

Inquinamento e Difesa

ANCHE IL MONDO MILITARE
SI ADEGUA AGLI STANDARD VERDI

FOCUS ON AFRICA

DA NORD A SUD, GLI ULTIMI SVILUPPI
DELL'ECONOMIA NEL CONTINENTE

REGULATION

Navigazione:
la legge
dei ghiacci

FINANCE & POLITICS

La nuova
rotta
turco-giordana

INTERVIEW

Lauro,
l'avvocato
dei grandi armatori



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



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



Scopri
la carta vincente!

**driver
card**

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

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

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI



INFO & PRENOTAZIONI

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



In this issue

COLOPHON

**Direttore
Responsabile**
Massimo Righi

**Responsabile
del Progetto**
Francesco Ferrari

Redazione
Simone Gallotti
Alberto Quarati
Matteo Dell'Antico

Hanno collaborato in questo numero

Luca Peruzzi
Leonardo Parigi
Umur Ugurlu
Bianca d'Antonio
Stefano Pampuro
Riccardo Massimilla
Marco Frojo

Pubblicità

Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing

Daniela Montano

Supporto tecnico

Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza
Massimo Dragotto

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 Inquinamento e Difesa

Anche il mondo militare

si adegua agli standard verdi

10 Il patto verde tra Italia e America

Marina e Us Navy pronte a incrementare

l'uso di carburante sostenibile

14 La legge dei ghiacci

Il Codice Polare pone le basi per la navigazione nei mari estremi

18 La nuova rotta turco-giordana

Turchia e Giordania hanno una lunga storia di buone relazioni

20 INTERVISTA - Francesco Saverio Lauro

L'avvocato dei grandi armatori

24 L'economia senza testa

Il prodotto interno lordo della Spagna oggi doppia quello europeo

26 La sfida del "fare rete"

A cura di T&L - Transport & Logistic Review

28 Danni in ambito di servizi portuali

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

30 FOCUS ON AFRICA

DESTRA Rifornimento presso la nave "Etna"

Inquinamento e Difesa

di LUCA PERUZZI, Taranto

IL PROGETTO "Flotta Verde" è stato concepito nel 2012 dalla Marina militare con l'obiettivo iniziale di individuare un combustibile navale alternativo a quello di origine petrolifera o fossile (gasolio codice Nato F76), per incrementare la sicurezza energetica – arginando almeno parzialmente i rischi strategici di approvvigionamento di combustibile fossile da Paesi a forte instabilità socio-politica - **e per ridurre le emissioni inquinanti.**

Il programma è connesso al piano di rinnovamento della flotta, **meglio conosciuto come Nuova Legge Navale.**

In particolare, in aggiunta all'adozione di un combustibile di origine rinnovabile, in linea con gli obiettivi fissati dalla direttiva europea 2009/29Ec (Horizon 2020), la Marina militare sta studiando e lavorando all'implementazione di tecnologie innovative di design ecologico a bordo delle proprie navi, come l'illuminazione a Led, il post-trattamento dei gas di scarico (Scr, **Selective Catalytic Reduction**) e i trattamenti silconici delle carene delle navi, oltre a procedure operative di risparmio energetico per ridurre i consumi come la propulsione elettrica.

Nel settore dei biocombustibili in particolare la Marina è capofila in Europa, essendo stata la prima, e secondo quanto dichia-

rato dalla stessa Forza armata al momento l'unica, ad aver avviato un programma di sperimentazione di Green Diesel (Green F76) nel settore navale, qualificando operativamente un combustibile con il 50% di componente di origine rinnovabile, in anticipo anche rispetto alle direttive della Comunità europea, **che prevedono l'uso del 10% di frazione di origine rinnovabile entro il 2020.**

Dunque, nel dicembre 2012 la Marina militare ha siglato un accordo di collaborazione con il gruppo Eni per lo sviluppo e la sperimentazione di un combustibile contenente una percentuale significativa di componenti di origine rinnovabile, **completamente compatibile con le normative Nato sui combustibili navali**, che escludono l'utilizzo di componenti bioderivati di prima generazione. In particolare i biocarburanti di seconda e terza generazione consentono di ridurre i costi di produzione che li penalizzavano rispetto a quelli concorrenti fossili, e di non sottrarre risorse alle culture alimentari.

Con la tecnologia Ecofining, sviluppata dal gruppo Eni in collaborazione con la società americana Honeywell-Uop, a partire dal primo semestre 2013, **il centro Ricerche Eni di San Donato Milanese ha messo a punto nel 2013,**





con una serie di test di laboratorio e prove al banco motori, la formulazione ottimale del combustibile, che si è cristallizzata nella seconda parte dell'anno, con la conclusione dei test sul prodotto finale.

Questa prima sperimentazione ha portato alla produzione di un limitato quantitativo, di cui circa la metà era costituito da Green Diesel, prodotto in un impianto negli Stati Uniti su tecnologia Ecofining, **e l'altra metà era gasolio di alta qualità proveniente dalla raffineria Eni di Sannazzaro.**

Nel gennaio 2014 è iniziata la sperimentazione a bordo del pattugliatore d'altura "Foscari" della Marina Militare, che si è conclusa con successo confermando le aspettative tecniche per quanto riguarda i sistemi di propulsione e di generazione elettrica: passaggio da un combustibile a un altro senza alcuna variazione delle prestazioni e dei parametri termodinamici dei motori di propulsione e dei generatori, **evidenziando la piena compatibilità con le attuali macchine e circuiti esistenti senza dover apportare alcuna modifica o adottare alcun accorgimento.**

Si tratta della prima unità navale militare in Europa ad aver sperimentato un combustibile rinnovabile con queste caratteristiche.

Questa sperimentazione è continuata nel 2015 con quantità maggiori di Green Diesel prodotto nella bioraffineria Eni di Porto Marghera, primo esempio al mondo di raffineria petrolifera convertita per produrre biocarburanti da olii vegetali, anche di seconda e terza generazione. Quest'ultimo è attualmente alimentato da olio di palma, **ma in seguito è previsto l'utilizzo anche di biomasse non in competizione con gli usi alimentari.**

Le ulteriori sperimentazioni sono state portate a termine a partire dal giugno 2015 su altre navi della Squadra navale.

In particolare, secondo quanto fatto sapere dalla stessa Marina,



3° FORUM SHIPPING & INTERMODAL TRANSPORT

Ripensare il futuro
dei porti.

Genova, 21 Novembre 2016
Palazzo San Giorgio, Sala delle Compere

L'occasione di confronto per i player del settore dello shipping,
delle infrastrutture e del trasporto sulla nuova portualità italiana
e sulla legge di riforma approvata dal Consiglio dei Ministri.

AGENDA:

Ore 09:00 **Accreditamento**

Ore 09:30 **Apertura dei lavori**

Tavola I

La nuova portualità italiana

I Presidenti delle Authority e i Rappresentanti del Governo
si confronteranno sulle novità in materia operativa,
normativa e finanziaria.

Tavola II

Governance, investimenti, strategie: gli effetti della riforma

Un dibattito sulle ricadute della Riforma per gli operatori
privati, con focus sul ruolo degli scali italiani nel panorama
mondiale e con particolare attenzione a regolamenti
internazionali e cyber security.

Ore 13:00 **Fine dei lavori**

Per iscrizioni,
informazioni e per
diventare sponsor
forum.themeditelegraph.com

Segreteria
organizzativa
forum@themeditelegraph.com
+39 347 983 82 33

Diventa sponsor
advertising@themeditelegraph.com
+39 010 5388 243/206



sulla portaerei "Cavour" è stata verificata la riduzione delle emissioni dei NOx (fino al 6%) con l'utilizzo del Green F76, mentre il caccia lanciamissili "Duilio" ha utilizzato il Green Diesel con le turbine a gas fino alla massima velocità. Lo stesso carburante è stato inoltre sperimentato fra giugno e novembre 2015 prima a bordo del sommergibile "Gazzana" e successivamente a bordo della fregata "Maestrale" **(in entrambi i casi, si tratta di diesel generatori alimentati dal Green Diesel)**, confermando quanto già sopra riportato.

In occasione del simbolico avvio della produzione del Green Diesel presso la bioraffineria Eni di Porto Marghera, è stato firmato l'accordo di cooperazione tra la Marina militare italiana e quella americana, rappresentate rispettivamente dall'allora Capo di Stato Maggiore ammiraglio Giuseppe De Giorgi, e dal Segretario dell'Us Navy, **Ray Mabus**, e che aveva come obiettivo la condivisione dei risultati delle sperimentazioni nel campo dei combustibili rinnovabili e per l'interoperabilità dei carburanti di nuova generazione per navi e aeromobili.

Proprio nell'ambito di questo accordo è da inquadrare l'evento operativo del 16 giugno scorso che ha visto come protagonisti il rifornitore di squadra "Etna", che

ha rifornito il caccia americano "Mason" della classe Arleigh Burke con oltre 15 mila galloni corrispondenti a oltre 56.780 litri di Green Diesel, insieme al caccia italiano "Doria", dopo aver imbarcato il combustibile sintetico il 25 maggio scorso presso la base navale di Taranto, e miscelato per la prima volta direttamente in un deposito di bordo, **per realizzare il Green Diesel.**

L'evento per la Marina Militare, era da inserirsi in un più ampio contesto, in cui un gruppo navale italiano comprendente ben otto unità navali di prima linea fra cui caccia lanciamissili per la difesa aerea, Fremm, pattugliatori d'altura, una nave anfibia e navi rifornitrici provenienti dalle base navali di La Spezia, **Taranto e Brindisi**, era impegnato in un importante evento addestrativo. Con il progetto Flotta Verde, **la Marina militare pone le basi per impiegare su larga scala i carburanti ricavati da fonti rinnovabili**, complementari al mercato alimentare e non in competizione con quest'ultimo.

L'impiego del Green Diesel consentirà - fanno sapere dalla Marina - oltre a una minore dipendenza energetica dal petrolio, di ridurre fino al 26% le emissioni totali aggregate di anidride carbonica e di inquinanti atmosferici delle navi, **contribuendo a raggiungere gli impegni assunti**

dall'Italia e dall'Unione europea sul contenimento delle emissioni d'inquinanti atmosferici e gas serra.

Come si diceva, il progetto Flotta Verde non significa solo aver sviluppato e impiegare un biocombustibile, ma comprende un insieme di procedure, sistemi e predisposizioni, come le misure di efficienza energetica fra cui l'adozione di sistemi a propulsione elettrica, a cui si aggiungono le tecnologie di eco-design fra cui i Led per l'illuminazione, che consentono di ridurre di circa il 40% l'energia utilizzata rispetto alle lampade a fluorescenza, a cui s'aggiunge un ulteriore 10% per il minor calore generato da smaltire, le pitture a base silconica, non dannose per l'ambiente marino, per trattare la superficie di carena, che consentono un risparmio di combustibile per la propulsione fino ad oltre il 25% grazie alla minor formazione di vegetazione sullo scafo, e i sistemi di post-trattamento dei gas di scarico con tecnologia Scr (**Selective Catalytic Reduction**).

