

Cercando Venezia

VIAGGIO IN ADRIATICO SULLE TRACCE
DELL'ANTICO POTERE DELLA SERENISSIMA

TRIPLO FOCUS

FAR EAST, SFIDE DELLA LOGISTICA
E SISTEMI PORTUALI DELL'ITALIA ORIENTALE



CRUISE & FERRY

Mar Nero
rinasce la crociera
tra Russia e Turchia

TRANSPORT & LOGISTICS

La Giordania
e l'acqua che scorre
nel deserto

PORTS

Più di 400 persone
al Forum del MediTelegraph
GALLERY



Across the World

www.damicoship.com

COLOPHON

**Direttore
Responsabile**
Massimo Righi

**Responsabile
del Progetto**
Francesco Ferrari

Redazione
Simone Gallotti
Alberto Quarati
Matteo Dell'Antico

**Hanno collaborato
in questo numero**
Matteo Martinuzzi
Umur Ugurlu
Leonardo Parigi
Stefano Pampuro
Francesco Ruggiero
Marco Direnzo
Hammou Jdioui
Paolo Massari
Lucia Iannuzzi
Marco Frojo
Alberto Ghiara

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

In this issue



4 Cercando Venezia

Viaggio in Adriatico sulle tracce dell'antico potere della Serenissima

10 Rinasce la crociera Russia-Turchia

Disertato per colpa del conflitto tra Mosca e l'Ucraina, il Mar Nero potrebbe ospitare presso la prima nave passeggeri della Usc

14 L'acqua che scorre nel deserto

La Giordania progetta mega infrastrutture per dissetare le sue terre

16 Il Forum del MediTelegraph

Oltre 400 persone al terzo incontro Shipping & Intermodal Transport

22 Cura verde per Barcellona

Il porto ha presentato un progetto per migliorare la qualità dell'aria

24 Il vettore aereo non risponde

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

26 Tutti uniti per il "Made in Morocco"

A cura di T&L - Transport & Logistics Review

28 Luoghi approvati, ma non in dogana

A cura di C-Trade, Custom Advisory & Brokerage

32 FOCUS ON FAR EAST

48 FOCUS ON LOGISTICS

70 FOCUS ON ADRIATIC SEA

DESTRA Oceania "Marina" lascia il porto di Spalato

Cercando Venezia

di **MATTEO MARTINUZZI**, Venezia

LE COSTE dell'Adriatico orientale sono state per secoli dominio della Repubblica di Venezia, e ancora oggi le sue vestigia testimoniano quell'epoca il cui il Leone di San Marco era sinonimo del potere marittimo della Serenissima.

CORFÙ

La nave "Marina" di Oceania Cruises, marchio di lusso del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings, parte da Corfù, la più grande delle Isole Ionie, dominio di Venezia dal 1402 (anche se l'occupazione militare iniziò già nel 1386) **fino alla sua caduta nel 1797**. L'isola dispone di un aeroporto molto vicino al principale centro abitato che in autunno non è molto servito dalle compagnie aeree, **visto che quest'isola è meta del turismo di massa da aprile a ottobre**. Ovviamente la connessione principale è con la capitale Atene, **ma dall'Italia la si può raggiungere bene con Ryanair**. Molto importante è il porto cittadino sia per quel che riguarda il traffico crocieristico, **sia soprattutto per il traffico traghetti che garantisce le connessioni con la terra ferma**. Gomenizza, sulla costa greca, è la porta principale per l'isola di Corfù, ma ci sono anche altre linee che la collegano con l'Italia, a esempio con Bari, **Brindisi e Ancora**. Il turismo è la fonte principale di red-

dito di quest'isola, che può offrire non solo il mare, ma anche un esteso patrimonio storico-artistico: la chiesa di San Spiridione, il quartiere veneziano nel capoluogo, le due fortezze sempre di costruzione veneta, il monastero di Kanoni, il palazzo dell'Achilleion fatto costruire dall'imperatrice Elisabetta d'Austria (**meglio conosciuta come Sissi**). Attualmente diverse compagnie crocieristiche scalano Corfù soltanto in regime di transito, **il terminal riesce a ospitare tre o quattro navi anche se la banchina principale con maggiore fondale è quella più lontana dalla città**, dove possono approdare le navi sopra le 100 mila tonnellate di stazza lorda.

CATTARO

Il Montenegro è noto in tutto il mondo per lo spettacolo della navigazione nelle Bocche di Cattaro, **il più suggestivo fiordo del Mediterraneo**. Destinazione ancora poco conosciuta nell'ambito crocieristico, **il Montenegro è diventato indipendente nel 2006**. Da quel momento la parte meridionale del Paese ha puntato molto sul turismo che oggi rappresenta la maggiore fonte di reddito degli abitanti di questa zona. **Il piccolissimo terminal di Cattaro si trova proprio fuori dalle mura cittadine e dispone di un unico ormeggio per le navi da**



crociera. Quindi spesso, se ci sono due navi, **la seconda deve rimanere in rada e trasportare i passeggeri a terra con i tender**. Anche la storia di Cattaro è legata a doppio filo con quella di Venezia, **che ha dominato queste terre dal 1420 al 1797**. Ancora oggi l'influenza veneta si traduce oltre che nell'architettura, **anche nella parlata locale con diversi termini derivati dall'italiano**. Inoltre è presente una vivace minoranza italiana che parla ancora l'antico veneto *de mar*, **che fino alla metà del XIX secolo era la lingua più usata nella regione**. Il simbolo del legame di queste terre con la Serenissima è sicuramente il pittoresco villaggio di Perasto. Oggi la sua popolazione non raggiunge le 400 anime, **ma nel Settecento in epoca veneziana superava i 1.700 abitanti che vivevano grazie all'attività di quattro piccoli cantieri navali**. Per il suo contributo dato nella difesa della flotta veneta nel 1368 fu nominata "fedelissima gonfaloniera" della Repubblica di San Marco: **per decreto speciale del Senato veneziano ottenne l'onore di custodire il gonfalone di guerra della flotta della Serenissima**. La cittadina inoltre forniva i cosiddetti 12 Gonfalonieri di Perasto che avevano il compito di difendere il Doge e il suo vessillo sulla nave ammiraglia della flotta. **Nella famosa battaglia di Lepanto ne perirono otto su 12**. Ma pochi sanno che la vita della Repubblica di Venezia ebbe termine proprio qui il 23 agosto 1797 (quando il Doge aveva già capitolato il 12 maggio). Infatti dopo la caduta di Venezia per mano francese, i perastini deliberarono di rimanere veneziani e così fu fino all'arrivo delle truppe austriache. **Quel giorno di agosto vennero ammainati per l'ultima volta i vessilli di San Marco che furono solennemente seppelliti sotto l'altare del duomo in un clima di grande commozione**. Il capitano della guardia, conte Giuseppe Viscovich, **consegnando i simboli di Venezia ai sacerdoti pronunciò**

il Giuramento di Perasto, in dialetto veneto. Questo legame particolare di Perasto con Venezia è simboleggiato ancora oggi da una bandiera della repubblica di Venezia che sventola perennemente sul lungomare cittadino. Tutte le navi che arrivano a Cattaro passano di fronte a Perasto dove si trovano l'Isola di San Giorgio (con una piccola abbazia benedettina) e **l'Isola dello Scalpello con un piccolo santuario mariano**. È tradizione che ogni nave in transito saluti la Vergine con tre fischi lunghi di sirena a cui risponde la campana del piccolo campanile in segno beneaugurante per gli equipaggi. Altra destinazione battuta sulla costa montenegrina è Budua, **una piccola Montecarlo che rappresenta il centro turistico d'élite del Paese**. Qui il costo della vita dei turisti è molto alto, **e quindi questa località sta diventando sempre più meta di escursionisti molto danarosi come i russi**. Nonostante gli alberghi e i residence costruiti negli ultimi tempi, **Budua conserva un antico centro storico in stile veneziano**: la città infatti faceva parte della cosiddetta Albania Veneta.

SPALATO

La tappa successiva è Spalato, la città più popolosa della Dalmazia e principale snodo per i trasporti marittimi. Infatti il porto ha una vitale importanza economica per tutta la regione, **visto che da qui partono i traghetti per le principali isole della Dalmazia**, ma anche per le altre città costiere croate. **Inoltre sono presenti linee traghetti e aliscafi anche per Ancona e Pescara**. La compagnia di riferimento che opera da Spalato è la Jadrolinija, **mentre il turismo crocieristico è ancora in fase di espansione**. Il porto commerciale dispone di diverse banchine per i traghetti con attigue stazioni marittime; **attualmente la banchina più distante dal centro è utilizzata dalle navi da crociera più grandi ed è in via di ampliamento**. Essendo



SINISTRA Le Isole di San Giorgio dello Scalpello con sullo sfondo Perasto

DESTRA Cattaro vista dalla nave



SINISTRA Piazza Tartini a Pirano

DESTRA La spiaggia di fronte al centro storico di Budua





molto stretta, causa qualche problema logistico nella gestione della movimentazione delle corriere utilizzate per le escursioni dei crocieristi. **Spalato rappresenta un'altra destinazione della regione di grande attrattiva.** Il nucleo storico della città è rappresentato dal Palazzo di Diocleziano, **imperatore romano nativo della vicina Salona.** Questo imponente complesso di edifici è stato più volte rimaneggiato nel corso dei secoli e con il suo connubio di stili architettonici rappresenta uno dei monumenti storici più importanti della regione. Di notevole pregio è anche il quartiere veneziano, **visto che anche qui la Serenissima ha lasciato grandi testimonianze.** Fino al 1880 la città è stata sempre retta da esponenti della comunità italiana che poi ha subito un rapido declino culminato con gli esodi successivi al Trattato di Rapallo del 1920 e alla seconda guerra mondiale. Nei dintorni, il Parco Nazionale della Cherca, la cittadina di Traù, soprannominata **"la piccola Venezia"**, perché si trova su due isole e ovviamente ne condivide le architetture. Anche a Traù un tempo viveva una pro-

spera comunità italiana i cui esponenti governarono la città fino al 1887; **poi come per Spalato vi fu un rapido declino dovuto all'aggressività dei nazionalismi contrapposti che portarono all'estinzione nel corso del XX secolo dei traurini di lingua italiana.** Vanno ricordati due episodi di questo triste periodo: il primo è il tentativo di replica dell'impresa di Fiume di Gabriele d'Annunzio da parte del Conte Nino Fanfagna (**discendente dell'ultimo podestà italiano della città**). Quest'ultimo, nel settembre del 1919, quando le truppe italiane erano presenti a pochi chilometri della città sulla linea armistiziale assegnata al Regno d'Italia secondo il Patto di Londra, **tentò un colpo di mano per occupare Traù con un gruppo di soldati italiani.** Il tentativo fu un fallimento e successivamente le autorità jugoslave incarcerarono diversi elementi della locale comunità italiana. Altro momento buio della storia cittadina sono i fatti del dicembre del 1932, **quando le tensioni etniche erano esacerbate dal nazionalismo anti-slavo del dittatore italiano Benito Mussolini.** Un gruppo di nazionalisti croati di-

strusse otto preziosi Leoni di San Marco, **compreso quello più prezioso che si trovava nella Loggia cittadina.** La regione spalatina non vive solo di turismo; la fonte principale di reddito della popolazione era sicuramente l'industria navalmeccanica che all'epoca della Jugoslavia era il fulcro dell'economia locale. **Oggi dopo gli anni della grande crisi della cantieristica croata seguita all'indipendenza del Paese** il settore cerca di ripartire. Il cantiere di Traù (Brodotrogir) **è salito agli onori della cronaca grazie ai lavori di manutenzione che ha effettuato sullo yacht del presidente russo Vladimir Putin:** infatti questo stabilimento sta orientando la produzione verso le imbarcazioni di lusso. Invece il cantiere di Spalato (Brodosplit) **ha ricevuto delle commesse da parte di Fincantieri per la realizzazione di sezioni di scafo per le navi passeggeri in costruzione in Italia,** e ora si sta concentrando sulla commessa per un grande veliero da crociera. Sicuramente i livelli di produzione di qualche decennio fa sono lontani, **ma questi due stabilimenti stanno cercando di ritagliarsi una loro fetta di mer-**



cato per poter andare avanti nonostante le carenze infrastrutturali: infatti qui le navi si assemblano ancora sugli scali e quindi con limitate altezze di costruzione.

CAPODISTRIA

Capodistria è invece un porto strategico per la Slovenia, su cui lo Stato ha investito molto rendendolo un importante scalo mercantile specializzato soprattutto nei container e nelle automobili (**ne movimentano 600 mila l'anno**). Qui le navi da crociera sono ospitate in una parte di banchina prestata dal traffico commerciale. **Ovviamente non c'è un terminal crocieristico e viene utilizzata una piccola tensostruttura come varco per i passeggeri in transito.** Il centro della città ha dei pregevoli scorci anche se è stato parecchio deturpato da edifici del periodo comunista che hanno alterato il fascino veneziano della città, caratterizzata ancora però dal campanile di San Nazario, **alto 55 metri.** Ben più d'effetto è lo scalo di Trieste, dista solo otto chilometri da qui, **con la sua bella stazione marittima affacciata su Piazza Unità d'Italia, il**

salotto buono della città. Gli scali servono le stesse destinazioni escursionistiche: **dalle Grotte di Postumia a Lubiana,** la splendida capitale slovena. Questa città, bagnata dal fiume Ljubljanica, permette in poco più di un'ora di cambiare completamente atmosfera, **da quella adriatica a quella mitteleuropea di influenza asburgica dove si mescolano lo stile architettonico barocco e dell'art nouveau.** Ma le orme di Venezia portano invece a Pirano: unita alla Repubblica di Venezia dal 1283 al 1797, la città natale del famoso compositore Giuseppe Tartini, **fece parte anche del Regno d'Italia dal 1921 al 1947.** Successivamente venne inglobata nella Zona B del Territorio Libero di Trieste per poi passare definitivamente alla Jugoslavia con il Trattato di Osimo del 1975. In questo periodo la maggior parte della popolazione italiana della cittadina prese la via dell'esodo, **e oggi sono rimaste poche centinaia di persone di madrelingua italiana.** Comunque la minoranza è tutelata in Slovenia dal bilinguismo integrale, **che è applicato in tutti i comuni costieri della giovane Repubblica slo-**

vena. La vicina Portorose è il luogo principe per la vita balneare estiva sia diurna che notturna della zona.

