

# La fabbrica che visse tre volte

PASSATO E FUTURO DI MONFALCONE  
IL CANTIERE PIÙ GRANDE DEL MEDITERRANEO

## FOCUS ON LA SPEZIA

POCHI SPAZI, TANTA CONCRETEZZA:  
ECCO IL PORTO PIÙ PRODUTTIVO D'EUROPA

### DEFENCE

*Si vis pacem, para bellum:*  
cosa c'è dentro il Libro bianco  
della Marina militare

### INTERVIEW

Jakovčić spiega  
i progetti dell'Europa  
su Adriatico e Ionio

### LEGAL

Imprese dello shipping,  
tutti i passi per diventare  
veramente internazionali



# 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

Matteo Martinuzzi  
Leonardo Parigi  
Maria Maraini  
Bianca d'Antonio  
Benedetto Lonato  
Alberto Ghiara

### Pubblicità

Stefano Milano  
Benedetta Perotti  
Paola Quaglia  
Roberto Parodi

### Marketing

Daniela Montano

### Supporto tecnico

Giuseppe Covato  
Stefano Ramagli  
Maurizio Vernazza

### Contatti

TheMediTelegraph Magazine è  
una pubblicazione  
di Itedi SpA, Torino (Italia)  
Per contattarci:

\* redazione

+39 (0) 010 5388 484

press@themeditelegraph.com

\* ufficio commerciale

+39 (0) 010 5388 243/206

advertising@themeditelegraph.com



## 4 La punta di diamante

Passato e futuro di Monfalcone, il cantiere navale più grande nel Mar Mediterraneo

## 8 Il cantiere che visse tre volte

Distrutto da due guerre, ha rischiato di scomparire dopo la crisi del Canale di Suez. Le crociere lo hanno fatto rinascere, di nuovo

## 12 Si vis pacem para bellum

Ecco con il Libro Bianco della Difesa cosa cambia per la Marina

## 16 INTERVISTA - Ivan Jakovčić

«Una crescita blu per Adriatico e Ionio»

## 20 INTERVISTA - Olga Mondello Franza

L'armatrice d'acciaio che domina lo Stretto

## 24 Internazionali per vocazione

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

## 28 FOCUS ON LA SPEZIA

# La punta di diamante

di **MATTEO MARTINUZZI**, Monfalcone

NEL CORSO dell'estate la Fincantieri di Monfalcone è salita agli onori della cronaca nazionale un'inchiesta sulla gestione dei rifiuti, che ha portato al blocco, per alcuni giorni, **di una parte delle strutture**. Il governo è dovuto intervenire con un decreto *ad hoc* per sbloccare la situazione, esattamente come è stato fatto per un altro impianto strategico per l'industria italiana, **l'Ilva**. E se quella di Taranto è la più grande acciaieria d'Europa, lo stabilimento di Monfalcone rappresenta il più grande cantiere navale del Mediterraneo, con aree per circa 750 mila metri quadrati (di cui 205 mila coperte), impiega durante i picchi di produzione circa 5.000 persone, dipendenti interni (circa 1.500 persone) e ditte esterne (**circa 3.500**). La struttura è utilizzata da Fincantieri per costruire le navi più grandi che vengono commissionate all'azienda guidata da Giuseppe Bono, **e ogni consegna incide in maniera pesante sulla bilancia commerciale del Friuli-Venezia Giulia**, la regione in cui si trova lo stabilimento.

Prendiamo ad esempio la "Msc Seaside", i cui lavori sono stati avviati alla fine di giugno: **costerà 700 milioni di euro**, quindi possiamo immaginare il volano all'economia che comporta la costruzione di una nave da crociera di queste dimensioni.

Infatti, il grosso delle lavorazioni, soprattutto per quanto riguarda l'allestimento alberghiero, **viene suddiviso tra circa 350 ditte esterne e quindi la ricaduta a livello economico si allarga al resto del Paese**; i fornitori provengono dalle più disparate parti dell'Italia (e anche dall'estero). Fin dalla fondazione del cantiere, oltre un secolo fa, **Monfalcone è diventata una company town**, cioè un insediamento urbano che vive in simbiosi con la sua industria più importante e ne segue le fortune. La vita della popolazione della Bisacaria (**terra compresa tra i fiumi Isonzo e Timavo**) è quindi fortemente influenzata dallo stato di salute del cantiere. **Le scelte che vengono prese da Fincantieri condizionano socialmente l'intera area**.

Negli anni Ottanta, la crisi della navalmeccanica mise in ginocchio l'economia locale e con la ripresa degli anni Novanta, grazie alle navi da crociera, **la società monfalconese è stata completamente modificata da questo core-business aziendale**.

Infatti con le navi da crociera sono arrivati immigrati prima dall'Italia meridionale, **poi con la fine degli anni Novanta sono giunte altre persone dai vicini Balcani e poi dal Bangladesh**. Oggi la società monfalconese non è più quella di 20 anni fa, basta vedere le classi elementari



SINISTRA Il varo tecnico della "Royal Princess"

DESTRA L'impostazione della prima sezione di montaggio della "Regal Princess"





dove più della metà degli studenti non sono ancora cittadini italiani. Ma il cantiere ha grosse ripercussioni anche sulla sanità, basta pensare al dramma dell'amianto che sta coinvolgendo generazioni di lavoratori, che lavorarono per anni questo materiale, **finché non emerse il suo carattere letale.**

Tralasciando questi aspetti resta però il fatto dell'importanza che ha questa industria che garantisce il sostentamento a migliaia di famiglie.

È così a Monfalcone, **ma anche nelle altre città-cantiere italiane dove sono presenti siti Fincantieri.**

Chi non conosce l'industria navalmecanica potrebbe immaginarsela ancora come un'attività molto artigianale.

In realtà non è proprio così, programmazione e tecnologia la fanno da padrona, **soprattutto per quel che riguarda la costruzione degli scafi.**

Poi quando si passa all'allestimento alberghiero delle navi, **ovviamente le capacità artigianali hanno ancora la loro importanza.** Ma vediamo come avviene la costruzione di una nave a Monfalcone.

Il cantiere è dotato di una linea scafo realizzata alla fine degli anni Sessanta del secolo scorso, lunga 1.350 metri, composta da un parco lamiera/profili, un'officina navale, **una grande salderia e un bacino di costruzione lungo 350 metri e largo 56.**

Grossi investimenti sono stati fatti negli ultimi anni da Fincantieri per potenziare l'impiantistica monfalconese: nel 2007 è stata inaugurata la nuova "panel line" e nel 2009 il nuovo piazzale di premontaggio con le gru gommate a cavaliere più potenti del mondo **(due da 1.000 tonnellate ciascuna).**

Con gli impianti nati circa 45 anni fa per realizzare le super-petro-

liere, **oggi si costruiscono le gradi navi da crociera.**

Gli spazi sono fondamentali per una simile attività e lo stabilimento isontino è cresciuto nel corso della sua storia grazie alla lungimiranza dei fondatori, la famiglia Cosulich, che acquistò terreni molto più estesi rispetto le necessità iniziali **(ciò che non è potuto avvenire a Trieste e a Genova,** dove i cantieri sorsero in aree in tutto o in parte urbanizzate). Per essere competitivi nell'industria delle costruzioni navali bisogna cercare di costruire il più possibile a terra i pezzi delle navi, **e in questo campo, il cantiere di Monfalcone è un "campione" della prefabbricazione.** Grazie alle due gru a cavalletto da 400 tonnellate di portata ciascuna e accoppiabili con un'unica cabina di comando, **oggi si realizzano sezioni di montaggio fino ad 800 tonnellate di peso che vengono poi imbarcate sullo scafo in costruzione nel bacino.**

Queste sezioni vengono inoltre preallestite il più possibile a terra con condotte, **tubi e impianti vari.** Più si costruisce a terra più si risparmia sui costi, **in quanto il lavoro a bordo è più impegnativo e costoso.**

Quindi oggi la nave da crociera viene costruita come un Lego: scomposta in più pezzi, **poi assemblati nel bacino di costruzione.**

Una volta completato lo scafo si può procedere al varo tecnico e al trasferimento in banchina della nave per il completamento dell'allestimento interno.

**Un'altra fase molto importante riguarda il montaggio delle cabine che inizia quando la nave si trova ancora in costruzione.**

Oggi quasi tutte le cabine vengono prefabbricate a terra e realizzate in serie.

**Vengono poi montate sulla**



SINISTRA L'Officina navale

DESTRA Il ponte piscina della "Caribbean Princess"



sotto Vista aerea del cantiere qualche anno fa. Le navi sono la "Ruby Princess" (a sinistra) e la "Ventura"



**nave attraverso dei montacarichi laterali e spostate all'interno dei ponti con dei carrelli.**

Una volta posizionate al loro posto si procede al collegamento di tutti gli impianti.

**Questo sistema ha permesso un grande risparmio sia per quanto riguarda i tempi, sia per i costi.**

L'affinamento di questa tecnica è stato molto importante visto che tra passeggeri ed equipaggio, **le navi da crociera che vengono costruite oggi a Monfalcone hanno più di 2.500 cabine.**

L'industria navalmecanica è un'industria tendenzialmente ciclica, quindi nella sua storia il cantiere ha vissuto diversi periodi di crisi per mancanza di commesse: mai si era avuto un periodo così lungo di continuità produttiva **(eccetto piccoli periodi di scarico).**

Tutto questo è stato possibile grazie alla scelta di Fincantieri di puntare per Monfalcone sulle costruzioni ad alto contenuto tecnologico, **in particolare le grandi navi da crociera.**

I numeri che lo stabilimento isontino è stato in grado di fare sono impressionanti: **dalla prima "Crown Princess" del 1990 al "Britannia" del 2015 sono stati completati a Monfalcone 32 cruise-liner per un totale di 3.277.358 tonnellate di stazza lorda.**

Per il futuro, Fincantieri ha un carico di lavoro che sarà sviluppato in anni: secondo quanto da Bono, i cantieri italiani, **e quindi anche Monfalcone,** potranno beneficiare di almeno cinque anni di piena occupazione dei bacini.

SOTTO "Carnival Vista" in bacino il giorno del varo tecnico, "Carnival Breeze" vista dal ponte piscina



Un risultato inimmaginabile giusto all'inizio della crisi economica pochi anni fa; il boom che ha registrato l'industria crocieristica sembra garantire ulteriori successi a Fincantieri che può vantare di essere ormai il quarto gruppo mondiale dell'industria navalmecanica **(dietro solo ai colosso dell'Estremo Oriente)**.

La corsa al gigantismo navale dovrà lentamente portare a riflettere su possibili nuovi investimenti per il futuro.