Grazie a questi ultimi è possibile contenere le emissioni di NOx, i dannosi ossidi di azoto responsabili delle piogge acide, al di sotto dei severi limiti imposti dal Tier III della Marpol-Annesso VI, **in vigore dal gennaio 2016 per le aree a emissioni controllate.**





QUESTA NON È
UNA VACANZA D'INVERNO QUALSIASI,
SU UNA SPIAGGIA CUBANA QUALSIASI.

PERCHÉ QUESTA
NON È UNA CROCIERA QUALSIASI.



Per tutti i dettagli chiedi alla tua agenzia viaggi,
visita il nostro sito o chiama 848 242490*



NON È UNA CROCIERA QUALSIASI

MSCCROCIERE.IT

*Numero a costo ripartito. Per il dettaglio dei costi della chiamata visita il sito msccrociere.it



di **LUCA PERUZZI**, Taranto

NELL'AMBITO dell'accordo di cooperazione siglato nell'aprile 2014 tra le Marine militari italiana e degli Stati Uniti sulla sperimentazione dei combustibili rinnovabili, lo scorso 16 giugno la nave "Etna" ha rifornito per la prima di combustibile Eni da fonti rinnovabili le cacciatorpediniere "Andrea Doria" e "Mason": **quest'ultima è stata la prima unità della Marina americana che ha ricevuto e uti-**

lizzato combustibile Green Diesel non prodotto negli Stati Uniti, confermando l'interoperabilità con il prodotto italiano.

Le due marine sono al momento all'avanguardia nell'impiego di combustibili di origine rinnovabile, nell'ambito dei rispettivi progetti "Flotta Verde" e "**Great Green Fleet**", che si occupano di iniziative a favore dell'ambiente e del risparmio, oltre che della sicurezza energetica nazionale, prefiggendosi riduzione dei consumi

e contenimento delle emissioni d'inquinanti atmosferici e dei gas a effetto serra.

Del progetto Flotta Verde e dell'attività di cooperazione fra le due Marine militari, **ne ha parlato il MediTelegraph con il contrammiraglio Flavio Biagio**, Capo del settimo reparto Navi dello Stato Maggiore della Marina militare.

Quali scopi si prefigge il programma "Flotta Verde" e come si è arrivati alla produzione del

Il patto verde tra Italia e America

Le navi della Marina militare e quelle della Us Navy pronte a incrementare l'utilizzo di carburante eco-sostenibile



Green Diesel?

«Gli obiettivi del Progetto Flotta Verde sono l'incremento della sicurezza energetica nazionale e la riduzione delle emissioni inquinanti delle navi della Marina militare. Quest'ultima ha siglato nel dicembre 2012 un accordo di collaborazione con il gruppo Eni per lo sviluppo e la sperimentazione di un combustibile alternativo, di origine rinnovabile completamente compatibile con le severe normative Nato sui combustibili

navali. Attraverso una serie di test di laboratorio e prove al banco su motori, il Centro Ricerche Eni di San Donato Milanese ha sviluppato la tecnologia (chiamata "Ecofining") per la produzione del combustibile GreenDiesel, miscelabile fino al 50% con il gasolio tradizionale di origine fossile».

Quali sono stati i momenti salienti della sperimentazione del programma Flotta Verde che hanno

portato alla qualificazione del carburante Green Diesel?

«Dopo la sperimentazione in laboratorio, nel gennaio 2014, il pattugliatore d'altura "Foscarì" della classe Comandanti è stata la prima unità navale in Europa a utilizzare per i propri motori un combustibile contenente il 50% di gasolio sintetico ottenuto da fonti rinnovabili. La sperimentazione ha avuto pieno successo: sia i motori di propulsione sia i diesel generatori sono stati impiegati fino alla

massima potenza, senza dover operare alcuna modifica ai circuiti e agli impianti di bordo, verificando nel contempo che i parametri termodinamici dei motori non fossero mutati rispetto a quelli rilevati durante il funzionamento con il gasolio di origine fossile».

Quali ulteriori fasi o momenti significativi (da oggi in poi) si prefigge il programma Flotta Verde per l'introduzione del Green Diesel?

«Gli obiettivi auspicabili del progetto sono quelli di aumentare progressivamente l'utilizzo del prodotto, in linea con i target europei della Direttiva 2020/20, e coinvolgere altre Marine nell'impiego del combustibile sintetico da fonti rinnovabili, con il duplice fine di ridurre il quadro emissivo globale, e, per effetto scala, ridurre i costi del Green Diesel».

Quali sono gli elementi chiave dell'accordo fra l'US Navy e la Marina Militare e quali scopi si prefigge?

«Vorrei innanzitutto sottolineare che la Marina militare e la Us Navy collaborano da lungo tempo su molteplici tematiche in virtù dell'amicizia storica che le lega. Entrambe le nazioni poi sono leader mondiali nel settore dei combustibili alternativi di derivazione sintetica. Pertanto, nel contesto della comune appartenenza alla Nato, è quindi risultato naturale voler garantire l'interoperabilità di questi prodotti con la formalizzazione di un accordo. A fronte di questo accordo si è dunque sviluppata la condivisione dei risultati conseguiti nella ricerca e sperimentazione dei combustibili alternativi per accelerarne la diffusione e verificarne l'impiegabilità senza controindicazioni».

Quali sono stati gli elementi qualificanti e tecnici dell'evento tenutosi nel Mar Ionio in occasione del trasferimento di carburante fra nave "Etna", i caccia "Mason" e "Doria"?

«Il Carrier Strike Group dell'Us Navy, formato dalla portaerei a propulsione nucleare "Dwight D. Eisenhower" e altre sei unità, sin dalla sua formazione ha adottato le misure di efficienza energetica contenute nel concetto strategico della Great Green Fleet americana. Il transito nel Mediterraneo ha dato modo di poter svolgere attività addestrativa congiunta fra unità della Mmi e



US Navy, già peraltro prefigurata all'interno dell'Accordo di collaborazione precedentemente indicato e incentrato anche su attività di rifornimento in mare di combustibile alternativo. Per la prima volta le Unità dell'Us Navy hanno ricevuto e utilizzato combustibile Green Diesel non prodotto negli Stati Uniti, confermando la perfetta interoperabilità con il prodotto italiano. Le due marine sono al momento all'avanguardia nell'impiego di combustibili di origine rinnovabile».

Quali ulteriori passi di questo accordo sono previsti?

«La Marina militare e la Us Navy continueranno lo scambio di informazioni anche estendendolo alla ricerca e sviluppo di metodologie di efficientamento energetico, al fine di ottimizzare l'impegno comune nel settore.

In aggiunta al Green Diesel, il programma Flotta Verde prevede ulteriori elementi per ridurre le emissioni quali la riduzione dei consumi energetici (Led, pitture siliciche e procedure operative) nonché post-trattamento dei

gas di scarico (Scr). Qual è lo stato dell'arte per questi altri elementi qualificanti ed in che cosa è consistita l'attività finora svolta per l'implementazione dei medesimi? «L'impiego di pitture siliciche e l'adozione di procedure operative (pulizie delle eliche in galleggiamento, impiego dell'asse trascinato/bloccato per le operazioni di pattugliamento) sono metodologie di efficientamento energetico già ampiamente consolidate e diffuse sulle unità della Marina militare. Per le unità del Nuovo programma navale abbiamo già previsto l'installazione a bordo di sistemi Scr (Selective Catalytic Reduction) per l'abbattimento degli ossidi di azoto e delle loro miscele (NOx). Grazie all'utilizzo dei sistemi di trattamento Scr, le nuove unità risulteranno in linea con i limiti prescritti dalle normative ambientali più recenti (Imo Tier III). È prevista inoltre l'adozione dell'illuminazione a Led, come misura per l'eco-efficienza e la sostenibilità ambientale. Con i Led sarà possibile garantire un notevole risparmio in termini di energia richiesta per l'illuminazione contribuendo quindi a ridurre i consumi e conseguentemente le emissioni dei gas di scarico dei gruppi diesel generatori. In tal senso la Marina militare ne sta studiando l'introduzione anche sulle unità già in servizio».

Qual è il piano di approvvigionamento della Marina di Green Diesel e l'implementazione del suo mescolamento a con il carburante da olio fossile?

«La Marina Militare ha previsto di acquisire, nei prossimi anni, quote di combustibile con una percentuale crescente di contenuto di componente sintetica, almeno in linea con gli obiettivi europei della Direttiva 2020/20».

Qual è il costo di produzione ed approvvigionamento del Green Diesel? È competitivo rispetto al carburante standard attualmente utilizzato?

«Questo dipende molto dai costi della materia prima, attualmente olio di palma sostenibile certificato. Per dare un'indicazione di massima, il gasolio navale miscelato al 5,5% di componente sintetica di origine rinnovabile, così come previsto da target nazionale, può costare circa il 10% in più del corrispettivo fossile non miscelato».

PORTI



NAVI



PERSONE



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 legge dei ghiacci



Con l'introduzione del codice Polare si pongono le basi per la navigazione nei mari estremi. Ma la crisi frena il business

di **LEONARDO PARIGI**, Genova





L'ARTICO, a causa del riscaldamento globale, **si sta sciogliendo rapidamente.**

Le immagini satellitari testimoniano di una grave situazione: ma il riscaldamento globale, e la conseguente fusione dei ghiacci perenni, porta anche a scenari completamente inediti in settori come il turismo, **la navigazione e l'industria mineraria.**

Le previsioni dei maggiori centri studi dicono che nel giro di pochi anni alcune rotte commerciali artiche saranno disponibili, **migliorando gli scambi e il traffico marittimo.**

Nonostante il settore non stia attraversando un periodo di espansione, **la situazione potrebbe ribaltarsi nel giro di pochi anni.**

Non si deve pensare solamente allo scambio commerciale tra Paesi, ma anche al turismo: **un business che tra il 2004 e il 2010 è raddoppiato in tutta la regione da 15 mila a più di 30 mila persone.**

Sei anni più tardi, con i cambiamenti climatici che incidono ancora più radicalmente sull'area, si può supporre che il settore crocieristico sarà una realtà consolidata nell'arco di pochi anni, **in grado di raggiungere centinaia di migliaia di persone.**

Durante lo scorso inverno, stando ai dati raccolti dal National Snow and Ice Data Center (Nsidc) - **supportato dalla Nasa** - il ghiaccio artico sembra aver raggiunto un nuovo record negativo.

La regione è sempre stata considerata uno dei luoghi più inospitali del pianeta, **al pari dei grandi deserti africani e americani.**

Ma la situazione si sta evolvendo in maniera estremamente rapida.

Durante lo scorso agosto la nave da crociera "Crystal Serenity" è salpata da Anchorage, in Alaska, viaggiando verso lo Stretto di Bering, oltrepassando il Mare Artico canadese, e puntando prima la Groenlandia, e poi, come ultima tappa, **New York.**



Certo, non tutti possono permettersi un viaggio esotico di questo tipo, **con una base di partenza di oltre 22 mila dollari a testa**, ma il mercato è aperto.