VENEZIA

Ultima tappa, Venezia. Una città unica al mondo che ha influenzato culturalmente tutta dorsale adriatica tra Grecia, Montenegro, **Croazia e Slovenia.** Guardando fuori dal balcone, vedendo i campanili e i tetti veneziani, **non si può non pensare al futuro destino dell'industria crocieristica lagunare ancora impantanata nell'incertezza delle istituzioni.** Venezia resta per l'Adriatico un punto di riferimento, **accentratore di tutto il traffico crocieristico.** Il suo lento declino dovuto all'imposizione del limite al transito delle 96 mila tonnellate di stazza lorda è costato sinora la perdita di 300 mila passeggeri, **e di riflesso questo decremento non potrà che rallentare lo sviluppo dei porti che abbiamo appena visitato.** Dopo oltre due secoli dalla sua caduta, in un modo del tutto inatteso, **la Serenissima sembra ancora determinare il destino delle banche adriatiche.**



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

Mar Nero e antichi porti rinasce la crociera tra la Russia e la Turchia

Disertato per colpa del conflitto tra Mosca e l'Ucraina, l'antico Ponto Eusino potrebbe ospitare presto la prima nave passeggeri della Usc

di **UMUR UGURLU***, Istanbul



SITUATO nel lembo più orientale dell'Europa, il Mar Nero è circondato da sei Paesi - Turchia, Bulgaria, Georgia, Romania, **Russia e Ucraina** - e collegato al Mar Mediterraneo attraverso gli Stretti del Bosforo e dei Dardanelli.

PERCHÉ NERO?

Il mare era chiamato dai Greci "Ponto Eusino", che significa "ospitale". Per le antiche cronache in cirillico era il Mar Russo, **secondo altre fonti era il Mare degli Sciti**. Secondo le ipotesi più accreditate, il nome Nero dovrebbe derivare dal colore scuro che questo mare assume nei giorni di tempesta. C'è anche una leggenda turca, secondo la quale, nelle sue acque, giace la spada di un eroe, **capace di distruggere l'intera l'umanità**. Questa spada venne lanciata in mare su desiderio espresso in punto di morte dal mago Ali, **per evitare che un giorno quello strumento potesse rivelarsi un danno per le popolazioni**. Ma il mare divenne nero perché non voleva ospitare nelle sue profondità quel terribile strumento di morte.

Le crociere in Mar Nero danno oggi l'opportunità di visitare alcuni dei Paesi più interessanti al mondo. Carica di storia, questa è una regione che si offre perfettamente all'industria crocieristica, offrendo ogni giorno la possibilità di esplorare vestigia di antiche civiltà, ammirare splendide architetture, **incontrare paesaggi maestosi**.

Sono crociere che portano i visitatori a conoscere terre famose per la loro storia, la loro cultura, **la loro tradizione**. Il periodo di tempo ideale per una crociera varia da 10 a 15 giorni.

Il Mar Nero è connesso anche con il Mar d'Azov, **attraverso lo stretto di Kerch**. In questo mare sfociano grandi fiumi come il Danubio, il Niprò e il Nistro, così come corsi d'acqua minori quali il Mzymta, il Psou, il Bzyb, il Rioni, il Kodori, Inguri nella parte orientale del Paese; il Çoruh, Kizilirmak, l'Iris, Sakarya nel Sud; **il Bug Orientale sulla sua sponda Nord**. Il clima del Mar Nero è essenzialmente continentale. Le montagne proteggono la costa del Caucaso e quella meridionale della Crimea dai venti gelidi del Nord, e beneficiano infatti di un clima più tipicamente mediterraneo, **mentre l'area sud-orientale di Tuapse è caratteriz-**

zata invece da un clima temperato umido. Generalmente questo mare non ghiaccia, con temperature dell'acqua che raramente scendono sotto gli otto gradi centigradi.

Dal 2014, per motivi politici, il Mar Nero è meno battuto dalle crociere: le crescenti preoccupazioni circa il livello di sicurezza nell'Ucraina Orientale hanno indotto le compagnie a cancellare le toccate di Odessa, Sebastopoli e Yalta, rimpiazzandole con nuove destinazioni in Turchia e Romania, **oppure rinforzando l'offerta sulla Grecia**.

Normalmente la stagione crocieristica sul Mare Nero parte da metà aprile per concludersi in ottobre. I mesi estivi di giugno, luglio e agosto sono i più caldi, **ma anche i più trafficati**. Per evitare il



picco della stagione, e se non si temono temperature più fresche, l'ideale è visitare quest'area in primavera o autunno, **tenendo però presente che il Mar Nero non è mai affollato come il resto del Mediterraneo**, nemmeno durante i mesi di maggiore afflusso. **Le temperature sono comunque gradevoli**, e c'è meno gente in giro che affolla siti storici e spiagge.

ESPERIMENTO RUSSO

Sul Mar Nero si affacciano 17 grossi porti crocieristici, e la Russia da poco ha deciso di re-investire sul settore, tornando a costruire navi da crociera, **dopo una pausa durata più di 60 anni**.

L'annuncio arriva direttamente dal presidente della United Shipbuilding Corporation (**Usc**). L'Unione sovietica in effetti aveva una flotta di transatlantici

che incrociavano nel Baltico e nel Mar Nero. Queste unità venivano costruite perlopiù nella Germania Orientale, **in Finlandia e in Jugoslavia**. La maggior parte di queste oggi sono state demolite o sono destinate alla demolizione.

Una situazione che permette quindi di dare ampi margini di crescita al business delle crociere tra Turchia e Russia, tanto che la Commissione intergovernativa russo-turca per il commercio sta cercando i modi migliori per attivare linee ai porti russi del Caucaso Settentrionale - e della Crimea - **con quelli della Turchia**. Secondo il ministero dei Trasporti russo, le parti hanno raggiunto un accordo per realizzare a breve un incontro fra Autorità portuali a Istanbul.

Inoltre, **le parti hanno anche raggiunto un accordo per migliorare il collegamento mare-ferrovia tra il porto turco di Samsun e quello di Kavkaz**.

Su questo tema Victor Olersky, vice-ministro dei Trasporti russo - **che è anche il numero uno dell'Agenzia federale dei trasporti marittimi e fluviali** - ha già incontrato diversi funzionari del governo nel mese di ottobre.

Il problema più consistente per i porti del Mar Nero sono ancora i limiti infrastrutturali. Alcuni ad esempio sono limitati nel numero delle navi che possono gestire contemporaneamente: **per questo sul fronte delle crociere le navi in circolazione sono di solito unità piccole o medio-piccole**. L'idea sarebbe dunque quella di ingrandire la scala dimensionale di quegli operatori che oggi offrono crociere sul Mar Nero, **che solitamente sono società che ospitano a bordo delle navi anche esperti e storici**. Le principali compagnie che hanno venduto crociere sull'area nel 2015 e nel 2016 sono Azamara Club Cruises, Regent Seven Sea Cruises, **Seabourn, Swan Hellenic and Windstar**. Navi più grandi operate da Holland America Lines, Princess Cruises, Fred Olsen, P&O Cruises e Thomson (principalmente dedicate a clientela con provenienza Regno Unito) **hanno fatto alcune toccate saltuarie nei porti del Mar Nero**. È chiaro che presto potremo vedere una crescita di questo business nell'area. *Wishing you all calm seas.*

*Captain & Seaway Professional umurgurlu@umurgurlu.com



GNV
NAVIGHIAMO
PER CIASCUNO
DI VOI.

TRAGHETTI PER SICILIA, SARDEGNA,
SPAGNA, MAROCCO, TUNISIA E ALBANIA.

INFO E PRENOTAZIONI: WWW.GNV.IT - 010 2094591 - AGENZIE VIAGGI

La Giordania e l'acqua che scorre nel deserto

Il Regno progetta due mega infrastrutture per dar da bere alla sua terra assetata: dalla condotta Disi al riempimento del Mar Morto

di **LEONARDO PARIGI**, Genoa

SE L'ACQUA è sicuramente una fonte non solo di benessere ma anche di ricchezza, **questo è ancora più vero se parliamo di zone tendenzialmente aride.**

Il Medio-Oriente è certamente una delle zone più sensibili al tema, e molto è già stato detto negli ultimi anni sulla correlazione sui fattori ambientali e la stabilità politica, **le migrazioni e la crescita economica delle nazioni.** Dal Marocco alla Turchia, tutto l'arco del Mediterraneo è coinvolto direttamente in una fase estremamente delicata, **anche da un punto di vista ambientale.** Per avere a disposizione grandi bacini acquiferi però bisogna investire molte risorse.

Ecco allora che diventano protagoniste le grandi visioni infrastrutturali, dal progetto per riempire il Mar Morto con l'acqua del Mar Rosso, **al Disi Water Conveyance Project in Giordania.**

Un disegno da oltre 1,2 miliardi di dollari di costo totale, capace di controllare oltre 100 milioni di metri cubi all'anno, **pompato dalla falda acquifera di Disi verso la capitale Amman.**

Quattro anni di lavori, dal 2009 al 2013, **sostenuti in parte anche dalla Banca mondiale e dal governo statunitense.**

Il bacino di Disi però non è di esclusivo utilizzo della Giordania, **poiché solo in parte rimane sotto il territorio di Amman.**

Anche l'Arabia Saudita utilizza Disi per avere acqua corrente, **e sono già sorte alcune controversie tra i due Paesi per la gestione del sito.**

La Giordania ha sempre sofferto la scarsità d'acqua come un fat-



toe determinante non soltanto per la mancanza del bene di per sé, **ma anche perché questa condizione impone scelte politiche e industriali nette.**

Ancora oggi nella capitale ogni persona ha a disposizione circa 36 ore settimanali di acqua corrente, **nonostante l'accresciuta capacità delle infrastrutture.**

Come se non bastasse, la presenza di Giordania di molti rifugiati siriani non può che aggravare il già precario equilibrio di risorse.

Secondo l'Unhcr, **sono oltre 650 mila i siriani che hanno trovato rifugio in Giordania**, su una popolazione totale che supera di poco i sei milioni di abitanti totali. **Il rapporto delle Nazioni Unite sullo sviluppo mondiale dell'acqua conferma che il trend ambientale apre scenari veramente drammatici.**

Il 2016 si è confermato come l'anno più caldo e secco da decenni, e i fattori sono molteplici. Dal cambiamento climatico in sé all'uso improprio delle acque, dall'inquinamento delle falde alla progressiva desertificazione di grandi aree, **le risorse sono ormai esigue.**

Considerando inoltre la grave instabilità politica dell'intera regione, **non è possibile immaginare un futuro prossimo votato allo sviluppo pacifico e condiviso dell'acqua fra tutti gli attori.**

Il progetto di Disi ha avuto senza dubbio un forte impatto sullo sviluppo del Paese e sulle capacità quotidiane della popolazione e del commercio.

Problema cronico del Regno, e più in generale di tutta l'area, la scarsità d'acqua è stata in parte sublimata da quest'opera che consente di avere acqua cor-

rente non soltanto nella capitale, ma anche in altre cinque città che vengono toccate dal percorso della pipeline.

Il rapporto a cura delle Nazioni Unite "World Water Development" **spiega che centinaia di migliaia di persone in tutto l'arco del Mediterraneo stanno vivendo anni di grande penuria d'acqua.** Il 2016 ha fatto registrare drammatici mesi estivi in Sudan, Siria, Marocco, Libia, **Algeria e Giordania.**

Anche nello Yemen, altro Paese colpito da una grave instabilità politica e istituzionale, **l'acqua è diventato un bene quanto mai prezioso.**

La mancanza di un governo stabile oltretutto significa anche che le regolamentazioni e le normative vengono completamente aggirate.

Stando ai dati ufficiali delle Nazioni unite, più della metà della popolazione yemenita non ha più accesso all'acqua potabile, e la guerra in corso sta distruggendo le colture, aumentando malattie, **rischi di epidemie e numero delle vittime.**

La gestione virtuosa dell'acqua non è una questione accademica in regioni come il Medio Oriente.