Per esempio, il bacino di costru-

zione di Monfalcone, nonostante sia il più grande a disposizione dell'azienda, non sarebbe in grado di ospitare una nave di classe "Oasis" di Royal Caribbean International; **ma soprattutto nel Mar Adriatico non si trova un bacino di carenaggio di dimensioni adatte a servire le necessità dello stabilimento isontino che probabilmente in futuro dovrà rivolgersi al cantiere di Palermo per le proprie attività di carenaggio degli scafi.**

Quindi programmazione e investi-

menti sono necessari per il futuro di Monfalcone: se nel breve periodo non sarà ancora necessario ampliare la vasca monfalconese, **sembra non più procrastinabile l'allungamento del bacino di carenaggio Fincantieri di Trieste.**

La storia del cantiere di Monfalcone insegna che la sua fortuna è stata sempre quella di essere all'avanguardia nell'impiantistica nel panorama italiano, quindi per garantirgli un solido futuro bisognerà continuare seguendo questa tradizione.

# Monfalcone, il cantiere che visse tre volte

Distrutto da due guerre, ha rischiato di scomparire dopo la crisi del Canale di Suez. Le crociere lo hanno fatto rinascere, di nuovo

IL CANTIERE navale di Monfalcone è stato fondato ufficialmente il 3 aprile 1908 con il nome di Cantiere Navale Triestino (Cnt) **su iniziativa della famiglia di armatori di origine lussignana Cosulich**. Ma quali furono i motivi che portarono alla decisione di realizzare questo tipo di insediamento industriale nella piccola cittadina allora austro-ungarica? **In primis i Cosulich approfittarono di una legge emanata dal parlamento di Vienna che favoriva la costruzione di naviglio nazionale**, e per questo motivo si trovarono nella necessità di dotarsi di un proprio cantiere navale. Come area venne scelta Monfalcone per vari motivi: si trovava al centro del sistema ferroviario del Litorale Austriaco, c'erano ampi terreni disponibili su cui si stava scavando il terreno necessario per il Porto Nuovo di Trieste, e infine era stato inaugurato il canale navigabile Valentinis, **alimentato dall'acqua dolce proveniente dall'Isonzo che garantiva una miglior conservazione delle carene in banchina**. Fino ad allora la famiglia Cosulich aveva fatto realizzare le proprie navi soprattutto in Scozia: **fu in questo Paese che arruolò i primi tecnici specializzati che vennero a Monfalcone per dar vita al nuovo stabilimento**. Sotto la direzione tecnica di James Stewart, in pochi anni, da arenile attrezzato divenne uno stabilimento all'avanguardia e già nel 1912 fu in grado di consegnare il "Kaiser Franz Joseph I", **il più grande transatlantico della storia della marineria austro-ungarica**. Tutto quello che era stato fatto in pochi anni venne purtroppo spazzato via dalla Grande Guerra: **Monfalcone tra il 1915 e il 1917 si trovò sul fronte e del cantiere, ripetutamente bombardato,**



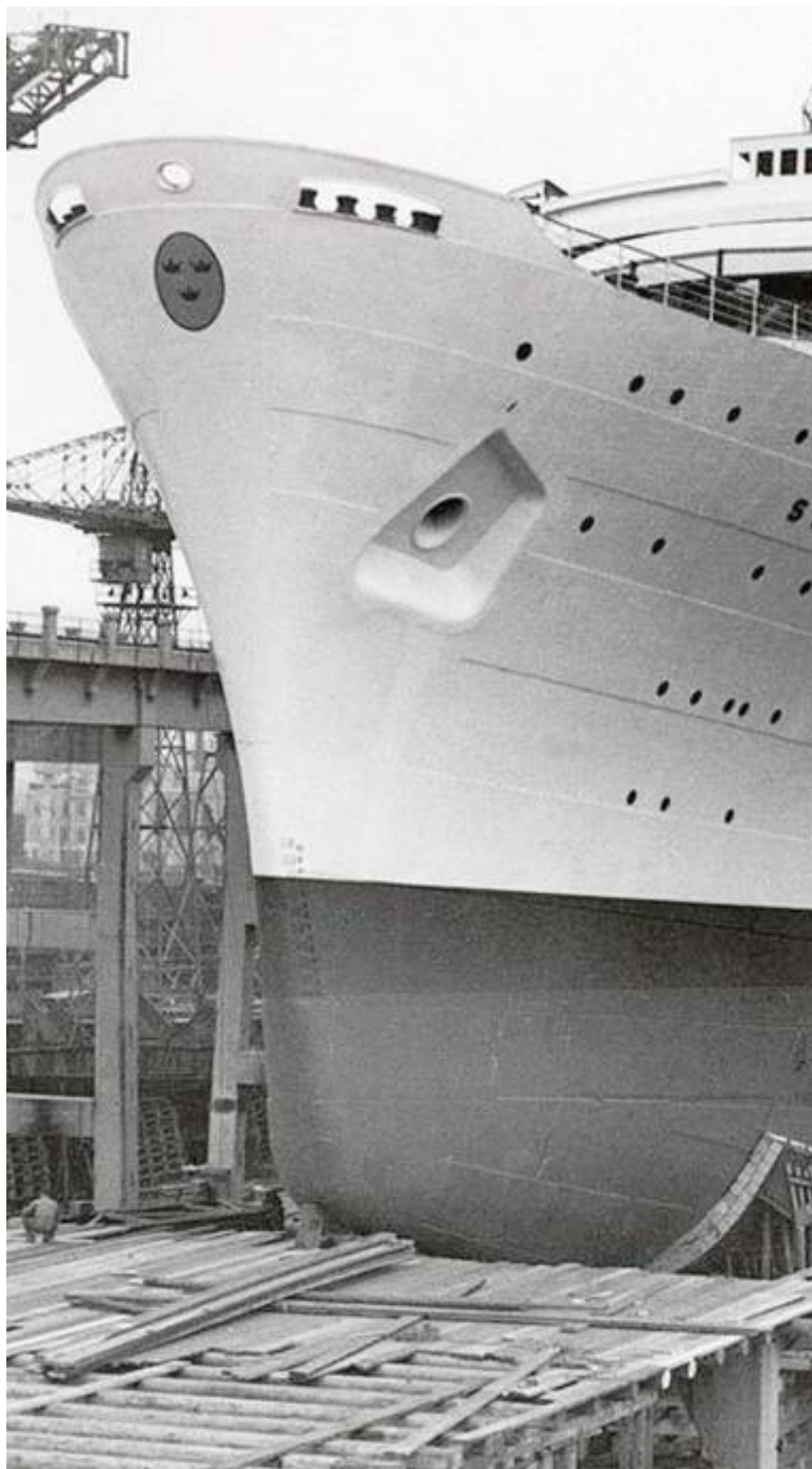


rimasero solo macerie. Con la vittoria italiana e la conseguente Rendizione della Venezia-Giulia, fu avviata la ricostruzione di tutti gli impianti industriali martoriati dal conflitto. Il cantiere isontino rinacque su una superficie tre volte superiore a quella dell'anteguerra e fu dotato di impianti all'avanguardia per quei tempi. Negli anni Venti, viste le crisi cicliche della navalmeccanica, furono aperti anche altri reparti produttivi come le Officine Ferroviarie, quelle Elettromeccaniche e quelle Aeronautiche. Nel 1927 e nel 1928 furono consegnati due transatlantici che resteranno nella storia della marineria italiana, il "Saturnia" e il "Vulcania". Nel 1930 si spezza il legame proprietario tra la famiglia Cosulich e il cantiere; su iniziativa della Banca Commerciale Italiana (Comit) venivano fondati i Cantieri Riuniti dell'Adriatico (Crda) che raggruppavano gli stabilimenti di Monfalcone, Trieste e Muggia. Negli anni Trenta lo stabilimento di Monfalcone continuò a distinguersi nella realizzazione di navi passeggeri, mercantili e soprattutto di sommergibili. Altri venti



di guerra si stavano avvicinando e il regime fascista favorì la realizzazione nel cantiere isontino della maggior parte dei battelli subacquei necessari per i propri piani di espansione. Nel corso del Ventennio furono completati a Monfalcone ben 61 sommergibili per la Regia Marina. Con lo scoppio del secondo conflitto mondiale Monfalcone subì altri lutti e dopo l'Armistizio lo stabilimento fu bombardato dagli Alleati ben otto volte causandone la quasi totale interruzione dell'attività produttiva. Ritornata la pace e in attesa della definizione del destino politico della Venezia-Giulia si ricostruirono gli impianti seguendo il modello ante-guerra; i fondi necessari arrivarono dal governo militare Alleato e dall'Istituto di ricostruzione industriale (Iri). Nel 1947 entrarono in vigore i nuovi confini e Monfalcone fu restituita all'Italia anche se ci fu la dolorosa perdita dell'Istria, di Fiume e di Zara. Invece Trieste e quindi la direzione dei Crda si trovarono all'interno del Territorio Libero di Trieste sotto il governo alleato. Nonostante ciò, alla ripresa della marina mer-

cantile italiana grazie al Piano Saragat, contribuirono anche i cantieri navali giuliani e a Monfalcone venne realizzato il primo transatlantico del dopoguerra, il **"Giulio Cesare"**. Negli anni Cinquanta l'attività produttiva proseguì tra crisi cicliche e costruzioni di petroliere sempre più grandi per cui fu necessario realizzare un nuovo scalo in muratura capace di ospitare scafi di dimensioni maggiori. L'inizio degli anni Sessanta vedeva i Crda di Monfalcone impegnati nella costruzione delle ultime navi passeggeri di linea: **"Galileo Galilei"**, **"Guglielmo Marconi"**, **"Oceanic"** e **"Eugenio C"** (le ultime due nacquero già predisposte anche al servizio crocieristico). **Poi con la sempre maggior diffusione dell'aereo per i viaggi intercontinentali, le traversate per mare divennero soltanto un ricordo e i grandi liner furono destinati al pensionamento o alla conversione alla vita crocieristica.** Per fortuna l'attività del cantiere di Monfalcone continuò con la ripresa degli ordini di sommergibili da parte della Marina militare italiana con la classe Toti e la costruzione di navi cisterna sempre più grandi. **Ormai gli scali erano insufficienti per unità di questo tipo e si giunse perciò al momento in cui fu evidente la necessità di un radicale aggiornamento degli impianti.** Nel 1966 con il Piano Cipe venne creata l'Italcantieri che univa in un'unica società gli stabilimenti di Monfalcone (ex Crda), Sestri Ponente (ex Ansaldo) e Castellamare di Stabia (ex Navalmeccanica). **La sede societaria veniva fissata a Trieste che però perdeva il cantiere San Marco,** destinato solamente alle riparazioni navali. La consegna del transatlantico "Raffaello" nel 1965 divenne così il canto del cigno dell'industria navalmeccanica triestina. Per compensare questa perdita che privava l'area giuliana di uno dei suoi storici cantieri, **il piano Cipe stabiliva il potenziamento dello stabilimento di Monfalcone con una nuova e avveniristica "linea scafo"**. Quest'ultima sarà realizzata tra il 1966 e il 1968: lunga 1.350 metri, comprendeva un parco lamiera-profilati, una officina navale a 5+1 campane, una salderia a due campane, **un piazzale di premontaggio e un nuovo bacino di costruzione per navi fino a 350 mila tonnellate di portata lorda.** Con