Se i trasporti marittimi non godono certamente di grande salute - da ultimo, **il fallimento della compagnia di navigazione Hanjin** - le condizioni di questo genere di rotte potrebbero certamente modificare notevolmente costi e noli. **Non è una questione di pochi mesi.**

Molti esperti sostengono che il ghiaccio artico potrebbe scomparire del tutto entro il 2050 durante le stagioni più miti, **aumentando notevolmente il traffico marittimo in tutta l'area.**

Nel frattempo la comunità internazionale cerca di dotarsi di uno strumento fondamentale per dirimere eventuali controversie, ma soprattutto per proteggere equipaggi, **navi e ambiente.**

Il codice Polare entrerà in vigore nel gennaio 2017, come modifica delle tre convenzioni già esistenti: la convenzione internazionale per la Prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol - adottata nel 1973, entrata in vigore nel corso del 1983), la convenzione per la Salvaguardia della vita umana in mare (Solas) e la convenzione interna-

zionale sulle norme in Formazione e certificazione della gente di mare (**Stcw 1978**).

La convenzione avrà forza per quanto riguarda sia le acque artiche, **sia quelle antartiche.**

L'adozione da parte di tutti gli attori internazionali del codice Polare rappresenterebbe una pietra miliare per la storia dell'organizzazione Marittima internazionale, **perché sarà uno dei più importanti pilastri normativi su cui poi costruire l'impianto di norme e regole per questa regione così vasta e particolare.**

Il codice Polare andrà a coprire tutti gli aspetti rilevanti delle norme di trasporto della regione, incluse la progettazione delle navi, la costruzione, le attrezzature, **le azioni di ricerca e soccorso per operare nelle acque dei due poli.**

Un nuovo codice come questo può essere una base non soltanto normativa per regolare per il futuro di tutta l'area, **coordinato con l'evoluzione del settore dei trasporti marittimi.**

Il Passaggio a Nord Est, che collega l'Europa e l'Asia al largo delle coste della Siberia, **sta diventando un nuovo collegamento tra i due continenti.**

Già diverse navi, nei periodi più caldi dell'anno, possono utiliz-



la data per cui questa rotta potrà dirsi veramente aperta».

La Russia ha già tentato di aprire la regione al traffico internazionale offrendo rompighiaccio, strutture portuali e le altre misure di sviluppo, ma dagli 1,3 milioni di tonnellate di merce movimentate nel Mar Glaciale Artico del 2013, **si è scesi alle sole 300 mila del 2014**. Nel 2015 sono state 100 mila.

Questa tendenza negativa deve essere letta anche attraverso la lente dei costi del settore e delle complicazioni incontrate dai grandi operatori internazionali.

Anche gli enti di certificazione, come ad esempio il Lloyd's Register, **guardano con favore all'entrata in vigore del Polar Code.**

Nonostante la tecnologia debba ancora sviluppare un sistema che rendere economicamente sostenibile il varo di navi per questo tipo di rotte, **è chiaro che la sfida aperta dalla nuova normativa porta a un nuovo livello tutti gli attori pubblici e privati interessati.**

zare questa rotta, impraticabile fino a pochi anni fa, **che riduce del 40% i tempi di transito tra i porti asiatici e quelli nord-europei.**

Nell'ultimo anno, solo una settantina di scafi hanno percorso questa rotta, **e questo per svariate**

ragioni non solo ambientali.

Uno studio della Copenhagen Business School ha rilevato come «i prezzi bassi del carburante, la breve stagione disponibile alla navigazione e la presenza costante di ghiacci pericolosi per le navi, **spostano al 2040**

PSA VOLTRI-PRA

READY FOR



20.000 TEUs

VESSELS



La nuova rotta turco-giordana

di **UMUR UGURLU***, Istanbul

LA TURCHIA e la Giordania hanno una lunga storia di buone relazioni. La firma di un accordo di Amicizia nel 1947 è stata alla base di questa relazione, **indipendentemente dall'attitudine generale dei due Paesi e dal contesto globale.**

In particolare, le relazioni diplomatiche fra la Repubblica turca e il Regno Ascemita di Giordania vennero istituite attraverso la firma del Trattato di Amicizia dell'11 gennaio 1947.

Dall'aprile di quello stesso anno, **entrò in attività l'ambasciata turca di Amman.**

In ogni caso, le relazioni sono migliorate significativamente soprattutto negli ultimi 10 anni, sulla base dell'idea di una collaborazione strategica, **ben rappresentata ad esempio dall'accordo del 2011 sul libero scambio e la cancellazione dei visti.**

Insieme agli investimenti, tra i due Paesi sono cresciute anche le relazioni commerciali, **con la prospettiva di crescere ulteriormente in futuro.**

La cooperazione culturale costituisce inoltre un altro aspetto importante delle relazioni nelle relazioni bilaterali tra Turchia e Giordania. Il centro di Cultura turca, inaugurato nel 2011, offre corsi per l'apprendimento della lingua, **al quale partecipano più di 100 cittadini giordani e organizzando varie attività culturali.**

Il dipartimento di Lingua turca presso l'Università della Giordania è stato aperto nel 2010, **e ha visto i primi laureati nel 2014.**

In questo momento abitano in Giordania circa 3.000 cittadini turchi.

Nel corso dell'ultima decade, **la Giordania ha lavorato per penetrare i mercati globali,** con l'obiet-

tivo di aumentare la propria competitività internazionale.

La globalizzazione ha permesso a Paesi come la Giordania di accedere alle nuove opportunità del mercato globalizzato.

Secondo il ministero dell'Industria e del commercio giordano, il Paese ha accordi economici con 59 Paesi non arabi, compresi patti di libero scambio, protezione e promozione degli investimenti con gli Stati Uniti, **oltre a un accordo di cooperazione economica e commerciale con Israele;** un accordo di libero scambio con il Canada e un accordo di associazione con l'Unione europea.

IL FATTORE ISRAELE NEI RAPPORTI TURCHIA-GIORDANIA

Israele è diventato un ponte tra Turchia e Giordania.

Negli anni passati infatti le comunicazioni tra Siria e Turchia sono salitate, **e oggi per i camion impiegati nel regolare trasporto commerciale è impossibile varcare il confine tra i due Paesi.**

Anche se fosse possibile, le compagnie assicurative rifiutano comunque di coprire il carico, **causando difficoltà ai trasferimenti dei beni turchi verso gli altri Paesi.**

Così dal 2013 è il porto di Haifa a ricevere, navi turche cariche di merce diretta al vicino confine giordano, raggiungibile attraverso il Ponte Re Hussein.

Il corridoio israeliano oggi fornisce la via meno costosa, **più veloce e più breve per il traffico regionale di merce fra la Turchia e la Giordania.**

Israele peraltro confida che questa via commerciale non si esaurisca, e che possa essere sfruttata come corridoio commerciale indipendentemente dal fatto che in Siria oggi ci sia una guerra o meno.





NUOVI PIANI GIORDANIA-TURCHIA

Oggi entrambi i Paesi stanno pianificando di aprire una linea marittima tra il porto di Aqaba e gli scali anatolici.

Proprio a luglio di quest'anno il comitato governativo giordano ha aperto le negoziazioni con la controparte turca.

Tuttavia, va detto che nel 2015 le esportazioni della Giordania sono scese del 43,5%, **proprio a causa della chiusura totale del confine siriano.**

Il Paese ha così ricordato agli investitori turchi le potenzialità della posizione geografica del Paese e i diversi accordi di libero scambio posti in essere dal Regno con numerosi Stati in tutto il mondo, che ne hanno fatto un punto nodale dei mercati internazionali.

È inoltre in corso una trattativa tra i due governi per ridurre i costi di transito sulla rotta - oggi di 5.000 dollari - a 3.000 per camion, e una delle strade potrebbe essere quella, per la Giordania, di ridurre il prezzo dei pedaggi: **uno sconto di 2.000 dollari sarebbe sicuramente attraente per qualunque tipo di traffico tra la Turchia e il Regno mediorientale.**

Il mese scorso Hani Al-Mulki, primo ministro della Giordania, **ha discusso con una delegazione del governo di Ankara su possibili nuovi investimenti in Giordania**, con l'obiettivo di rinforzare i legami sul fronte economico e dello sviluppo.

Giordania e Turchia hanno in effetti siglato circa una dozzina di accordi e protocolli per espandere e regolare la cooperazione in un ampio ventaglio di settori, **dopo i colloqui avvenuti tra i premier dei due Paesi.**

Un elemento di sviluppo potrebbe essere, sul fronte della gestione ambientale e delle acque, il progetto del Canale di collegamento tra il Mar Rosso e il Mar Morto, se non altro perché diverse società turche hanno esperienza in quel ramo, come ad esempio la società turca che ha elaborato il progetto dell'acquedotto Disi, **sempre in Giordania.**

Insomma, il Regno Ascemita in questo momento ha davvero tutti gli strumenti per spingere e migliorare i suoi rapporti con il mondo arabo, islamico e in generale con tutti i Paesi con cui riuscirà a gestire relazioni di tipo amichevole.

Wishing you all calm seas

**Captain & Seaway Professional
umurugurlu@umurugurlu.com*





Lauro, l'avvocato dei grandi armatori

Il primo presidente dell'Authority di Napoli: «Volevo essere un pompiere, avere navi, fare il regista e lo psichiatra. Oggi sono un po' tutto questo»

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

INTELLIGENTE, molto intelligente. Colto, appassionato e super-esperto d'arte, **specie della pittura del Seicento**. Dimentica facilmente chiavi e portafogli, arriva in aeroporto e in stazione sempre all'ultimo minuto, **ogni tanto così assorto nei suoi pensieri da apparire distante al suo interlocutore**. Amante del jazz, della politica, dello sport. Molto ospitale, gli piace essere al centro dell'attenzione. **Eclettico e accentratore**. Potrebbe essere questo, a grandi linee, il profilo di Francesco Saverio Lauro, 61 anni il 17 ottobre, napoletano, avvocato marittimista di caratura internazionale, **in giro da Londra a Shanghai passando per Bruxelles**. Legato al mare non solo per aver avuto armatori in famiglia e svolto incarichi come presidente o consigliere in società europee pubbliche e private nel settore armatoriale, della portualità e dei trasporti, ma anche per essere stato il primo presidente dell'Autorità portuale di Napoli (1996-2000). Conoscitore quindi del mondo marittimo come di quello legale, ha inventato sette anni fa, l'annuale appuntamento "Shipping and the Law" cresciuto di spessore anno dopo anno, in programma il 25 e il 26 ottobre.

Quali le novità di questa edizione?

«Quest'anno tratteremo due nuovi temi: l'uso dei big data nello shipping e tenderemo di delineare uno stato dell'arte dei mercati petroliferi, con esperti e operatori provenienti da vari Paesi, dagli Usa all'Arabia Saudita. Inoltre ci sarà una simulazione di arbitrato e mediazione interpretata da alcuni tra i più famosi arbitri, avvocati e mediatori internazionali. Tra i tanti nuovi relatori cito Emanuele Lauro, che due anni fa dovette annullare la sua partecipazione alla conferenza a

causa di un atterraggio di fortuna causato da uno stormo di gabbiani... Uno degli obiettivi di Shipping and the Law è poi quello di valorizzare i luoghi partenopei più suggestivi: quest'anno sarà la volta dell'ateneo di Suor Orsola Benincasa, un ex complesso monastico che si affaccia sul Golfo di Napoli».

Avvocato e marittimista: è sempre stata la sua aspirazione?