È anzi un sistema basilare di sopravvivenza, **che deve essere necessariamente integrato nel sistema complesso degli Stati.**

Oggi le risorse idriche sono messe a dura prova dai cambiamenti climatici, **dalla progressiva desertificazione di ampie aree del mondo.**

Inquinamento, uso improprio delle acque, dispersione dell'acqua e distruzione delle infrastrutture fanno il resto, **compromettendo anni o decenni di sviluppo.**

Il progetto di Disi quindi assume un'importanza non meramente sociale, **ma anche economica e strategica.**

L'intero sistema richiede il 4% della produzione elettrica nazionale per funzionare a pieno regime, e dovrebbe essere com-

pletato nel prossimo gennaio. Collegato al progetto Disi, **il Two Seas Canal Project andrebbe a implementare il sistema idrico della regione.**

Grande sponsor del disegno è stato per anni l'ex presidente israeliano Shimon Peres, **recentemente scomparso.**

Un accordo di cooperazione tecnica tra Giordania, Banca europea per gli investimenti (Bei) e l'Agenzia francese per lo sviluppo (Afd), firmato lo scorso maggio, **prevede la realizzazione di tre studi che analizzino le implicazioni economiche e ambientali della creazione di**

gione.

La condotta avrebbe una portata di 200 milioni di metri cubi annui, di cui 120 destinati a irrigare il Mar Morto, mentre 80 milioni di metri cubi andrebbero diretti verso un impianto di desalinizzazione da costruire ad Aqaba, **in Giordania**, da collegare all'impianto anche due centrali idroelettriche.

I lavori potrebbero iniziare nel 2018, ma le carte da giocare sono ancora molte da entrambe le parti.

Nonostante l'idea di base sia risalente a molti decenni fa, **solo all'inizio degli anni Novanta si è**



un'opera che andrebbe a collegare Mar Rosso e Mar Morto. Quest'ultimo, in fase di grave desertificazione, **potrebbe beneficiare degli oltre 400 metri di pendenza rispetto al Mar Rosso.**

L'acqua, così trasportata per oltre 200 chilometri, **andrebbe a portare nuova vita al Mar Morto**, e potrebbe anche essere sfruttata per generare energia. **Ma i problemi non mancano.** I costi dell'operazione sono stimati in non meno di 10 miliardi di dollari.

Nel febbraio 2015 Israele e Giordania firmavano un accordo ritenuto molto più influente sul piano politico che a livello ambientale.

La cooperazione tra i due Paesi per una costruzione sociale avrebbe chiare implicazioni per la geopolitica dell'intera re-

iniziato realmente a portare avanti visioni pragmatiche dell'opera.

Il Mar Morto perde circa un metro in altezza ogni anno, **e la sua superficie totale si è ridotta di oltre il 30% negli ultimi 20 anni.**

È risalente al 2013 la prima firma congiunta tra i rappresentanti dei governi di Israele, **Giordania e Palestina.**

Lo scorso giugno il Regno Hashemita di Amman ha reso noto di aver ricevuto circa una ventina di offerte da parte di contraenti internazionali per la realizzazione dell'opera.

Un impianto che potrebbe ristabilire artificialmente una parte delle risorse idriche andate perdute, **ma che non andrebbe comunque a risolvere le gravi situazioni idriche della regione.**

Più di 400 persone al Forum MediTelegraph

Record di partecipazioni al terzo incontro Shipping & Intermodal Transport - Ripensare il futuro dei porti organizzato dalla nostra testata

OLTRE 400 persone hanno partecipato lo scorso 21 novembre al terzo Forum Shipping & Intermodal Transport, organizzato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova, che ormai tra pochi giorni diventerà l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, **secondo le indicazioni della riforma della governance dei porti italiana, entrata in vigore a metà settembre.**

Con partecipanti da ogni parte d'Italia, **il forum si è articolato in cinque momenti.**

Dopo l'apertura dei lavori da parte di **Massimo Righi**, direttore del *Secolo XIX*, è seguita l'analisi "Porto Italia" su quelle che dovrebbero essere le strategie future delle banchine del Bel Paese a seguito della riforma, con una ricerca di **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti, la federazione delle associazioni di rappresentanza in Italia degli agenti e mediatori marittimi. È poi seguita, moderata dallo stesso Duci, la prima tavola rotonda, intitolata "La nuova portualità italiana", confronto sulla legge di riforma approvata dal consiglio dei ministri e le relative novità in materia operativa, normativa e finanziaria, alla quale hanno partecipato **Giovanni Toti**, presidente della Regione Liguria, **Francesco Mariani**, vice-presidente di Assoporti, **Zeno D'Agostino**, presidente dell'Autorità portuale di sistema di Trieste, **Rodolfo Giampieri**, presidente Adsp Ancona, **Paolo Emilio Signorini**, presidente designato della Adsp di Genova. Le conclusioni sono state affidate a **Luigi Merlo**, ex presidente dell'Authority di Genova e oggi consigliere del ministro dei Trasporti per la portualità e la logistica.

A **Paolo Guglielminetti**, Associate



SINISTRA Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale

Partner di PriceWaterhouseCoopers, l'analisi sulle attese e il ruolo degli operatori dopo la riforma della portualità, seguita dalla tavola rotonda, moderata da **Fabrizio Vettosi** (presidente del fondo Venice Shipping & Logistics) nella quale si è discusso di governance, investimenti, effetti e strategie della riforma insieme all'ammiraglio **Giovanni Pettorino**, comandante del porto di Genova, **Filippo delle Piane**, vicepresidente dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, **Mino Giachino**, presidente della società di spedizioni Saimare (gruppo Spinelli), **Marco Mutti**, responsabile Public e Social di Banca Imi (gruppo Intesa Sanpaolo), **Alessandro Pitto**, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, **Alberto Torrazza**, avvocato presso lo studio legale Ntcm. Gold sponsor dell'evento il gruppo logistico genovese **Spinelli** insieme a **PriceWaterhouseCoopers**, sponsor **Spediporto**, la compagnia **Pietro Chiesa** dei portuali delle rinfuse secche di Genova, il consorzio **Marte** di Napoli per la sicurezza della logistica, il terminalista **Lorenzini** di Livorno, i **Piloti** e gli **Ormeggiatori** del porto di Genova. Partner supporter **Lpa**, l'associazione dei porti liguri e la **Camera di Commercio di Genova**. Catering del consorzio **Genova-Liguria Gourmet**.



SINISTRA Un momento del dibattito



DESTRA Bartolomeo Giachino, presidente della Saimare, con il console di Panama, Noemi Montenegro

DESTRA Luigi Merlo, consulente del ministro dei Trasporti



SINISTRA Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini



DESTRA Il comandante del porto di Genova, Giovanni Pettorino, con il governatore ligure Giovanni Toti



SINISTRA Franco Mariani, vice-presidente di Assoport



PRIMO DA SINISTRA Marco Conforti, presidente dei terminalisti italiani



SINISTRA Lara Tropia, responsabile relazioni esterne di Assagenti e Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi italiani



Cura verde per Barcellona



di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

IL PORTO di Barcellona ha presentato un progetto di miglioramento della qualità dell'aria, con lo scopo di ridurre le emissioni inquinanti dell'attività portuale.

Promuovendo l'uso del gas liquido naturale come combustibile alternativo per le navi e camion che trasportano merci, si prevede di ridurre dell'80% le emissioni di gas nocivi.

Secondo i dati ricavati dalla società di pianificazione pubblica Barcelona Regional, l'attività portuale è la responsabile del 7,6% della concentrazione media annua di ossido di zolfo nella capitale catalana e del

1,5% delle emissioni annue di particelle sospese della città. Il presidente del porto, Sixte Cambra, spiega che «negli ultimi due decenni siamo stati i pionieri in tema ambientale e manteniamo una ferrea volontà a continuare su questa strada. Siamo coscienti che la nostra responsabilità come azienda pubblica è guidare il cambiamento verso dei modelli sostenibili». Il porto metterà in marcia una politica di sgravi fiscali e sconti sulla tassa portuale per le navi più ecosostenibili.

Il direttore generale dell'ente, José Alberto Carbonell, ha sottolineato tuttavia che attualmente la legge permette solamente di scontare un 5% sulle tasse: «Il

porto di Barcellona solleciterà al ministero dei Trasporti una modifica alla legge per introdurre riduzioni fino al 40%, come del resto già esistono nei porti del Nord Europa».

Se il ministero modificherà la legge dei porti, allora i risultati che si otterranno in termini di riduzione dell'inquinamento saranno davvero di un certo peso. Ci saranno novità anche per quanto riguarda il parco macchine usate dall'Autorità portuale: entro il 2020 saranno tutte elettriche.

Una misura questa che verrà accompagnata dalla realizzazione di un'infrastruttura elettrica all'interno dei parcheggi e degli spazi pubblici del recinto portuale.

Altri due progetti consistono nella realizzazione di un braccio meccanico flessibile nel terminal di Enagás, per somministrare Gpl a piccole imbarcazioni, e l'incorporazione di un motore ausiliario di gas nel traghetto "Abel Matuter" della compagnia di navigazione Balearia.

Allo studio c'è anche la costruzione di un generatore di gas in porto, capace di sostituire i motori ausiliari delle navi.

Ci sono tuttavia gli scettici: gli aderenti alla piattaforma per la Qualità dell'aria considera che la proposta di sconti non otterrà alcun risultato nella riduzione delle emissioni del traffico marittimo, perché sono convinti che non riuscirà a far cambiare molto



nel comportamento delle compagnie di navigazione.

Riguardo all'utilizzo del gas liquido, gli ecologisti fanno notare che «oggi come oggi sono meno di 100 le navi in servizio per il mondo che utilizzano gas naturale come combustibile». L'opinione condivisa è che il provvedimento più diretto e semplice è esigere che le navi utilizzino combustibile meno inquinante e utilizzino filtri e catalizzatori di riduzione selettiva di ossido di zolfo». L'ente ha sollecitato l'elettrificazione del porto in modo che le navi si possano connettere alla rete una volta attraccate.



Il vettore aereo non risponde del danno da vacanza rovinata



di **FRANCESCO RUGGIERO***
e **MARCO DIRENZO****, Bari

IL TRIBUNALE di Lecce, con la recente sentenza n. 4347 del 14 ottobre 2016, **si è pronunciato in maniera chiara ed esaustiva sul tema della responsabilità del vettore aereo con riferimento ad eventuali pregiudizi da vacanza rovinata**. La fattispecie traeva origine da un volo relativo alla tratta Brindisi - Roma - Parigi, a conclusione del quale il bagaglio consegnato dai passeggeri, **al momento del check-in**, sarebbe stato restituito con alcuni giorni di ritardo, compromettendo lo svolgimento della vacanza. In ragione di tanto, i passeggeri chiedevano la condanna del vettore al risarcimento dei danni non patrimoniali (consistenti principalmente in stress, **agitazione e preoccupazione**) asseritamente derivanti dal mancato godimento del soggiorno turistico.

Il Giudice, esaminate le difese svolte dal vettore, evidenziava, rigettando integral-

mente la domanda attorea, che il contratto concluso fra le parti del giudizio doveva ascriversi alla tipologia del semplice contratto di trasporto, nella cui causa concreta gli intenti vacanzieri dei passeggeri non potevano trovare spazio alcuno, e dunque, anche laddove effettivamente lesi, non risultavano risarcibili. A sostegno di tale osservazione, veniva richiamata una pronuncia del Tribunale di Roma (Sez. IX Civ., 1 luglio 2010 n. 12523), la quale aveva precisato che il fine per il quale viaggiano i passeggeri (studio, lavoro, piacere) è del tutto estraneo al contratto di trasporto, **rilevando tale assunto anche ai sensi dell'art. 1225 c.c.**, non potendo il vettore prevedere eventuali nocimenti di tale tipologia al momento in cui sorge l'obbligazione di trasporto. Conclusivamente, **l'Organo Giudiziario precisava che le istanze risarcitorie dei passeggeri dovevano essere rivolte al tour operator**, unico soggetto obbligatosi alla riuscita del loro soggiorno vacanziero.

Tale iter logico-giuridico appare senz'altro



condivisibile, tenendo conto che l'art. 47 del Codice del Turismo, inserito nel relativo Titolo VI - Capo I, anche alla luce del combinato disposto di cui agli artt. 32 e 34, trova applicazione solo con riferimento ai pacchetti turistici (in cui sono venduti almeno due servizi contemporaneamente, come, per esempio, **trasporto ed alloggio**), e dunque non ai semplici contratti di trasporto aereo.

È lo stesso Legislatore, dunque, a fornire indicazione del soggetto cui le domande di risarcimento dei danni da vacanza rovinata devono essere rivolte, e cioè il tour operator, e non il vettore aereo, che non assume alcuna obbligazione in tal senso nei confronti del passeggero.

Sotto tale specifico profilo, infine, non va dimenticato che la Suprema Corte (Sez. III, 13 novembre 2009 n. 24044), dopo l'intervento delle note sentenze di San Martino (**Cass. Civ., SS. UU. 11 novembre 2008 sent. nn. 26972, 26793, 26794, 26795**), ha affermato l'inclusione del danno da vacanza rovinata nella categoria dei danni non patrimoniali, sottoponendolo al requisito di risarcibilità rappresentato dalla grave violazione di un diritto costituzionalmente garantito. Segnatamente, la pronuncia in esame ha riconosciuto tutela risarcitoria a tal titolo ad un turista che aveva subito un grave infortunio durante un'escursione per carenze organizzative del tour operator: certo, dunque, **non il banale ritardo nella consegna dei bagagli**.

Tutti uniti per il marchio “Made in Morocco”

di **HAMMOU JDIOUI***, Casablanca

L'EVENTO Maroc Export ha da poco concluso la sua seconda edizione presso la sessione di eventi dedicato al business to business “Made in Morocco Forum”, a Casablanca. Uno degli obiettivi di questa edizione è la creazione di sinergie per promuovere meglio il marchio “Made in Morocco”. Dunque, il forum è stato il primo ritorno della conferenza “Morocco Brand” organizzata a Casablanca lo scorso 27 maggio da Morocco Export e dall'istituto Amadeus, così come dei precedenti incontro del think tank “Made in Morocco” che ha reso possibili raccomandazioni relative al “marchio marocco”.