questi impianti si potevano costruire finalmente le super-petroliere che il mercato mondiale richiedeva: **in pochi anni ne vennero realizzate tre serie per un totale di 27 unità.** Purtroppo la crisi energetica del 1973 e la riapertura del Canale di Suez nel 1975 causarono lo stop di questa tipologia di costruzioni e con la partenza dell' "Agip Abruzzo" nel 1977, **il cantiere di Monfalcone sprofondò in una crisi epocale.** Per diversi anni la maggior parte delle maestranze finì in cassa integrazione e l'attività proseguì solo con pochi mercantili e qualche sommergibile. **Troppo poco per il cantiere che da solo in quel periodo era in grado di soddisfare l'intera domanda di naviglio nazionale.** Per far fronte alla crisi il governo decise nel 1984 di trasformare Fincantieri da società finanziaria a società operativa. **Con questa mossa tutte le società cantieristiche pubbliche italiane furono unificate in un'unica realtà con sede legale a Trieste.** Si voleva quindi razionalizzare il settore chiudendo i siti meno produttivi, **riducendo su prodotti ad alto contenuto tecnologico dove il sistema-Paese poteva ancora competere.** Così nei difficili anni Ottanta, dopo

il passaggio a Fincantieri, il cantiere di Monfalcone riuscì comunque a distinguersi consegnando due unità di assoluto prestigio, **la portaerei "Giuseppe Garibaldi" (1985), nuova ammiraglia della Marina militare italiana, e la nave officina semi-sommergibile "Mincoperi 7000" (1987),** la più grande al mondo di questo tipo. Il boom del mercato delle crociere fu decisivo per le attuali sorti dello stabilimento isontino. **L'allora coraggiosa scelta di Fincantieri di puntare su questo mercato in forte espansione permise alle maestranze monfalconesi di trovare un nuovo segmento di mercato in cui eccellere.** La prima nave da crociera della nuova generazione, la "Crown Princess", **fu consegnata nel 1990.** Negli anni successivi furono trasferite altrove le costruzioni mercantile e militari per concentrare esclusivamente il cantiere nel settore crociere. A Monfalcone sono nate unità celebri come la "Carnival Destiny" (1996) e la "Grand Princess" (1998), **e a oggi sono state consegnate ben 32 navi da crociera che navigando per i mari di tutto il mondo rappresentano un vanto per l'industria italiana.** Ma questa è storia dei giorni nostri.







S  
"  
C  
E  
C

# SI VIS PACEM PARA BELLUM

**Se vuoi la pace, preparati alla guerra":  
così dicevano i latini.**

**Acco con il Libro Bianco della Difesa  
cosa cambia per la Marina italiana**

di **LEONARDO PARIGI**, Genova



«IL CONTESTO globale nel quale viviamo è oggi divenuto straordinariamente complesso, **difficile da interpretare e incerto nel suo divenire**». Con questa premessa inizia il nuovo Libro Bianco della Difesa, un documento atteso da anni che il ministero guidato da **Roberta Pinotti ha finalmente dato alle stampe la scorsa primavera**. Già dal preambolo si intuisce come lo strumento della Difesa sia un punto centrale ma estremamente delicato per la gestione delle politiche di sicurezza e degli affari esteri, tenendo conto anche dei settori industriali che vengono interessati, e quindi delle centinaia di migliaia di persone che lavorano intorno a questo mondo. Le prospettive della Marina militare perciò non riguardano solamente l'impiego di mezzi e uomini in missioni, **ma devono necessariamente avere un respiro molto più ampio e di lunga durata**. Nel documento edito dalla Marina alla fine del 2014 intitolato **"Prospettive e orientamenti di massima della Marina Militare per il periodo 2015-2025"** si faceva riferimento ad alcuni punti-chiave imprescindibili per l'efficienza dello strumento militare navale, a partire dal varo di nuove unità. Alcuni mesi prima della pubblicazione del Libro Bianco, il Capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, sottolineava la necessità di un programma di rinnovo dei mezzi in acqua, **tra cui la costruzione di 10 nuovi Ppa (Pattugliatori polifunzionale d'altura), unità anfibe e di supporto logistico, oltre che navi per il Goi (Gruppo operativo incursori)**. Nella pubblicazione veniva sottolineata l'urgenza di un piano di lungo termine per il rinnovamento della Marina, **agitando lo spettro di una forza navale completamente insufficiente in caso di mancate decisioni**. Il nuovo concetto strategico della Nato, che prevede l'intervento di uno degli Stati membri «laddove possibile e quando necessario», rincarava la dose, **spingendo il dicastero di Pinotti a prendere provvedimenti urgenti per il finanziamento di tali progetti**. Progetti costosi, si dirà, ma senz'altro fondamentali, **stando alle fonti ufficiali**. Le nuove unità navali che verranno introdotte infatti dovranno essere polifunzionali e adattate sulle priorità strategiche del Paese, **in coordinamento con gli alleati**. Proprio su quest'ultimo punto il Libro Bianco della Difesa

era incaricato di fare chiarezza, **ovvero sulla necessità di rivedere in toto le priorità**. Da queste infatti dipendono non soltanto le scelte politiche, ma anche l'organizzazione degli investimenti, dell'intelligence, **della logistica**. A oggi, la Marina italiana consta di 60 unità, con un'età media più alta delle cugine spagnola e tedesca. Lo Stato Maggiore suggeriva pertanto l'introduzione di 10 nuove Fremm, **le fregate costruite da Fincantieri**, insieme a due nuovi sommerini e alle sopraccitate navi da supporto per i corpi speciali. Il



conto è salato. Oltre 10 miliardi di euro nell'arco di un decennio, contemplando però anche i costi che dovranno essere coperti per la manutenzione e l'ingresso di nuovi sistemi di controllo e d'arma, **tra cui gli imprescindibili droni e gli F-35 che saranno in dotazione alla Marina**. Di questi, sono quasi 5,5 i miliardi di euro già stanziati nella Legge di Stabilità 2014, **tutti a carico del ministero dello Sviluppo economico**. Al piano mancano ancora alcuni finanziamenti per il completamento del Programma navale. Le nuove unità dovranno essere equipaggiate con sistemi tecnologici all'avanguardia, **e la cantieristica navale italiana è già all'opera al riguardo**. Finmeccanica con Selex Es è coinvolta sin dall'inizio su questo fronte, **sia per la costruzione sia per l'ammodernamento degli allestimenti delle unità "Cavour", "Doria", "Maestrale", "De la Penne" e "Gaeta"**. La Legge di Stabilità 2015 va a toccare la componente della Difesa in tendenza sugli anni precedenti, ovvero tagliando il più possibile ma

senza intaccare, a parere degli esperti, **i veri buchi neri di questa voce**. Per la prima volta si scende sotto quota 20 miliardi di euro, e la sensazione è che, nonostante la riforma Di Paola del 2012 (che prevede il taglio del personale da 190 a 150 mila unità totali per le Forze armate), gli investimenti continueranno a essere sempre più onerosi, **mentre la componente di "esercizio" sarà quella più penalizzata**. Il mondo contemporaneo è composto di sfide classiche per il controllo di regioni e di risorse naturali, e di conflitti ibridi, **tra cyber-warfare,**

**strumenti di propaganda, guerriglia, e fanatismo**. Raccogliere tutto ciò sotto un unico ombrello programmatico sembra essere oggi più un esercizio di stile che una vera strategia di Difesa, **ma non si può certamente farne una colpa politica**. La realtà ci regala scenari che mutano con straordinaria rapidità. **Nell'arco di pochi anni si è passati dai programmi europei di partenariato con la Sponda Sud del Mediterraneo, a una chiusura totale con molti di questi attori**. L'intero arco del Maghreb è colpito dalla guerra civile e dal terrorismo, **mentre Stati nazionali come la Libia si sono dissolti dopo interventi militari quantomeno vaghi e poco calcolati**. Basta spostarsi di pochi chilometri per avere un'Ucraina ancora infiammata al suo interno, **la Crimea sotto una nuova bandiera, gli attacchi terroristici a Tunisi, a Copenhagen, a Parigi, senza contare la Siria e il controllo dell'Isis su ampi territori**. Gli scenari perciò sono estremamente labili e volatili, e per questo, sottolinea il Libro Bianco, **è neces-**

**sario anche rivedere i concetti di base della Difesa.** A titolo d'esempio, il punto 7 recita: "Ferme restando le attribuzioni degli organi costituzionali appare utile una riflessione sull'adeguatezza degli organi decisionali e le connesse strutture di supporto, **costituiti negli anni per far fronte a situazioni di crisi o di emergenza**". Gli ambiti regionali su cui si concentra il testo sono chiaramente quelli che riguardano più da vicino l'Italia. **Mediterraneo, Nord Africa, Sahel, Corno d'Africa, Mar Nero.** Le risorse energetiche sono in cima alla lista delle priorità, **e l'approvvigionamento del Paese risulta quindi strategico anche per gli investimenti di lungo periodo.** Ma la globalizzazione dei rischi non è sottovalutata, **se si rimette al centro della questione l'Alleanza Euro-Atlantica.** Roma insomma prevede che gli alleati e gli amici di sempre saranno ancora più stretti negli anni a venire, **con tutto ciò che ne consegue.** Se una politica europea di Difesa è ormai una chimera, **chissà che non saranno proprio i partner commerciali a fornire l'occasione per aiutarsi a vicenda.** Tra le voci del documento, si può trovare anche la base del pensiero contemporaneo sulla sicurezza: **capire, prevenire, intervenire.** Tre verbi che spiegano perfettamente quali siano gli orizzonti politici e strategici, **ma che difficilmente possono essere implementati senza una reale coesione di mezzi e fini con i partner europei.** I punti-chiave presi in esame dal documento sono i più svariati, **e ben rappresentano la sensazione di caos odierno.** Mutamento degli equilibri di potere a livello globale, cambiamenti delle strutture politiche, **maggior influenza e pervasività delle tecnologie.** Ma anche urbanizzazione, demografia, mutamenti climatici. Ognuno di questi aspetti deve essere preso in esame, **e collegarlo al finanziamento di una o tre fregate è complicato.** Tuttavia, le linee guida del pensiero politico sono chiare. Riguardo alla diminuzione degli investimenti per la Difesa, "protratta nel tempo, **tale tendenza diminuirà la capacità di prevenzione e deterrenza dei Paesi occidentali,** aumenterà il livello di possibili rischi e minacce alla sicurezza, e comprometterà le capacità complessive di difesa sia degli interessi vitali e strategici, sia dei valori fondanti delle nostre strutture democratiche". **Si vis pacem, para bellum.**



