porti**. Ma se è necessario limitare i prestatori per garantire delle operazioni portuali più sicure o rispettose dell'ambiente, **è opportuno che l'ente di gestione o l'autorità competente abbia la facoltà di decidere in maniera autonoma**». Inoltre, per avere una maggiore trasparenza, il relatore si è detto anche favorevole all'idea «di consultare adeguatamente gli utenti portuali, visto che un dialogo con gli stessi costituisce già una prassi comune in molti porti; occorre evitare, però, un'impostazione unica "valida per tutti",

**che escluderebbe un'adeguata e ampia consultazione degli utenti**». In passato, il tentativo della Commissione europea di aprire il settore dei servizi portuali alla concorrenza è già fallito due volte proprio a causa del veto degli eurodeputati. Tuttavia, un terzo tentativo - anche se di impronta meno liberale rispetto ai due precedenti - **è ancora l'obiettivo cardine di questa Proposta**. Il documento della Commissione Ue ha l'ambizione di generare un funzionamento più efficiente, interconnesso e sostenibile delle Reti Trans-Europee di Trasporto (**Ten-t**), definendo un quadro comune che permetta di migliorare l'efficienza di tutti i porti aiutandoli ad affrontare i cambiamenti dei requisiti nei settori della logistica e dei trasporti. **I suoi principali obiettivi includono la modernizzazione dei servizi e delle operazioni portuali come anche la creazione di condizioni quadro per attrarre investimenti nei porti**. Ecco perché nel proprio documento, la Commissione intende contrastare la debole pressione concorrenziale e gli eventuali abusi di mercato al fine di aumentare l'efficienza dei servizi portuali. **Ma non tutti i gruppi in seno alla Commissione Trasporti del Parlamento europeo hanno abbracciato l'approccio di Fleckenstein**. Anzi è quasi certo che ci sarà uno scontro tra il relatore social-democratico ed i suoi colleghi del Partito Polare (**Ppe**) e dei liberali (**Alde**). Infatti, è proprio il centro-destra dell'aula di Strasburgo che è a favore di un approccio pro-liberalizzazioni. «Nel documento avremmo voluto vedere un po' più di accesso al mercato», ha commentato Gesine





Meissner, una euro-deputata tedesca e Presidente dell'Intergruppo Mare (**Searica**). «Nel progetto di relazione di Fleckenstein, invece, **sono stati eliminati tutti i riferimenti all'accesso al mercato dei servizi portuali e si sono inserite solo nuove disposizioni legate al sociale e a favore dei lavoratori portuali**. Per me, il risultato che ne uscito è sbilanciato: anche se non vogliamo costringere nessuno a liberalizzare i servizi portuali, questo Regolamento dovrebbe almeno riconoscere che in alcuni porti molti servizi sono già stati liberalizzati, **soprattutto per quanto riguarda il pilotaggio**.

Sulle disposizioni sociali, poi, aggiunte dal collega socialista Fleckenstein, l'intero gruppo Alde, di cui faccio parte, è alquanto scettico, soprattutto sul trasferimento del personale in caso di cambio del prestatario» **ha dichiarato Gesine Meissner in un'intervista esclusiva al MediTelegraph**. Ma è il Ppe il partito più critico nei confronti della relazione Fleckenstein.

**Anche se un ritorno al testo proposto dalla Commissione europea a favore del libero mercato è ormai molto improbabile**. Forse la pausa estiva fornirà il tempo necessario per raggiungere un compromesso visto che la discussione finale in Commissione parlamentare è fissata al 15 settembre, **mentre il voto in sessione plenaria è previsto alla fine di ottobre**. Per quanto riguarda le posizioni dei diversi stakeholder poi c'è da dire che il settore privato è ovviamente piuttosto critico verso il nuovo approccio del Parlamento europeo.

Il segretario generale dell'Esca, Patrick Verhoeven, non ha dubbi nel sostenere la proposta della Commissione Ue, in quanto «non mira ad una cieca liberalizzazione del settore, **ma dà facoltà alle Autorità portuali di selezionare con cura i loro fornitori di servizi**, ponendo delle limitazioni solo quando necessario, per motivi di sicurezza o per obblighi di servizio pubblico. Non riusciamo a capire perché i servizi portuali più costosi come quelli riguardanti la movimentazione delle merci, la gestione dei passeggeri o il pilotaggio dovrebbero essere esclusi dalle regole di base di accesso al mercato», ha proseguito il rappresentante delle Associazioni degli Armatori europei (**Ecsa**).



# FOC

Se chiedi agli operatori portuali napoletani com'è sta il porto di Napoli, ti risponderanno prontamente: «È un disastro, siamo in ritardo di 20 anni su tutto, i porti non partono, i traffici soffrono e il presidente che dovrebbe dare normalità alla *governance* dell'Authority non arriva ormai da oltre due anni e mezzo».

**Qualcuno però più ottimista**, aggiunge anche che grazie alla sua caratteristica di porto polifunzionale non si sa come Napoli riesce a cavarsela grazie al traffico crocieristico in crescita anche per l'anno prossimo e alle autostrade del mare. Che invece il traffico container si stia bloccando a causa del mancato adeguamento delle opere infrastrutturali. *In primis* la nuova Darsena di Levante, per accogliere le portacontainer di maggiori dimensioni, degli escavi dei fondali fermi da oltre 10 anni, del moso sportello unico doganale varato ma funzionante solo al 10% e dall'assenza al vertice dell'Authority portuale di una guida forte e autorevole è un dato inconfutabile.

**Il porto appare bloccato**, ingessato dall'immobilità e dall'impossibilità di poter fornire all'utenza una efficienza e una produttività in grado di superare le sfide poste dal mercato.

**L'Authority portuale di Napoli** è senza presidente da oltre due anni e mezzo per la farraginosità dei meccanismi di nomina e dei veti incrociati e questo,

# US ON NAPLES

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

sieme al peso della burocrazia, la dice lunga sulla mancata partenza di tante opere già programmate e finanziate.

**I vari commissari** che si sono succeduti, pur se possono essere considerati "il meglio", non hanno gli strumenti per poter fare programmi a lungo termine.

**Il problema irrisolto** della *governance* non è riuscito a sbloccare una questione ineludibile come la necessità di scavare i fondali per consentire l'approdo di navi più grandi, anche se con i debiti scongiuri, sembra siamo vicini a una soluzione: lo ha assicurato il commissario straordinario Antonio Basile che prevede l'inizio dei lavori a marzo 2016.

**Sempre che** - aggiunge - non ci siano ricorsi. Ma i problemi dello scalo partenopeo si chiamano anche: mancato collegamento ferroviario con gli interporti, che di per sé potrebbe determinare un incremento della produttività di sistema e fungere da elemento di attrazione per nuovi investimenti. «La logistica - afferma infatti il presidente dell'Unione degli Industriali, Ambrogio Prezioso, che comunque non è il solo a dirlo - è una funzione essenziale del moderno processo produttivo». Oggi però una prospettiva diversa c'è.

**Sempre che si riesca a prendere** l'ultimo treno offerto dal nuovo piano della portualità e della logistica ormai ai nastri di partenza. Ma bisogna cre-

derci e creare le sinergie necessarie per recuperare il tempo perduto.

**Il nuovo piano prevede** l'accorpamento tra i porti di Napoli e Salerno, da sempre osteggiato dall'imprenditoria salernitana preoccupata di essere travolta dalle beghe e dai problemi napoletani a scapito della propria efficienza.

**Ma in un'epoca caratterizzata** dal "fare sistema" e dalla creazione di "sinergie" per far fronte a una concorrenza sempre più agguerrita, i due porti dovranno giocoforza collaborare e integrarsi: per il bene di entrambi.

**Enrico Pujia**, direttore della Navigazione e dei porti al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, l'ha detto chiaramente nei giorni scorsi ad un incontro con il Propeller di Napoli: «Il piano lancia una sfida: o ci muoviamo tutti insieme o siamo irrimediabilmente emarginati. Dobbiamo ripartire velocemente, e nel giro di un anno potremo farlo lavorando ognuno nel proprio ruolo. Il piano se letto attentamente mette in evidenza riforme importanti. Ma bisogna crederci».

**«E io ci credo** - aggiunge ottimisticamente il commissario Basile - perché la compagine partenopea ricca di eccellenze riuscirà a recuperare il tempo perduto. Le premesse ci sono tutte. Molte cose si stanno avviando».

# «Anni di stallo, ora cominciano le gare»

Il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Antonio Basile: «L'immobilismo è colpa di tutti, ma il nostro porto è ancora vivo»

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

L'ammiraglio Antonio Basile, dallo scorso maggio è commissario straordinario dell'Autorità portuale di Napoli. Il sesto, per lo scalo campano ormai commissariato da oltre due anni e mezzo - e ci si augura l'ultimo, soprattutto grazie alla nuova legge sui porti che dovrebbe essere varata probabilmente entro novembre. Basile ipotizza, secondo un calcolo personale, che il suo mandato scadrà l'11 settembre e allora si potrà, finalmente, arrivare a una *governance* regolare con un nuovo presidente.

## Come va la sua esperienza?

«Appare evidente che l'Autorità portuale è in regime commissariale da circa tre anni perché non c'è possibilità di programmi né di sviluppo a lunga scadenza. Io sto solo cercando di recuperare il tempo perduto. Anche il tanto discusso Grande progetto non rientra nella programmazione, ma in un presente che non c'è. Bisogna partire concretamente».

## Più difficile del previsto?

«No, me l'aspettavo perché avevo già partecipato ai comitati portuali e conoscevo la situazione. L'organizzazione va ancora rivista, ma ogni giorno che passa acquisisco maggiore esperienza. Certo non è semplice, ma non mi aspettavo che lo fosse».

## Un'esperienza che rifarebbe?

«No, ma non escludo che il mio no categorico sia anche il frutto del grande impegno, ovvero svolgere tre incarichi contemporaneamente: direttore marittimo della Campania, Commissario straordinario dell'Authority e Commissario straordinario dell'area marina protetta Regno di Nettuno, precedentemente amministrata da un consorzio di quattro comuni».