Hakim Marrakchi, vice presidente della Confederazione delle aziende marocchine (Cgem), ha spiegato l'importanza dell'azione congiunta dei vari soggetti interessati a promuovere il marchio del Marocco: «Insieme - ha detto infatti Marrakchi - siamo più forti. Possiamo creare sinergie facendo massa critica». In ogni caso, il numero uno della Cgem non ha nascosto la sua preoccupazione a seguito della retrocessione del Marocco nella classifica del World Forum. Il Marocco infatti occupa la 70esima posizione su 140 Paesi. Ma in ogni caso Marrakchi ha incoraggiato tutti gli operatori privati a investire di più in Africa, perché il Continente «è il prolungamento naturale del Marocco». Per parte sua, Brahim Fassi Fihri, presidente dell'istituto Amadeus, ha spiegato l'importanza del concetto di “marchio-Paese” e la necessità di federare l'intero Marocco intorno a una base comune: appunto, un marchio nazionale. Infatti, secondo Fassi Fihri, il Ma-



Zahra Maafiri, gm della Maroc Export

rocco ha avviato una buona progressione nella realizzazione di questo progetto e gli operatori del Paese hanno avuto successo non solo nelle esportazioni verso l'Africa, ma anche nella diffusione della cultura marocchina. Dunque, il presidente di Amadeus ha spiegato che «in alcuni Paesi africani, è in effetti possibile vivere in stile marocchino». Allo stesso tempo, Fassi Fihri ha però ammesso che i vari soggetti interessati alla creazione di questo marchio-Paese non costituiscono, allo stato attuale, una rete sufficientemente solida: «È la verità», ha ammesso. La costruzione del “marchio-Morocco” dovrebbe beneficiare di tutte le tecniche disponibili oggi nell'industria pubblicitaria e «il racconto della storia dovrebbe

avere una buona parte nell'immagine complessiva che si vuole dare attraverso questo marchio». D'altro canto, tutti questi sforzi dovrebbero essere coordinati e modulati attraverso una singola organizzazione. Insomma, bisogna utilizzare l'approccio dello Sportello unico, anche in questo caso...

Thami Rhorfi, fondatore di una scuola di gestione del personale, ha fatto una riflessione sulla propria personalità e sulle sue capacità di comunicazione, aggiungendo che «è giusto essere interessati alle esportazioni, perché queste determinano le reali opportunità di espansione.

Secondo Rhorfi, è necessario fare tesoro dell'esperienza del Marocco, ed è altrettanto necessario condividerla, anche se è necessario applicare alcune regole per poterne trarre i massimi benefici. Innanzitutto, bisogna identificare “le migliori pratiche” che possono essere trasferite da un operatore a un altro per il beneficio di tutti. Questo è un messaggio che dovrebbe essere diffuso dai media nazionali: «Abbiamo dei campioni nazionali discreti - spiega Rhorfi -. Lasciamo che possano raggiungere buoni risultati» ha detto con orgoglio.

Il manager ritiene che sia sempre buona cosa avere informazioni dai media sugli obiettivi raggiunti dall'economia nazionale. Ma non devono essere solo i media a diffondere il “marchio-Paese”. I primi ambasciatori in questo senso deve essere proprio ciascun operatore: «Parliamone negli alberghi, sugli aerei, ovunque» è il messaggio di Rhorfi.

Con uno spirito, spiega ancora il manager, che deve distaccarsi da quello abitualmente utilizzato nella competizione di ogni giorno tra aziende marocchine: «La concorrenza all'estero non può essere portata avanti nello stesso modo in cui viene gestita in Ma-



rocco - sentenzia il manager -. Perché qui il concorrente non è più il nostro vicino, ma è l'operatore cinese, quello americano, quello europeo». Seguendo questa logica, è quindi evidente che

due aziende marocchine che in casa competono, devono presentarsi unite all'esterno: «Svegliamoci al mattino - conclude Rhorfi - con l'obiettivo di conquistare il mondo con la nostra identità ma-

rocchina».

* Redattore di T&L, articolo pubblicato nel quadro dell'accordo di mutuo scambio sui contenuti T&L-TMT

Luoghi approvati, ma non negli spazi doganali. E i Cad?

di **PAOLO MASSARI***
e **LUCIA IANNUZZI***, Segrate

Primo flashback.

1° maggio 2016, il nuovo Codice doganale dell'Unione sopprime l'istituto della procedura di domiciliazione, sostituendolo con quello dell'iscrizione nelle scritture del dichiarante: «Su richiesta, le autorità doganali possono autorizzare una persona a presentare una dichiarazione in dogana, compresa una dichiarazione semplificata, sotto forma di iscrizione nelle scritture del dichiarante a condizione che le indicazioni di tale dichiarazione siano a disposizione delle suddette autorità nel sistema elettronico del dichiarante al momento della presentazione della dichiarazione in dogana sotto forma di iscrizione nelle scritture del dichiarante» (art. 182, § 1, Reg.to (UE) n. 952/13).

Nessuna merce in dogana e una dichiarazione estremamente semplificata: **un attestato di fiducia negli operatori.**

L'istituto prevede che il dichiarante presenti la dichiarazione in dogana in "due tempi":

- **notifica dell'avvenuto arrivo delle merci** (soggetti Aeo esonerati dall'invio della notifica);
- **presentazione della dichiarazione complementare**, contenente tutte le indicazioni necessarie per il regime doganale, entro 10 giorni.

Istituto che, tuttavia, non piace all' Agenzia delle Dogane: «Allo stato tale nuova procedura non è, ovviamente, gestita dal sistema informatico dell' Agenzia, con conseguente venir meno, in caso di richiesta di autorizzazione, delle semplificazioni e facilitazioni oggi disponibili laddove basate sul dialogo informatico in tempo reale con la dogana (es.: controlli di ammissibilità, selezione dei con-



trolli operata dal circuito doganale di controllo centrale, controlli unificati e on entrati tra diverse autorità nazionali nell'ambito dello sportello unico doganale, sdoganamento in mare, fast corridors, invio H24 delle dichiarazioni doganali – anche per quelle presentate con dichiarazione normale presso luoghi o in procedura ordinaria - e ricezione immediata del messaggio di svincolo/non svincolo ecc.)» (Agenzia delle Dogane, circolare 19 aprile 2016, n. 8/D, § E 2.3).

Se non è possibile disapplicare una norma unionale vigente, nulla vieta di dissuadere gli operatori dall'invocarla, rinviandone l'applicazione alla seconda metà del 2019 e sostituendola, per non contravvenire, comunque, alla voluntas del legislatore e conser-

vare la compliance con il nuovo Codice, con la procedura "normale c/o luogo". E così le dichiarazioni di import/export in procedura di domiciliazione sono trasformate in "dichiarazioni normali in dogana" con merci presentate in "altro luogo approvato dalle autorità doganali", con i seguenti vantaggi, nel pensiero dell' Agenzia delle Dogane:

- **contenuti impatti** sull'utenza in import e in export;
- **mantenimento delle facilitazioni nazionali** (controllo di ammissibilità, sportello unico doganale, fast corridors, sdoganamento in mare, etc.) e di quelle in via di estensione (controllo automatico della liquidazione dei diritti);
- **opportunità di concedere ulteriori facilitazioni grazie al livello di**



digitalizzazione raggiunto dalla dogana italiana.

Le autorizzazioni alla procedura di domiciliazione sono automaticamente convertite per utilizzare i "luoghi autorizzati" come "luoghi approvati".

Le modifiche alla dichiarazione riguardano il "tipo dichiarazione" che nella seconda casella deve contenere la lettera "A" (dichiarazione normale in dogana) al posto di "Z" (**dichiarazione domiciliata/semplificata**).

È prevista la gestione di eventuali richieste di approvazione di nuovi luoghi o di eliminazione di precedenti.

Benefici? Premesso come i soggetti certificati Aeo conservino la priorità nell'esecuzione dei controlli, ecco cosa promette l' Agenzia:

- **sdoganamento** presso il luogo approvato;
- **invio H23 per dichiarazioni di import** (oggi non possibile), di export e di export abbinata a transito (oggi disponibile solo per i soggetti Aeo), di transito (oggi disponibile solo per il documento di transito interno T2);
- **ricezione immediata del messaggio** "merce svincolata/non svincolabile";
- **messa a disposizione immediata dell'esito del circuito doganale di controllo;**
- **messa a disposizione dello svincolo on-line in caso di utilizzo del fascicolo elettronico light** (upload direttamente su Aida).

Secondo flashback.

Il riconoscimento giuridico della professione di spedizioniere do-

ganale e l'istituzione del relativo albo sono dovuti alla legge 22 dicembre 1960, n. 1612, il cui art. 1 riconosce l'attività degli spedizionieri doganali accreditati presso le dogane della Repubblica, a tutti gli effetti giuridici quale professione qualificata avente per oggetto le materie fiscali, merceologica, valutaria, e quant'altro si riferisce al campo doganale.

Un soggetto che, come riconosciuto dall'amministrazione doganale (circolare 8 luglio 1997, n. 194/D), non esaurisce la sua attività nella presentazione della dichiarazione doganale e nell'esecuzione delle operazioni ad essa strettamente connesse, ma si pone (o dovrebbe porsi) quale supporto agli operatori economici in ogni fase, sia precedente, sia successiva la dichiarazione doganale, al fine di garantire il buon fine del compito ad esso demandato.

I continui mutamenti nell'ambito dei traffici internazionali hanno spinto, nel corso degli anni, il legislatore ad adeguare la professione dello spedizioniere doganale alle nuove esigenze internazionali, assegnando ad essi nuovi compiti (art. 7, D.L. 30 dicembre 1991, n. 417, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1992, n. 66) e riconoscendoli, quali esperti nelle materie e negli adempimenti connessi agli scambi internazionali, come doganalisti (art. 9, comma 1, legge 25 luglio 2000, n. 213).

In deroga alla esclusiva funzione svolta dagli spedizionieri doganali, il proprietario della merce può incaricare un proprio dipendente a rappresentarlo in dogana, a condizione che quest'ultimo sia iscritto in un apposito elenco tenuto dalla dogana.

Il legislatore italiano (D.M. 11 dicembre 1992, n. 549) ha, poi, istituito i cosiddetti Centri di assistenza doganale (Cad), società di capitali costituite da spedizionieri iscritti da almeno tre anni all'albo professionale, con capitale minimo di € 51.645,70 e che, oltre alle attività demandate agli spedizionieri doganali, possono:

- **asseverare i dati acquisiti ed elaborati nell'esercizio degli incarichi loro conferiti**, laddove per asseverazione l' Agenzia delle Dogane intende la certificazione di esattezza, veridicità e regolarità della documentazione presen-

tata;

• **esercitare attività e adempimenti in qualità di rappresentanti fiscali** (se opportunamente abilitati);

• **tenere scritture e contabilità previste dalla normativa Ue**, per conto degli operatori che li incaricano in tal senso, per ciò che concerne i depositi franchi, le zone franche e la relativa movimentazione delle merci;

• **provvedere, su incarico degli operatori, a rilasciare le merci oggetto dell'operazione doganale**. Il Cad, ottenuta l'autorizzazione dall'autorità doganale e iscritti in apposito albo, **ottengono dal Consiglio nazionale degli spedizionieri doganali un timbro**, sul quale risulta il numero di iscrizione all'albo, la ragione sociale, la sede e il numero che li contraddistingue; la firma sulle dichiarazioni doganali dovrà essere apposta da un legale rappresentante e convalidata dal predetto timbro. **Essi hanno competenza territoriale nell'ambito della Direzione Regionale o Interregionale in cui hanno la sede e sono solidalmente responsabili con il proprietario della merce per le operazioni doganale poste in essere.** Sono soggetti alla vigilanza, anche ispettiva, **degli Uffici delle Dogane territorialmente competenti in base alla loro sede**; la stessa si estrinseca nel riscontro a scandaglio tra le operazioni risultanti dai registri, dalle scritture e da ogni altra documentazione in loro possesso e gli atti dei loro clienti e degli uffici doganali e viene esercitata almeno una volta l'anno.

Si tratta, pertanto, di soggetti giuridici che godono del beneficio della procedura di domiciliazione, con tutti gli adempimenti e gli obblighi connessi; proprio dalla considerazione del Cad quale titolare di una procedura di domiciliazione, per ciò stesso, di fatto, obbligato a dichiarare in dogana "in nome proprio" (almeno fino all'emanazione della circolare 19 gennaio 2015, n. 1/D, **che ha loro riconosciuto la tanto agognata possibilità di agire in rappresentanza diretta**), in quanto rappresentante indiretto dell'importatore, discende la sua diretta responsabilità in ordine alla soddisfazione dell'obbligazione doganale, intesa quale obbligo di una persona di corrispondere l'importo dei dazi all'importazione

applicabili, in virtù delle disposizioni comunitarie in vigore, ad una determinata merce.

E veniamo ai giorni nostri.

Problema: attesa la vigente normativa unionale, così come retro esposta; attesa l'interpretazione fornita dall'Agenzia delle Dogane e la soluzione operativa adottata della procedura "normale c/o luogo"; attesa la particolarità dei Cad, soggetti che, unici, gestiscono una ex procedura di domiciliazione all'interno degli spazi doganali; tutto ciò atteso, **è possibile continuare a concedere autorizzazioni di luoghi approvati proprio all'interno degli spazi doganali?**

Soluzione: no (Agenzia delle Dogane, 14 novembre 2016, prot. n. 111079).