# «Una crescita blu per Adriatico e Ionio»

Il relatore per l'Eusair, Jakovčić spiega la strategia per la regione: più cantieri e collegamenti, stazioni Lng in Croazia e Albania

di **MARIA MARAINI**, Bruxelles

IVAN Jakovčić è un eurodeputato croato ed è il relatore per la Strategia macro-regionale Adriatico-Ionica (Eusair), **che sarà votata dalla Commissione per lo Sviluppo regionale del Parlamento europeo a metà settembre**. Già presidente della Regione istriana ed ex ministro dell'Integrazione europea, Jakovčić è stato eletto al Parlamento croato per cinque volte, mentre ora è il leader di un partito regionale istriano, chiamato Assemblea democratica istriana (Ilds), che aderisce, in Europa, al gruppo dell'Alleanza dei liberali e democratici per l'Europa (Alde). Nella sua configurazione attuale la Strategia Eusair tocca otto paesi: quattro Stati membri dell'Unione europea (Croazia, Grecia, Italia, Slovenia) e quattro Paesi candidati e potenziali candidati (**Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Serbia**). In quest'area vivono più di 70 milioni di persone e secondo Jakovčić «questa può avere un ruolo chiave per rafforzare la continuità geografica in Europa».

**Perché la regione Adriatico-Ionica ha bisogno di una strategia ad hoc? Quali sono le opportunità che essa può portare ai 70 milioni di persone che vivono in questa area?**

«La regione Adriatico-Ionica ha bisogno di questa strategia - che non è altro che il risultato di un impegno di tutti i livelli di governance, ovvero locale, regionale, nazionale ed europeo - per creare una certa coerenza di sviluppo al suo interno. È importante promuovere la prosperità sosteni-

bile, economica e sociale della regione in modo da armonizzare le sue politiche di sviluppo e creare maggiori sinergie tra i Paesi coinvolti. A mio avviso, l'Eusair è anche un'iniziativa innovativa che coinvolge i diversi attori nazionali, regionali e locali europei, concentrandosi su una serie di sfide individuate e condivise da

pitalizzate su diversi settori marittimi come il turismo costiero e da crociera, la produzione sostenibile di pesce e la connettività terra-mare che può far crescere anche la competitività delle economie dell'entroterra. L'idea è dunque di individuare delle priorità comuni per la macro-regione, utilizzare al meglio le sue



tutti i partner. Questa Regione deve far fronte a diverse questioni come la disoccupazione, le carenze di collegamenti nei trasporti, le inadeguate interconnessioni delle reti elettriche, l'insostenibilità della pesca, e l'inquinamento marino. Queste, se saranno affrontate insieme e non singolarmente a livello nazionale o locale, potranno garantire un maggior successo. Inoltre, ci sono alcune opportunità promettenti che possono essere ca-

istituzioni, le politiche e i fondi già esistenti, fissando degli obiettivi realistici, ma capaci di realizzarsi con il massimo impatto».

**Cosa pensa che il suo rapporto apporterà a questa strategia?**

«Il mio obiettivo come relatore per l'Eusair è quello di creare un documento che includa gli sforzi di tutte le istituzioni nazionali e europee coinvolte. Il progetto di relazione infatti è il risultato di molte consultazioni avute con le di-

verse parti interessate e l'obiettivo è di individuare progetti di sviluppo reali e fattibili. Il testo che ho presentato alla Commissione per lo Sviluppo regionale, prevede specifici progetti infrastrutturali in tutta la Regione. Tra questi, il più importante è il corridoio Adriatico-Ionico che prevede una autostrada Atene-Trieste, un gasdotto e altre forme di collegamenti infrastrutturali. Inoltre, la mia relazione propone anche l'inserimento del collegamento stradale tra Ancona e Bari nei corridoi europei. Uno dei principali obiettivi della strategia poi, e che io sostengo con forza, è quello di contribuire all'integrazione nell'Ue dei Paesi balcanici occidentali. Il presidente della Commissione europea, Jean-Claude Juncker, è stato molto chiaro: "Nessun allargamento avverrà nel corso dei prossimi quattro anni". Tuttavia, questi quattro anni dovrebbero essere utilizzati per preparare tutti i Paesi dei Balcani occidentali all'adesione. Ci sono grandi aspettative in questi Paesi, e sono certo che il mio rapporto contribuirà alle discussioni sull'allargamento Ue e alla cooperazione tra i Balcani e gli Appennini».

### **Come conciliare i diversi interessi dell'economia marittima - spesso fonte di inquinamento - con la tutela dell'ambiente?**

«La Crescita Blu, uno dei quattro pilastri tematici dell'Eusair, creerà nuove opportunità di business e posti di lavoro, lanciando una vera Europa del mare e delle zone costiere. Ma attualmente, esistono vari ostacoli allo sviluppo dell'acquacoltura nel bacino Adriatico-Ionico, come la difficoltà di accesso al capitale di avviamento per l'innovazione, o le lunghe e burocratiche procedure amministrative. Per incentivare tutte le tecnologie blu nella regione dunque la mia relazione punta sull'internazionalizzazione delle piccole e medie imprese e sullo sviluppo di cluster macroregionali in settori promettenti come quello della cantieristica navale sostenibile. Ma promuove anche la crescita attraverso nuovi modelli di governance a favore dello sviluppo sostenibile della pesca marina e terrestre e dell'acquacoltura. Ma ovviamente, la qualità ambientale è pure essenziale per garantire il benessere economico e sociale degli abitanti delle nostre regioni.

Infatti, la mia relazione si concentra per esempio anche sugli sforzi congiunti che si occupano dell'intero ciclo di vita dei rifiuti marini e dello studio condiviso per prevenire e reagire ad eventuali maree nere o ad altre minacce ambientali. Nel testo poi faccio anche riferimento alle risorse ittiche, soprattutto alle specie più a rischio, e alla loro interconnessione biologica e sostengo la conservazione di una riproduzione naturale. Considero poi molto importante il settore della costruzione navale per assicurare una crescita sostenibile e competitiva che sia in linea con le tecnologie blu. Infine, non dobbiamo tralasciare la pesca sportiva e familiare, soprattutto nelle isole, anche per preservare le tradizioni culturali locali e gli stili di vita marittimi degli isolani e di chi vive nei piccoli siti costieri».

### **La regione adriatico-ionica ha notevoli deficit infrastrutturali, in particolare tra i "vecchi" Stati membri dell'Ue e gli altri Paesi; come pensa che questa strategia possa contribuire a migliorare lo sviluppo delle reti di trasporto?**

«Sì questo è un punto davvero essenziale. Dobbiamo trovare soluzioni per il gap infrastrutturale da lei menzionato. Nella relazione cerco di sottolineare l'importanza di migliorare la connettività dei trasporti tra i Paesi. In particolare, non va trascurato il trasporto marittimo, i collegamenti intermodali, il collegamento tra le due coste dirimpettaie e anche le vie di trasporto marittimo verso i porti delle altre parti d'Europa. Non dimentichiamo poi gli scarsi collegamenti con le tante isole che fanno parte della macro-regione. Questa strategia insomma è un buon punto di partenza per utilizzare al meglio tutti i vari strumenti strutturali e finanziari esistenti, primi fra tutti il Fondo per gli investimenti strutturali europeo (Esif) e lo Strumento di assistenza di pre-adesione (Ipa) per il periodo 2014-2020, che include il Programma di cooperazione Adriatico-Ionico, meglio conosciuto come Adrion. Questi forniscono importanti risorse e potenzialità e offrono una vasta gamma di strumenti e opzioni tecniche per lo sviluppo della strategia. Ma esistono anche altri fondi e strumenti disponibili, relativi ai quattro pilastri strategici della strategia: ad esempio, nell'ambito di

Horizon 2020, del fondo Connecting Europe Facility o dei programmi Life e Cosme, che si riferiscono rispettivamente alla mitigazione - adattamento dei cambiamenti climatici e alle piccole medie imprese. Nuove soluzioni ai problemi infrastrutturali possono poi essere previste all'interno del nuovo Fondo europeo per gli investimenti strategici (Efsi) disponibile per finanziare diversi progetti in quest'area e per creare un grande valore aggiunto a livello macro-regionale».

### **L'Energy Union è anche uno degli obiettivi principali del programma politico di Jean-Claude Juncker. Lei cosa suggerisce per intensificare l'interconnessione delle reti elettriche e lo sviluppo di un mercato integrato dell'energia nell'area Adriatico-Ionica?**

«Il miglioramento dei collegamenti transfrontalieri dell'energia elettrica, la costruzione di un gasdotto nella regione per migliorare la sicurezza degli approvvigionamenti e per promuovere l'integrazione dei mercati e delle misure legislative per rimuovere le barriere agli investimenti transfrontalieri sono azioni necessarie se si vogliono raggiungere gli obiettivi di politica energetica fissati dall'Ue. Ma è anche necessario che i Paesi aderenti alla strategia, proseguano negli sforzi per diversificare le fonti di approvvigionamento energetico; un processo che non solo consente di migliorare la sicurezza energetica nella macro-regione, ma anche di alimentare la concorrenza, e dunque di apportare nuove vie di sviluppo economico. Nel testo do anche importanza allo sviluppo di stazioni per il gas naturale liquefatto (Lng) all'interno della macro-regione, in particolare in Croazia e Albania; allo sfruttamento delle fonti rinnovabili disponibili, come l'energia solare e eolica; all'importanza della sostenibilità e della competitività di eventuali nuove di centrali idroelettriche, in particolare in Montenegro, Bosnia-Erzegovina e Serbia; alla necessità di tutti i Paesi aderenti alla strategia di contribuire alla creazione di un mercato dell'energia elettrica ben funzionante; all'importanza degli investimenti in nuove infrastrutture energetiche sia per la produzione che per il trasporto di energia elettrica e di gas, in sinergia con le reti Ten-E».