## Qual è attualmente lo stato di salute del porto di Napoli?



«Non sta poi così male come appare. È chiaro che se lo giudichi sulla base di come potrebbe essere, ti prende lo scoramento. Ma se analizziamo a freddo le cose, ultimamente i container hanno registrato una crescita, e per quanto riguarda le crociere, linfite per la città, per il 2016 sono annunciate 71 navi da crociera in più rispetto al 2015. E non è certo poco».

## Ma lei, nel frattempo, che cosa è riuscito concretamente a fare?

«Ho fatto partire le gare per i lavori necessari per giungere poi ai dragaggi, ovvero le prove di impermeabilità del manto della cassa di colmata che dovrà accogliere i materiali dragati. È partita la gara per la bonifica degli ordigni bellici, nonché per la caratterizzazione dei fanghi, è



«Direi che è un problema sia burocratico che oggettivo».

**Ma quanto, secondo lei, è colpa della classe politica, che ha di fatto, bloccato la nomina del presidente, e quanto della stessa classe imprenditoriale?**

«La mancanza di un presidente ha influito molto, proprio perché ha dato provvisorietà al porto privandolo della possibilità di una programmazione a lungo termine, cosa che non può certo fare un commissario per quanto bravo. Sono tuttavia convinto che quando non si raggiungono risultati concreti, sono coinvolte le diverse compagnie. Insomma, la colpa è di tutti, per cui se si è convinti che il porto sia la più grande industria della regione, bisogna operare tutti insieme e oggi, alla luce della nuova legge, ci sono tutte le premesse per recuperare il tempo perduto».

**I porti di Napoli e Salerno insieme: che ne pensa?**

«Ho sempre detto che l'esperienza maturata a Civitavecchia con una gestione unica comprendente anche Fiumicino e Gaeta, era da replicare. Un unico sistema portuale porta sicuramente dei vantaggi. La portualità non ha bisogno di campanili, ma di efficienza».

**Un augurio**

«Lavorare tutti insieme, fare sinergia per superare guerre di campanili e interessi che non servono a nessuno. Se il porto va bene, ne guadagnano tutti».

stato rifatto parte del manto stradale all'interno del porto, e oggi parte anche la gara per la cartellonistica. In dirittura di arrivo c'è anche la gara per la realizzazione dei fasci ferroviari e stradali, nonché quella per le fognature; pronto anche il contratto tra i due concessionari, Ise e Rtf, per il accordo dei fasci ferroviari tra l'interno e l'esterno del porto. In particolare, mi sono concentrato su due obiettivi: i dragaggi, e il Beverello, con miglioramenti alle banchine, ai cancelli, l'installazione di fioriere

ecc...».

**Visto dall'interno dell'Authority, che cosa non ha funzionato tanto da paralizzare il porto?**

«I contenziosi, le pesanti situazioni giudiziarie, i ricorsi, tutte cose che rallentano l'avvio di gare e lavori, e per quel che concerne i dragaggi, le procedure sono state complicate e appesantite dal fatto che tutto il porto è Sito di Interesse Nazionale. Questo comporta non solo tempi più lunghi, ma anche costi più elevati».

**Tutta colpa della burocrazia?**

## TERMINAL OPERATOR SPECIALIZZATO IN HEAVY LIFT

**MERCI VARIE:** impianti eolici - materiali siderurgici - disponibilità magazzino coperto  
**CONTENITORI**

**Metri lineari di banchina:**

- 1) 300 metri pescaggio 10 metri
- 2) 300 metri pescaggio 11,50 metri
- 3) 100 metri pescaggio 9 metri

**Grues Gottwald da 100 e 60 tons**  
Nuova Gru Terex Gottwald portata 150 tons  
sbraccio gru 55 metri

**Impianto Prese Reefer**  
Deposito Fiscale IVA  
Aree video sorvegliate  
Servizio di Vigilanza H24

**Copertura assicurativa**  
TT Club Londra  
Superficie 33.000 mq

**Accesso ad armatori - Agenzie**  
Spedizionieri per il controllo in tempo reale della movimentazione dei contenitori attraverso il sito web.  
**Comunicazione EDI**  
(CODECO & COARRI - COPRARN)

**TERMINAL FLAVIO GIOIA SPA - CALATA VITTORIO VENETO - INTERNO PORTO NAPOLI**

uffici amministrativi e commerciali: Tel. 081/265888 - Fax 081/282348 - email: tfg@flaviogioia.it

uffici operativi: Tel. 081/281838 - Fax 081/286766 - email: capt@flaviogioia.it - sito web: www.flaviogioia.it

# «Contro la crisi, accelerare sulle opere»

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

**La situazione del porto di Napoli, commissariato da quasi due anni e mezzo, e il cui sviluppo è di fatto bloccato dalla mancanza di una governance stabile, ha minato il suo proverbiale ottimismo?**

«No, ma ci provano in tutti i modi a scoraggiarci» risponde Umberto Masucci, vicepresidente della Federazione del Mare e presidente del Propeller Club.

**E allora, su cosa bisogna puntare per uscire da questo immobilismo?**

«Il discorso della *governance* va affrontato e risolto una volta per tutte pur avendo noi avuto il meglio del meglio come commissari, dall'ammiraglio Felicio Angrisano a Francesco Karrer per finire all'attuale in carica, l'ammiraglio Antonio Basile. In queste condizioni è difficile poter programmare lo sviluppo anche per come il regime commissariale viene percepito all'esterno, dalle istituzioni e dalla stessa città. Il commissariamento è di per se stesso sinonimo di transitorio per cui risulta impossibile fare qualsiasi progetto e programma a medio e lungo termine. Bisogna allora arrivare al più presto alla nomina del presidente e, se va in porto la nuova legge che

il Ministero guidato da Del Rio si appresta a varare, le cose si semplificano ed allora anche la nomina del presidente è più vicina. È evidente che il Ministero ha tenuto bloccate le nomine in ben nove porti, proprio per attendere l'operatività della nuova legge».

**Già, ma torniamo all'inizio, come lo vede lei il futuro del porto?**

«Analizzando le varie aree, vedo ad oriente grandi difficoltà con la realizzazione della darsena ancora al palo, connessa anche ai mancati dragaggi (ma a livello romano, presso il ministero dell'Ambiente, si sta lavorando alacremente per superare questo atavico blocco e recepire criteri di semplificazione anche per i dragaggi), la difficile situazione al Terminal containers Conateco, la realizzazione del porticciolo di Porto Fiorito ancora ferma ai nastri di partenza».

**Quindi?**

«Io mi concentrerei allora sull'ala occidentale del porto, quella che va dal Pisacane al Molo San Vincenzo, che offre enormi opportunità con crocieristi e passeggeri ancora in aumento. Questa è la zona di maggiore espansione con realtà



SINISTRA Yacht sul lungomare di Napoli  
DESTRA Umberto Masucci



dal punto di vista turistico e culturale. Io vedo "sei isole": il Molo San Vincenzo, il Beverello, la Stazione Marittima, la Metropolitana, i Magazzini Generali e l'Immacolatella Vecchia, sei isole da collegare tra loro e fungere da cerniera tra città e porto, con una circolazione integrata tra aliscafi, navi, metropolitana e musei a cielo aperto. L'unica area operativa è la Stazione Marittima, architettonicamente bella e funzionale. Ma è sulle altre cinque partite che dobbiamo puntare».

#### **In pratica?**

«Dobbiamo accelerare aprendo il Molo San Vincenzo alle navi civili e militari, ai grandi yacht ed all'utilizzo da parte dei cittadini, far decollare la ristrutturazione del Molo Beverello da dove partono gli aliscafi per le isole, completare la Metropolitana il cui ingresso in porto, sul Piazzale Angioino, può di fatto eliminare quella barriera psicologica mai superata dalla città. Per quanto riguarda i Magazzini Generali stiamo lavorando al progetto per la realizzazione del Museo del Mare mentre all'Immacolatella Vecchia sta partendo il Museo dell'Emigrazione».

#### **È questa la ricetta vincente?**

«Se riusciamo ad accelerare su queste opere e sul collegamento tra loro, sono convinto che saremo in grado di consegnare alla città un porto straordinario. La mia convinzione deriva anche dal fatto che il comitato promotore del Museo del Mare ha richiamato e riunito 40 imprenditori di eccellenza. Questo è il segnale che il cluster marittimo c'è ed attende soltanto l'ufficialità e la partenza di una governance stabile. A questo proposito mi corre l'obbligo di evidenziare l'enorme e difficile lavoro che sta portando avanti il commissario Basile che, purtroppo, si deve poi fermare in virtù di un "mandato a termine"»



# «La città riconquisti i traffici che ha perso»

Andrea Mastellone, presidente di Assoagenti:  
«L'accorpamento con Salerno? Sembra certo»

Il porto di Napoli soffre ancora di una situazione di stallo istituzionale, che si riflette negativamente su operatività e decisioni strategiche. Ne parliamo con Andrea Mastellone, presidente di Assoagenti, l'associazione Agenti raccomandatori marittimi, aerei e pubblici mediatori marittimi di Napoli.

**Lei, in quanto operatore che fa business in porto, come sta reagendo e come si sta proteggendo da questa situazione?**

«C'è ben poco da reagire e da proteggersi quando si è vittime di uno stallo burocratico che ha ingessato il porto da tanto tempo. Per fortuna tranne che nel settore contenitori che ha registrato una decisa flessione, gli altri settori merceologici stanno reagendo bene addirittura con numeri in crescita».

**Da poco si sono concluse le elezioni regionali. Questo potrebbe sbloccare lo stallo del porto?**

«Il nuovo governatore de Luca ha posto fra le priorità del suo programma la soluzione della governance dell'Autorità portuale ma sappiamo bene che questa partita ormai si decide in parallelo con la auspicata riforma della legge 84/94 che ci attendiamo venga promulgata al più presto».

**Come vede un eventuale accorpamento di Salerno con il porto di Napoli, così come previsto dalla riforma dei porti?**

«L'accorpamento mi sembra certo, occorre che le due realtà portuali si integrino e facciano sistema su una base di costi competitivi.