Svolgimento: considerata la vigente disciplina della presentazione delle merci in dogana (art. 139, Reg.to (UE) n. 952/13); considerato come tale disciplina, tra i soggetti abilitati a presentare in procedura ordinaria le merci in dogana o in altro luogo approvato; nulla vieta ai Cad, **autorizzati anche dopo il primo maggio 2016**, di continuare ad essere ammessi a tale procedura.

Tuttavia...

«Il Cad, in attuazione delle procedure semplificate, possono presentare le merci, oltre che negli spazi e nei luoghi destinati all'effettuazione delle operazioni doganali di cui all'articolo 17 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, anche presso i luoghi, i magazzini o i depositi dei soggetti per conto dei quali di volta in volta essi operano e presso i quali le merci si trovano giacenti, sempreché tali luoghi, magazzini o depositi siano siti nell'ambito territoriale di competenza della circoscrizione doganale presso la quale sono accreditati ad operare» (art. 3, comma 5, legge n. 213/2000).

No, **questa disposizione non può considerarsi compliant con la novella legislativa in materia di presentazione delle merci in dogana**. La ex procedura domiciliata prevedeva l'invio telematico di una dichiarazione doganale completa dal luogo autorizzato all'Ufficio delle Dogane competente, ciò che, oggi, corrisponde, alla



modalità di presentazione della merce in procedura ordinaria presso un luogo approvato dalla dogana; quindi, **l'ex procedura di domiciliazione perde la sua natura di procedura semplificata acquisendo la veste di procedura ordinaria di presentazione della merce.**

Peraltro, il luogo approvato dalla dogana per la presentazione

delle merci deve essere diverso dall'ufficio doganale competente (art. 115, § 1, Reg.to (UE) n. 2446/15). «Non trova, pertanto, più spazio l'ipotesi di sopravvivenza delle disposizioni recate dall'art. 3, comma 5, della legge n. 213/2000 che consentivano l'operatività ai Cad negli spazi doganali solo per le operazioni in procedura semplificata, avendo

la disciplina unionale precisato le condizioni per l'applicabilità della procedura di autorizzazione dei luoghi di presentazione delle merci, consentendo a tutti i soggetti che devono presentare le merci in dogana con la procedura ordinaria di disporre di tale servizio e di tali aree».

Gli spazi doganali sono restituiti alla piena e libera disponibilità di

tutti gli operatori che dichiarano le merci in procedura ordinaria, al loro interno non è prevista alcuna "riserva di utilizzazione"; il luogo approvato è identificabile solo al loro esterno, senza pregiudizio alcuno per chi lo utilizza, in quanto il circuito doganale di controllo non è influenzato dalla natura del luogo di presentazione delle merci (**spazio doganale o altro luogo approvato dalla dogana**).

Cad si, dunque, ma fuori dagli spazi doganali. «In considerazione di quanto precede non è possibile accettare istanze di approvazione dei luoghi siti negli spazi doganali per la presentazione delle merci in procedura ordinaria. A tale principio deve conformarsi anche l'attività di riesame delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 76, par. 1, lett. c), Cdc, vigenti al 1° maggio 2016».

Attenzione: non solo no a nuove autorizzazioni, **ma riesame anche delle autorizzazioni concesse ante 1° maggio 2016 alla luce della nuova interpretazione dell'Agenzia.**

Nessun problema per un Cad, ad esempio, operante a Milano, che vedrà trasformata la propria domiciliazione in luogo approvato, situato al di fuori degli spazi doganali; qualche problema in più per i Cad, sempre ad esempio, **di Genova o La Spezia o Malpensa.**

Che hanno sempre fatto della possibilità di operare in porto/aeroporto un proprio tratto caratterizzante e distintivo, oltre che una leva commerciale di portata non indifferente; benché, nel corso del tempo, dopo una iniziale proliferazione di nuovi soggetti, **tale posizione di privilegio abbia perso parte del proprio appeal**, a seguito della revisione del circuito doganale di controllo e della telematizzazione della loro attività.

Se in sede di riesame delle autorizzazioni a suo tempo loro concesse verrà applicata la teorizzata impossibilità di operare negli spazi doganali, tali soggetti dovranno individuare appositi spazi da approvare al di fuori dei varchi portuali; o dovranno limitarsi ad operare, **all'interno di essi, al pari di ogni altro broker doganale**, perdendo la loro qualifica.

Tutti i Cad tornano ad essere uguali; o quasi.

Fino alla prossima puntata.
* C-Trade, Custom Advisory & Brokerage

FOCUS ON FAR EAST



Cina, la grande paura è passata

«Ma la crescita è basata molto sul settore industriale in generale e manifatturiero in particolare». Parla l'economista Goldstein (Nomisma)

di **MARCO FROJO**, Milano

SE NEL 2015 sembrava che la Cina fosse prossima a saltare per aria, da un punto di vista economico-finanziario, **oggi la sensazione è ben diversa**. Le misure messe in campo dallo Stato centrale per arginare la speculazione e la crisi borsistica sembrano aver funzionato. E dato di poche settimane fa, **la crescita del terzo trimestre è risultata in linea con le aspettative di inizio anno e ha consegnato al Paese nove mesi consecutivi all'insegna di un solido segno più**. Ci possiamo fidare di questa lettura? Abbiamo girato la domanda a Andrea Goldstein, **economista che da anni si occupa di Asia e mercati emergenti**, oggi consigliere delegato di Nomisma.

Professore, gli ultimi dati economici sembrano solidi. Come sta veramente la Cina?

«Diciamo che i dati cinesi sono sempre soggetti a un sacco di dubbi, quindi questa precisione nell'ottenere i risultati che si sono fissati all'inizio del periodo tende a lasciare gli osservatori un po' freddi. Rispetto all'anno scorso c'è sicuramente maggiore tranquillità perché la situazione dei mercati finanziari è più stabile. L'anno scorso le preoccupazioni erano soprattutto legate alla crisi finanziaria e alla Borsa di Shanghai. Essenzialmente quello che è successo è che i cinesi, dopo avere annunciato di voler effettuare riforme e di avviarsi su un modello di crescita più sostenibile, nel momento di difficoltà hanno applicato le vecchie ricette. Quindi la crescita in questo trimestre è stata guidata sostanzialmente da investimenti e domanda pubblica, dal credito bancario. Ha



funzionato, ma prima di dire che la situazione è sostenibile nel lungo periodo bisogna aspettare a vedere se l'economia riesce a gestire questa transizione verso un modello più virtuoso, fatto di maggiori investimenti privati, maggiori consumi, più innovazione». **Quindi lo spesso evocato passaggio da economia statale e legata all'export a economia guidata dalla domanda privata e dai consumi non è ancora avvenuto?** «Sono stati i primi passi ma non è ancora avvenuto».

Uno dei settori che però ha spinto la crescita del terzo trimestre è il terziario. Che segnale è? «Il terziario continua in ogni caso a pesare meno in Cina che negli altri Brics e che nei Paesi Ocse. Quindi parliamo ancora di una crescita basata molto sul settore industriale in generale e manifatturiero in particolare». **C'è un rischio di bolla dal punto di vista del credito o immobiliare?** «Credo di sì dal momento che la situazione del credito continua a rimanere tesa e continua a rimanere alto l'ammontare del debito



in circolazione. Non mi sembra che la situazione sia tranquilla da questo punto di vista». **In questi giorni è in corso il plenum del Partito Comunista. Cosa sta succedendo dal punto di vista dell'avvicendamento politico?** «Credo che al momento ci sia molto nervosismo perché c'è un

capo di Stato e del partito che ha un potere grande e piuttosto inusuale per la Cina. Si esce un po' da quel modello consensuale e collettivo in cui c'era un primus inter pares e si va verso un modello più top-down per così dire. Se poi ci sia l'interesse da parte di Xi Jinping di rimanere anche oltre

il mandato non lo so davvero dire. Di certo c'è un riposizionamento nella leadership». **Come si posiziona la Cina a livello economico rispetto alle altre economie regionali e rispetto ai Brics?** «Tre dei cinque Brics sono in crisi, anche se con dinamiche e per motivi diversi: Brasile, Russia e Sudafrica. La Cina ha un mercato interno molto più importante e quindi da questo punto di vista è in una situazione migliore. C'è un riposizionamento interno, nel senso che le province occidentali sono molto più povere delle occidentali, ma esiste un interesse a che questo squilibrio sia sanato. L'India sembra crescere, ma parte da livelli inferiori di reddito, parliamo di due dinamiche diverse. Prima che diventi ricca come la Cina passerà del tempo». **Il rallentamento dell'Europa ha pesato molto sul commercio cinese?** «In parte, ma allo stesso tempo c'è stato un processo di accorciamento delle catene del valore per cui le esportazioni cinesi hanno un contenuto di importazioni inferiore rispetto a 10-15 anni. Certi input che una volta arrivavano dal resto dell'Asia adesso vengono prodotti direttamente in Cina e questo ha ridotto la vulnerabilità agli shock esterni».

SERVICE MD1 SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE PER FAR EAST per/da GENOVA per/da PIREO, PORT SAID (West Trml), PORT KELANG, SINGAPORE, HO CHI MINH (Ba Ria-Vung Tau), HONG KONG, SHANGHAI (Waigaoqiao), NINGBO
SERVICE MD2 - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA SECH per/da GENOVA per/da BARCELONA, FOS, PIREO, COLOMBO, SINGAPORE, HONG KONG, XIAMEN (Haicang Trml), NINGBO, SHANGHAI (Yangshan), KAOHSIUNG, YANTIAN
COSCO - SERVICE AMX1 SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE PER FAR EAST per/da LA SPEZIA & GENOVA per/da FOS, VALENCIA, PORT SAID (East Trml), JEDDAH, KHOR FAKKAN, PORT KELANG, QINGDAO, BUSAN, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, YANTIAN
COSCO - SERVICE BEX DA TRIESTE PER FAR EAST per/da TRIESTE per/da IZMIR, ISTANBUL, COSTANZA, ODESSA, PIREO, PORT KELANG, BUSAN, SHANGHAI, NINGBO, CHIWAN
COSCO - SERVICE MINA/IMEX - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA SECH PER MIDDLE EAST per/da GENOVA per/da MALTA, PORT SAID (West Trml), JEDDAH, KHOR FAKKAN, JEBEL ALI, PORT QASIM, MUNDRA, NHAVA SHEVA
COSCO - SERVICE AGT - SERVIZIO EXPORT DA VENEZIA VECON PER INTRAMED & FAR EAST per/da VENEZIA per/da PIREO, SALONICCO, ISTANBUL (Kumport), ISTANBUL (Haydarpasa), GEBZE (Yilport), IZMIR
COSCO - SERVICE IAS - SERVIZIO EXPORT DA VENEZIA VECON & RAVENNA TCR PER ISRAELE per/da RAVENNA e VENEZIA per/da PIREO, HAIFA, ASHDOD
COSCO - SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA GPT & NAPOLI PER ISRAELE per/da GENOVA e NAPOLI per/da ASHDOD, HAIFA
COSCO - SERVICE MAF SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA GPT PER WEST AFRICA per/da LA SPEZIA e GENOVA per/da TARRAGONA, CASTELLON, VALENCIA, ALGECIRAS, DAKAR, LAGOS, TEMA, TAKORADI, ABIDJAN
COSCO - SERVICE MENA SERVIZIO EXPORT DA LIVORNO TDT, LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE PER USA per/da LIVORNO, LA SPEZIA, GENOVA per/da NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH, MIAMI
COSCO - SERVICE PNX - SERVIZIO SHUTTLE per/da NAPOLI, PIREO per/da FAR EAST, OCEANIA, MIDDLE EAST, EAST MED, NORTH EUROPE

COSCON ITALY S.R.L.
 GENOVA Ponte Morosini, 41 - Tel. 010.27071 - commercial@coscon.it
 MILANO S.FELICE SEGRATE P.zza Centro Commerciale, 44 - Tel. 02.7030681 - milano@coscon.it
 NAPOLI Via A. De Gasperi, 55 - Tel. 081.4233557 - commerciale.na@coscon.it

Giappone, l'impero della crescita piatta

Ma adesso c'è attesa per il piano di stimolo da 280 miliardi varato dal governo. L'analisi

di **MARCO FROJO**, Milano

IL PAESE dei prezzi stagnanti e della crescita piatta. Che però il laboratorio di politica monetaria straordinaria guidato da Haruhiko Kuroda, governatore della Bank of Japan, e gli stimoli fiscali del premier Shinzo Abe sperano di rimettere in moto. Sulle prospettive future dell'economia giapponese, che dopo anni di moneta stampata dalla banca centrale per sostenere la crescita, continua a stentare, i pareri sono divisi. Per vedere se il piano di stimolo economico da 280 miliardi di dollari varato dal governo funzionerà sarà necessario aspettare un po' di tempo. Gli ultimi dati sull'inflazione cosiddetta "core-core" - quella che esclude i prezzi dell'energia e degli alimenti, particolarmente volatili - non sono venuti in soccorso di Abe. La crescita a settembre è stata totalmente piatta per la prima volta dal 2013, secondo gli ultimi dati del ministero dell'Interno. Un segnale che il rallentamento dei prezzi non è solo dovuto alle materie prime, ma si è allargato anche ad altri settori dell'economia.