«Da piccolo volevo fare il pompiere. In seguito ero convinto che avrei fatto l'armatore come tanti prima di me nella mia famiglia. Avevo 18 anni quando mio padre smise questa attività e avrei trovato stimolante anche fare lo psichiatra o il regista. Oggi amo molto la mia professione, che in fondo richiede anche un pizzico delle caratteristiche delle altre quattro che ho citato».

Lei ha clienti importanti come Grimaldi per citarne uno, ha studiato a Napoli, Roma, Londra e da poco anche a Shanghai: cos'altro ha in programma?

«Di preservare e rafforzare questa squadra di professionisti dando ai nostri clienti servizi di élite in un contesto internazionale».

Lei è stato il primo presidente dell'Authority di Napoli nata con la legge 84/94.

«È stata una magnifica esperienza, ma fu anche una prova dura per gli ambiziosi obiettivi che ci eravamo dati e che abbiamo in larga parte conseguiti, dimostrando che anche a Napoli un ente pubblico può raggiungere traguardi importanti. Di quegli anni ricordo una squadra formidabile, innanzitutto sotto il profilo umano, e in particolare il mio pensiero va a chi tra

loro oggi non c'è più: Massimo Melillo, Giovanni Russo, Cipriano Cinque, l'amministratore straordinario che mi ha preceduto, Felice d'Aniello, e l'avvocato Conni Serino».

Si è proposto per guidare la nuova Autorità di sistema?

«Sa che oggi un simile impegno mi costerebbe un enorme sacrificio professionale come e forse ancor più di quando fui nominato nel '96. Certo è assurdo che tutte le infrastrutture oggi realizzate nel porto di Napoli, e persino gli ultimi dragaggi, siano state prodotte nel quadriennio della mia presidenza e che oggi, dopo un lungo periodo di apatia, si rischi di perdere i fondi europei stanziati. Spero tuttavia vi siano altre figure in grado di riprendere la strada che intraprenderemo 20 anni fa».

Di lei ricordano tutti la grande onestà, la programmazione per l'avvio di alcune opere, l'apertura del porto alla città, ma anche le sue chilometriche riunioni in comitato portuale e la conflittualità con il segretario generale. Rifarebbe tutto quello che ha fatto?

«Soltanto uno stupido rifarebbe di nuovo tutto tale e quale».

Ma le piacerebbe essere nuovamente chiamato presidente?

«...È vero, sono ambizioso. Ma la mia ambizione è un'altra: cambiare in meglio le cose, al di là dei ruoli che si occupano temporaneamente».

Che ne pensa della nuova legge? Punti di debolezza, quelli di forza...

«Complessivamente mi sembra una buona riforma. Osserviamola alla prova. L'organismo di governo delle Autorità di Sistema, molto più snello, sicuramente ne faciliterà la gestione,

tuttavia il vecchio Comitato portuale garantiva una sede di confronto istituzionale e tra le parti sociali che dovrà essere in qualche modo sostituita».

Perché il porto di Napoli è precipitato in questa ingovernabilità, con il succedersi di commissari da tre anni e mezzo?

«Perché la coincidenza con l'introduzione della riforma non ha consentito di rinnovare i vertici e da noi, per le note vicende giudiziarie, non c'erano le condizioni per commissariare l'Authority con il presidente scaduto».

Qualcuno le rimprovera di essere poco propenso a delegare, e questo per molti è un fattore negativo.

«Sì, la tendenza al micro-management è senz'altro negativa. Delegare nel modo giusto, senza perdere il controllo, è una delle cose più difficili. Non so se ci crederà, ma di recente penso di aver fatto molti passi in avanti al riguardo».

Come descriverebbe Francesco Saverio Lauro?

«Un work in progress: i giapponesi chiamano *kaizen* la ricerca del costante e continuo miglioramento. Non mi arrendo mai per cercare di migliorare il prodotto. Poi ovviamente non sta a me dire con quale successo».

Come nasce la sua passione per l'arte?

«Passione è la parola giusta. Nacque nei primi anni Ottanta, quando vivevo a Londra e mi accorsi di aver maturato un grande amore per Napoli, l'Italia e la nostra, spesso negletta, cultura. L'emozione che provo nello scoprire e nell'interpretare un'opera d'arte nasce dal piacere di rinvenire valori e contenuti al di là delle etichette. Provo un analogo piacere nello scoprire giovani di valore».

Quali altre passioni coltiva?

«Mi interessa molto l'economia. Credo che politiche economiche meno stupide e più coraggiose potrebbero migliorare di gran lunga l'Europa e il mondo, e non soltanto sotto il profilo squisitamente materialistico».

Quali le cose più importanti della vita?

«Una tra tutte: l'entusiasmo».

Che posto occupano gli amici?

«Mi reputo molto fortunato per quanto ho sempre ricevuto da parte degli amici ma non bisogna mai dimenticarsi che anche loro possono a volte aver bisogno di noi».

La sua più grande delusione e che cosa la spaventa nella vita. «Essermi sbagliato nel giudicare delle persone

che stimavo. Tra le cose più tremende che possono capitarci vedo la perdita della lucidità di giudizio sul valore delle cose: un rischio costantemente in agguato».

Di cosa va più fiero?

«Quando riesco a modificare un mio difetto che ritenevo ormai cronico».

Com'era da bambino?

«Tranquillo, gli amici più antichi sostengono che mi sarei rovinato dopo».

Il rapporto con suo padre.

«Complesso, ma di grande amore reciproco».

Il ruolo di sua madre?

«Fondamentale. È a lei che devo la mia capacità di analizzare le cose da una prospettiva autonoma e originale».

Lei nutre anche la passione per la politica, la letteratura, la musica: quali i personaggi per lei più importanti?

«In politica da giovane sono stato vicino a Ugo La Malfa, Giovanni Visentini, Francesco Compagna, Giuseppe Galasso. Da qualche anno nutro grande stima e amicizia per Umberto Ranieri».

Nel campo armatoriale?

«A parte l'indiscutibile profonda stima e amicizia per i fratelli Grimaldi, ammiro gli straordinari conseguimenti di Gianluigi Aponte, l'*aplomb* di Paolo d'Amico, l'ambizione di Emanuele Lauro e sono grato a Micky Arison per aver partecipato con me alla prima conferenza stampa dell'Authority di Napoli nel '97 al Miami Sea Trade».

Lei è simpatico, ma spesso sembra perso nei suoi pensieri. Poi ci si accorge che non ha perso una parola di quanto detto. Una tattica per spazizzare l'interlocutore?

«Non so, può darsi. Ma è pur vero che quando ascolto un discorso che non riesce a catturare la mia attenzione mi viene spontaneo pensare ad altro».

È tifoso, e se sì di quale squadra? «Napoli!!! E non posso sopportare quando gli arbitri favoriscono Juve e Roma: cosa che spesso avviene».

Si incavola facilmente?

«In passato sì, ma sorprendentemente da un po' di tempo a questa parte credo di essere cambiato: stento ancora a crederlo».

Le qualità che più apprezza in una persona e ciò che non sopporta.

«Intelligenza, sensibilità, senso della misura e generosità umana. Non amo la carenza di queste qualità».

Nel gioco della torre, chi bufferebbe giù?

«Chi vuole privarmi della libertà».

I suoi pregi e difetti.

«Tra i pregi metto al primo posto la lealtà; tra i difetti un ottimismo talvolta eccessivo».

Tre figli: Diletta, Maria Giulia e Raffaele, ancora piccolo. È orgoglioso delle ragazze e cosa desidera per il maschietto?

«Sono orgoglioso e al tempo stesso trepidante, per i progressi e i conseguimenti di tutti e tre i miei figli che hanno rispettivamente 26, 20 e quattro anni. Trovo poi commovente l'istintiva attrazione che si è manifestata da subito, nonostante la lontananza geografica, tra il più piccolo e le sorelle adulte che studiano all'estero. Ai miei figli auguro di riuscire a scoprire dentro di sé che cosa è veramente importante per ciascuno di loro e a perseguirlo».

Si considera un buon padre o è un mestiere molto difficile?

«È un mestiere molto difficile ma cerco di fare del mio meglio».

Il suo sogno e il suo incubo.

«Il sogno è di riuscire a cambiare le cose in meglio, l'incubo sarebbe quello di fallire per non essere riusciti a farsi capire dagli altri».

Quante volte ha perso l'aereo e il treno?

«Varie volte, anche se probabilmente assai meno di quelle che lei pensa».

Rimpianti?

«Soltanto in quelle situazioni in cui a ragion veduta sarei voluto riuscire a fare di più e meglio».

Per cosa vorrebbe essere ricordato?

«Per la passione che ho saputo infondere nelle cose che ho fatto e che ho nutrito per quelli che ho amato».

Ha paura della vecchiaia?

«Nel rispondere alla sua precedente domanda sulle fobie paventavo appunto il rischio di perdita della lucidità, che forse è la maggiore incognita della vecchiaia. Tuttavia, anche se sovente riaffiorano dentro di me entusiasmi di un fanciullo, devo dire che da un po' di tempo a questa parte sono diventato meno impulsivo e accolgo gli accadimenti della vita con maggiore distacco. La cosa mi dà molta serenità e mi ha portato finalmente a capire le ragioni che spinsero Altiero Spinelli a coniare, per la sua incompiuta autobiografia, il titolo: "Come ho tentato di diventare saggio"».



STUDIO LEGALE LAURO SCHEDA

LO STUDIO legale Lauro, costituito a Napoli nel 1993, si distingue per una consulenza e assistenza legale nel settore del diritto della navigazione, **del diritto commerciale e del diritto internazionale privato**. Le professionalità dello Studio Lauro assicurano competenze specialistiche in diritto della navigazione e dei trasporti, commerciale e societario, industriale, fallimentare, bancario, **assicurativo**.

Ciò per quanto attiene al contenzioso, dinanzi alle autorità giudiziarie ed a collegi arbitrali, **che nella consulenza aziendale con particolare riferimento alla contrattualistica nazionale e internazionale**. Lo studio Lauro inoltre ha maturato significative esperienze, per aver seguito per alcuni tra i maggiori gruppi armatoriali, bancari e finanziari esteri e italiani, processi di acquisizione e fusione, **accordi di partenariato e joint-venture**, e per aver loro prestato consulenza e assistenza in operazioni di finanziamento sul mercato domestico ed internazionale.

Lo studio è il referente e corrispondente legale di numerosi primari studi legali in Italia e nel mondo (**Londra, New York, Parigi, Oslo, Atene, Shanghai,**

ecc...).

Lo studio ha una squadra di otto persone, cui si aggiunge la consulenza di 20 specialisti. **Francesco Saverio Lauro è il managing partner dello studio dal 1993**. Nato a Napoli nel 1955, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II con una tesi sull'*exceptio veritatis*, riportando 110/110 e lode.

Ha perfezionato la sua formazione con esperienze specialistiche di studio e di lavoro presso lo University College di Londra. Dal 1996 al 2000 è stato presidente dell'Autorità portuale di Napoli. È inoltre presidente o consigliere di amministrazione di società europee pubbliche e private nei settori armatoriali, della portualità e dei trasporti.