# L'armatrice d'acciaio che domina lo Stretto

Poche parole e molta determinazione: così Olga Mondello Franza guida la Caronte&Tourist. Ogni tanto, coltiva la passione: la velocità

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

DONNA dalla forte personalità, ancor bella e grintosa, tenace e disincantata, diretta, abituata a dire quello che pensa, Olga Mondello Franza, cavaliere del lavoro, presidente della Caronte&Tourist, nonché della Framon (Franza-Mondello), la società alberghiera che oggi possiede quattro alberghi, **tutti in Sicilia**, non si arrende mai. Affronta la vita di petto, o come dice lei sorridendo, con **«il machete»**. Eppure, di vicissitudini nella sua vita ne ha dovute affrontare parecchie. A cominciare da quel 19 marzo 1990, quando suo marito, l'ingegnere Giuseppe Franza, **mori improvvisamente a neppure 60 anni**. Una prova durissima per questa giovane donna, che a soli 17 anni aveva deciso di sposare un uomo più grande di lei di 15, e che ci mise due anni prima di dirgli di sì (**«volevo essere sicura che fosse vero amore e non un'infatuazione giovanile»**) e che dopo la nascita dei tre figli, lo aveva sempre seguito anche negli incontri di lavoro e nei ministeri, ascoltando in silenzio e apprendendo ogni cosa da lui. «Alla sua morte - ricorda - mi sono chiusa in casa, **e per una settimana non ho parlato con nessuno**. Mi sentivo morta anch'io. Oltre al dolore per la sua scomparsa, **dovevo affrontare anche la situazione aziendale**. Così, dopo aver molto pensato e valutato, **decisi di rimboccarmi le maniche e di mettermi al lavoro**. Indubbiamente avrei potuto abbandonare tutto e lasciare che i miei figli facessero carriera fuori Messina. **Il mio figlio maggiore Vincenzo si era appena laureato in ingegneria alla Statale di Pisa,**

ma non me la sono proprio sentita di lasciare la città e il lavoro che con grande amore mio marito aveva portato avanti. Così sono rimasta, e con l'aiuto dei miei due figli, Vincenzo e Pietro (la terza figlia, Helga, vive a Milano e ha scelto la strada dell'arte) che mi sono sempre stati accanto, abbiamo proseguito nelle attività armatoriali, ampliandole, **aprendoci alle Autostrade del mare**, guardando alle evoluzioni del mercato». Vulcanica, una sviscerata passione per le auto e le barche, ipnotizzata dai gran premi, **affronta qualsiasi cosa con la grinta di una ventenne**. «Non mi sono mai fermata - commenta - e ne sono orgogliosa». C'è da crederci, visto che nel suo lavoro, **il Cavaliere Mondello Franza è oggi apprezzata, stimata e temuta**.

**Così, siamo arrivati all'oggi: programmi per il futuro?**

«Prevediamo un consolidamento nel mercato del traghettamento e nel cabotaggio di corto/medio raggio per il quale si stanno testando nuove rotte in Italia e all'estero».

**Lei è una manager di successo, ma lo è stata anche negli anni Novanta, dopo la morte di suo marito: quali le maggiori difficoltà incontrate?**

«Nessuna: ho solo dovuto concentrarmi maggiormente per conoscere a fondo temi che non conoscevo, ma questo è stato salvifico perché mi ha parzialmente anestetizzata».

**Siciliana e per giunta bella, in un settore tipicamente maschile, è**

**stato difficile farsi prendere sul serio?**

«Non ho mai cercato di farmi prendere sul serio. Lavoravo e facevo quello che ritenevo fosse giusto per la mia società. Chi mi prendeva sul serio, bene. Chi no, problema suo...».

**La sua bellezza l'ha più aiutata oppure ostacolata?**

«Sicuramente un aspetto estetico gradevole attira attenzione, ma poi oltre al fumo è necessario l'arrosto, altrimenti non si va lontano. Questo in tutti i campi, ma soprattutto in quello armatoriale».

**Che cosa rimpiange di più nella sua vita?**

«Finora nulla, perché tutta la mia vita è frutto di mie scelte, fatte con la mente e con il cuore».

**Perché non si è più sposata? Eppure i corteggiatori non le sono certo mancati...**

«...ma perché, il tempo è scaduto?»

**Quali sono le sue passioni, le cose cui non riesce a rinunciare?**

«Mare e automobili. Lo confesso, adoro le Porsche, che amo guidare ascoltando la musica di Eric Clapton».

**I suoi hobby?**

«Il lavoro! Purtroppo non ho coltivato altri hobby. In futuro si vedrà».

**Oggi, si sente più manager, mamma o nonna?**

«Sono tutto in uno, a seconda di quello che serve».



### Lei sa cucinare e prepara qualche dolce per i suoi nipoti?

«No, fortunatamente per loro. Le mie nuore però sono bravissime cuoche e così ci siamo evitate inutili confronti».

### Alcuni anni fa hanno acquistato la squadra del Messina Calcio, ma dopo i primi tempi promettenti, il finale è stato piuttosto pesante per la famiglia Franza. Cosa le rimane di quella esperienza?

«Una esperienza piena di mille sfaccettature. Utilissima, nel bene e nel male».

### Cosa non rifarebbe della sua vita?

«A oggi non c'è nulla che non rifarei. Domani non lo so».

### Ha un'amica del cuore?

«No, tra l'altro mai avuta».

### Lei come si definirebbe?

«Testarda, tenace, forse soltanto una rompiscatole».

### Dicono di lei che sia diretta, sempre pronta a dire quello che pensa, poco diplomatica: è convinta che questo sia vincente o talvolta si è pentita di non essere stata zitta?

«Parlo poco, per fortuna, ma le volte che parlo spesso mi devo pentire di averlo fatto. Bisogna

capire esattamente fino a che punto l'interlocutore sia in grado di reggere una verità e fermarsi un attimo prima. È difficile».

### La sua maggiore soddisfazione e la peggiore delusione.

«I miei figli sono la mia più grande soddisfazione. Non ricordo particolari delusioni, perché non mi aspetto quasi nulla dagli altri».

### Lavoro, famiglia, amore: cosa mette al primo posto?

«Sicuramente la famiglia con tanto amore, ma spesso il lavoro fatto con tanto amore per la famiglia. Le cose si fondono e si alternano. Come i ruoli».

### Quali le qualità che apprezza in un uomo?

«L'intelligenza (una rarità)».

### Da piccola cosa sognava di fare? «Studiavo per poter lavorare. Ho iniziato tardi. Prima ho fatto altre cose, più importanti».

### Non ha mai pensato di andarsene dalla Sicilia? E perché?

«Qui ho realizzato quello che potevo. Trovo tuttavia stimolante pensare che si possa ricominciare da un'altra parte».

### Lei è una donna particolarmente elegante: quanto conta per lei il look?

«Non ho mai fatto molto caso all'abbigliamento. Comunque indosso quello che mi fa sentire me stessa. Tutto deve essere semplice, comodo e senza problemi».

### Ha paura di invecchiare?

«Sono già una giovane vecchia e non me ne sono accorta. Quando sarò decrepita sarà troppo tardi per aver paura».

### A che cosa non sa rinunciare?

«Quello che c'è, c'è. Quello che non c'è, non c'è».

### Quali gli insegnamenti e i consigli che si sente di dare ai suoi figli?

«Non ho mai dato consigli e insegnamenti ai miei figli: li ho avuti da giovanissima e non ho fatto le stesse esperienze loro. Percorrevamo la strada insieme. Io con la maturità correggevo il tiro e loro si fidavano. Un buon team. Ho la fortuna di vedere e apprezzare i risultati».

### Se non fosse Olga Franza, chi vorrebbe essere?

«Insistere su Olga Mondello Franza».

## I CINQUANT'ANNI DI CARONTE & TOURIST

Caronte & Tourist quest'anno festeggia i 50 anni di vita lanciando una associazione per "progetti nel territorio". La compagnia ha trasportato 230 milioni di persone, percorso quattro milioni di miglia nautiche in oltre 1,2 milioni di corse, portato da una costa all'altra 60 milioni di auto e oltre 20 milioni di mezzi commerciali dando lavoro a circa 1200 persone.

Il gruppo, il cui fatturato è di oltre 150 milioni di euro, conta su una flotta di 16 traghetti che operano, oltre che sulle tratte tradizionali tra i porti di Messina e Villa San Giovanni, sulla Messina Salerno e sulla recentissima Catania/Napoli.

La sfida armatoriale della Caronte e della Tourist Ferry Boat comincia il 19 giugno 1965, giorno in cui la nave "Marina di Scilla", della società Caronte, effettua il viaggio inaugurale sullo Stretto di Messina, collegando, in alternativa alle Ferrovie dello Stato, i porti di Messina e Reggio Calabria. Nel 1968 la Tourist Ferry Boat inaugura la nuova tratta Messina-Villa San Giovanni. La scelta della nuova rotta rappresenta un miglioramento del servizio, perché permette di realizzare un traghetto più rapido ed efficiente data la riduzione della distanza e quindi dei tempi. Nel corso degli anni, con lo sviluppo del trasporto su strada alternativo a quello ferroviario, e anche grazie alla sempre maggiore efficienza del servizio di attraversamento dello Stretto di Messina, il traffico commerciale diretto e proveniente dalla Sicilia si incrementa progressivamente; e in poco tempo, tutti i mezzi in transito si spostano sulla nuova tratta e la Messina-Reggio Calabria viene via via abbandonata. Forti del successo dell'iniziativa, le società varano prima navi ro-ro dotate di doppio portellone e successivamente costruiscono nuove unità dotate di un diverso sistema di propulsione denominato Voith-Schneider, adottato dopo un attento studio che teneva conto delle forti correnti marine presenti nello Stretto. Nell'ottobre del 2001, arriva il collegamento Messina-Salerno. B d'A.



# Internazionali per vocazione: spedizionieri, armatori e operatori

Alle prese con la costituzione, la gestione e lo sviluppi di branch e subsidiary all'estero. Tra expatriate e autorizzazioni locali, alcuni aspetti che devono essere considerati

di **BENEDETTO LONATO\***, Genova

SEMPRE più spesso l'operatore del mondo shipping e trasporti internazionali, anche di piccole o medie dimensioni, necessita di dotarsi di strutture e avamposti all'estero, in Europa e/o negli altri continenti, **a seconda delle commesse spot raccolte e/o dei flussi di lavoro acquisiti**. Tali esigenze nascono il più delle volte dall'ottenimento da parte dell'operatore di uno o più incarichi importanti di media/lunga durata, **come ad esempio l'ottenimento di commesse relative a servizi di trasporti e/o operazioni logistiche collegate ad operazioni di costruzione di infrastrutture e/o impianti industriali**, o dall'intensificarsi di un costante flusso di lavoro standard in una determinata area del mondo. L'operatore che si appresta a dotarsi di una struttura estera ha di fronte a sé una serie di importanti decisioni da prendersi in un tempo che spesso è relativamente breve, **con una serie di variabili che dipendono non solo dalle strategie di business ma anche dai paletti imposti dalla legge locale e da quella italiana**. Nella gran parte dei casi l'operatore italiano, **per dimensioni e/o necessità**, intende dotarsi di uffici di rappresentanza o piccole unità operative. **Evidentemente le problematiche variano da Paese a Paese**, da progetto a progetto e spesso scontano implicazioni di tipo fiscale, amministrativo e giurisdizionale specifiche ma, nella nostra esperienza, possiamo notare come alcuni temi siano abbastanza ricorrenti e interessino la gran parte di queste operazioni di sviluppo all'estero degli operatori

del comparto.