La deflazione *de facto* è il vero incubo dei policymaker giapponesi, che negli ultimi 20 anni hanno dovuto lottare con prezzi sempre poco sopra o poco sotto lo zero sull'asse delle ordinate. Poche settimane fa il Parlamento di Tokyo ha approvato 32 ulteriori miliardi di dollari in stimoli fiscali, che fanno parte dell'imponente bilancio per la crescita da 246 miliardi annunciato da Abe in agosto. I nuovi soldi andranno a sostenere le famiglie a basso reddito, cercheranno di alleviare l'impatto sull'economia giapponese



dell'uscita di Londra dall'Unione Europea e finanzieranno in parte la costruzione di una nuova linea ferroviaria a lievitazione magnetica. La decisione della banca centrale di fissarsi come obiettivo quello di un mantenimento del rendimento del titolo decennale giapponese intorno allo zero fa sì che in teoria lo Stato possa emettere bond a dieci anni senza pagare un soldo e quindi possa finanziare ulteriori investimenti pub-

blici. C'è chi chiede al governo di sfruttare questa opportunità offerta dalla Banca del Giappone e chi invece avverte: con un debito già al 250% non è il caso di esagerare con i finanziamenti pubblici.

Secondo alcuni economisti la medicina per la anemica inflazione del Sol Levante, il cui effetto si ripercuote sul resto dell'economia, potrebbe essere invece un'incentivazione delle compa-



gnie ad aumentare gli stipendi. Incentivazione che però dovrebbe avvenire, anche in questo caso, per mano pubblica. C'è anche chi suggerisce che in verità sulla lettura dei dati economici giapponesi potrebbero esserci delle ambiguità e che quindi la situazione economica potrebbe essere in verità migliore del previsto. È l'esempio di Koichi Hamada,

consigliere economico di Abe e professore emerito di economia a Yale. Secondo Hamada ci potrebbe essere una discrepanza tra i dati ufficiali sulla crescita, calata dell'1% in termini reali nell'anno fiscale 2014 e le elaborazioni di ricercatori della BoJ su dati relativi alle dichiarazioni fiscali. Secondo questi ultimi la crescita sarebbe tre punti percen-

tuali più alta e quindi a +2%. Ci sono buone ragioni per ritenere che queste misurazioni siano attendibili dice Hamada: i registri delle tasse tengono conto di un ventaglio più ampio di attività rispetto alle misurazioni tradizionali e, dal momento che nessuno ha incentivi a gonfiare la propria dichiarazione, ci sono scarse possibilità di sovrastima. La conclusione di Hamada, che però su questo può essere sospettato di partigianeria, è che quindi la politica di Abe, in carica da fine 2012, starebbe funzionando meglio del previsto.

Ci sono però tendenze che sono particolarmente difficili da invertire con le politiche fiscali. Uno è quello dell'invecchiamento. Per la prima volta dalla nascita del censo nel 1920, nel 2015 il Giappone ha diminuito la propria popolazione: 500 mila persone in meno nell'arco di cinque anni. Oggi gli over 65 sono più degli under 15 in quasi tutte le 47 prefetture giapponesi. Questo significa meno popolazione attiva dal punto di vista lavorativo. Le ragioni? Moltissime, e fra queste la grande impermeabilità all'immigrazione: solo il 2% dei cittadini sono oggi di origine estera. Una politica migratoria più accomodante potrebbe essere quello di cui Tokyo ha bisogno per tornare a prosperare.



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGIO DEI DOTTI

Da 40 anni con MSC
al servizio della clientela
verso le principali
destinazioni del mondo

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: spadoni@livorno.msccgva.ch



Corea del Sud la crisi arriva dal mare

Le vicende Hanjin e Daewoo spaventano i mercati. Ma la situazione reale è un'altra: come sta cambiando l'economia di Seul

di MARCO FROJO, Milano

LA "SAMSUNG REPUBLIC" si è bloccata? È quello che verrebbe da pensare sfogliando le ultime cronache aziendali e i bollettini economici relativi alla Corea del Sud. Due dei settori su cui il Paese ha costruito la sua crescita degli ultimi anni (una media di crescita del prodotto interno lordo annuo del +3,9% dal 2005 al 2015) stanno infatti navigando in brutte acque. Letteralmente per ciò che riguarda il settore trainante dello shipping, dove due dei maggiori gruppi mondiali, **Hanjin e Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering sono finiti nelle secche**: la prima è andata in bancarotta, la seconda sta tagliando un quarto della forza lavoro. In maniera figurata, ma non meno drammatica per il settore degli smartphones, **dove Samsung ha dovuto tagliare drasticamente le stime di profitti operativi dopo essere stata costretta a ritirare la linea del Galaxy Note 7**. Circostanze che si sono riflesse immediatamente sulla crescita economica della Repubblica: il Pil è cresciuto a un ritmo del 2,7% nel

terzo trimestre, il più lento dal secondo quarto del 2015 e giù rispetto al 3,3% di aprile-giugno. Rispetto al terzo trimestre del 2015 siamo solo a +0,7%. Eppure i dati - che comunque fotografano un Paese che cresce a ritmi invidiabili se comparati a quelli delle economie più sviluppate - **non bastano da soli a fotografare lo scenario**. Allora cerchiamo di dare uno sguardo di insieme. L'economia sudcoreana è fortemente legata a alcuni singoli nomi e settori, come abbiamo detto: oltre a Samsung e Hanjin, c'è Hyundai, che quest'anno ha avuto la sua ragione di problemi per via di agitazioni sindacali che, secondo le stime, hanno creato all'azienda perdite, in termini di mancata produzione, **pari a 2,6 miliardi di dollari**. Samsung da sola conta per un quinto delle esportazioni della Repubblica: è così importante che la stessa banca centrale coreana, nel suo ultimo bollettino economico, **ha detto di dover attendere prima di capire quale sarà l'effetto della vicenda Galaxy Note 7 sulla crescita complessiva**. La vicenda Hanjin, da alcuni osservatori ritenuta una specie di Lehman Brothers

dello shipping, è invece particolarmente esemplificativa per comprendere le profonde implicazioni dei legami economici della Corea del Sud con l'ingombrante vicino cinese. Il collasso del primo gruppo dello shipping coreano è stato creato da un mix perfetto formato da sovracapacità e riduzione della domanda. **Sul calo della domanda ha influito fortemente il rallentamento dell'economia cinese**. Cina che oltretutto ha da vari anni cominciato a fare concorrenza a Seul proprio su shipping e industria dell'acciaio, **altro importante settore colpito da calo della domanda e crollo dei prezzi**.


La differenza con la Cina qui è che la domanda domestica di acciaio non è crollata per via del fatto che il settore immobiliare continua a crescere: **più di un analista tuttavia si chiede se non si tratti di una bolla destinata a scoppiare**. Il vantaggio di essere uno dei pochi Paesi a economia sviluppata ad avere un accordo di libero scambio con la Cina ha mostrato negli anni recenti l'altro lato della medaglia: **le esportazioni coreane verso la Cina a settembre sono calate del 9% anno su anno**, il quindicesimo calo mensile successivo. Cosa è successo? **Che man mano che l'economia cinese matura le produzioni che una volta erano affidate all'estero vengono spostate in casa**. Quindi gli esportatori verso la Cina, come la Corea del Sud, **vengono colpiti**. Ci sono poi le preoccupazioni dettate dall'accresciuta bellicosità di Pyongyang: **i progressi del programma nucleare nordcoreano stanno trasformando quello che era un vicino minaccioso in una minaccia reale e concreta**. Non a caso si è verificato un avvicinamento di Seul a Washington che sta irritando Pechino in maniera piuttosto manifesta. **Tutto questo non significa che Seul sia sull'orlo del precipizio**, anzi.

La Corea continua ad essere uno dei Paesi dove il tasso di crescita degli investimenti in ricerca tecnologica è più alto e dove il livello di automazione aziendale è più alto. **Hyundai Heavy Industries**, il colosso della costruzione di navi, è un esempio da questo punto di vista. **Le nuvole all'orizzonte per la Corea del Sud sono tante**, ma la burrasca potrebbe anche non arrivare.

NAPOLI: Via A. Depretis, 11
 80122 Napoli
 Tel +39 081 551 2529
 Fax +39 081 551 9786
 E-Mail ymnap@finsea.it

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

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




YANG MING (ITALY)

 Piazza Galeazzo Alessi, 2
 16128 Genova - Italia
 Tel +39 010 5991.1
 Fax +39 010 5991.230
 E-Mail ymi@finsea.it

DESTRA La baraccopoli di Tongxiang City, nella provincia dello Zhejiang

Debito pubblico un guaio cinese

di MARCO FROJO, Milano

COME minimo tempestivi. Sono gli ultimi dati sulla crescita economica cinese: nel terzo trimestre il Pil è cresciuto del 6,7%, **perfettamente in linea con il raggiungimento degli obiettivi di fine anno compresi tra il 6,5% e il 7%**.

Numeri che sono arrivati in concomitanza con l'apertura del plenum del Partito Comunista, conclusosi il 27, **ottobre e che permettono al Paese guidato da Xi Jinping di concentrarsi sul futuro**. Eppure, nonostante le sirene che solo nell'estate 2015, in piena crisi borsistica, ipotizzavano l'esplosione del modello economico cinese sembrano ormai lontane, **gli squilibri della seconda economia mondiale continuano a preoccupare molti osservatori**. Uno degli obiettivi principali dei legislatori cinesi negli ultimi anni è stato quello del ribilanciamento del modello di crescita: **da uno guidato da esportazioni e investimenti pubblici a uno guidato dai consumi delle famiglie**. Questa transizione si sta verificando in parte - il contributo dei consumi alla crescita è stato pari a 71% nei primi nove mesi dell'anno, **rispetto al 66% del 2015** - ma deve allo stesso tempo essere sostenibile. Come notava recentemente Zhang Jun, **direttore del China Center for Economic Studies della Fudan University di Shanghai**, in un arti-

colo per Project Syndicate, sono tre le principali minacce alla sostenibilità di questa crescita. Il problema fondamentale rimane il debito, **arrivato ormai al 250% del prodotto interno lordo**. Una dinamica spinta dal grande ricorso al credito e dal ruolo degli investimenti pubblici come motore dell'economia. **Nonostante il rallentamento del Pil cinese**, il finanziamento sociale, insomma il ricorso massiccio al credito, non è diminuito. Il costante rifinanziamento dei debiti contratti dalle famiglie e dalle imprese crea una forte domanda di liquidità, **anche in assenza di investimenti**. Questo meccanismo alla lunga risulta deleterio. Il governo sta affrontando il problema: **ha aiutato le autorità locali a rimpiazzare quasi 500 miliardi di dollari di debito a rischio nel 2015**, e un po' meno del doppio quest'anno. Di recente ha avviato un piano di conversione del debito corporate, quello aziendale, **in azioni**. La maggiore fetta di debiti è tuttavia in mano a compagnie statali, **che si trovano intrappolate in un limbo da cui non riescono a uscire**. Alcuni economisti, come Jun, suggeriscono una ristrutturazione profonda del settore e anche l'avvio di un piano di privatizzazioni. C'è poi il problema del declino degli investimenti privati: dal 2002 al 2012 questa crescita è stata del 20% annuo



circa, alla fine dell'anno scorso era al 10%, mentre quest'anno, a fine agosto, **era solo a +2,1%**. L'andamento è bilanciato dalla crescita degli investimenti delle compagnie pubbliche, che fungono da traino, **ma anche da barriera alla crescita dell'impresa non statale**. Infine c'è il problema della produttività del lavoro, che cresce a ritmi molto bassi e che è legato, anche in questo caso, al settore pubblico: molti lavoratori sono infatti bloccati in compagnie statali inefficienti dove hanno pochi, se non nulli, **incentivi ad aumentare la propria produttività**. Un altro dei problemi strutturali del Paese è quello legato al settore immobiliare, al centro di una bolla che continua a gonfiarsi da anni. La situazione è particolarmente seria nelle regioni legate all'industria pesante che sono state più colpite dal rallentamento economico: secondo Standard Bank quelle di Liaoning, Jilin, e Heilongjiang (**Nord-Est della Cina**) hanno l'equivalente di sei anni di fabbisogno abitativo completamente invenduto, un quarto del totale nazionale. Alcune di queste province sono alla base di un altro squilibrio cinese che negli scorsi anni ha assunto proporzioni globali: **quello dell'acciaio**. Per via della sovrapproduzione della Cina, primo produttore al mondo, i prezzi dell'acciaio sono stati in costante calo e hanno messo in difficoltà gli altri Paesi produttori, **che accusano Pechino di utilizzare tecniche da guerra delle materie prime per guadagnare quote di mercato**. La Cina si difende dicendo che i suoi costi di produzione sono semplicemente più bassi: **anche qui la causa è da cercare nel mercato domestico**. Per via del calo della domanda interna dovuta al rallentamento di alcuni settori come quello immobiliare Pechino ha dovuto rivolgersi all'export. **La Cina**, dicono alcuni osservatori, fa due passi avanti e uno indietro. Forse cammina semplicemente.