I suoi principali settori di attività sono il diritto della navigazione, il diritto civile, commerciale, bancario con particolare riferimento alle acquisizioni societarie, privatizzazioni, **joint-venture**, al commercio internazionale e a progetti infrastrutturali. Parla fluente inglese e tedesco.

L'economia senza testa

Pur gravata dal rischio di rimanere senza governo per un anno la Spagna oggi ha un prodotto interno lordo che doppia quello europeo

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

L'ECONOMIA spagnola continua a crescere, anche se con un lieve calo rispetto allo scorso anno. Il prodotto interno lordo è cresciuto dello 0,7% tra aprile e giugno del 2016 secondo le stime dell'Istituto nazionale di statistica (**Ine**).

Nel tasso annuo il prodotto interno lordo è aumentato del 3,2%, due decimi sotto quello che veniva contabilizzato tra gennaio e marzo.

La cifra provvisoria coincide con la previsione realizzata dal Banco de España e dalla maggioranza delle agenzie di analisi economica, per questo, alla luce di questi dati, **lo scorso venerdì il governo ha elevato la sua previsione di crescita della chiusura dell'anno dal 2,7% al 2,9%**.

Strano a dirsi per una realtà politica che dalle elezioni generali dello scorso dicembre vive ancora una situazione di stallo: ancora alla fine di agosto il parlamento ha negato al leader del Partito popolare, Mariano Rajoy, la sua rielezione da primo ministro del Paese, aprendo ora uno scenario ancora più incerto con ipotesi che vanno da una ricandidatura dello stesso Rajoy, **a una candidatura del rivale socialista Pedro Sanchez fino a nuove elezioni il giorno di Natale**, le terze in un anno. Rajoy, vincitore delle elezioni del 26 giugno con 137 seggi, aveva l'appoggio dei centristi di Ciudadanos (32 seggi) **e quello della deputata per le Canarie**.

Contrari i socialisti, la coalizione di sinistra Podemos e Izquierda Unida e i partiti nazionalisti baschi e catalani.

Le votazioni sanciscono una volta



per tutte il blocco politico in cui si trova la Spagna dalle elezioni del 20 dicembre scorso, che avevano prodotto un Parlamento frammentato che dava risalto alle due forze emergenti, **Ciudadanos e Podemos**.

A marzo il leader socialista Pedro Sanchez ha fallito il tentativo di diventare premier e alla fine di agosto è toccato nuovamente a Rajoy, **dopo otto mesi di guida del governo ad interim**.

L'unica cosa chiara è che il 31 ottobre segnerà la data in cui il Parlamento si scioglierà automaticamente se fino ad allora non sarà eletto un nuovo primo ministro. L'orologio inizia a correre, e se tra due mesi il Congresso non avrà eletto un nuovo premier, **gli spagnoli torneranno alle urne il giorno di Natale**, per la terza volta in un anno.

Tuttavia, in questa barabanda poli-

tica, i dati dell'economia spagnola sembrano offrire un quadro incoraggiante, anche se nei fondamentali gli squilibri non mancano, a partire dalle ultime cifre della Seguridad Social (Previdenza Sociale) che conteggiano 430 mila nuove posizioni nel trimestre, mentre le statistiche sulla popolazione attiva (Epa) **registrano solo 270 mila nuovi occupati**.

Detto questo, il numero di posti di lavoro creati rimane soddisfacente e le ore lavorative aumentate considerevolmente.

I dati del commercio al dettaglio sottolineano la consistenza del consumo e questa spinta della domanda interna, determinata dalla creazione di impiego dopo anni di contrazione, **dimostra che l'economia spagnola sta avanzando a ritmi che praticamente doppiano la media europea**.

Durante gli ultimi trimestri, il crollo

del prezzo del petrolio, **le misure della Banca centrale europea e l'aumento della spesa pubblica hanno restituito stimoli all'economia iberica.**

Questa tendenza non sembra avere però vita lunga perché nella seconda parte dell'anno è prevista una nuova contrazione: il greggio infatti non scenderà ulteriormente, **la Bce ha già inondato il mercato di liquidità e il governo dovrà cominciare con gli aggiustamenti fiscali che sta ritardando già da un anno e mezzo.**

A questi fattori possono sommarsi le preoccupazioni generate dalla congiuntura globale comunque non favorevole, **dalla Brexit e non ultimo dall'assenza di un governo in Spagna**, elemento che alla lunga non può fare altro che logorare il sistema. «Per la seconda parte dell'anno, ci aspettiamo che le previsioni di crescita dei nostri principali soci commerciali si liberino dei forti dubbi persistenti - spiega José Ramón Díez Guijarro, **direttore degli studi di Bankia -**. Nonostante questo con dei tassi di disoccupazione tanto elevati, **i costi salariali dovrebbero mantenersi abbastanza contenuti e pertanto si dovrebbe continuare comunque con la creazione di impiego».**

La banca Bbva sottolinea ottimisticamente che i dati implicano il terzo anno consecutivo di miglio-



ramenti nella produzione e negli investimenti: **«Le stime del Bbva Research segnalano che le attività produttive sarebbero tornate a incontrare un sostegno nella domanda interna**, tanto privata quanto pubblica. La domanda esterna netta avrebbe comportato un contributo leggermente negativo nella crescita, **perché il prevedibile recupero delle espor-**

tazioni si sarebbe visto compensato dalla ripresa delle importazioni» sostengono gli economisti del servizio di ricerca della banca. Ma al Fondo monetario internazionale sembrano di tutt'altro avviso, dopo aver ridimensionato la previsione di crescita del pil spagnolo al 2,1% nel 2017, **di fronte al 2,3% previsto in aprile.**

“carbuné”

Oltre 100 anni di lavoro nel Porto di Genova. Oltre 100 anni di lotte per i diritti dei lavoratori.

COMPAGNIA  PORTUALE

PIETRO CHIESA

dal 1890 nel Porto di Genova

Genova - Piazzale Giaccone, 7 - Tel. 010 2462893 - cpchiesa@tin.it - www.compagniapietrochiesa.it

La sfida del "fare rete"

Intervista a Franco Nicola Cupolo, numero uno del Cict di Cagliari:
«Più collaborazione tra porti per fronteggiare il consolidamento armatoriale»

Qual è lo scopo della vostra partecipazione a Medports?

«Siamo qui come parte di una strategia portata avanti dall'Autorità portuale insieme ai terminalisti - spiega Franco Nicola Cupolo, amministratore delegato del Cagliari International Container Terminal, gruppo Contship Italia (Cict) -. L'industria marittima moderna infatti ci impone nuove sfide. Le navi stanno diventando sempre più grandi e le operazioni condotte dai nostri terminal devono migliorare in continuazione per incontrare le crescenti esigenze degli armatori. Questo significa più investimenti, sia in risorse umane, in termini di formazione e specializzazione, sia in nuove attrezzature. L'obiettivo è far lavorare tutti insieme i protagonisti di questo gioco: porto, piloti, ormeggiatori, dogana, terminalista. Nessuna delle parti può operare in solitudine, abbiamo bisogno di lavorare in rete per completarci a vicenda. La parola "efficienza" oggi ha un nuovo significato. Dovrebbe infatti essere interpretata e applicata per tutto il periodo in cui la nave si trova in porto, dal momento in cui arriva a quello in cui parte, e questo perché la catena logistica portuale coinvolge molti più elementi rispetto a un tempo. Questo è il nostro punto di vista. Come operatore in Nord Africa, oggi possiamo vedere l'intero quadro della situazione e discutere con gli altri operatori e con le compagnie di navigazione per garantire il miglior servizio possibile. Per competere nel nuovo ambiente dello shipping mondiale dobbiamo insomma essere prima di tutto competitivi».



A suo parere, quali sono oggi le attuali sfide per i porti?

«Prima di tutto, la dimensione delle navi. Penso che questa attualmente sia la sfida più importante. Arriveranno sempre più navi-giganti, e noi dobbiamo attrezzarci con personale e strutture adeguate. Questo significa nuovi investimenti. La seconda sfida riguarda noi in particolare, e il fatto che ci troviamo su un'isola. Questo è da una parte un vantaggio, perché ci troviamo in una posizione strategica al centro del Mediterraneo. Ma allo stesso tempo, questo è uno svantaggio, o diciamo meglio una sfida. Terzo: i margini, che vediamo ridursi sempre di più. Sin dal 2008 - diciamo: la fine dei bei tempi andati - i margini hanno continuato a ridursi sempre più. Per la parte nave, penso che dovremo dimenticarci per lungo tempo i noli alti,

che anzi direi sono parte di un passato che temo non tornerà. La quarta sfida infine è un po' più specifica, e parlo della sostenibilità. Come si può rimanere efficienti preservando responsabilità sociale e rispetto dell'ambiente? Secondo noi questo è un aspetto positivo destinato a trasformarsi in sfida. Noi assicuriamo il lavoro dei nostri dipendenti in un ambiente pulito e dobbiamo fare attenzione in particolare a tre aspetti della sostenibilità: efficienza economica, ambiente e responsabilità sociale».

Lei pensa che il porto di Cagliari sia competitivo in termini di servizi offerti ai clienti?

«I tempi sono duri per armatori e caricatori. Dire che noi abbiamo il migliore terminal, la migliore ferrovia o la migliore soluzione multimodale. Noi dobbiamo sviluppare la combinazione di tutti questi sforzi. Dobbiamo preoccuparci di tutti gli aspetti, dall'inizio alla fine del servizio».

Che cosa ci può raccontare delle connessioni dello scalo cagliaritano?

«Certo, questo è un altro aspetto importante della nostra competitività. In Sardegna, dobbiamo fare del nostro meglio per essere un ponte di collegamento tra l'Isola e il resto del mondo. A Cagliari abbiamo ogni giorno quattro partenze giornaliere che connettono la Sardegna alla terraferma, con destinazione non solo la Penisola italiana, ma anche la Spagna e la Francia, punto di passaggio verso l'Europa Centrale. Noi dobbiamo essere in Europa "il giorno dopo". Siamo inoltre anche il collegamento tra il

12th TRANSMiddle East JEDDAH 2016

PARK HYATT JEDDAH - MARINA, CLUB AND SPA, JEDDAH, SAUDI ARABIA
WEDNESDAY 26 AND THURSDAY 27 OCTOBER 2016

HOSTED BY OFFICIAL LOCAL PARTNER



SPONSORED BY



Paese e le grandi rotte oceaniche. Al momento infatti siamo collegati a 160 porti in tutto il mondo».

Esiete in competizione con altri porti?

«Buona domanda. Oggi dobbiamo guardare all'evolversi della configurazione della catena logistica. Per esempio, non possiamo dire di essere in competizione con Gioia Tauro o Tanger Med. Insomma, non serviamo nemmeno gli stessi clienti... Stiamo invece sperimentando la sfida del fare rete. Le compagnie di navigazione stanno cominciando a creare alleanze con l'obiettivo di ottimizzare le operazioni, i porti dunque devono raggrupparsi in maniera simile. Sotto questo aspetto, non penso dobbiamo essere per forza in competizione, dovremmo invece creare nuove forme di relazione per servire al meglio la nave».

È opinione comune che oggi sono gli armatori a fare il mercato. Lei è d'accordo?