**Se lei fosse il presidente del porto di Napoli, quali sono le prime tre cose che farebbe una volta insediato?**

«Non starò ad annoiare con la solita richiesta del dragaggio;

ormai se ne è tanto parlato che è scontato che si tratta della prima priorità. Cercherei di dare un impulso ai traffici ro/ro e Autostrade del mare, che lo stesso Piano della logistica ha individuato come una priorità del





# FOCUS

GIÀ dai primi mesi dell'anno, con l'approvazione del Piano regolatore portuale, il cluster portuale livornese aveva cominciato a sperare in una ripresa, contando sul superamento del periodo di profonda crisi che aveva toccato alcuni settori importanti dell'economia portuale, a partire da quello dei container per finire alle crociere.

**La recessione internazionale**, la concorrenza di porti limitrofi, i ritardi nell'approvazione del Prp insieme ai fondali inadeguati e alla mancanza di certezze per gli accosti, la scarsa sinergia fra istituzioni, la rottura di alcuni equilibri "storici", avevano portato alla diminuzione di traffici, alla perdita di alcuni clienti importanti e ad una profonda crisi del mercato del lavoro.

**I dati di traffico relativi ai primi sei mesi dell'anno** mostrano invece un trend positivo che la maggior parte degli osservatori imputa al completamento dell'iter approvativo del Prp e delle opere portuali iniziate nel precedente quadriennio, alla realizzazione dei dragaggi che hanno permesso di accogliere navi di ultima generazione, agli accordi raggiunti fra operatori, lavoratori e Autorità portuale.

# SON LIVORNO

di **ALESSANDRO TALINI**, Livorno

**Basta citare un dato:** le giornate lavorate da Alp, la società ex art. 17 della legge dei porti per la fornitura di manodopera temporanea che era sull'orlo del collasso nel 2014, sono passate dalle 224 di gennaio alle 749 di giugno.

**I punti salienti del Prp sono l'ampliamento a mare** con la realizzazione della Darsena Europa, la nuova interconnessione ferroviaria, una nuova imboccatura nord, lo spostamento della Darsena Petroli, un nuovo waterfront e la definizione del porto passeggeri, nell'ottica di una razionalizzazione dei traffici e attività, assegnando alle aree portuali una specifica destinazione merceologica e funzione logistica, rafforzando il carattere polivalente del porto.

**Il boom si registra sul fronte dei contenitori:** oltre 380 mila teu e un + 37,5% rispetto ai primi sei mesi del 2014 (+37,1% allo sbarco, +37,9% all'imbarco). Dato parziale che sarà rafforzato dai numeri di altri importanti terminalisti come Lorenzini.

**La crescita rispetto ai primi sei mesi del 2014** non è stata determinata unicamente dal traffico di trasbordo, che pure è aumentato passando dal

10% dello scorso anno al 25,7% del primo semestre.

**Al netto delle operazioni di transhipment** il traffico contenitori relativo al periodo gennaio-giugno 2015 sta registrando un 7,8% in più rispetto al 2014. Aumentato anche il numero degli scali.

**Sono state 488 le navi porta-container** che hanno scalato Livorno: 81 unità in più rispetto alle 407 dello scorso anno.

**Sempre rispetto ai primi sei mesi del 2014**, le navi fullcontainer sono cresciute, oltre che in termini numerici, anche con riferimento alla stazza lorda complessiva e alla stazza lorda media unitaria. Sono aumentate di 30 unità le navi con una capacità di carico superiore ai 5.000 teu.

**Ma il dato più importante riguarda il ritorno** nello scalo labronico di compagnie di navigazione come Msc, Uasc, Zim, Evergreen.

**Per non parlare del settore crocieristico** dove alcune compagnie, dopo l'abbandono delle banchine labroniche attratte dall'offerta spezzina, tornano a scalare il vero porto della Toscana.

# «Abbiamo dato un futuro a questo porto»

Giuliano Gallanti, commissario straordinario per l'Autorità portuale di Livorno: «Ma rimane la sfida dell'intermodalità»

di ALESSANDRO TALINI, Livorno

**PARLIAMO di traffici, i dati semestrali, seppur provvisori, parlano di un +37% sul fronte dei container. È una buona notizia per Livorno.**

«Direi eccellente - risponde Giuliano Gallanti, già presidente e oggi commissario straordinario dell'Autorità portuale di Livorno. Lo scalo labronico sta tornando a conquistare fette crescenti di mercato. Mi piace poter credere che ad aver inciso sull'andamento dei traffici containerizzati sia stata non soltanto la congiuntura economica favorevole (l'euro più debole rispetto al dollaro), o il rinnovato interesse per la tratta transatlantica di molti importanti carrier, ma anche le iniziative che l'Authority ha intrapreso in questi anni per ridare un nuovo slancio al porto».

**A cominciare dal nuovo Piano Regolatore finalmente approvato.... Che cosa si aspetta da questo documento?**

«Il Piano regolatore portuale è qualcosa di più che non un semplice documento, è la garanzia che il porto di Livorno avrà un futuro. Oggi possiamo andare in giro per il mondo e prefigurare agli armatori e agli operatori di settore il porto del domani, non quello ipoteticamente disegnato su un qualunque pezzo di carta, ma quello costruito, pezzo dopo pezzo, nel più importante documento di programmazione di cui dispone un'Autorità portuale, un papiro che certifica con assoluta certezza come e dove si svilupperanno nei prossimi anni tutte le tipologie merceologiche di punta del nostro scalo».

**Dentro al Prp c'è quel sogno chiamato Darsena Europa.**

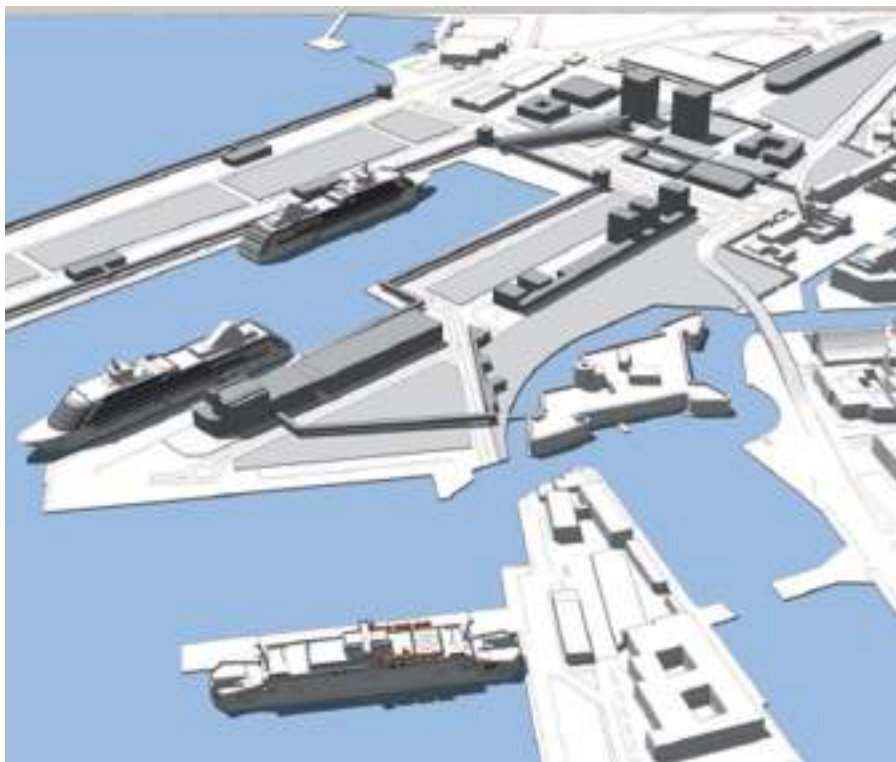
«Un sogno? Direi che è la nostra



vera scommessa per il futuro. Con l'evoluzione dei traffici marittimi, infatti, lo scalo labronico non è oggi in grado di ricevere navi con capacità superiore alle 7.000 teu, lo dimostra il fatto che non abbiamo alcun servizio di linea con l'Estremo oriente, servito da navi che non possono entrare nel nostro porto. Con la Darsena Europa

prevediamo di conquistare nuova terra al mare, realizzando cinque chilometri di nuove banchine, due milioni di metri quadrati di piazzali, con fondali a -16/18 metri e una nuova imboccatura, in grado di accogliere le nuove grandi navi di progetto».

**Quanto ci vorrà per realizzarla?**  
«Per settembre pubblicheremo il



### Quali sono le opere di ammodernamento infrastrutturale cui state mettendo mano e che considera strategiche?

«L'ultima in ordine cronologico è il maxi appalto da 14,5 milioni di euro per dragare i fondali della Darsena Toscana e del bacino di evoluzione. Ma me ne vengono in mente molte altre. Fondamentali per lo scalo labronico sono la realizzazione del microtunnel e il banchinamento della seconda parte del Canale di Accesso. Con la canalizzazione sotterranea dei tubi che arrivano sino alla raffineria dell'Eni e l'allargamento del canale di accesso dagli attuali 97 ai 120 metri, potremo finalmente accogliere senza alcun tipo di limitazioni le navi di ultima generazione da 8.000 teu».

### Ha dimenticato il nuovo il nuovo collegamento ferroviario diretto tra la Darsena Toscana e la linea nazionale...

«Non l'ho affatto dimenticato. Anzi, le dirò che si tratta dell'opera infrastrutturale più importante per Livorno. Il collegamento ferroviario diretto tra la Darsena Toscana e la linea tirrenica ha come principale scopo quello di evitare la strozzatura del Calambrone, e quindi di velocizzare l'immissione in rete dei convogli ferroviari. Le ferrovie sono l'unica modalità di trasporto con la quale gestire in modo efficiente i picchi di traffico, liberando subito i piazzali, che devono rimanere pienamente operativi. Il coordinamento con gli standard ferroviari adottati sui corridoi Ten è di fatto un fattore condizionante per l'efficienza dei collegamenti di terra. Riteniamo che in futuro la vera sfida da vincere non sia quella del gigantismo navale ma dell'intermodalismo logistico».