Anzitutto

*(i) la scelta del tipo di legal entity da costituirsi, quindi*

*(ii) le modalità di invio*

*all'estero di personale della sede centrale*

*deputato a seguire l'avvio del progetto e l'ottenimento dei relativi permessi al lavoro in loco e (iii) il regime autorizzativo da riservarsi per avviare le proprie attività (tema che interessa in modo particolare il mondo della logistica, delle spedizioni e dei trasporti).*

Con riferimento al primo tema nella gran parte dei casi, specie per progetti in fase di avvio, l'operatore opta per la costituzione di una società locale paragonabile alla società a responsabilità limitata oppure per una branch della società italiana ossia, spesso una sorta di **"sede secondaria"** all'estero. Tale scelta implica un'attenta analisi delle regole fiscali applicabili ed in questo senso è importante l'attenta verifica delle eventuali convenzioni in essere tra l'Italia ed il paese di interesse (**in particolare se extracomunitario**). Da un punto di vista strettamente legale è utile invece valutare le differenze esistenti rispetto al regime di responsabilità della parent company. Nella gran parte dei casi la costituzione di una branch implica una sorta di **"continuità"** nella responsabilità della società italiana che risponde diretta-



\*Avvocato - Lca Studio Legale

mente dell'operato in loco. Al contrario la costituzione di una subsidiary locale, ossia di una società di capitali, permette alla società italiana di dotarsi di uno "schermo" giuridico dando vita ad una persona giuridica distinta, utile non tanto nei rapporti contrattuali più importanti con i clienti/committenti (**che spesso implicano forme di garanzia "corporate" che impegnano la controllante rispetto all'operato della controllata**) ma piuttosto nelle problematiche che possono sorgere con le autorità locali con riferimento al rispetto di norme e regolamentazioni applicabili. In relazione ai costi di gestione non sempre la branch permette un avvio **"più leggero"** anzi possiamo constatare come in molti casi le formalità burocratiche e fiscali sono del tutto simili rispetto a quelle di una subsidiary locale. In ogni caso, su tale scelta, come detto, **possono giocare un ruolo determinante le implicazioni di tipo fiscale**. Rispetto poi all'invio di personale all'estero, **il tema è particolarmente complesso e ampiamente dibattuto**. Le implicazioni non sono legate solo all'applicazione delle normative estera locale ma anche di quella italiana. Tale tema interessa in particolar modo i progetti relativi a Paesi **"extracomunitari"**. Le problematiche indicate in ambito comunitario sono fortemente attenuate specie per il caso di lavoratori di nazionalità comunitaria e considerata la favorevole normativa applicabile ai **"distacchi comunitari"**. Dal punto di vista "giurisdizionale", sono diverse le mo-



dalità individuate nella prassi per la gestione dei c.d. expatriates da parte delle società italiane. **In particolare possono essere utilizzati gli istituti della trasferta o del distacco anche se il primo spesso si rivela non adatto per periodi all'estero di media/lunga durata.** La prassi e quindi la giurispru-

denza hanno poi individuato una serie di "varianti", in particolare una modalità non "tipizzata" che sempre più spesso viene utilizzata ossia l'opzione del "**distacco**" con messa in aspettativa del personale e contestuale assunzione all'estero. In questo senso è utile l'analisi del pronunciamento

della Suprema Corte n. 24770 del 5 novembre 2013, che si è trovata a studiare questo fenomeno e di cui riporto un breve passaggio "ove le parti abbiano pattuito un distacco del lavoratore che, fermo il perdurare del vincolo con il datore di lavoro originario, faccia sorgere un distinto rapporto con altro imprenditore, anche all'estero, con sospensione del rapporto originario, i due rapporti restano separati, anche se le due società sono gestite da società collegate, con conseguente non imputabilità alla società distaccante, se non diversamente pattuito, **delle obbligazioni relative al secondo rapporto**". In altri casi si arriva alla scelta di sistemi misti, che spesso portano all'invio dei lavoratori all'estero secondo il regime del distacco, quindi mantenendo attivo il rapporto di lavoro con la società italiana, ma anche alla contestuale assunzione del lavoratore per mezzo della subsidiary o branch estera, **dando origine ad una duplicazione di buste paga e di rapporti di lavoro con i dovuti accorgimenti di equalizzazione del salario.** Una scelta oculata pone le proprie basi su almeno tre "**driver**" bene individuabili. Il primo è quello delle temati-





che di "Corporate Immigration" ossia i paletti imposti dalle procedure locali necessarie all'ottenimento dei permessi di soggiorno e di lavoro per i dipendenti (**generalmente più complesse di quelle che interessano il personale di bordo**), che per esempio possono imporre l'assunzione in loco dei lavoratori. Quindi va considerato il regime convenzionale applicabile con riferimento al tema della **"social security"** ossia della contribuzione previdenziale e assicurativa. La distinzione fondamentale, in ambito extracomunitario, **è fra i Paesi che hanno sottoscritto accordi con l'Italia e paesi che non si sono dotati di alcuna convenzione con il nostro Paese**. In questo secondo caso il tema è particolarmente delicato e va studiato con attenzione in quanto sarà necessario curare una probabile inefficienza

e duplicazione di costi considerata l'applicabilità, per mezzo della legge 398 del 1987, del regime della c.d. **"continuità contributiva"** e la contestuale, e più che probabile, obbligatorietà del pagamento di contributi social security in loco che andranno, nella maggior parte dei casi, persi. Infine il terzo tema da considerare è quello fiscale, non solo a livello corporate ma anche personale del lavoratore, **specie per il caso in cui il lavoratore debba soggiornare all'estero per periodi medio/lunghi**. Infatti il temporaneo trasferimento all'estero del lavoratore può implicare per la società e/o per il lavoratore vantaggi o svantaggi fiscali che vanno curati e sui cui vanno presi specifici accordi per l'individuazione di un buon regime di **"tax equalization"**. Decisa la strada da percorrersi, nell'esecuzione del

progetto è necessario verificare (il prima possibile) anche l'eventuale obbligo di ottenimento dell'autorizzazione ministeriale per l'invio di lavoratori all'estero che viene rilasciata, salvo casi di particolare urgenza, **entro 75 giorni dalla data di ricevimento dell'istanza**. Infatti al fine di inviare un lavoratore dipendente in Paese extracomunitario il datore di lavoro è chiamato a effettuare una procedura preventiva di autorizzazione prevista dall'art. 2 della L. n. 398/1987. L'autorizzazione all'espatrio viene concessa dal ministero del Lavoro a seguito di un procedimento amministrativo volto a verificare il rispetto delle condizioni lavorative minime riconosciute ai lavoratori e, per il tramite del ministero degli Affari Esteri, la sicurezza del paese estero di distacco (**situazione politica, sociale, sanitaria ecc.**).



# FOCUS LA SPEZIA



# S ON EZIA



# «Pronti per diventare il 20% più veloci»

Il presidente dell'Autorità portuale, Lorenzo Forcieri: «Grazie a La Spezia Shunting Railways il traffico su ferro ha messo le ali»

di ALBERTO GHIARA, Genova

## Superata la metà del 2015, qual è il bilancio del porto della Spezia?

«Lo scalo - risponde il presidente dell'Autorità portuale spezzina, Lorenzo Forcieri - è in un momento positivo sia per i traffici di merci containerizzate sia per i passeggeri. Per quanto riguarda le merci, abbiamo una crescita sui volumi rispetto all'anno passato. Le prospettive sono buone anche per la seconda metà dell'anno. Si avvertono segnali di inversione di rotta rispetto al passato, anche se non con effetti immediati sull'occupazione. Sono piccoli segni, come quello relativo all'utilizzo minore della cassa integrazione. Per i passeggeri registriamo numeri importanti. Lo scalo supererà i 600 mila passeggeri nel 2015. Siamo in una situazione in cui la domanda è più forte rispetto alla nostra disponibilità. Stiamo lavorando intensamente per migliorare ancora l'accoglienza alle navi».

## In che modo?

«Da un lato procediamo con l'allungamento delle banchine. Dall'altro inauguriamo un terminal provvisorio per i passeggeri, in attesa della nuova stazione marittima. La procedura per quest'ultima sta andando avanti, per arrivare a assegnare la realizzazione e gestione della nuova struttura. Si tratta di un work in progress per fare in modo che l'anno prossimo non capiti più di risolvere il grande afflusso di croceristi facendo attendere le navi in rada».

## Quali progetti avete per aumentare l'efficienza intermodale dello scalo?

«Il porto della Spezia ha già la maggior percentuale in Italia di uti-



lizzo del treno per smaltire il flusso dei container, circa il 35% del totale. Sul fronte dell'innovazione abbiamo avviato la società di servizi La Spezia Shunting Railways che è partecipata al 40% da imprese ferroviarie e Mto (multimodal transport operator, operatori del trasporto intermodale), al 40% dai terminalisti del porto e del retroporto e al 20% dall'Autorità portuale. È un'iniziativa che funziona e

sta facendo aumentare del 10% la movimentazione di carri, creando maggiore efficienza. Il problema è infrastrutturale. I binari sono obsoleti e permettono di formare treni soltanto di 450 metri. Adesso è stato approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici un progetto dell'Autorità portuale per allungare il fascio dei binari a 650 metri e più recentemente dal Cipe (Comitato interministeriale per la



tanto per La Spezia, ma per l'Italia. Con il raddoppio del Brennero aumenta la funzione di questo asse, dal 2025 anche l'asse ferroviario Tirreno-Brennero infatti può essere completato. Manca un'asta della ferrovia di valico per i treni che vanno dal mare verso monte con container high cube. Il costo non è proibitivo, circa un miliardo di euro. Avremmo così una linea diretta dal Tirreno al Mare del Nord che attraverserà le regioni più ricche delle Germania e ci renderebbe più competitivi rispetto ai porti del Nord Europa».