«Effettivamente è così. Del resto questa è una conseguenza della concentrazione del mercato: ed è per questo che i porti non dovrebbero competere gli uni contro gli altri, ma anzi dovrebbero trovare soluzioni, servizi e strategie per collaborare meglio con le compagnie di navigazione. Questa è del resto non è nient'altro che un'altra forma di competizione. Con i margini in progressiva riduzione, offrire prezzi sempre più bassi non servirà più a nessuno. Anzi, diciamo più correttamente: sarebbe una strategia suicida».

Come vuole concludere questa chiacchierata?

«Vorremmo essere considerati come un partner potenziale per porti e operatori del Nord Africa. Riguardo al Marocco, noi possiamo davvero offrire soluzioni logistiche efficienti, specialmente per l'esportazione di prodotti deperibili».

- Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 400 Conference Delegates
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies only GBP595
- Local Delegates Only SAR1800 • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) •

HIGHLIGHTED TOPICS

- Current and future prospects for containerisation in Saudi Arabia
- Adapting to economic and currency fluctuations in global maritime trade activities
- A review on Saudi Arabia port operations and developments
- Developing efficient and effective logistics network in the Middle East region
- Innovations in intermodal connectivity for the Middle East region
- Logistics and transportation trends in the Middle East region
- New port projects: Overcoming bottlenecks and development challenges
- Ports infrastructure investment and financing trends in the Middle East region
- Improving operational intelligence through technology
- Strategic and operational best practices in ports & container terminals: Middle East case studies

For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223

Email: enquiries@transportevents.com Website: www.transportevents.com Follow us on: [Linked in](#)

Danni in ambito di servizi portuali

il punto sull'articolo 17 della Legge Portuale

di **RICCARDO MASSIMILLA***, Milano



* Lca -
Lega Colucci
& Associati
Law Firm

CON la liberalizzazione del mercato del lavoro introdotta dalla legge n. 196 del 197 e ora organicamente disciplinata dai D. Lgs. n. 26 del 2003 e n. 81 del 2015, gli operatori economici utilizzano ampiamente lo schema del contratto di somministrazione di lavoro, **garantendo infatti tale forma contrattuale una apprezzabile flessibilità**. Tale contratto viene infatti concluso tra un'agenzia di somministrazione autorizzata e un'impresa utilizzatrice in base al quale la prima mette a disposizione della seconda uno o più lavoratori suoi dipendenti i quali, per la durata necessaria, **svolgono la propria attività nell'interesse e sotto la direzione e il controllo dell'utilizzatore**.

Al fine di introdurre il tema in esame, in ambito di somministrazione di lavoro una questione importante riguarda l'individuazione del soggetto responsabile per i danni arrecati dal lavoratore somministrato nello svolgimento delle sue mansioni. Il quadro normativo menzionato individua come principio generale l'attribuzione della responsabilità in capo al soggetto utilizzatore individuandone la *ratio* nella circostanza che l'organizzazione del lavoratore somministrato è demandata *in toto* a tale soggetto; **conseguentemente non potrebbe che gravare sull'utilizzatore l'obbligo di vigilare sui lavoratori "somministrati" e rispondere per eventuali condotte negligenti**.

È necessario precisare che nel panorama della somministrazione di lavoro *tout court* la normativa prevede l'istituzione di differenti albi il cui discrimine è dato anche dal tipo di attività somministrata: attività di qualsiasi tipo ovvero attività specialistiche. In considerazione anche del regime autorizzatorio, è parere di scrive che, ferma restando la cornice normativa generale

della somministrazione di lavoro, **il quadro applicabile di riferimento possa essere tuttavia suscettibile di deroghe specifiche quando ha ad oggetto attività specialistiche che meritano quindi una disciplina ad hoc**.

Un esempio di normativa speciale, e si giunge all'argomento che ci occupa, è **contenuta nella legge 84/1994**. In ambito portuale, infatti, la fornitura di lavoro portuale temporaneo è disciplinata dall'articolo 17 della legislazione portuale menzionata. **Tale disciplina rinvia a specifiche disposizioni della normativa generale in tema di somministrazione di lavoro attribuendo tuttavia significativi poteri regolamentari alla autorità portuali**. In particolare, le imprese che forniscono somministrazione relative all'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali devono essere autorizzate da tali enti. A tal riguardo, il comma 10 dell'art. 17 dispone, infatti, **che le autorità portuali adottano specifici regolamenti volti a controllare il modus operandi delle imprese fornitrici di prestazioni specialistiche**. Coerentemente la norma ora in esame prevede solo specifici rinvii alle disposizioni riguardanti la normativa della somministrazione *tout court*, **demandando ai menzionati regolamenti la disciplina particolare della fornitura del lavoro portuale temporaneo**.

Con specifico riferimento alla disciplina contenuta nei regolamenti delle autorità portuali, in via generale, **essi prevedono, inter alia, il procedimento di selezione dell'impresa fornitrice**, le modalità di avviamento della manodopera temporanea e gli obblighi dell'impresa utilizzatrice e quelli dell'impresa fornitrice.

Al fine di garantire che la fornitura di lavoro portuale temporaneo sia prestata se-



condo livelli quantitativi e qualitativi adeguati, **nella disciplina regolamentare di sopra menzionata si rinviene l'obbligo in capo alle imprese fornitrici di stipulare idonea copertura assicurativa per i danni causati dai lavoratori somministrati nell'esecuzione delle attività svolte appannaggio delle imprese utilizzatrici.** Imponendo tale obbligo, la normativa regolamentare speciale - pur tacendo su chi debba risarcire i danni causati nel corso delle prestazioni specialistiche - sembrerebbe implicitamente attribuire la responsabilità dei danni causati dai lavoratori in occasione della realizzazione del lavoro portuale in capo esclusivamente all'impresa fornitrice, obbligata per l'appunto (e all'uopo) a munirsi di adeguata polizza assicurativa. Peraltro, tale obbligo trova conferma nella prassi portuale che vede tipicamente le agenzie fornitrici (**tra cui la CULMV di Genova**) azionare le proprie polizze per i per danni causati dai propri lavoratori somministrati.

In ogni caso, si registra che l'attribuzione di responsabilità civile in ambito portuale in capo all'impresa fornitrice non sia poi così pacifica in quanto, **recentemente, una decisione di merito del marzo 2016 ha deciso una causa di responsabilità civile in senso opposto alla prassi consolidata condannando infatti la società utilizzatrice a tenere indenne i terzi lesi dai danni causati dai lavoratori somministrati.** A parere di chi scrive sarà quindi interessante, e utile per la filiera degli operatori portuali e logistici, monitorare l'orientamento dei giudici sul tema in attesa, perché no, di un (**auspicabile**) un intervento definitivo da parte della giurisprudenza di legittimità ovvero una precisazione dell'autorità ministeriale o legislativa, anche in considerazione della rilevanza che il tema ricopre in ambito portuale.

FOCUS ON AFRICA



FOCUS ON AFRICA



Una scommessa da tentare ancora

I governi hanno dormito sugli allori, ma l'Africa ha ancora tutte le carte per crescere, rivela il rapporto "Lions on the Move II"

di **MARCO FROJO**, Milano

QUANDO l'11 luglio 2008 le quotazioni del petrolio toccarono il massimo storico a 147,25 dollari il barile, **per l'Africa la strada dello sviluppo sembrava larga e soprattutto certa**. Un continente così ricco di materie prime, con una popolazione giovane e numerosa, e una classe media tutta da costruire - era il ragionamento degli economisti - **ha tutte le carte in regola per essere la nuova Cina**.

Le cose purtroppo non sono andate esattamente così: il petrolio ha iniziato una discesa inarrestabile, **seguito dalle altre materie prime e tutti i nodi della crescita africana sono venuti al pettine**. Molti Paesi non avevano minimamente sfruttato il tesoro petrolifero per ammodernare e diversificare la propria economia, **e alcuni avevano addirittura strutturato le finanze pubbliche come se i diritti dell'oro nero non dovessero mai venir meno**.

Il caso più clamoroso è quello dell'Angola, che negli anni Novanta ha scoperto alcuni enormi giacimenti; ebbene, il 75% delle sue entrate fiscali arriva dal greggio, che rappresenta anche la quasi totalità delle esportazioni (**95%**). Non stupisce dunque che l'Angola stia oggi attraversando un periodo di pesantissima crisi.

A più di otto anni dal massimo storico del greggio quali sono dunque le prospettive del Continente Nero? A questa domanda ha provato a dare una risposta il McKinsey Global Institute con il rapporto intitolato "Lions on the Move II" che pur riconoscendo le difficoltà attuali, mostra una discreta fiducia per il futuro. La popolazione giovane e in cre-



scita, il tasso di urbanizzazione più veloce del mondo e l'accelerazione del cambiamento tecnologico restano «fattori che guideranno una rapida crescita nei mercati di consumo, **opportunità per costruire aziende redditizie nel campo dell'industria e dei servizi**». Secondo gli esperti del centro di ricerca dell'omonima so-

cietà di consulenza aziendale quello che all'Africa manca sono stabilità politica, spazio al privato, diversificazione settoriale e investimenti nelle infrastrutture; **inoltre le aziende dovranno strutturarsi di più, visto che a oggi solo 400 in tutto il continente hanno un fatturato annuo superiore al miliardo di dollari; solo così potranno pene-**



investimenti delle imprese in 10 anni dovrebbero passare da 2.600 a 3.500 miliardi di dollari. In questo lasso di tempo la produzione manifatturiera potrebbe raddoppiare, raggiungendo gli 830 miliardi, **creando tra i sei e i 14 milioni di nuovi posti di lavoro.** L'urbanizzazione che galoppa sarà un altro volano della crescita africana: nei prossimi 10 anni 187 milioni di africani si sposteranno dalle zone rurali alle città, mentre tra il 2015 e il 2045 saranno 24 milioni gli africani che andranno a vivere in città ogni anno, **contro gli 11 milioni di indiani e i nove milioni di cinesi.** L'urbanizzazione ha una forte incidenza sul Pil, basti pensare che nel 2015 il Pil *pro capite* per un residente in città era pari a 7.350 euro annui, **mentre nelle aree rurali a 2.960.** Non bisogna infine dimenticare il tema delle risorse naturali, che pur avendo creato parecchi problemi all'Africa, resta comunque un'enorme opportunità: l'Africa dispone del 60% della superficie agricola inutilizzata del mondo e grandi riserve di vanadio, diamanti, manganese, fosfato, metalli preziosi (**platino e oro**), cromo, cobalto, ferro, oltre ovviamente a gas e petrolio. Se avrà imparato la lezione della recente crisi e saprà sfruttare meglio queste ricchezze, **si potrebbero finalmente aprire le porte dello sviluppo economico.**

trare nei mercati internazionali e sfruttare la loro competitività, per esempio sui prezzi. Il rapporto di McKinsey rileva come il prodotto interno lordo dell'Africa sia cresciuto a una media del 3,3% all'anno dal 2010 al 2015, **molto meno del 5,4% fatto registrare tra il 2000 e il 2010.** A rallentare sono stati i Paesi esportatori di petrolio e quelli del Nord Africa (tra cui Nigeria, Egitto, Sud Africa, Algeria, **Marocco e Angola**). Il resto del continente, sottolinea lo studio, ha registrato un incremento medio del Pil del 4,4% negli ultimi cinque anni rispetto a un 4,1% nel decennio 2000-2010

(un'accelerazione che ha coinvolto Botswana, Camerun, Costa d'Avorio, Congo, Etiopia, Gabon, Kenya, Madagascar, Namibia, Senegal, **Tanzania e Zimbabwe**). Sul fronte della popolazione McKinsey prevede che nel 2034 la forza lavoro africana sarà maggiore di quella cinese o indiana: **«Finora la creazione di occupazione sta superando la crescita della forza lavoro».** Il popolo africano diventerà poi un popolo di consumatori: se la spesa delle famiglie oggi ammonta a 4.000 miliardi di dollari (circa 3.600 miliardi di euro), **questa dovrebbe crescere del 3,8% all'anno fino al 2025 e anche gli**

ARKAS Line NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER WEST AFRICA

SONO IMPEGNATE SU QUESTO SERVIZIO CINQUE NAVI DI CUI DUE DI PROPRIETÀ E GESTIONE DI ARKAS LINE

A TESTIMONIARE L'IMPEGNO DELLA NOSTRA RAPPRESENTATA SU QUESTO MERCATO.