### La riforma dei porti nella sua bozza iniziale prevedeva un accorpamento con Civitavecchia, adesso solo con Piombino. Ha avuto modo di leggere, queste soluzioni la convincono?

«L'ultima ipotesi, quella di accorpare Livorno e Piombino, credo sia la più convincente. Per un semplice motivo: i due porti sono complementari e condividono le stesse interconnessioni stradali e ferroviarie al corridoio Scandinavo-Mediterraneo lungo l'asse Pisa-Firenze. Credo ci siano i margini per fare dell'Autorità di Sistema portuale Livorno-Piombino un *unicum* a livello nazionale».

bando di gara internazionale con cui recheremo e individueremo il promoter, ovvero il privato che avrà il compito di preparare e redigere il progetto definitivo relativo alla prima fase della Darsena Europa e di sottoporre poi tale progetto alle procedure di Valutazione d'impatto ambientale. Facendo un conto approssimativo, i lavori potrebbero iniziare già nel 2016».

### Riuscirete a trovare un investitore privato che sia disposto a sobbarcarsi l'onere di realizzare l'opera?

#### «Penso di sì».

### Perché ne è così sicuro?

«Per due motivi: *in primis*, abbiamo già toccato con mano quanto sia alto l'interesse per Livorno da parte degli operatori internazionali, con i quali in queste ultime settimane, abbiamo avuto modo di confrontarci in incontri b2b organizzati a Londra, con l'importante supporto dei consulenti della Ocean Shipping Consultants e dei tecnici della D'Apollonia».

### In secundis?

«La piattaforma Europa è già in larga parte finanziata dal pubblico. La realizzazione del terminal contenitori, delle dighe foranee e delle opere di equipment, richiederà infatti un investimento di 805,14 milioni di euro: 504 in project financing e 301 intera-

mente a carico del pubblico. Complessivamente al privato verrà chiesto un investimento di circa 327 milioni di euro. Per la parte pubblica dovremo accendere un mutuo, ma non avremo problemi a reperire i soldi perché abbiamo le garanzie della Regione Toscana, che concorrerà a realizzare la Darsena Europa con contributi straordinari fino a un massimo di 12,5 milioni l'anno a partire dal 2016 al 2035, perché abbiamo i 50 milioni di euro promessi dal governo e perché l'Authority può contare su risorse proprie e investire fino a 200 milioni di euro».

### Mentre progettate il porto del futuro, va comunque tenuto sotto occhio quello esistente. Che cosa state facendo per mantenere competitivo lo scalo labronico?

«Nel solo 2014 abbiamo speso 22 milioni di euro in opere di ammodernamento infrastrutturale, oltre 40 negli ultimi due anni. Dal 2012 ad oggi abbiamo aperto una ventina di cantieri. Siamo di fatto il primo investitore della Provincia di Livorno. Credo che queste cifre parlino da sole. Non siamo rimasti fermi ad aspettare che il porto affondasse sotto i colpi del gigantismo navale, ma siamo stati operativi mettendo mano a una serie di investimenti considerati necessari».

# «Il più grande investimento su Livorno»

La Regione Toscana scommette sul suo porto con 309 milioni di euro: la sfida del governatore Enrico Rossi

di ALESSANDRO TALINI, Livorno

La Regione del Granducato ha riscoperto la sua vocazione marittima destinando 732 milioni di euro agli interventi per lo sviluppo di Livorno e della sua zona costiera, **dei quali 542 di risorse pubbliche e 150 provenienti da privati.**

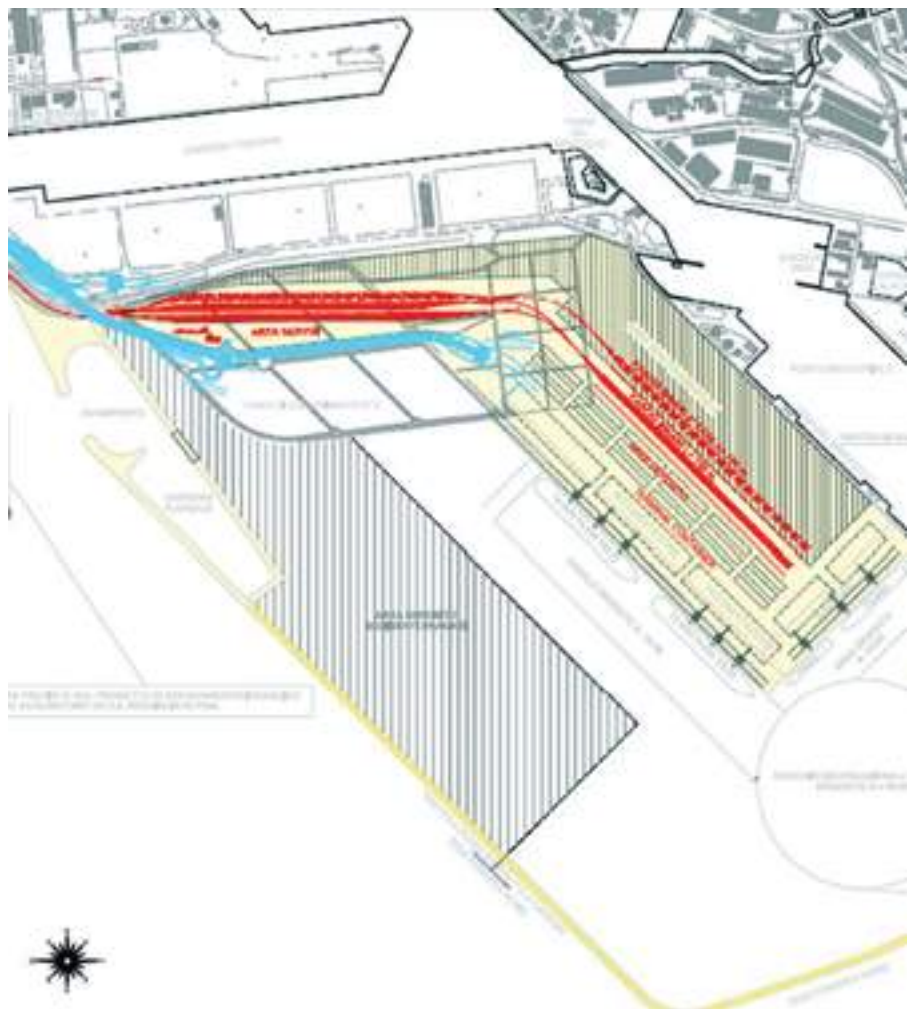
Primo obiettivo la realizzazione, entro quattro anni, della Darsena Europa. **I fondi serviranno anche a collegare direttamente porto ed interporto con la rete ferroviaria nazionale, a riqualificare l'area produttiva che si estende fino a Rosignano e a Collesalveti e a sviluppare l'occupazione.**

La Regione impegnerà direttamente 309 milioni.

**L'accordo fu sottoscritto qualche mese dalla presidenza del Consiglio dei ministri, dal ministero dello Sviluppo economico, dal ministero dei Trasporti, dal ministero dell'Ambiente, dal ministero del Lavoro e delle politiche sociali, dalla Regione Toscana, dalla Provincia di Livorno, dai Comuni di Livorno, Rosignano Marittimo e Collesalveti, dall'Autorità portuale di Livorno e da Rete ferroviaria italiana.**

Per la sola Darsena Europa la Regione Toscana impegnerà fino ad un massimo di 12,5 milioni di euro l'anno per il ventennio 2016-2035 per un totale di 250 milioni di euro.

**L'Autorità portuale di Livorno parteciperà con 200 milioni di euro e 50 li metterà la presidenza del Consiglio dei ministri.** Come previsto dall'Accordo di programma, della durata di 10 anni, **è stato istituito presso il ministero dello Sviluppo economico un comitato esecutivo coordinato dal presidente della Regione per re-**



**digere un cronoprogramma degli interventi.**

La cabina di regia territoriale è invece aperta alle organizzazioni sindacali ed ha il compito di coordinare i rapporti con i ministeri interessati e di garantire il confronto sulle varie attività da realizzare. «È l'investimento più grosso mai fatto a Livorno - dichiara il gover-

natore Rossi - mirato alla ripresa degli investimenti e alla crescita dell'occupazione in un'area che è stata pesantemente colpita dalla crisi. Abbiamo avuto un forte appoggio del governo e del presidente del Consiglio che crede nello sviluppo dell'area costiera. **Sta a noi raggiungere il traguardo.** Entro l'estate verrà fir-



mato il decreto per l'Area di crisi complessa - **ha aggiunto Rossi dopo la riunione della cabina di regia che si è riunita a Firenze in questi giorni per fare il punto sullo stato di avanzamento delle iniziative previste dall'Accordo di programma.**

Al centro dell'incontro i temi dei

lavori per il progetto Piattaforma Europa e dei lavori di pubblica utilità, **dove è prevista una premialità per le aree di crisi quale, appunto, quella di Livorno.** «Prossimamente verrà convocato a Roma il Comitato per i lavori del porto al quale parteciperà anche Rfi, **sogetto centrale per il futuro**

**scavalco ferroviario.** Rfi sta investendo sulla linea merci appenninica - spiega Rossi - **che avrebbe sbocco naturale a Livorno.** Ma c'è la necessità che il porto abbia un pescaggio di 18 metri - aggiunge il governatore - **se vogliamo che ci siano della chance per il suo futuro».**

Autorità Portuale di Livorno

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

# Dall'Interporto alla rete ferroviaria

Per sviluppare la logistica integrata: gli altri progetti per promuovere il sistema dell'area

di **ALESSANDRO TALINI**, Livorno

LA REGIONE Toscana non guarda solo al porto di Livorno ma anche alle indispensabili infrastrutture di collegamento, **alla logistica integrata e alla mobilità.**

Ad esempio per quanto riguarda la rete ferroviaria è previsto l'intervento per lo scavalco ferroviario per garantire la connessione tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce. **L'opera costerà 14,25 milioni di euro 9,25 dei quali a carico della Regione Toscana e 2,5 ciascuno che arriveranno dal ministero dei trasporti e rete ferroviaria italiana.** Si aggiungono ai 40 milioni - 33 di parte regionale e sette di rete ferroviaria italiana - **già finanziati per la realizzazione del raccordo ferroviario**, i cui lavori sono già partiti.