SINISTRA Un netturbino a bordo del suo triciclo

DESTRA Draghe all'opera nelle acque intorno all'atollo di Mischief, presso le Isole Spratly, oggetto di contesa nel Mar Cinese Meridionale



SINISTRA Camion parcheggiati alla dogana di Hong Kong

DESTRA Addetti al lavoro presso il centro logistico della Jd.com, presso la città di Langfang, nella provincia dell'Hebei



«In Asia valutiamo molte opportunità»

Cosulich: «Purtroppo non accade la stessa cosa in Europa e in Italia, anche se il Far East non cresce come una volta»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

DAL MEDIO Oriente all'Estremo Oriente, il gruppo genovese **Fratelli Cosulich** sta espandendo la propria attività in Asia. «In Asia - afferma Augusto Cosulich - abbiamo molta carne al fuoco. **Purtroppo non ci sono altrettante opportunità in Italia né in Europa**». Nei giorni scorsi, Cosulich era a Teheran per l'apertura di un nuovo ufficio commerciale. **Un'iniziativa parallela riguarderà presto anche Dubai**. Dopo aver toccato l'Iran, il viaggio dell'imprenditore genovese è proseguito per la Cina. Intanto a Singapore si espanderà con una nuova unità, passando da quattro a cinque imbarcazioni, la flotta delle bettoline del gruppo, **che garantiscono il rifornimento di carburante alle navi che attraccano nello scalo della città-Stato**.

La sede di Teheran apre nelle prime metà di questo novembre. È già operativo il responsabile italiano e si sta definendo la composizione dello staff locale: «Questa società - spiega Cosulich - fornirà servizi alle aziende italiane interessate a operare in Iran: per apertura lettere di credito, per questioni logistiche, per i rapporti business to business con gli enti e le amministrazioni iraniane, **che il nostro gruppo conosce bene**».

L'idea è anche quella di investire in prima persona a Teheran: «Se ci sono opportunità di business, parteciperemo anche noi agli investimenti. In effetti le opportunità in Iran sono molto interessanti, **è un paese in grande espansione**». Per quanto riguarda Dubai, altro paese che come l'Iran si affaccia sul Golfo Persico, **«abbiamo in programma l'apertura di un'attività dedicata al bunkeraggio**». I



tempi per l'avvio dell'attività saranno successivi rispetto a quella di Teheran. **Iran e Medio Oriente sono aree che promettono uno sviluppo futuro per le aziende italiane**. L'Estremo Oriente invece è già al centro dell'attenzione da tempo. Attualmente sta attraversando un momento di rallentamento, le-

gato soprattutto alle difficoltà economiche della Cina, **ma anche qui il gruppo Cosulich è presente e svolge un ruolo importante**. Innanzitutto i genovesi sono interessati alla complessa fusione fra le due grandi compagnie marittime cinesi, **Cosco e China Shipping**. Fratelli Cosulich era l'agenzia marittima in Italia di Cosco,



con cui aveva aperto una società partecipata a metà, **Coscos**, per rappresentare la flotta portacontainer. Con l'integrazione di China Shipping si è formata una nuova agenzia italiana a cui la neonata compagnia cinese China Cosco partecipa con

una quota maggioritaria del 60%, Cosulich con il 30% e Luigi Negri, già agente italiano di China Shipping, al 10%: «L'integrazione delle agenzie italiane - **nota Cosulich** - si è conclusa felicemente. Possiamo dire che dal punto di vista dell'occupazione non abbiamo



lasciato a terra nessuno dei dipendenti. **Il nostro gruppo avrà il 30% delle quote e manterrà il proprio ruolo di gestione operativa dell'agenzia**. Di fatto la struttura rimane simile a quella di Coscon Italy».

Per il gruppo genovese le attività in Estremo Oriente non si esauriscono con la rappresentanza in Mediterraneo dei container cinesi. Viene svolto un servizio di casa di spedizioni nei porti di Shanghai e Shenzhen con il marchio Express che **«sta facendo cose molto importanti**». Poi c'è una grossissima attività di bunkeraggio a Singapore, Honk Kong, Tientsin e in Vietnam: **«A Singapore abbiamo quattro bettoline e stiamo pensando di comprarne una nuova»**.

Spedizioni, rifornimento di carburante, **ma anche trading**. La società Link Trading, sempre controllata dal gruppo, **si occupa dell'esportazione di prodotti dalla Cina**, dai tondini alla ghisa. Poi c'è la nautica, un'attività di servizi in cui Fratelli Cosulich ha maturato esperienza nel mercato più difficile, quello di Montecarlo, **e che intende espandere a Singapore**, dove è stata presa una marina, e in altri Paesi.

«L'Estremo Oriente - dice Cosulich - non cresce più con percentuali a due cifre come prima, **ma ha ancora parametri altissimi rispetto ai Paesi europei**. Come tutti abbiamo risentito del rallentamento, **ma siamo ottimisti per il futuro**. Poi crediamo in Teheran, un mercato nuovo dove operiamo sapendo che il compito dell'imprenditore è prendersi anche i rischi. D'altra parte noi siamo stati precursori in Cina, quando non ci andava ancora nessuno, e in Turchia, **dove abbiamo fatto l'alleanza con Arkas quando non era ancora un mercato importante**. Anche in Iran vogliamo arrivare prima degli altri».

A proposito di Turchia, **è recente la chiusura di una joint-venture con Arkas e la compagnia iraniana Irsl per la rappresentanza proprio di Irsl in Turchia e nei paesi vicini di Mar Nero e Nord Africa**. Con Arkas prosegue anche l'alleanza italiana che prevede la gestione comune di un terminal alla Spezia partecipato al 50% da Tarros (gruppo Grendi), **al 40 da Arkas e al 10 da Cosulich**. I lavori cominceranno nel giro di sei o sette mesi

Marittimi, la grande rincorsa dei cinesi

«Per la prima volta sorpassano i filippini»: per lo shipping è una vera rivoluzione. Focus lavoro a bordo

di SIMONE GALLOTTI, Genova

È LA PRIMA volta che i cinesi sorpassano i filippini» dice Francesco Gargiulo, amministratore delegato dell'Imec, **la maggiore associazione datoriale del mondo marittimo con sede a Londra**. Manila ha perso il primato durato decenni, quando il filippino era sinonimo di marittimo, **almeno nel mondo dello shipping**. Adesso però i cinesi a bordo sono 243.600, **mentre i filippini rimangono fermi a 215.500**. È una rivoluzione, ma non solo: «È anche un'inversione di tendenza motivata anche dal sistema giudiziario filippino che non funziona come dovrebbe. Le battaglie legali tra armatori e marittimi, ad esempio, si sono moltiplicate nel giro di pochissimo tempo - spiega Gargiulo -. Se poi un armatore viene condannato in primo grado è costretto a pagare subito, ma se viene assolto alla Corte suprema (l'ultimo grado di giudizio, ndr) i soldi non li rivede più: nel 2015 i nostri associati a fronte di 34 milioni di dollari che il tribunale aveva ordinato di restituire dopo aver ribaltato al condanna in primo grado, **sono arrivati solo 19 mila dollari...**». Poi c'è la parte burocratica che ritarda qualsiasi pratica: «Questo atteggiamento frena le imprese che fuggono, in questo caso, verso la Cina» dice Filippo Guadagna, **il referente italiano di Imec**. I cinesi così si sono candidati a spezzare un'egemonia a bordo delle navi che ora i filippini non hanno più: «Il futuro è sempre più cinese, **per questo il consiglio di amministrazione dell'Imec si è riunito poche settimane fa per la prima a Pechino**. Vogliamo confrontarci con i sindacati e intraprendere un per-



corso di collaborazione». La Cina inoltre ha già annunciato l'introduzione della Maritime Labour Convention a partire dalla settimana prossima: «La convenzione MLC è la carta dei diritti del marittimo - spiega Gargiulo - **tutto sta a capire quanto verrà applicata**». Le condizioni di lavoro dei

marittimi dovrebbero così diventare standard anche in Cina e questo sarebbe un ulteriore punto di forza per chi ha intenzione di pescare in quel bacino la forza lavoro a bordo delle navi. I cinesi sono buoni marittimi e gli ufficiali sono preparati: «Anche se qualche ostacolo ancora c'è - spiega

Guadagna -. Intanto la lingua: negli ultimi anni la situazione è un po' migliorata, **ma questo ha frenato l'avanzata dei cinesi**. Poi la loro impostazione a seguire più l'agenzia che l'armatore». Se Imec, che rappresenta le principali compagnie nel mondo, riuscirà a penetrare in Cina e stipu-

lare accordi con il locale sindacato, sarà l'inizio dell'era dei cinesi a bordo delle navi: «**Anche in questo momento di profonda crisi del settore**. Fusioni tra linee, bancarotta di gruppi di caratura mondiale, **navi ferme o in demolizione**. L'impatto sull'occupazione sarà enorme». Eppure Gargiulo è

convinto che non tutti se ne siano accorti: «**L'Iif** (la federazione internazionale dei sindacati dei trasporti, ndr) dovrebbe rendersene conto, ma solo alcuni hanno preso coscienza: i tempi sono cambiati. **Serve un sindacato più ragionevole perché è ormai questione di sopravvivenza**».

«Ecco perché adesso Xi avrà molti più poteri»

Che cosa può cambiare dopo l'incoronazione a "nucleo" del Partito. Parla Giovanni Andornino, vice presidente di Twai

a cura di **AGICHINA**, Pechino

Xi Jinping è da dallo scorso 27 ottobre ufficialmente il "nucleo" (hexin, 核心) **della dirigenza del Partito comunista cinese**. Il presidente cinese è stato rivestito del nuovo titolo al termine del sesto plenum del Comitato centrale del Pcc (l'organo decisionale a più larga base del partito), **conclusosi qualche settimana fa a Pechino**. La nomina, ampiamente prevista alla vigilia del meeting a porte chiuse dei leader del Comitato centrale, **rafforza il potere di Xi**, come più importante capo politico della sua generazione, in un sistema politico dove stato e partito sono sovrapposti. **Ma non solo**. Alla fine del plenum si è sottolineato che tutti i membri del partito devono «riunirsi attorno al Comitato centrale del Partito comunista cinese con Xi Jinping come nucleo» **dello stesso Pcc**. Il titolo rappresenta il completamento di un processo di accentramento del potere cominciato già nel 2013, **dopo la nomina a presidente cinese**. Oltre a essere segretario generale del Partito comunista cinese e capo della Commissione militare centrale sin dal diciottesimo Congresso del partito, nel novembre 2012, Xi è dal 2013 anche a capo di quattro commissioni che hanno l'ultima parola sugli aspetti strategici più importanti della vita economica, **politica e sociale della Cina**. Il consolidamento, apparentemente definitivo, del potere di Xi arriva a un anno di distanza dal Congresso del Partito comunista cinese, **annunciato formalmente per la seconda metà del 2017**, che sancirà il ricambio di un'ampia parte della classe dirigente cinese. A essere coinvolti

nel cambio della guardia, ci sono cinque dei sette membri del Comitato permanente del Politburo, il vertice decisionale del Pcc, **e circa un terzo degli altri 18 membri del Politburo**, l'ufficio politico del partito, un gradino più sotto del vertice, che conta in totale venticinque membri. Qual è il significato di questo titolo? La Cina sta tornando all'era di Mao Zedong? Xi Jinping gode di un consenso assoluto all'interno del Partito? Qual è il futuro delle riforme? AgiChina (*il testo completo è disponibile sul portale online dell'agenzia di stampa*) lo ha chiesto a Giovanni Andornino, vice presidente di Twai (Torino World Affairs Institute) **e direttore del centro ToChina**, Università di Torino. **Xi Jinping è da ieri "nucleo" del PCC. Cosa significa questo titolo?** «La terminologia è stata già utilizzata altre volte in passato, in particolare con la terza generazione di leader, quella capitanata dal "core leader" Jiang Zemin. Il conferimento di questo titolo oggi a Xi è significativo: non necessario all'epoca dei grandi timonieri, Mao e Deng, fu adottato per enfatizzare l'autorevolezza di Jiang ma non del suo successore, Hu Jintao. Oggi, il termine "core" non è però utilizzato con lo stesso livello di pervasività di quanto accadde nel caso di Jiang Zemin. E' da febbraio scorso, cioè da quando Xi Jinping fu definito "core leader" da quattordici vertici del partito a livello locale (enfatizzando ulteriormente l'autorità del presidente cinese), che la dicitura ha iniziato a comparire, in forma abbastanza discontinua, nei pronunciamenti di varie istituzioni a livello centrale, locale e provinciale».

Cosa implica la discontinuità nel lessico politico cinese?

«Tali documenti erano prodromici alla nomina di oggi. Non sappiamo se questo nuovo titolo serva a Xi Jinping per consolidare ulteriormente il suo vasto potere, o viceversa sia l'esito di quello accumulato sin qui. Nel primo caso, il fatto che questa dicitura sia apparsa in passato sui documenti ufficiali in modo discontinuo segnalava l'assenza di un consenso monolitico. Non dimentichiamo, infatti, che in Cina nei documenti ufficiali ricorrono formule fisse: quando la formula è acquisita in modo non contestato, viene ribadita in tutti i pronunciamenti, a tutti i livelli. Quando invece una formula compare in modo discontinuo, questo può significare che essa non ha ancora raggiunto lo stesso consenso e dunque non viene inserita nella formulazione semantica ufficiale del potere. Gli esperti si sono chiesti più volte nell'ultimo anno se questi riferimenti occasionali a Xi come "nucleo" fossero un tentativo di corteggiare i favori del leader da parte di alcuni per mostrare lealtà, oppure se fosse il leader stesso a cercare di promuovere questo lessico».

Fino al 27 ottobre...