LE PROSSIME PARTENZE SARANNO:

VESSEL NAME	VOYAGE	E.T.A. LA SPEZIA	CUSTOM CUT OFF LA SPEZIA	E.T.A. GENOVA	CUSTOM CUT OFF GENOVA
VIRGINIA TRADER (EX STRAUSS)	WAS07S16	23-set-16	22-set-16 hh 10.30	22-set-16	21-set-16 hh 10.30
YANKI A	WAS08S16	02-ott-16	30-set-16 hh 10.30	04-ott-16	03-ott-16 hh 10.30
CORCOVADO	WAS09S16	11-ott-16	10-ott-16 hh 10.30	13-ott-16	12-ott-16 hh 10.30
MILAN TRADER	WAS10S16	16-ott-16	14-ott-16 hh 10.30	17-ott-16	14-ott-16 hh 10.30
VIVIAN A	WAS11S16	21-ott-16	20-ott-16 hh 10.30	23-ott-16	21-ott-16 hh 10.30
VIRGINIA TRADER	WAS12S16	31-ott-16	28-ott-16 hh 10.30	01-nov-16	31-ott-16 hh 10.30



SB	DAKAR	ABIDJAN	TINCAN	TEMA	TAKORADI
La Spezia	14	19	22	24	25
Genoa	12	17	20	22	23
Tarragona	10	15	18	20	21
Castellon	9	14	17	19	20
Valencia	7	12	15	17	18
Algeciras	5	10	13	15	16
Tangiers	5	10	13	15	16

Ufficio di Venezia - Tel: +39 01 0 8463 791
venice@arkas-italia.it

Ufficio di Napoli - Tel: +39 081 7047 527
Export: exportnaples@arkas-italia.it
Import: importnaples@arkas-italia.it

ARKAS ITALIA SRL - Richieste commerciali

Ufficio di Genova - Tel: +39 010 8463 711

destinazioni Greece/Cyprus/Turkey/Black Sea/Syria/Lebanon and Egypt inviate le richieste a commercial.eastmed@arkas-italia.it

destinazioni West Africa/Morocco/Setubal inviate le richieste a commercial.westmed@arkas-italia.it

destinazioni Lybia/Algeria inviate le richieste a commercial.northafrica@arkas-italia.it - import: import@arkas-italia.it

La via del Marocco all'industrializzazione

Il successo del Paese può essere un esempio per l'intero Continente, dove in 15 anni la crescita del settore manifatturiero è stata solo del 2,5%

di **MARCO FROJO**, Milano

NEL RECENTE passato l'Africa ha fatto registrare periodi di forte crescita economica ma quello che non è mai riuscita a fare è stato dare un deciso impulso al proprio settore manifatturiero. L'aumento del prodotto interno lordo è sempre arrivato dalla vendita di materie prime o dall'agricoltura, ed è proprio per questo motivo che lo sviluppo economico del continente è sempre andato avanti a scossoni, **sia al rialzo che al ribasso**. Secondo alcune stime il settore manifatturiero africano avrebbe le potenzialità per raddoppiare la produzione nell'arco di un decennio, **creando fino a 14 milioni di posti di lavoro stabili**.

Questa previsione è basata sul fatto che la domanda già esiste; a oggi però viene soddisfatta facendo ricorso alle importazioni. Finora le cose sono andate diversamente: **dal 2000 al 2015 il settore manifatturiero ha mostrato una crescita del 2,5%**, un valore in linea con la media mondiale ma estremamente basso per un continente in via di sviluppo. Basti pensare che nello stesso arco di tempo l'Asia ha fatto segnare un +7,5%, guidata dalla Cina (+15,5%), dal Vietnam (+13,1%) e dal Bangladesh (+7,4%).

Nel 2015 la produzione industriale africana è stata pari a 500 miliardi di dollari, in gran parte concentrati in cinque Paesi: Egitto, Marocco, Nigeria, **Sud Africa e Tunisia**.

Il 70% della produzione è servito a soddisfare la domanda interna dei singoli Paesi produttori del bene, **un altro 10% è stato esportato all'interno del continente e**



solo il restante 20% ha superato i confini africani.

Dal 2000 a oggi la quota africana nelle esportazioni mondiali non ha mai superato l'1,5% del totale. **Non che in Africa sia rimasto tutto fermo ma sono stati pochi i Paesi che sono riusciti a dotarsi di una struttura produttiva in grado di competere sui mercati internazionali.**

Ce l'hanno fatta per esempio l'Etiopia nel campo dell'abbigliamento e il Marocco in quello dell'industria automobilistica e di quella aerospaziale.

A Tangeri la Renault ha un impianto che produce più di 300 mila auto all'anno con il suo marchio economico Dacia.

Proprio la storia dell'industria automobilistica marocchina dimostra come per ottenere successi

duraturi nel campo della manifattura siano necessarie pianificazioni e sforzi di lungo periodo: la prima auto prodotta in Marocco è del 1959 a opera della Somaca Maroc a Casablanca, **per iniziativa della Fiat allora guidata da Vittorio Valletta**. Nel 2003 la Fiat cede la sua quota del 20% alla Renault, **che nel 2010 ottiene dal governo marocchino zero tariffe doganali e Iva al 7%**. Nel 2008 il gruppo francese, con l'alleata Nissan, **inizia la costruzione della fabbrica Renault Tanger Méditerranée**, vicino alla zona franca del porto africano. **In seguito alla crisi Nissan fugge via ma il re Maometto I entra nella Tanger Med con una quota 48%**. Non solo, il Marocco offre agli impianti Renault una nuova autostrada, un centro di forma-



zione costato otto milioni, una linea ferroviaria ad alta velocità **(realizzata dai francesi)**, nonché un'area nel vicino porto.

Dulcis in fundo, **garantisce la detassazione anche ai fornitori della fabbrica che è nella Zona Economica Speciale Tangeri Med.**

Agevolazioni e infrastrutture hanno dunque reso possibile il successo in uno dei settori più complessi e difficili del comparto manifatturiero.

Secondo gli esperti la strada tracciata dal Marocco dovrebbe essere seguita anche dagli altri Paesi.

I governi dovrebbero mettere a disposizione delle imprese moderne infrastrutture nel campo dei trasporti e dell'energia, **aprire il proprio mercato agli investimenti degli operatori stranieri e integrare il proprio Paese nella catena logistica mondiale**, oltre ovviamente a varare riforme con l'obiettivo di migliorare la produttività.

Lo sviluppo del manifatturiero avrebbe poi come diretta conseguenza non solo la creazione di posti di lavoro e la crescita del Pil ma anche un forte impulso all'innovazione, **visto che il 90% degli investimenti in ricerca e sviluppo da parte delle aziende private viene proprio da questo settore.**



Quei “piani Marshall” rimasti solo sulla carta

L'Europa vara un nuovo maxi-progetto per rilanciare l'Africa, ma l'efficacia è tutta da vedere. L'Italia pensa a un fondo fiduciario

di **MARCO FROJO**, Milano

MESSA sotto pressione dai crescenti flussi migratori in arrivo dall'Africa, **l'Europa prova a far fronte a questa emergenza con piani di aiuti di respiro più ampio rispetto a quanto fatto vedere fino a oggi.** Alcune importanti iniziative per favorire lo sviluppo dell'economia del Continente nero sono state di recente presentate sia a livello comunitario che di singoli Paesi, **fra cui la stessa Italia.**

Il progetto messo a punto da Bruxelles è stato enfaticamente definito **“il piano Marshall”** europeo per l'Africa ma solo il tempo dirà se darà gli stessi effetti di quello voluto dagli Stati Uniti nell'immediato dopoguerra per rimettere in piedi l'economia del Vecchio Continente. I dettagli resi noti il mese scorso dalla Commissione europea parlano di finanziamenti per 3,35 miliardi di euro dal bilancio di previsione dell'Ue e dai Fondi europei per lo sviluppo, a cui si aggiungeranno altri 32,2 miliardi da parte Banca europea d'investimento (Bei) **tra il 2014 e il 2020.**

Secondo quanto riferito dal presidente della Commissione, Jean-Claude Juncker, la cifra totale potrebbe arrivare addirittura a 88 miliardi di euro se gli Stati membri parteciperanno: «La logica è la stessa del piano di investimenti interno: useremo fondi pubblici come garanzia per attrarre investimenti pubblici e privati allo scopo di creare occupazione» **ha detto Juncker.** Nei piani di Bruxelles gli aiuti dovrebbero già essere disponibili a partire dal marzo 2017, **in occasione del vertice Ue-Africa.**

Ci si concentrerà su tre innova-



zioni: **migliorare nei Paesi partner le condizioni per lo sviluppo di attività imprenditoriale e la creazione di occupazione,** definire le iniziative in modo coerente e coordinato, facilitare gli interventi nelle aree a maggior rischio per gli

investimenti. La credibilità dei progetti finanziati sarà determinante, anche considerato il fatto che per ciascuno di essi, **si prevede di mettere in atto un opportuno supporto anche dal punto di vista tecnico.**



(1975) e l'Accordo di Cotonou (2000).

Il primo interessò i Paesi dell'Africa, i Caraibi e il Pacifico e si andò a collocare nel quadro post-coloniale con l'obiettivo di privilegiare le esportazioni da questi stessi Paesi e di attuare un meccanismo di compensazione dei prezzi nella produzione agricola; fu sottoposto a revisione più volte ma entrò in crisi perché lo si ritenne non in grado di risolvere il problema della povertà. L'accordo di Cotonou introdusse invece la partecipazione dei rappresentanti della società civile dei Paesi coinvolti negli accordi di partenariato e portò alla creazione di aree regionali di libero scambio commerciale con l'Unione europea.

Parallelamente all'iniziativa comunitaria, l'Italia sta lavorando al progetto denominato Africa Act, il cui obiettivo è quello di trasformare il Belpaese in uno snodo per gli investimenti verso la sponda Sud del Mediterraneo grazie a un misto di finanziamenti, agevolazioni fiscali e sostegni alla formazione. L'iniziativa, presentata un po' in sordina a luglio dal gruppo parlamentare del Partito democratico alla Camera, sembra aver subito un'accelerazione dopo che il premier Matteo Renzi ne ha parlato esplicitamente al Forum Ambrosetti di Cernobbio.