**La Regione guarda anche alla Riqualificazione produttiva dell'area colpita dalla crisi industriale alla quale è destinato un pacchetto di 29,95 milioni di euro dei quali 15 milioni arriveranno dalla Regione Toscana, e i restati dai ministeri.**

Completa il quadro dei finanziamenti la bonifica delle aree del Sin, **il Sito di interesse nazionale, alla quale sono destinati 1,8 milioni di euro che arrivano dal ministero dell'ambiente.**

Oltre agli interventi economici diretti sono previste una serie di facilitazioni che comprendono la disponibilità da parte della Regione Toscana a praticare nel 2015 una riduzione dell'1,5% dell'importo dell'Irap (**l'imposta regionale sulle attività produttive**) per tutte quelle piccole e medie imprese che si insedieranno ex novo nell'area. **Inoltre è previsto il riconoscimento di**



**Zona franca doganale ovvero della possibilità di offrire condizioni vantaggiose per attrarre merci e capitali da parte del porto di Livorno e del retroporto.**

Si punterà anche ad una maggiore efficienza nell'approvvigionamento energetico a partire dal polo industriale di Rosignano Marittimo, Livorno e Collesalveti.

**Con queste premesse parte il rilancio dell'Interporto Toscano Vespucci che sarà l'obiettivo primario del nuovo Consiglio di amministrazione la cui composizione ha fatto tanto discutere in questi ultime settimane.** L'infrastruttura è ritenuta strategica sia per il porto di Livorno che per l'intera area di Guasticce. L'insediamento e la fidelizzazione di importanti società di logistica come la Argol Villanova divenuta B-Cube o la Generale Electric aveva dato ad inizio d'anno nuovo impulso alle attività logistiche, confermando l'Interporto come punto di riferimento internazionale per la logistica industriale, **soprattutto per i**

**grandi carichi dei project cargo relativi all'impiantistica come quelli che si servono delle banchine labroniche del terminal Lorenzini o del Terminal Lucarelli.**

La società della famiglia Bonzano - rinominata B-Cube su idea di Oliviero Toscana dove B sono le iniziali del cognome e Cube il significato di volume ma anche di elevatore a potenza dei traffici - fattura mezzo miliardo di euro e conta più di 2,5 milioni di metri quadri di aree nel mondo, gestendo fra l'altro il cargo negli aeroporti di Milano, **sia Malpensa che Linate, che di Roma-Fiumicino e di Venezia.**

La multinazionale General Electric, **a metà anni Novanta ha rilevato Nuovo Pignone.**

È considerata fra le prime 27 società del mondo con circa 146 miliardi di dollari di ricavi, due dei quali realizzati dalla controllata italiana, **e 13 milioni di dollari di profitti.**


Ge si colloca fra i primi sei brand globali subito dopo Apple, Google, Coca Cola, Ibm e Microsoft.



# GRIMALDI GROUP

## Short Sea Services



 **MINOAN LINES**

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](mailto:cargo@grimaldi.napoli.it)  
<http://cargo.grimaldi-lines.com>

# La nuova Cilp mette la prua sulle crociere

Raugei, presidente della Compagnia portuale di Livorno: «Interessati a una partecipazione in Porto 2000 per coordinare i traffici»

di ALESSANDRO TALINI, Livorno

**Un nuovo mandato come Presidente della Compagnia portuale e un'esperienza di lungo corso, la sua. Quali sono gli aspetti più significativi dei cambiamenti avvenuti mondo delle compagnie portuali in quest'ultimo decennio?**

«Nel corso dell'ultimo decennio le Compagnie hanno dovuto fare i conti con la crisi economica che ha falciato i traffici nei porti e conseguentemente il lavoro - risponde Enzo Raugei, presidente della Compagnia portuale di Livorno -. Da considerare che nella maggioranza dei casi le compagnie portuali sono articoli 17, quindi hanno risentito in modo diretto del calo delle giornate di lavoro. Le compagnie in quest'ultimo decennio si sono caratterizzate per un adeguamento sempre più marcato a una logica imprenditoriale, sforzandosi di essere competitive nei costi, cercando di far fronte alla carenza di lavoro, utilizzando gli ammortizzatori sociali disponibili, laddove l'articolo 17 della legge portuale attraverso l'utilizzo dell'Ima (Indennità di mancato avviamento al lavoro), laddove altri soggetti con i contratti di solidarietà o cassa integrazione. Del resto anche a Livorno, dove la compagnia è un articolo 16 e ha attività e partecipazioni in società terminalistiche ai sensi dell'articolo 18 ha dovuto fare i conti con il marcato calo di fatturato e agire imprenditorialmente verso il recupero di nuovo traffico, verso una politica di alleanze serie, con soggetti affidabili, competenti, avanti a cuore lo sviluppo del traffico e del lavoro nel porto».

**Quali sono i risultati attesi, anche dai lavoratori, per la nuova siner-**



**gia fra mondo del lavoro e imprenditori per quanto riguarda la compagine sociale della Cilp?**

«I lavoratori si aspettano molto da questa alleanza, personalmente ho molto spinto nella direzione di realizzare la nuova compagine sociale di Cilp, nella convinzione che la questione della dimensione aziendale è una questione centrale per la continuità e lo sviluppo nel dopo crisi, in un mercato che è sempre più difficile e selettivo. Aver chiuso un'alleanza con soggetti dello spessore del gruppo Neri e Negri, significa avere un peso specifico nel porto, ma non solo, molto maggiore rispetto a prima. Ci attendiamo dalla nuova Cilp un rilancio dell'attività, una crescita del fatturato, una solidità economica e finanziaria che ci consentirà di far fronte agli investimenti necessari: il nostro punto fermo è stato

quello di non fare cassa dalla cessione delle quote di Cilp per reinvestire, insieme ai nostri soci attraverso l'aumento di capitale della società. La crescita di Cilp trarrà anche Cpl che è fornitore di servizi per l'impresa».

**Si parla di ripresa dei traffici, quali settori merceologici registrano le migliori performance?**

«Effettivamente da alcuni mesi si assiste a una ripresa dei traffici, con un'effettiva inversione di tendenza rispetto ai mesi precedenti, che si va consolidando. I traffici che maggiormente hanno risentito di questo fenomeno sono i contenitori, che a Livorno grazie al terminal Darsena Toscana sono cresciuti del 30%; dei prodotti forestali e delle auto nuove grazie a un'azione commerciale di Cilp che ha assunto un ruolo centrale in questi due importanti settori di attività; devo dire che mar-

chiamo una certa ripresa anche sui traffici ro-ro e sulle merci varie. Sta inoltre ripartendo anche il settore della frutta, che da inizio anno sta mostrando una discreta vivacità: al mese di maggio con la controllata Reefer Terminal abbiamo raggiunto l'intero quantitativo movimentato nel 2014».

#### **La sua opinione sul Prp e soprattutto sulla Darsena Europa...**

«Il Prp rappresenta uno strumento essenziale se vogliamo parlare di sviluppo del porto e se vogliamo che il porto di Livorno continui a essere annoverato come porto di interesse nazionale e collocato tra i primi porti italiani in ordine alla movimentazione complessiva delle merci. Senza questo strumento il porto non avrebbe futuro. La Darsena Europa o più complessivamente la piattaforma Europa rappresenta la risposta al limite strutturale di Livorno a ormeggiare navi superiori ai 7.000 teu, con pescaggi fino a 16-18 metri. Un porto che entro i prossimi cinque-sei anni non è in grado di dare risposte a quel tipo di navi è destinato al declino e a uscire dalla mappa dei container ports. La realizzazione della Darsena Europa consentirebbe di trasferire il Terminal Darsena Toscana e destinare quelle aree ad altre attività, quali ad esempio i prodotti forestali, che nel piano sono previsti al Molo Italia in spazi assolutamente insufficienti. Quindi la mia opinione è assolutamente positiva sul nuovo piano fatto, salvo gli aggiustamenti tecnici che dovranno essere fatti per gli spazi da adibire ai prodotti forestali in armonia col traffico crocieristico».

#### **Accordo su Alto Fondale per le Crociere, quali sono i pro e i contro per la Compagnia?**

«Credo che la Compagnia nel corso di questi ultimi anni abbia dimostrato nei fatti un grande senso di responsabilità rispetto al consentire che i traffici crocieristici potessero convivere con il traffico commerciale, accollandosi anche difficoltà operative non indifferenti. Credo che quanto abbiamo fatto fino a oggi dovrà continuare anche in presenza della privatizzazione che scaturirà dal bando pubblicato. I pro della collaborazione sono rappresentati dall'ottimizzazione dell'utilizzo degli asset demaniali, i contro sono le difficoltà a organizzare tutto al meglio senza penaliz-



zare eccessivamente né il traffico commerciale né il traffico crocieristico. Non nascondo che una nostra partecipazione al processo di privatizzazione favorirebbe sicuramente la convivenza tra le due tipologie di traffico, in attesa degli assetti definitivi del porto».

#### **Il 2015 sarà l'anno della svolta anche per il gruppo Cpl?**

«Nel nostro piano industriale per il 2015 ci siamo dati l'obiettivo di portare in utile la gestione caratteristica dell'azienda: credo che, per come stanno andando le cose sull'incremento di fatturato e per i provvedimenti presi sul contenimento dei costi, l'obiettivo sia effettivamente raggiungibile. Altra positività è rappresentata dal buon andamento delle società partecipate, che si tradurrà in utili che andranno ad aggiungersi positivamente al bilancio della Compagnia».

#### **Nel consiglio della Compagnia sono entrati nuovi elementi, quali sono i punti salienti del programma di questa nuova squadra e quali le deleghe dei consiglieri?**

«Sul programma dobbiamo continuare nell'azione di equilibrio del conto economico della cooperativa, nel miglioramento organizzativo del lavoro e soprattutto nel consolidare la presenza della cooperativa nelle attività core. Questo significa che pur continuando nel programma di dismissione di alcuni asset ritenuti non strategici, investiremo le risorse derivanti

dalle vendite per consolidare la presenza in porto e laddove possibile crescere nella partecipazione societaria di alcuni terminal portuali».