#### **Come giudica l'iter delle riforma delle legge sui porti?**

«Ho un giudizio positivo sul piano della logistica che è stato approvato. L'analisi è condivisibile e gli obiettivi sono chiari. Dopo diversi passaggi non condivisibili, ad esempio sulla costituzione dei grandi distretti, si è andati verso la direzione di distretti strategici sulla base dei porti core delle reti Ten-T. La scelta è giusta, di respiro europeo, e tiene conto delle esigenze della merce. La riforma dei porti andrebbe collegata alla legge sugli interporti, in modo che i due testi siano coerenti. Gli interporti stanno suscitando l'attenzione degli operatori stranieri, dobbiamo evitare che possano utilizzarli come cavalli di Troia per entrare sul nostro mercato».

programmazione economica, ndr)».

#### **Che vantaggi vi aspettate?**

«Oggi per creare un convoglio si devono effettuare più manovre ferroviarie. In futuro potremo fare tutto con un'unica manovra per l'inoltro e l'imbarco delle merci. Con il pre-clearing in collaborazione con l'Agenzia delle dogane, che è in via sperimentale ma sta andando bene, abbiamo già ridotto da cinque-sei giorni a due-tre giorni in media il transit time della merce. Ci sono container

che entrano e riescono in giornata. Con manovre ferroviarie più rapide aumenteremo la capacità di banchina del 20%. Vista la mancanza cronica di spazi, per le difficoltà che ci sono state in passato a realizzare il piano regolatore portuale, per noi si tratta di una vera manna».

#### **Con manovre ferroviarie più efficienti, la linea ferroviaria esistente è sufficiente al previsto aumento dei traffici?**

«Diventa importante la realizzazione della Pontremolese, non sol-



# «Lsct, il terminal più produttivo d'Europa»

L'amministratore delegato Giromini: «Con quattro teu per metro quadro, occupiamo un quarto dello spazio della concorrenza»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

«Contship e La Spezia sono un binomio storico stretto - afferma Michele Giromini, amministratore delegato del terminal container Lsct (La Spezia Container Terminal) -. Siamo entrati alla Spezia nel 1971, la prima nave trasportava 80 teu, adesso arrivano regolarmente ogni settimana portacontainer da 14 mila teu».

## **Che cosa ha caratterizzato la vostra presenza in questo porto?**

«La parola chiave è innovazione. Siamo partiti come primo terminal privato ed è stata una scommessa, stretti com'eravamo fra Genova e Livorno. Il fondatore di Contship, Angelo Ravano, aveva una linea di navigazione fra Marocco, Francia e Italia al servizio della componentistica della Fiat. Voleva essere libero e avere una banchina propria, veloce e produttivo. Da questa esigenza è partita l'idea di realizzare il terminal della Spezia, che è stato gestito fin dal principio con una mentalità industriale ed è cresciuto negli anni Novanta, dopo i decreti Prandini e la privatizzazione dei porti italiani. Da allora sono stati fatti passi avanti per quanto riguarda analisi dei progetti, informatizzazione, pianificazione e gestione delle risorse con sistemi innovativi sul piano della flessibilità e della contrattualistica. Poi sono arrivate le certificazioni, che per noi sono il riconoscimento di un miglioramento del servizio. Fino ad arrivare a oggi. Cerchiamo di anticipare il mercato per essere pronti per quello che succederà».

**Recentemente avete acquisito il terminal Speter e annunciato investimenti per 200 milioni. Che progetti avete per la nuova area e come state utiliz-**

## **zando questo stanziamento?**

«Devo innanzitutto sottolineare che i nostri azionisti hanno dimostrato con questo investimento di credere nel porto, che negli ultimi anni ha dato soddisfazioni importanti. Di qui la volontà di crescere, con l'acquisizione completa di Speter finalizzata a competere nel nostro mercato di riferimento, dove è sempre più necessario differenziarsi offrendo servizi efficienti e veloci che non possono prescindere dalla disponibilità di nuove banchine e piazzali».

## **Gli spazi stavano diventando stretti?**

«Noi movimentiamo 1,2 milioni di container all'anno avendo a disposizione un quarto degli spazi del nostro principale competitor. Abbiamo una produttività di quattro teu a metro quadro, al primo posto in Europa e fra i primi nel mondo. Adesso ci servono infrastrutture, ma scontiamo il ritardo con cui si muove la burocrazia italiana. Acquisendo l'area di Speter abbiamo potuto creare sinergie fra merci varie e contenitori. La fusione societaria è avvenuta nel mese di ottobre dell'anno scorso. In tre mesi abbiamo integrato il personale e i processi operativi. Adesso siamo un'azienda unica».

## **Continuerete a servire il mercato delle merci varie che sbarcava in Speter?**

«Noi siamo sul mercato, le attività di Speter continuano, dalle merci varie al general cargo, anche se oggi si va sempre più verso l'utilizzo del trasporto in container in molti settori, anche per la frutta. Le navi bananiere sono quasi sparite. Il progetto del La Spezia Reefer Center è nato proprio per dare una risposta alla merce deperibile, offrendo un retroporto attrezzato per ospitare i prodotti refrigerati. Si tratta di



prodotti che finora erano stati poco presenti nel porto della Spezia. Il nuovo centro refrigerato è attivo da qualche mese, abbiamo ricevuto i primi segnali positivi e speriamo di poterli consolidare».

**Torniamo ai 200 milioni.**

«Il piano di sviluppo del 2012 prevede che 80 milioni vadano alle infrastrutture e 120 per le attrezzature del terminal. Noi siamo stati i primi a proporre a un'Autorità portuale il rinnovo della concessione in cambio di investimenti per lo sviluppo delle strutture pubbliche, ossia banchina e piazzale. Aspettiamo che si sblocchino le partite dei ricorsi al Tar e al Consiglio di Stato per l'area della marina del Canaletto, dove è previsto l'arrivo di cinque gru. Altri fondi li abbiamo utilizzati per il revamping delle gru (circa 30 milioni) e l'acquisto di due nuove gru costruite in Cina e che sono appena entrate in funzione. Sono gru capaci di operare navi con 23 file contenitori e una capacità superiore ai 16 mila teu. Sebbene non sia in programma oggi l'arrivo di navi così grandi nei porti italiani, ci siamo preparati per il futuro. Abbiamo già assistito ad aumenti repentini delle dimensioni delle navi, e investendo conviene farlo per navi di taglia superiore. Fra l'altro una nave da 16.600 teu è già passata nel nostro terminal lo scorso aprile, la "Msc London", utilizzata nella rotta tra l'estremo oriente e il Nord Europa».

# «Questo porto ha bisogno di spazio»

Andrea Fontana, presidente degli agenti marittimi:  
«No a mega-progetti, ma si realizzi quello che è già sulla carta»

di ALBERTO GHIARA, Genova

Andrea Fontana è da poco più di un anno presidente degli agenti marittimi della Spezia.

## Che bilancio può fare dell'attività del porto e quali sono i temi caldi sul tappeto?

«Il porto della Spezia continua a macinare numeri positivi. I container sono cresciuti del 7-8% nei primi mesi dell'anno, soprattutto grazie all'export. Questo è dovuto alla performance del terminal Lsct, il principale dello scalo. Il problema più scottante in questa situazione è dato dal fatto che il porto non cresce in termini fisici. Si è dovuta aumentare la resa delle banchine, che è già altissima. Ma questo non basta più per poter effettuare un salto di qualità dello scalo, bisogna attuare le linee dettate dal piano regolatore portuale. Siamo ancora fermi a 40 anni fa. L'unica variazione positiva è stata l'assegnazione del molo Garibaldi alle crociere».

## Che cosa frena lo sviluppo dello scalo?

«Problemi giuridico-burocratici. I privati sarebbero pronti a finanziare le opere, ma queste non partono. Di fatto non abbiamo nessun cantiere aperto. Esiste un movimento di opposizione allo sviluppo dello scalo, che fa ricorsi al Tar anche sapendo di non vincerli. Così opere come quella che riguarda la marina del Canaletto non si muovono».

## Qual è l'importanza del progetto della marina del Canaletto?

«Salderebbe il terminal del Golfo con quello di Contship e consentirebbe uno sviluppo notevole dello scalo».



## Quali altri progetti sono necessari al porto?

«Fare di Santo Stefano Magra un vero retroporto. Renderlo un polmone delle banchine aumenterebbe i traffici. Dovrebbe essere considerato porto dal punto di vista normativo. A oggi sono stati fatti investimenti privati che

hanno creato magazzini in quest'area, dove le merci vanno per l'in e out dai container. Ma si tratta di iniziative a macchia di leopardo. Il progetto dell'Autorità portuale è in ritardo. L'Authority ha preso in affitto dalle ferrovie un'area da destinare alle verifiche doganali dei container. Questo libererebbe spazio in ban-



china. L'area dove doveva essere messo lo scanner tridimensionale è bloccata dopo che si è scoperto che anni fa era stato deviato proprio lì sotto un fiume sotterraneo. Rfi se ne lava le mani, l'Autorità portuale deve occuparsene».

**Nei mesi scorsi la vostra categoria ha contestato i corridoi doganali promossi dall'Agenzia delle dogane. A che punto è la questione?**

«È in parte sopita, ma cova sotto la cenere. L'innovazione fornisce strumenti nuovi, ma occorre evitare la retorica che enfatizza l'idea di essere all'avanguardia, quando non si verificano risultati pratici. Gli operatori del porto della Spezia dialogano con l'Agenzia delle dogane, ma la nostra professionalità non deve essere messa in discussione. Alla prova dei fatti chi esegue questo lavoro siamo noi».

**Un altro tema importante nel vostro rapporto con le Dogane è quello relativo al pre-clearing. Siete soddisfatti?**

«Le Dogane hanno agevolato, dando il via libera, ma il pre-clearing è possibile soprattutto grazie a noi, che digitiamo i dati, risolviamo gli errori, facciamo da filtro, insomma mettiamo in pratica



quello che si era pensato nella teoria. Ci è chiaro che l'informatica mette in discussione la fornitura dei servizi. Gli uffici documentali delle grandi compagnie non sono più in Europa, ma sparsi dall'India alla Cina. Non possiamo opporci, per noi è una sfida, ma il ministero per fortuna ci ascolta».

**A proposito di ministero, che cosa pensate della riforma dei porti in discussione?**

«Anche in questo caso il ministero ci ha ascoltati. L'importante per noi è creare una regia unica nei finanziamenti, altrimenti ogni Au-

torità portuale tende a ingigantire le dimensioni delle proprie opere. Deve essere il ministero delle Infrastrutture e Trasporti a fare le scelte e dare indirizzi, evitando che due scali vicini varino finanziamenti paralleli per le stesse opere. Le richieste di finanziamenti sono diventate enormi. Invece il progetto di trasformare le Autorità portuali in distretti secondo noi lascia il tempo che trova. Un altro cambiamento potrebbe riguardare la sparizione del Comitato portuale, una struttura amministrativa di 27 membri, dove è difficile mettere d'accordo tutti».