Tanto che ora, nella forma della legge delega, l'Africa Act «dovrebbe entrare nella legge di Bilancio» come ha confermato il vicesegretario agli Affari esteri e alla cooperazione internazionale Mario Giro. Lo stanziamento economico è ancora in via di definizione: nella proposta del Pd si parla di un fondo fiduciario gestito da Cassa depositi e prestiti con una dotazione iniziale di 20 milioni di euro forniti dal ministero degli Affari esteri a garanzia delle operazioni. «L'idea - spiega Giro - è di generare attraverso questo fondo un effetto moltiplicatore che alla fine, grazie al contributo di altri capitali sia pubblici che privati, metta in campo non decine di milioni, ma decine di miliardi. Credo che con questa iniziativa gli investimenti italiani in Africa potranno più che triplicare». Insomma, la stessa formula adottata da Bruxelles.



Come ha affermato il Commissario Ue alla crescita, Jyrki Katainen, alla base del fondo «non ci saranno motivazioni politiche, **non si possono sponsorizzare progetti inammissibili dal punto di vista economico e serve una valuta-**

zione indipendente». Il "piano Marshall" europeo non è certo il primo tentativo del Vecchio Continente di stimolare la crescita in Africa.

I precedenti più significativi sono stati la Convenzione di Lomè

DESTRA Una petroliera all'altezza del porto di Ismaila

Suez allargato non decolla

di **MARCO FROJO**, Milano

NELL'AGOSTO scorso l' Economist si è occupato dell'Egitto e il suo giudizio non è stato per niente lusinghiero, **soprattutto nei confronti del generale Abdel Fattah Al-Sisi che regge le sorti del Paese nord-africano dal 2013.**

Il presidente dell'Egitto sarebbe più repressivo di Hosni Mubarak e più incompetente di Mohammed Morsi. «Se le cose andranno avanti senza cambi di direzione, **al Cairo si sta preparando la prossima rivolta.**»

Le ragioni di questa previsione stanno nella disoccupazione giovanile al 40%, **nell'incapacità di uscire dalla crisi economica e nella brutalità della repressione.** Al di là di quello che può essere il giudizio sull'operato di Al-Sisi, **si può affermare senza paura di essere smentiti che il contesto economico non ha di certo favorito l'Egitto.**

Il rallentamento dei commerci mondiali per esempio ha fatto sì che il raddoppio del Canale di Suez portasse un aumento dei transiti di solo il 4% nei primi otto mesi di quest'anno, **un valore molto più contenuto di quello preventivato dalle autorità de Il Cairo e sicuramente non sufficiente a ripagare lo sforzo finanziario profuso per allargare il collegamento fra il Mar Rosso e il Mar Mediterraneo.**

La *debacle* più pesante però l'Egitto l'ha subita nel campo del

turismo, **che rappresenta tutt'oggi la maggior fonte di entrate in valuta pregiata.**

Nella prima parte del 2016 gli arrivi sono crollati del 50%, **soprattutto in seguito all'incidente aereo che, nell'ottobre scorso, ha coinvolto un velivolo russo sul Sinai.**

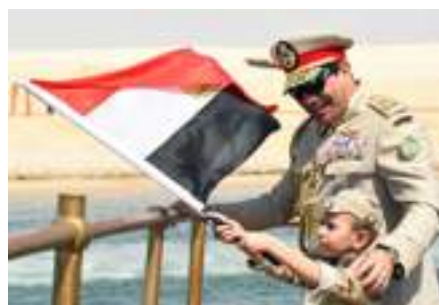
In questo momento l'Egitto è alla disperata ricerca di investimenti esteri, **anche perché molti dei faraonici progetti annunciati negli anni scorsi e finanziati da capitali mediorientali non sono mai neanche partiti.**

È proprio per attirare investitori internazionali che l'Egitto ha partecipato al G20 che si è tenuto ad inizio settembre in Cina in qualità di **"ospite d'onore".**

In attesa che le relazioni intessute a Hangzhou sortiscano l'effetto sperato, l'Egitto si appresta a ricevere, **entro la fine dell'anno, un prestito da mezzo miliardo di dollari da parte della Banca africana per lo sviluppo.**

Si tratta della seconda tranche di un prestito agevolato del valore totale di 1,5 miliardi di dollari distribuiti dalla Banca africana per lo Sviluppo nell'arco di tre anni. Inoltre, nei mesi scorsi l'Egitto ha tenuto una serie di negoziati con il Fondo monetario internazionale (Fmi) **per ottenere un prestito volto a colmare il deficit di bilancio e il crollo della valuta.**

Il finanziamento, del valore di 12 miliardi di dollari, **dovrebbe essere**



SINISTRA Il presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi all'inaugurazione dell'allargamento del Canale



DESTRA Pattugliamento dell'infrastruttura



distribuito in tre rate da quattro miliardi ciascuna.

I conti pubblici sono allo stremo, il Paese è sostanzialmente fallito: «Il regime è sostenuto solo dalle generose iniezioni di cash che arrivano dagli Stati del Golfo, **e in misura minore dagli aiuti militari statunitensi** - dice sempre l'«Economist». Nonostante questi miliardi di petrodollari, **il deficit statale è al 12%, mentre quello delle partite correnti al 7%**.

L'inflazione inoltre è al 14% e la banca centrale si è dissanguata per difendere il cambio della sterlina egiziana, **in modo da poter continuare a comprare i generi alimentari all'estero e prevenire così i tentativi di rivolta da parte della popolazione.**

Tentativi disperati, visto che al cambio nero la valuta egiziana vale due terzi del suo valore ufficiale.

Una prima avvisaglia di quello che potrebbe accadere in un futuro non troppo lontano si è verificato a inizio settembre quando numerosi manifestanti, soprattutto donne con figli in braccio, **si sono riversati al Cairo di fronte al quartier generale dell'Egyptian Pharmaceutical Trading Company per protestare contro l'aumento del prezzo del latte artificiale.**

Per tamponare il pericolo l'esercito ha immediatamente importato 30 milioni di confezioni di latte artificiale rivendendolo a metà del prezzo di mercato.

Bisogna però vedere fino a quando queste misure tampone basteranno a calmare gli animi.



SINISTRA Lavori di dragaggio

DESTRA L'imbocco meridionale del Canale



TangerMed calamita per gli investimenti

Non solo trasporti: ora Rabat punta anche sull'energia
Inaugurato il più grande parco eolico del pianeta

di **MARCO FROJO**, Milano

IL PROSSIMO 7 ottobre, in Marocco, gli elettori saranno chiamati alle urne ma è assai improbabile che il risultato elettorale, qualsiasi esso sia, **porti grandi cambiamenti nella politica economica del Paese**. La strada è ben delineata e fortemente voluta dallo stesso re Mohammed VI; **e i risultati fino ad oggi conseguiti ne testimoniano la bontà**. Il Marocco vanta infatti una delle economie più sviluppate del continente africano e il polo di TangerMed è il fiore all'occhiello che continua ad attrarre investimenti stranieri, **a partire dagli oltre 900 milioni di euro che la casa automobilistica Renault ha di recente stanziato per la creazione di una piattaforma mondiale d'approvvigionamento**. Oltre all'impegno di Renault, che darà da lavorare ad altre 50 mila persone, va poi registrato quello di Valeo (componentistica auto) **che ha deciso di aprire un nuovo centro industriale integrato sempre all'interno del porto TangerMed**.

Il gruppo francese ha previsto un investimento di 50 milioni di euro e la produzione sarà in parte destinata alla fornitura diretta della Peugeot-Citroen di Kenitra e della Renault di TangerMed e, per il restante, **all'export verso l'Europa e gli Stati Uniti**. L'impianto dovrebbe entrare in funzione entro il 2017. **Sul fronte dell'approvvigionamento energetico invece il Paese nordafricano ha da poco inaugurato il più grande parco solare del pianeta nella zona pre-desertica di Ouarzazate**.

I lavori sono stati finanziati da un consorzio a maggioranza saudita, partecipato anche dagli spagnoli, **per un totale di 600 milioni**



di euro. Lanciato nel 2009, l'ambizioso progetto prevede la costruzione di altre due centrali dello stesso tipo, Noor 2 e 3, che dovranno, con le altre rinnovabili, **soddisfare almeno la metà del fabbisogno di elettricità del Paese entro il 2030**.

Il Marocco, totalmente privo di gas e petrolio, **importa oggi più**

del 90% della sua energia.

Noor (luce in arabo) è dotato oggi di 160 megawatt che saranno portati a 560 megawatt una volta completati i lavori. Il buon afflusso di investimenti esteri e i progressi dei consumi interni hanno consentito al Marocco di chiudere il 2015 con un crescita del Pil del 4,5%, **in leggera**



tornerà ad essere del 3,5%.

Quest'anno il settore manifatturiero dovrebbe registrare un progresso del 3,3%, **in miglioramento rispetto al +2,8% del 2015.**

Per quanto riguarda i servizi, si stima un calo nel comparto commercio (-1,9%), che tuttavia dovrebbe tornare in positivo nel 2017 **(+2,2%).**

L'Alto Commissariato al Piano ha inoltre rilevato che la domanda interna sarà un fattore propulsivo dell'economia marocchina, **grazie ad un aumento in volume dell'1,7% quest'anno e del 2,4% nel 2017**, favorita soprattutto dalla ripresa degli investimenti, dopo due anni di flessione.

Per quel che riguarda infine i conti pubblici, **il debito statale si dovrebbe mantenere sostanzialmente stabile, passando dal 80,2% sul Pil del 2015, all'81,4% di fine 2016 ed all'81,1% del 2017.**

Il dato maggiormente positivo è senza dubbio quello delle riserve valutarie che, **secondo l'Alto Commissario Ahmed Lahlimi**, ha raggiunto un livello record, grazie al netto calo dei corsi internazionali delle materie prime ed in particolare del petrolio.

Nel dettaglio, le riserve di valuta estera sono previste a quota 7,7 miliardi di dirham (708 milioni di euro) nell'anno in corso e 20 miliardi di dirham (1,8 miliardi di euro) **nel 2017.**

accelerazione rispetto al 2014.

Il 2016 non sarà però altrettanto positivo a causa della pessima performance **(-11%)** del settore agricolo causata dalla siccità.

A soffrire è stata soprattutto la produzione cerealicola che dovrebbe far segnare un brusco calo dai 115 milioni di quintali del

2015 ai 33,5 milioni di quintali del 2016.

L'Alto Commissariato alla Pianificazione economica a del Marocco ha recentemente diramato le previsioni per quest'anno che parlano di un magro +1,5%.

La riscossa arriverà però già nel 2017 quando il tasso di crescita





Lo scalo più importante per le ultime notizie dal Mediterraneo.



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

Arrivederci al prossimo numero di *The MediTelegraph Magazine*

themeditelgraph.com

Seguici su



Gli altri prodotti del comparto Shipping di SEP Spa

L'AVVISATORE MARITTIMO



TIM

TECNOLOGIE TRASPORTI MARITTIMI

42 www.themeditelgraph.com

The **MediTelegraph**
Shipping & Intermodal Transport