«Quanto alle deleghe siamo ancora nella fase esplorativa per affidare le aree di competenza dei consiglieri, che avranno sempre più un ruolo di indirizzo strategico e di controllo, perché è ferma l'intenzione di far gestire l'azienda al management a cui verranno affidate deleghe specifiche a partire dalla direzione generale».

#### **Anche l'Alp registra dati positivi in questo primo semestre, è in crescita anche il mercato del lavoro?**

«Alp dopo le ultime iniziative rappresentate dall'ingresso dell'Autorità portuale e della quasi totalità delle imprese portuali, sta vivendo una fase di crescita importante dovuta anche all'incremento dei traffici e conseguentemente alla richieste delle imprese di far fronte ai picchi di lavoro: questo indubbiamente porta a una crescita del mercato del lavoro. Negli ultimi mesi ha infatti ripreso anche il ricorso al lavoro interinale fornito da Intempo, perché frequentemente Alp esaurisce il proprio personale; se questa situazione si consoliderà, e ci sono tutti i presupposti, si assisterà a una crescita del mercato del lavoro che vedrà la sistemazione per alcuni lavoratori che ormai da quasi un decennio fanno il tappabuchi quando Alp esaurisce il personale, e al tempo stesso si apre la possibilità per alcuni giovani per approcciarsi al lavoro portuale sia pure attraverso l'organizzazione interinale rappresentata da Intempo».

#### **Cosa pensa della riforma portuale? Che ripercussioni avrà sulla Compagnia?**

«La riforma portuale rappresenta un'opportunità per migliorare alcune parti della legge 84/94 che dopo 20 anni hanno bisogno di un aggiornamento o si sono dimostrate inefficienti. Devo dire che questo avviene, per la prima volta, in presenza di uno studio sulla logistica e sulla portualità che affronta il tema nella sua complessità, che guarda quindi ai porti in un contesto logistico di rete e di interesse nazionale in ragione dei grandi bacini di consumo e di produzione con l'intento di dare risposte competitive alla trasferibilità delle merci».

# «Bene il Prp, ma avanti con i dragaggi»

di ALESSANDRO TALINI, Livorno

Livorno sfida il sistema portuale italiano e mediterraneo ricollocandosi nelle prime posizioni nei traffici containerizzati. Il rafforzamento di alcune linee e il ritorno di armatori storici dimostrano che il mercato crede ancora nello scalo toscano e nelle performance del Terminal Darsena Toscana che ha aumentato considerevolmente i propri traffici. Lo dimostrano il rafforzamento del servizio Mex di Grimaldi verso il West Africa, il ritorno di Zim e l'ingresso di Msc con altri big dello shipping nella compagine azionaria dei maggiori operatori portuali livornesi. Ne parliamo con l'amministratore delegato del terminal, Luca Becce.

## **Dati rassicuranti quelli del 2015 per il porto e in particolare per la Darsena Toscana. Motivo di questo successo?**

«Sicuramente l'approvazione del Piano regolatore portuale ha segnato una profonda svolta nelle prospettive di Livorno, che stava correndo seriamente il rischio di uscire dal novero dei porti importanti del sistema-Italia. Il nuovo Piano, con la previsione della Darsena Europa, consente sia lo spostamento dei traffici contenitori verso il mare garantendo la ricettività per le navi che attualmente sono utilizzate per il trasporto container, sia la liberazione di aree ora occupate per il potenziamento di altri traffici, e attività, quali ro-ro, crociere, ecc... Questo fa sì che Livorno possa confermare la propria posizione fondamentale nelle rotte contenitori, tenendo conto che la Darsena Europa non avrà al-

cuna delle limitazioni che oggi tutte le altre infrastrutture italiane per contenitori hanno, in termini di fondali e di bacino di evoluzione e che godrà di un collegamento stradale e ferroviario diretto senza la rottura di carico rappresentata dalla manovra ferroviaria».

## **Quali sono le azioni più urgenti da mettere in campo?**

«Credo che l'Autorità portuale debba dare priorità a questioni rilevanti come la necessità di una pianificazione costante delle attività di rilevazione batimetrica e di dragaggio dei fondali del porto, anche dopo l'intervento già programmato per questo autunno, nel contempo sperando che si realizzino rapidamente le condizioni di effettiva e costante chiusura delle Porte Vinciane».

## **A quali fattori è imputabile l'aumento a due cifre dei container, pari a circa il 30% in più rispetto ai traffici dello scorso anno? Si tratta di una reale inversione di tendenza?**

«Certamente quest'anno sta registrando una ripresa importante e per certi versi straordinaria nei traffici, in particolare quello contenitori, senza dimenticare le auto e i rotabili, i prodotti forestali. Questo fattore di crescita è sicuramente connesso sia alla nuova prospettiva che Livorno si è data con l'approvazione del Prp, sia all'iniziativa degli operatori e alla sinergia che si è creata per migliorare efficienza e costi nei servizi tecnico-nautici. Ma occorre stare molto attenti perché se non saremo celeri sia nella realizzazione degli interventi di manuten-



zione straordinaria delle attuali strutture portuali, mi riferisco a dragaggi, microtunnel del Marzocco ecc..., sia nella procedura che porterà alla effettuazione e alla assegnazione del project financing che consentirà la realizzazione del nuovo ambito contenitori previsto sulla Darsena Europa, che sostituirà gli attuali spazi contenitori del porto, a co-



### **sità” oppure si tratta di un rinnovamento che porta energie nuove nel cluster labronico?**

«Il Tdt oggi è di proprietà per l'80% di un gruppo non livornese, ma non mi sembra che questo abbia significato una perdita di relazione con la città e un'attenuazione della volontà e disponibilità all'investimento. La questione della "livornesità", come quella della "genovesità" a Genova, così posta non ha senso. Quello che conta è la dimostrazione d'interesse reale per il radicamento delle aziende sul territorio, che i gruppi che si candidano ad acquisire asset o aziende dimostrano, attraverso piani di impresa, politiche di investimento e occupazionali».

### **Cosa ne pensa della Riforma dei porti e della nascita del "sistema" Livorno-Piombino?**

«Mi pare che l'infinita discussione e il succedersi senza soste di bozze e ipotesi di riforma di questi ultimi anni non abbiano certo contribuito a generare credibilità intorno alle ipotesi di riforma della 84/94. Mi sembra anche che sinora siamo ad annunci di principio, magari condivisibili, ma ancora un poco generici. Condivido che per le opere infrastrutturali sia decisivo superare un localismo che ha generato sperperi di denaro pubblico, così come sono convinto che occorra una applicazione della legge meno discrezionale tra singoli porti di parti della legge decisive, come quelle riferite al lavoro; ma risolvere questa tendenza negativa non può significare un sostanziale azzeramento dei livelli di autonomia delle comunità portuali, a cominciare dalla designazione della governance. Non si rimedia all'eccesso di localismo con un accentramento dirigistico. L'eccesso di localismo è stato il frutto di una attenuazione della capacità di governare l'insieme del nostro Paese che abbiamo visto interessare quasi tutti i settori della società. Non si risolve questo tema decisivo per decreto o con il dirigismo. Quanto al Sistema "regionale" Livorno-Piombino credo che abbia un senso pensando alla diversa specializzazione dei due porti. Non lo avrebbe avuto il binomio Livorno-Civitavecchia, due porti distanti come storia e tipo di impostazione, forse in competizione per alcuni traffici, anche se nel settore container Civitavecchia non ha proprio i numeri per competere con Livorno».

minciare dalla Darsena Toscana, questo momento rischia di rappresentare il canto del cigno del nostro porto».

**Il traffico ro-ro è sempre stato per Livorno uno dei pilastri del porto. Lei crede che investimenti in questo settore porteranno più traffico in Darsena Europa o avrebbe puntato su qualche altro settore?**

«Mi sembrano investimenti più

che corretti, che consentiranno di conservare una posizione primaria nell'ambito mediterraneo del porto di Livorno».

**Nell'ultimo periodo molti investimenti arrivano da fuori Livorno e altri operatori guardano con interesse allo scalo, da Yildirim a Spinelli, alle grandi compagnie crocieristiche. Secondo lei Livorno sta perdendo la sua la "livorne-**

# «Più aree, servono per il multipurpose»

Ennio Lorenzini incassa l'acquisizione di clienti di grande prestigio come la Dalmine, per una movimentazione di circa 30 mila tonnellate

di **ALESSANDRO TALINI**, Livorno

Con l'arrivo di Marininvest (holding italiana del gruppo Msc) nella compagine sociale del Terminal Lorenzini con l'acquisizione, lo scorso anno, di una quota pari al 33%, Ennio Lorenzini, con il socio "storico" Ugo Grifoni, possono collocarsi a pieno titolo fra i "players" dello scalo labronico. Un partner importante, la Msc, **presente a Livorno da tempo come cliente nel settore container ed anche nel settore crociere quando qualche hanno fa scelse la banchine labroniche come home port.** Il terminal Lorenzini essendo un terminal Multipurpose da tempo opera nel settore dei traffici containerizzati anche se il suo core business sono anche altre tipologie di merce come l'impiantistica, **Project Cargo e la merce varia.**

Gli spazi del Terminal Lorenzini, si estendono all'interno della Darsena 1, dalla Calata Neghelli alla Sponda est della Darsena Toscana, **il Terminal può vantare mezzi di ultima generazione e ottime performance.** A conferma di ciò basti ricordare, le due nuovissime Mobile Crane Gottwald da 150 e 100 tonnellate, **acquistate nei primi mesi del 2015 per un investimento totale di oltre sei milioni di euro.**