# Frutta, La Spezia sfida Civitavecchia

La posizione geografica e un business in crescita aiutano la nuova struttura del gruppo Clerici. A settembre arriveranno i primi carichi dirottati dal Lazio

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

QUEST'ESTATE, secondo i dati di Agrinsieme (associazione che riunisce Cia, Confagricoltura, Copagri e Alleanza delle cooperative agroalimentari), il caldo e forse anche il battage mediatico per l'Expo 2015 di Milano, dedicato proprio all'agricoltura, **hanno fatto crescere il consumo di frutta in Italia del 5%**.

Si tratta di un'inversione di tendenza rispetto al costante calo dei consumi degli ultimi anni. La verità è che gli italiani in media consumano meno frutta, precisamente 1,7 milioni di tonnellate in meno negli ultimi 15 anni, **sempre secondo i dati di Agrinsieme**. Questa disaffezione dei consumatori non toglie però che l'Italia resti uno dei maggiori produttori internazionali. Con 29 milioni di tonnellate di ortofrutta fresca prodotta nel 2014, per un valore di 11,8 miliardi di euro, **il Paese si pone all'ottavo posto nel mondo e al secondo in Europa dopo la Spagna**.

Insomma, si tratta di uno dei settori trainanti della nostra economia, **soprattutto perché una buona parte di quanto prodotto viene esportato**. Il saldo commerciale nel 2014 è stato di +870 milioni di euro, secondo quanto certificato da Fruitimprese: un dato positivo, **anche se in calo del 13% sul 2013**. Le esportazioni hanno riguardato 3,9 milioni di tonnellate per 4,1 miliardi di euro di valore. Il volume è cresciuto del 4,4% rispetto al 2013, mentre il valore, a causa del calo dei prezzi, **è sceso dell'1,2%**. Viceversa le importazioni sono diminuite dell'1,9% in volume, **ma il valore è cresciuto del 3%**. In termini assoluti l'Italia ha importato



3,2 milioni di tonnellate di ortofrutta per un valore di 3,2 miliardi di euro.

A questo dinamismo dei volumi movimentati, **negli ultimi anni ha corrisposto un cambiamento del mercato della logistica dell'ortofrutta**. Sempre più merce viaggia su container, mentre i tradizionali terminali portuali dedicati

si sono rapidamente ridotti di numero. Intanto nascono altre iniziative, come quella del Clerici Logistic Group, che dopo aver abbandonato i porti di Genova e Salerno, ha deciso di ripartire con l'attività terminalistica dal retroporto della Spezia, grazie a un'inedita alleanza proprio con un terminalista container, **il**



biamo visto che esisteva spazio per realtà dimensionate fino a un certo numero di posti pallet, **che questa poteva essere una soluzione anche per l'evoluzione del traffico di questo tipo di merce sui container.** Il porto della Spezia era ancora "acerbo" da questo punto di vista, per cui abbiamo presentato un progetto a Contship, che gestisce il La Spezia Container Terminal (**Lsct**) e che si è detta molto interessata a svilupparlo. **La sede è stata individuata in un magazzino nel retroporto di Santo Stefano Magra,** che è stato attrezzato con celle frigorifere. Le amministrazioni locali sono state collaborative, ma la burocrazia ha ugualmente frenato i tempi, **per cui dall'idea all'entrata in servizio è passato circa un anno.** L'impianto è pronto dal febbraio 2015».

Il primo obiettivo è veicolare qui un traffico di merce che oggi sbarca a Civitavecchia, **ma che è destinata al Nord.** A settembre dovrebbero arrivare i primi carichi.

**Ma quali sono le prospettive future?** «Siamo legati allo sviluppo delle linee sul porto della Spezia. Oggi mancano rotte con origine da Sud Africa o la costa Est del Sud America, per cui per il momento lavoriamo soltanto con la costa Ovest del Sud America (**Ecuador, Perù**) che però sono sufficienti soltanto per il progetto pilota. Confidiamo nel fatto che La Spezia è un buon punto di distribuzione per il Nord-Est italiano, **per cui perché no?...** Nel momento in cui ci sarà lo sviluppo, faremo da catalizzatore. D'altra parte - prosegue Debellini - abbiamo cominciato con un progetto equilibrato, **con 1.000 posti pallet,** che non sono esagerati. Continuiamo a credere in questo progetto, **anche se le start-up oggi risentono di un'economia italiana che soffre».**

Le potenzialità ci sono, anche grazie al giudizio positivo sulla logistica spezzina: «L'interporto - conclude Debellini - funziona bene, **i tempi fra l'uscita dei container dal porto e il loro svuotamento nel retroporto sono brevi.** Il nostro fra l'altro è un magazzino doganale, dove la merce si sposta allo stato estero».

**gruppo Contship.** Ne è nato il progetto del La Spezia Reefer Center (**51% Contship, 39% Clerici, 10% Termocar**). «Abbiamo fatto un'analisi del territorio - spiega **Marcello Debellini,** direttore generale del gruppo Clerici - e ci siamo resi conto che il porto della Spezia non aveva ancora sviluppato molte linee

marittime dedicate ai prodotti deperibili, anche se qualcosa esisteva. Soprattutto, mancava una struttura frigorifera».

**Di qui l'idea di concentrarsi sul Ponente ligure per coglierne appieno le potenzialità.** «Negli ultimi anni - continua il manager - abbiamo assistito al declino dei grandi terminal frutta, ma ab-

# «Pre-clearing “multiplo” per le navi dall'Italia»

Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione degli spedizionieri: «A livello nazionale va abolita la regola dell'ultima nave»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

Quello della Spezia è uno scalo relativamente giovane rispetto alle vicende plurisecolari dei suoi vicini.

Negli ultimi decenni è cresciuto molto, sapendosi ritagliare uno spazio importante soprattutto nel settore dei container e più recentemente in quello delle crociere. Con l'attività mercantile hanno acquisito importanza anche le professioni dell'indotto legate al traffico delle banchine. Fra queste è sicuramente lo spedizioniere.

L'Associazione degli spedizionieri del porto della Spezia, che oggi riunisce 20 aziende e circa 500 professionisti, ha guadagnato la ribalta nazionale in almeno due o tre occasioni quest'anno, dalla sperimentazione del pre-clearing, lo sdoganamento anticipato delle merci in mare, alla polemica sui corridoi doganali, che danneggerebbero in primo luogo gli operatori dello scalo spezzino per il contestato accordo fra Agenzia delle dogane e Ikea, fino all'intervento del presidente degli spedizionieri spezzini, Alessandro Laghezza, all'assemblea di Federagnet, che si è svolta proprio alla Spezia riconoscendo implicitamente l'importanza raggiunta dallo scalo a livello non soltanto regionale, ma nazionale.

A livello regionale, l'Associazione ha rafforzato i legami con le organizzazioni “sorelle” di Genova e Savona.

Ne è nato al principio del 2015 il progetto Ligurian Logistic System, a cui ha fatto seguito a primavera l'assemblea congiunta delle tre associazioni, per la prima volta nella loro storia.



## Quali sono i progetti attuali dell'associazione?

«I nostri piani - risponde il presidente Laghezza - sono quelli su cui ci stiamo impegnando da tempo. In primo luogo il pre-clearing, o sdoganamento a tempo zero o negativo, e lo sviluppo di Santo Stefano come centro di

movimentazione logistica e come polo di sdoganamento. Questi sono i progetti prioritari in questo momento, per superare le lentezze che solitamente si attribuiscono ai porti. Se riusciamo a accelerare le procedure di sdoganamento, dall'altro lato abbiamo bisogno di un'area dove effettuare i controlli».



**Il progetto del pre-clearing vi ha avvicinato molto alle Dogane, ma poi la preoccupazione per i corridoi doganali sembra aver rotto l'idillio.**

«Le Dogane devono implementare lo sportello unico, a cui finora hanno aderito soltanto due enti, e rendere operativa l'area a



Santo Stefano. In questo modo si renderebbero superflue altre fantasie come appunto quella dei corridoi, che non riducono il lavoro da fare, ma lo spostano semplicemente da un punto a un altro».

#### **Che cosa manca?**

«Mancano due passi decisivi da parte delle dogane. Un limite è dato dal fatto che il pre-clearing è possibile soltanto dopo che la nave è partita dall'ultimo porto. Fra Genova e La Spezia ci sono quattro ore di distanza, un tempo non sufficiente a rendere utile l'anticipo dello sdoganamento. Abbiamo chiesto di abolire questo vincolo se l'ultimo porto è italiano, ma da un anno e mezzo si mena il can per l'aia. Eppure è evidente dai dati che l'utilizzo del pre-clearing è più alto per le navi che arrivano dall'estero e cala per quelle che arrivano dai porti italiani. Bisogna eliminare il vincolo del porto precedente».

#### **Il secondo passo?**

«Lo sportello unico deve unire non soltanto dogana e sanità marittima, ma anche le altre amministrazioni. Auspico che con la riforma dei porti la dogana diventi organo unico di controllo, con i suoi periti e i suoi veterinari».

#### **Che iniziative sta portando avanti**

#### **l'associazione?**

«Come spedizionieri spezzini lavoriamo a un sistema di pre-svincolo: un software che mette in rete gli operatori per lo scambio di documentazione e che ha introdotto nel sistema un'efficienza ulteriore. Abbiamo poi un'ottima intesa con le altre associazioni per strategie comuni, come ad esempio quelle nei confronti della Dogana che sono prese a livello regionale o nazionale. Anche il ricorso al Tar sui corridoi doganali è stata una decisione presa a livello nazionale».

#### **Il porto della Spezia come sta andando dal punto di vista dei traffici?**

«Nella prima metà del 2014 abbiamo aumentato le importazioni del 5% e le esportazioni del 10%, rispetto al 2014. La tendenza è stata migliore nei primi mesi dell'anno, a favore dell'export è stato il cambio fra euro e dollaro. Siamo arrivati a livelli di saturazione, il terminal container un giorno ha raggiunto il 92% di occupazione. A questi livelli, o si fanno nuove banchine o non si potrà crescere oltre il 10% ancora. Il prossimo 15 ottobre il Consiglio di Stato deciderà sull'area della marina del Canaletto, che una volta liberata potrebbe dare respiro allo scalo. Poi sono fondamentali nuovi binari».