La speranza per il terminalista livornese è che il colosso dello shipping Msc possa credere ulteriormente nelle potenzialità dello scalo labronico, **incrementando quindi ulteriormente i propri traffici.** Non solo Msc ha scelto le banchine del Terminal Lorenzini, infatti sia Cma Cgm che Maersk (con il servizio 2M) **scalano con servizi settimanali il Terminal livornese.** «È indubbio che con i dra-



gaggi e con il nuovo Prp, le condizioni di accoglienza dello scalo sono decisamente migliorate - dichiara Ennio Lorenzini - **e quando una compagnia della levatura di Msc si impegna in un programma di investimenti ha le idee ben chiare.** Nel nostro terminal Msc può contare su strutture, professionalità e programmi piena-

mente in linea con gli obiettivi. La Darsena Europa però non è solo la nuova Darsena dei container, ma l'area di sviluppo del porto nel suo complesso, **compresi i traffici ro/ro che per Livorno sono sempre stati molto importanti.** Anche noi avremmo bisogno di nuove aree, **soprattutto per i traffici multipurpose».**



Il Terminal Lorenzini rimane infatti una struttura polivalente: recente è l'acquisizione di clienti di grande prestigio come la Dalmine, **per una movimentazione di circa 30 mila tonnellate annue di tubi**. Non si tratta quindi di concorrenza come qualcuno vorrebbe insinuare, ma un modo di

“fare sistema” **per riportare Livorno ai traguardi del recente passato**. «Pur nella salvaguardia del proprio lavoro - sostiene Lorenzini - le collaborazioni fra operatori sono indispensabili per creare le condizioni di sviluppo utili per tutti. **Per quanto riguarda le infrastrutture i nuovi collegamenti**

**ferroviari tra porto e rete Fs porteranno nel terminal un fascio di binari in collegamento diretto con la rete**. I collegamenti infrastrutturali, stradali e ferroviari, sono indispensabili per dare respiro alle banchine e il porto potrà ricominciare a crescere se verranno attuate le premesse del Prp».

## Livorno, il Porto per la Toscana.



[www.portolivorno2000.it](http://www.portolivorno2000.it)



porto di livorno  
2000

# «Più spazi, perché vogliamo crescere»

Lucarelli svela i piani di sviluppo: «Ci piacerebbe rispondere con gli stessi risultati di Tirrenia alle proposte di mercato che ci stanno arrivando»

di **ALESSANDRO TALINI**, Livorno

CON L'ARRIVO di Roberto Piccini a potenziare il management del Lucarelli Terminal Livorno è iniziato il nuovo corso della ex Unicoop Impresa. Cristiano Lucarelli non solo ha iniziato un' alacre attività di marketing per vagliare nuove opportunità di lavoro, **ad esempio con la partecipazione a Monaco al Salone della Logistica**, ma differenziando le attività sia come terminalista che come impresa di sbarchi e imbarchi, presentandosi come operatore logistico a tutto campo. Per le nuove attività di trasporti e spedizioni sono state infatti costituite due società, la Lucarelli Trasporti e la Lucarelli Forwarding Logistic, grazie ad un accordo societario con una casa di spedizioni consolidata, **la Base di Livorno**.

In passato l'Unicoop Impresa ha operato per la Compagnia spagnola Jsv e dal 2009 Lucarelli ha avviato una proficua partnership con Tirrenia - Compagnia Italiana Navigazione per attività di cabotaggio da e per Cagliari, con frequenza giornaliera, **oltre che con importanti armatori del Nord Africa per il traffico di veicoli usati**. Tra le commesse più importanti la movimentazione nel 2011 di tubi per il rigassificatore offshore Olt e le attività, come base logistica, per i cassoni costruiti da Fincantieri ed imbarcati dalle banchine del terminal per conto di Titan-Micoperi & Fagioli utilizzati nel 2013 per il recupero del relitto della **"Costa Concordia"**.

Cristiano Lucarelli, conosciuto come calciatore di Serie A e della Nazionale italiana, topscorer nella stagione del campio-



nato di Serie A 2004/05, ha indossato nella sua carriera calcistica varie maglie **come quella di Atalanta, Lecce, Torino, Livorno, Parma e Napoli in Italia e del Valencia e lo Shakhtar Donetsk all'estero**. Come si sa, dopo aver concluso la sua carriera da calciatore professionista - è ora allenatore del Cuoio Pelli - **ha investito nel settore portuale salvando l'Unicoop Impresa srl e rilanciandola con un solido piano di riqualificazione aziendale che ha l'obiettivo di seguire per i propri clienti l'intera fase del ciclo logistico**, dalla produzione al consumo. Insediatosi dal 2006 nel porto di

Livorno, Lucarelli con la nuova impresa gestisce oggi due terminal, uno presso il canale Industriale e l'altro presso il bacino Firenze, **rispettivamente per i traffici container e multipurpose e per le Autostrade del mare**. Impiega attualmente quaranta addetti e punta ad un ampliamento dell'organico grazie alle nuove attività.

«Il nostro obiettivo - spiega Cristiano Lucarelli - è quello di potenziare le nostre dotazioni: **abbiamo chiesto da tempo maggiori spazi all'Autorità portuale per poter rispondere alle richieste dei nostri clienti**. La Tirrenia è il core business della nostra



azienda e per offrirle i migliori servizi nasce la Lucarelli Terminal, ma forti di questa esperienza ci piacerebbe rispondere con gli stessi risultati alle proposte di mercato che ci stanno arrivando, soprattutto ora che ci presentiamo come operatori **“globali”**. Siamo in grado, con i nostri partner, di ottimizzare la catena logistica dei nostri clienti, mettendo in campo esperienza, professionalità, flessibilità, e soprattutto, la capacità di analizzare e soddisfare le richieste più diverse, **personalizzando le soluzioni logistiche**. Trasparenza, chiarezza e fiducia sono gli elementi essenziali per crescere insieme ai nostri clienti, **aiutandoli a risolvere i problemi e sostenendoli nelle loro relazioni commerciali**».

«La Lucarelli Terminal Livorno - conferma Roberto Piccini, **vice-presidente della società** - è una realtà dinamica, in crescita, capace di raccogliere le sfide dell'economia globale. La flessibilità e la disponibilità a ricercare soluzioni su misura, coniugate all'esperienza come terminalisti, **sta portando buoni frutti**. Ci auguriamo che le Istituzioni siano sensibili alle richieste di spazi e servizi da parte di operatori come Lucarelli che affondano le loro radici nella storia del porto di Livorno».



**RINA**

- *Con una capacità operativa annua di 900.000 TEU, è il principale Terminal contenitori del Porto di Livorno.*
- *La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT, il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.*
- *Con investimenti in nuove tecnologie e risorse umane altamente qualificate, "TDT" può offrire la più ampia gamma di servizi, garantendo un alto livello di efficienza ed affidabilità.*

## Terminal Darsena Toscana srl



Sede Legale:

Darsena Toscana – Porto Industriale – 57123 Livorno

Tel. (+39)0586258111 – Fax (+39)0586258240

segreteria@tdt.it - www.tdt.it

# «L'Alto Fondale sia lasciato alle crociere»

Massimo Provinciali, presidente della Porto Livorno 2000: «Le attività commerciali si spostino al Molo Italia: è un'operazione facile»

**Quest'anno Livorno ha finalmente visto approvare il nuovo Piano regolatore portuale. Che cosa si aspetta da questo documento e come operatore/istituzione qual è l'intervento più urgente che vorrebbe chiedere all'Authority?**

«L'intervento che, come Presidente di Porto di Livorno 2000 auspico e che risulta prioritario non tanto in termini di urgenza quanto di facile ed immediata fattibilità, è lo spostamento delle attività legate al traffico commerciale svolte attualmente dalla Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (CILP) dall'Alto Fondale al Molo Italia, lasciando alle crociere l'intera banchina dell'Alto Fondale, con il conseguente ampliamento delle aree operative a disposizione dei servizi legati al traffico crocieristico nel Porto di Livorno, dove già è stato realizzato il secondo terminal crociere a disposizione nello scalo toscano».

**Il primo trimestre con traffici +30%, il recente rafforzamento del servizio Mex Grimaldi verso il West Africa, il ritorno di Zim e l'ingresso di Msc con altri big dello shipping nella compagine azionaria dei maggiori operatori portuali: Livorno sta finalmente voltando pagina dopo anni difficili?**

«Pare proprio di sì, anche se è bene essere prudenti aspettando che i dati del primo semestre si consolidino e non c'è dubbio che in questa fase più che analizzare i termini numerici del traffico, se pur incoraggianti, è importante soffermarsi sul dato qualitativo: il rafforzamento di compagnie già esistenti, il rientro di importanti operatori come Zim e l'ingresso del colosso Msc in un importante terminal livornese. Segnali questi che testimoniano



una ripresa della fiducia nel Porto di Livorno, considerato che alcuni non erano mai venuti e che altri sono tornati dopo essersene allontanati. Senza dubbio, dotarsi del Piano Regolatore ha contribuito al raggiungimento di questi risultati essendo il presupposto per nuovi investimenti pubblici e privati. La nuova Darsena Europa ed il nuovo canale di accesso per le porta-containers di ultima generazione costituiscono i presupposti per sviluppare il nostro porto, la cui posizione centrale in Italia e gli spazi a disposizione per la logistica non trovano uguali in tutto il bacino del Mediterraneo. **Oggi quasi il 40% dei traffici del porto è garantito dai rotabili, la Darsena Europa darà più traffico container. Investimenti nella giu-**

**sta direzione, oppure Lei avrebbe puntato su qualche altro settore?**

«La Piattaforma Europa, nel suo complesso, prevede la realizzazione di un Terminal Contenitori e un Terminal dedicato ai rotabili. Dovendo fare i conti con le risorse disponibili si è preferito partire dal Terminal Contenitori funzionale ai bisogni di navi sempre più grandi per la tendenza al gigantismo navale che prevale e questo è già un fatto che può essere verificato dall'entrata in servizio di mega navi che si susseguono per le vari e più importanti compagnie di navigazione. Lo sviluppo dei traffici Ro/Ro parte invece dall'affermazione del concetto di "autostrade del mare" che, per vari motivi, in Italia non si è ancora sviluppato come avrebbe dovuto.



sizzazione" del Porto va considerata un valore aggiunto nel senso che il Porto di Livorno ha tutte le caratteristiche per uscire da una dimensione localistica e proporsi come nodo fondamentale della catena di trasporti internazionale. Non a caso è stato inserito nel core network delle reti Ten-T. Nessuno si scandalizza se l'allenatore ed il centroavanti di una squadra di calcio sono stranieri. L'importante è che la squadra vinca lo scudetto e soprattutto che sia squadra. A Livorno comunque ci sono importanti operatori che, recentemente, hanno ampliato i loro orizzonti e che sicuramente parteciperanno a questa nuova fase di internazionalizzazione del Porto».

**La riforma dei porti nella sua bozza iniziale prevedeva un accorpamento con Civitavecchia, adesso solo con Piombino. Ha avuto modo di leggere, queste soluzioni la convincono?**

«Sicuramente l'accorpamento con Piombino dovrebbe essere una soluzione quasi naturale indipendentemente dal fatto che lo preveda una legge. I due porti insieme possono infatti rappresentare una offerta di infrastrutture e servizi complementare ed integrata. Con Civitavecchia mancherebbe la condivisione geografica dei mercati e quindi anche delle strategie»

Al momento i traffici Ro/Ro commerciali hanno una loro zona dedicata che è sufficiente, insieme a quella del porto passeggeri, allo sviluppo prevedibile a breve. Il Piano Regolatore prevede comunque una parte di opere dedicate a questo traffico che potrebbe essere sviluppata non appena se ne determinasse la necessità, a condizione che, anche in questo caso, una parte consistente dell'investimento fosse a carico del settore privato.

**Sempre più operatori portuali arrivano da fuori Livorno, e altri guardano con interesse lo scalo, da Yildirim a Spinelli, alle grandi compagnie crocieristiche. Come interpreta questo fenomeno: si sta perdendo la "livornesità" dello scalo, con il rischio che questo diventi un corpo estraneo alla città, oppure al contrario bisogna interpretare questo fatto come un flusso positivo di energie nuove?**

«Paradossalmente la "delivorne-

NAPOLI - Via A. Doroetti, 51  
 80123 Napoli  
 Tel. +39 081 551 2529  
 Fax +39 081 551 9786  
 E-Mail ymnap@finsea.it

LIVORNO (UFFICIO OPERATIVO)  
 Via Roma, 70 - 57126 Livorno  
 Tel. +39 0586 266 411  
 Fax +39 0586 266 406  
 E-Mail ymliv@finsea.it

LA SPEZIA (UFFICIO OPERATIVO)  
 Via XXIV Maggio, 26  
 19124 La Spezia  
 Tel. +39 0187 021 161  
 Fax +39 0187 021 170  
 E-Mail ymlsp@finsea.it




**YANG MING (ITALY)**  
 Piazza Galeazzo Alessi, 2  
 16128 Genova - Italia  
 Tel. +39 010 5991.1  
 Fax +39 010 5991.230  
 E-Mail ymi@finsea.it


**UASC**



**THE WORLD...  
 ...NEXT DOOR**

**UASAC (ITALY) Srl**  
 UNITED ARAB SHIPPING AGENCY COMPANY (ITALY)  
 P.zza G. Alessi, 1 - 16126 Genova - Italia  
 Tel. +39 010 5963.1 - Fax +39 010 5963.430 - Email uasacitaly.genova@uasc.net

MILANO: uasacitaly.milano@uasc.net      LA SPEZIA: uasacitaly.laspezia@uasc.net  
 LIVORNO: uasacitaly.livorno@uasc.net      VENEZIA: medmarcom@medmarvenezia.com  
 NAPOLI: medrap@finsea.it      TRIESTE: csd@eliosshipping.com

# Livorno punta sui prodotti forestali

di **ALESSANDRO TALINI**, Livorno

UN WORKSHOP internazionale ad ottobre sui forestali, l'apertura del Port Center di Livorno a novembre, la predisposizione di studi specifici sulle principali tipologie di traffico. Messe in fila non sono poche le iniziative che la direzione promozione e studi dell'Autorità Portuale di Livorno, guidata da Gabriele Gargiulo, sta mettendo in campo per l'ultima parte dell'anno.

## **Ad ottobre organizzerete un workshop sui forestali. Per quale motivo?**

«Non sarà un semplice workshop, ma l'occasione importante per riunire attorno a un tavolo operatori internazionali, produttori, spedizionieri e agenti marittimi e fare il punto della situazione sul tema dei forestali».

## **Perché parlare proprio di prodotti forestali?**

«Perché Livorno è il primo porto del Mediterraneo di destinazione finale per quanto riguarda questa particolare tipologia merceologica. Nel 2014 abbiamo movimentato infatti 1,4 milioni di tonnellate di merce in break bulk e 500 mila tonnellate di merce in container. Con il mio staff e, in collaborazione con il Centro Nazionale Ricerche, stiamo predisponendo un interessante studio sul tema. I risultati verranno presentati il 13 ottobre prossimo in questo workshop. Sarà un evento internazionale: prevediamo la partecipazione dei rappresentanti delle principali cartiere della Lucchesia e dei produttori internazionali del Sud America. Confidiamo di fare ciò che da tempo non si fa più: coinvolgere attiva-

mente gli stakeholder del porto nella realizzazione di un obiettivo comune: affrontare i punti di criticità dello scalo labronico e aiutarlo ad essere sempre più competitivo».

## **Quella sui forestry products non è l'unica iniziativa che organizzerete per i prossimi mesi, è così?**

«È vero. Il nostro obiettivo è di essere di supporto agli operatori e coniugare il marketing istituzionale dell'Authority con quello commerciale delle imprese. Anche per questo motivo, nei prossimi mesi prepareremo una serie di studi dettagliati ed esauritivi sulle principali tipologie di traffico del porto di Livorno. Dopo la ricerca sui prodotti forestali, passeremo ad analizzare le autostrade del mare e prepareremo anche una ricerca sull'origine e la destinazione di tutta la merce in transito da Livorno».

## **Mettiamo per un attimo da parte gli studi e concentriamoci su un'altra importante scommessa che l'Authority sta tentando di vincere: il Port Center. Quando aprirà e che cos'è esattamente?**

«Il Port Center sarà inaugurato il 3 novembre e sorgerà all'interno della Fortezza Vecchia, nella Palazzina del Capitano. Il visitatore troverà un percorso museale ad alto tasso tecnologico: schermi e pavimenti interattivi, simulatori e proiezioni immersive porteranno il cittadino, il turista o lo studente a considerare la memoria come un luogo di scoperta virtuale cui attingere per rinnovare il presente. Lo spazio espositivo, di 134mq, sarà ripartito in due grandi aree: una dedicata al porto di ieri,





un'altra dedicata a quello di oggi. Quest'ultima sarà a sua volta divisa in altre sotto aree specialistiche, attraverso le quali diventerà possibile conoscere più da vicino le funzioni merceologiche e le vocazioni del nostro scalo. Il sapere verrà snocciolato in fogli elettronici, che potranno essere scorsi attraverso il semplice comando delle dita a distanza: il museo abonderà infatti di touch screen ottici; sarà, in questo, molto simile ad altre realtà museali oggi presenti nei porti del Nord Europa, che sono all'avanguardia in questo settore».

**L'inaugurazione del Port Center fa il paio con l'apertura, a maggio, del magazzino un tempo appartenuto alle FS e dedicato alle navigazioni storiche.**

«Già. Il 20 maggio scorso sono stati esposti al pubblico, all'interno del magazzino delle Fs in porto, il navicello ottocentesco Pilade e il rimorchiatore Marzocco, entrambi restaurati dalla ditta Lorenzoni. Il magazzino è aperto al pubblico e può essere visitato lunedì, mercoledì e venerdì, dalle 9.30 alle 12.30, martedì e giovedì dalle 16.30 alle 19.30; inoltre è anche possibile visitare la storica Motonave Gregorretti, ormeggiata all'Andana degli Anelli, e anch'essa recentemente restaurata. Il magazzino, assieme al futuro Port Center, costituirà la parte integrante di un percorso espositivo che, partendo dalla Fortezza Vecchia arriverà sin dentro al Porto. L'obiettivo è avvicinare il pubblico, fare conoscere la realtà produttiva del porto di Livorno e promuovere la consapevolezza del ruolo economico e occupazionale

che lo scalo portuale ha nel territorio».

**Anche Porto Aperto è nato per questo motivo.**

«Porto Aperto è il punto centrale attorno a cui ruotano tutte le iniziative tese ad avvicinare la città al porto, che sono due istanze imprescindibili l'una dall'altra. Il nostro obiettivo primario è sempre stato quello di moltiplicare le occasioni di contatto tra loro, proseguendo con una programmazione precisa di attività che mirino a creare o ricreare la cultura marittima del cluster portuale livornese. L'ottava edizione di Porto Aperto si è conclusa il 20 maggio scorso e ha riportato un enorme successo di pubblico: 3000 studenti ogni anno visitano gratuitamente il nostro porto».

**Quali iniziative vengono svolte con Porto Aperto?**

«Visite gratuite in Porto, concorsi letterari, trasmissione televisive, e un'attenzione particolare al lavoro e alle professioni del futuro. Sono questi, a grandissime linee, i contenuti di Porto Aperto, che rimane un portentoso veicolo grazie al quale in questi otto anni migliaia di studenti e cittadini hanno potuto conoscere da vicino il piccolo mondo antico dello scalo labronico. Quest'anno, peraltro, abbiamo studiato un nuovo approccio con gli studenti delle scuole, ma anche delle università, preparando trasmissioni televisive ad hoc per favorire l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro. Non vogliamo certo fare da ufficio di collocamento per il lavoro, però in tempi di crisi credo sia nostro dovere far capire ai giovani che il futuro, nonostante tutto, è ancora nelle loro mani».



Lo scalo più importante per le ultime notizie dal Mediterraneo.



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

Arrivederci al prossimo numero di *The MediTelegraph Magazine*  
[themeditelgraph.com](http://themeditelgraph.com)

Seguici su   



Gli altri prodotti del comparto Shipping di SEP Spa

**L'AVVISATORE MARITTIMO**  **TIM**  
 64 [www.themeditelgraph.com](http://www.themeditelgraph.com)

The **MediTelegraph**  
 Shipping & Intermodal Transport