«Esatto: l'organo di indirizzo apicale del sistema politico cinese – il Comitato Centrale – ha ufficializzato questa dicitura. Con ciò ha sottolineato che Xi si trova in una posizione di *primus inter inferiores*, più che di *primus inter pares*. Questa fu la situazione per Jiang Zemin, un'autorità che Xi fin dall'inizio è parso voler acquisire anche per sé».

Xi è sempre più potente ma resta l'enigma della successione...

«Nella prassi attraverso cui viene



selezionata la dirigenza cinese e i vertici del Partito, è la leadership uscente che definisce quella entrante. E' evidente che ci sarà un rafforzamento della posizione di Xi Jinping nel prossimo passaggio, ovvero al Congresso del prossimo anno. Infatti, mentre la leadership

in cui Xi è inserito oggi è stata parzialmente definita dai predecessori – anche se certamente con la sua partecipazione – la classe dirigente che subentrerà l'anno prossimo sarà stata scelta da Xi Jinping medesimo. Essa sarà quindi composta da soggetti che

avranno nei suoi confronti un obbligo di lealtà che prevale rispetto a quello che hanno i suoi attuali colleghi, i quali sono peraltro più anziani di lui. Abbiamo una ragionevole aspettativa di vedere la sua posizione rafforzata ulteriormente».

FOCUS ON LOGISTICS





«Così arriveremo al centro dell'Europa»

Laguzzi, presidente di Fercargo, l'associazione delle imprese ferroviarie nel trasporto merci: «Mediterraneo sempre più centrale»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

«L'INTERMODALITÀ in Italia è il fanalino di coda dell'Europa, ma il contesto appare oggi, per la prima volta, favorevole allo sviluppo e quindi al riequilibrio modale»: ad affermarlo è Giancarlo Laguzzi, **presidente delle imprese ferroviarie private italiane riunite in Fercargo**. L'associazione riunisce realtà italiane e straniere che operano in Italia. **Al principio rappresentavano soprattutto connessioni dall'Italia settentrionale verso altri paesi europei**, ma la situazione sta cambiando e acquistano sempre più peso le linee nazionali.

«Il Sud Italia - spiega Laguzzi - **grazie a incentivi che sono stati dati e alla possibilità di fare treni più lunghi**, diventerà più interessante rispetto a oggi. Il traffico internazionale rimane però prevalente».

Qual è la situazione del cargo ferroviario in Italia?

«L'intermodalità in Italia è il fanalino di coda dell'Europa. La merce che viaggia su treno nel nostro paese è meno del 7% del totale, contro il 18,7% della media europea, il 22,4% della Germania, il 35,5% dell'Austria, l'oltre 70% della Svizzera. Lo sviluppo è indipendente dalla congiuntura economica, ma dipende soltanto dalla capacità di proporre soluzioni più competitive con il tutto gomma».

Quali sono le prospettive?

«Gli obiettivi del Libro bianco dell'Unione europea sono di raggiungere in Europa una quota del 30% al 2030 e del 40% al 2050. Il ministero italiano delle Infrastrutture e Trasporti (Mit) ha invece posto l'obiettivo di un aumento della quota italiana all'11-12% al 2021. La Svizzera e l'Egitto hanno elimi-

nato le strozzature, ferroviaria e marittima (Gottardo e Suez, ndr), e ora per l'Italia, che si trova al centro del corridoio Reno-Alpi integrato con i flussi marittimi, si presenta una grande opportunità per importanti incrementi di traffico, dal Far East verso i nostri porti e dai nostri porti e dalle nostre industrie verso i mercati dell'Europa centrale. È un'opportunità da non perdere per le nostre imprese, anche perché i porti hanno necessità per il loro sviluppo di servizi ferroviari efficienti». **Non teme che l'Italia sprechi l'occasione, come già successo in passato?**

«Il contesto appare oggi, per la prima volta, favorevole allo sviluppo e quindi al riequilibrio modale. La centralità dell'area mediterranea è rafforzata, l'Italia ha un'Autorità di regolazione del mercato dei trasporti (Art), il quarto pacchetto ferroviario dell'Unione europea porterà alla completa interoperabilità e liberalizzazione del settore. Importanti differenze con l'Europa vengono superate grazie alle misure del Mit, che consentono di ridurre il costo del trasporto ferroviario e quindi di rendere più competitiva l'intermodalità».

L'atteggiamento del ministero è cambiato rispetto al passato?

«C'è un nuovo tipo di approccio basato su strategia, obiettivi e azioni, con cui è stata data finalmente priorità alle opere utili. Gli interventi avviati dal Mit per la "cura del ferro" e per l'ambiente prevedono la formazione di treni lunghi 750 metri, contro quelli da 500-600 metri di oggi, entro il 2019; l'aumento del peso trainabile a 2.000 tonnellate (oggi sono 1.600) entro il 2017; l'adeguamento delle sagome delle gallerie per il

passaggio di trailer e container high cube entro il 2020-2022; l'apertura per il cargo all'utilizzo notturno della rete ad alta velocità entro il 2018. Inoltre auspichiamo l'utilizzo di macchinisti interinali entro il 2017».

Quali effetti vi aspettate da questi cambiamenti?

«Il gap con l'Europa comporta un maggiore costo di trasporto delle merci in Italia del 25-35%. Di questa cifra il 15-20% è dovuto al limite di treni meno lunghi e pesanti e alle sagome troppo piccole delle gallerie. Questo gap verrà eliminato. Il 10-15% è invece dovuto all'obbligo di utilizzare il doppio macchinista, un gap da eliminare. Nel 2019, a segnalamento europeo realizzato col sistema EtcS, un treno destinato all'Italia, arrivato al confine non potrà transitare con il proprio macchinista ma si dovrà fermare per fare salire un secondo agente».

Quali altri gap vedete?

«Uno è infrastrutturale e riguarda terminal e ultimo miglio, che costituiscono una criticità per lo sviluppo. Devono essere monitorati in ogni aspetto, per dotarli di binari di arrivo e partenza da 750 metri, per incrementare la quantità dei binari interni, per avere un servizio di manovre che assicuri la massima efficienza. Un'altra incognita sono le interruzioni per lavori sotto esercizio. I cantieri sono necessari per lo sviluppo, ma dobbiamo fare il massimo per consentire lo svolgimento dei servizi merci anche in questo prossimo triennio di adeguamenti. A nostro parere è possibile fare meglio di quanto si sta facendo. Speriamo che i disservizi che rileviamo siano conseguenti alla fase di avvio dei cantieri».

«Puntare sulla ferrovia è una scelta strategica»

Q & A - **Zeno D'Agostino**

Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale

In Italia le infrastrutture non mancano. C'è, anzi, chi sostiene che siano troppe. Il problema è la loro interconnessione: qual è il suo punto di vista, a questo proposito?

"Anch'io sono dell'idea che fondamentalmente l'Italia sia un paese dove sono presenti molte infrastrutture. È chiaro che esistono situazioni diverse tra territori e territori, tra aree del paese e altre aree del paese: io posso parlare per quello che riguarda l'ambito nord-est e specificamente del Friuli Venezia Giulia. Noi abbiamo una presenza di 3 porti: Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro. Naturalmente hanno dimensioni diverse, naturalmente hanno vocazioni diverse, naturalmente importante è la presenza di 4 interporti ed è chiaro che se non c'è una regia unica di tutto questo, le infrastrutture sono inutilizzabili, perché le infrastrutture hanno bisogno di essere governate e di essere messe a sistema per poter essere poi dopo utilizzate dal mercato. Quindi ritengo che in alcune aree del paese non ci sia problema infrastrutturale, il Friuli Venezia Giulia è una di queste aree, esistono sia nodi che archi, quindi esistono porti e interporti ma anche un'ottima dotazione di rete. Nello specifico quella ferroviaria, chiaramente, se non c'è questa regia, queste infrastrutture in pratica non sono utilizzate. Ecco che ritengo che quindi, da questo punto di vista, e quindi passo anche già alla seconda domanda, le novità positive per quanto riguarda le infrastrutture da parte del nuovo decreto legge di riforma, siano proprio quelle della costituzione delle Authority di Sistema portuale cioè



Authority che vanno a governare, a gestire e a organizzare sistemi portuali, quindi più porti, ma anche hanno il compito di mettere in rete e di integrare i porti con gli interporti. E' un'operazione che per esempio anche noi stiamo facendo, in maniera graduale ma continua e progressiva, quindi Porto di Trieste insieme al Porto di Monfalcone, ma nello stesso tempo Porto di Trieste che ormai è totalmente integrato all'interporto di Ferneti e sta procedendo anche ad una successiva forma di integrazione, sempre utilizzando la ferrovia, con l'interporto di Cervignano".

Quali novità positive potranno arrivare, per quanto riguarda le infrastrutture portuali, dalla riforma della legge 84/1994?

"Elementi importanti della riforma

sono il dinamismo che si dà al nuovo soggetto di gestione, che è appunto qualità di gestione, che diventa molto più veloce, dinamico e reattivo, essendo composto da pochi soggetti rispetto alle decine che avevamo in precedenza; ma ritengo un elemento fondamentale anche riportare al centro quella che è la pianificazione nazionale, perlomeno delle infrastrutture strategiche. Questo tipo di elemento secondo me andava in qualche modo riorganizzato: c'è stata troppa tensione centrifuga negli ultimi decenni. Riportare a una pianificazione nazionale, ridare peso ad un nuovo piano generale dei trasporti e della logistica, ridare peso a delle regole, specifiche, condivise, che dicano a tutti da nord a sud, da est a ovest

come si organizzano le opere e quali debbano essere gli elementi fondamentali per poterle finanziare: ritengo che tutto ciò andava fatto e quindi questo è uno dei meriti più importanti di questa nuova riforma".

Il trasporto merci è ancora molto sbilanciato sulla modalità terrestre. Per quali motivi, a suo avviso?

"Ritengo che, quando si parla di sbilanciamento verso la modalità terrestre, si faccia riferimento al camion, fondamentalmente perché il treno ad oggi non è ancora una modalità, se pur terrestre, e, se pur sostenibile, utilizzata come si dovrebbe. Noi a Trieste siamo in totale controtendenza, siamo, ad oggi, il secondo porto italiano per traffico ferroviario e però i dati di quest'anno ci dicono già, avendo una crescita nel 2016 vicina al 30% del ferroviario, che diventeremo il primo. Come l'abbiamo fatto? L'abbiamo fatto, secondo me, con tutta una serie di iniziative, ma fondamentalmente con una specifica idea: l'idea è che la ferrovia diventa prioritaria rispetto a tutte le altre attività che si sviluppano in porto. Se un'Autorità portuale, se un'interporto, se un soggetto di pianificazione territoriale ritiene e pone la ferrovia al primo posto, gli effetti, poi, di tutte le azioni che questo soggetto porta avanti, vanno ad alimen-

tare questa tipologia strategica e quindi, da questo punto di vista, poi, è chiaro che i risultati arrivano. Noi lo abbiamo fatto e lo abbiamo fatto sapendo e imponendo a tutti i soggetti che operano in porto che si doveva porre la ferrovia al primo posto. L'abbiamo detto a tutti i soggetti che operano con il porto, non si dialoga con il porto di Trieste se non si utilizza la ferrovia. L'abbiamo detto agli interporti, l'abbiamo detto a tutti i soggetti che aspirano a diventare parte integrante di questo nuovo sistema portuale dell'Adriatico Orientale. Quindi, facendo questo, naturalmente investendo in infrastrutture, ma lavorando tantissimo invece su quella parte software del sistema, per esempio un elemento fondamentale è stata la riorganizzazione e razionalizzazione delle manovre ferroviarie portuali, ponendoci però, e ponendo, il sistema ferroviario come prioritario. Se uno lo fa poi alla fine i risultati si vedono".

Le Autostrade del mare sono una soluzione spinta con vigore dall'Unione europea. Qual è il suo giudizio a proposito di questa scelta?

"Le Autostrade del mare sono un elemento fondante della logistica nazionale. Noi abbiamo un paese che negli ultimi 20 anni è diventato leader dal punto di

vista delle autostrade del mare e Trieste ha delle autostrade del mare che addirittura sono intercontinentali, nel senso che mettono in connessione addirittura la parte asiatica della Turchia con il nostro porto. Sono elementi fondamentali del porto e sono elementi che, ad oggi, sono quelli che danno anche maggiori soddisfazioni perché, tra l'altro, sono quelli che poi hanno una fortissima vocazione intermodale nel momento in cui raggiungono il porto: per quello che mi riguarda, sostenere le Autostrade del mare, anche con politiche pubbliche e istituzionali, non può che far bene. Serve anche perché ritengo che vada ricreato un bilanciamento tra questa totale attenzione che il mondo marittimo e dello shipping e portuale sta dando solamente al mondo container. Ritengo che vada riequilibrata questa attenzione. Il container è importante, ma va riequilibrata, perché altrimenti si sta focalizzando l'attenzione solo sul container, non ritengo che sia giusto e non ritengo che sia utile al sistema portuale italiano avere totale attenzione riguardo al mondo container, quindi autostrade del mare sono l'altro elemento portante e lo sono fondamentalmente anche a Trieste, per cui sono totalmente d'accordo nel supportarle e nel loro ulteriore sviluppo".



contship italia group



Melzo-Milan
your link
to EUROPE

Browse our network of
maritime terminals and
intermodal connections



Check out our new **CONNECTIVITY TOOL:**

WWW.CONTSHIPITALIA.COM



«Troppe infrastrutture e troppi progetti»

Q & A - **Antonio Sticco**
 Presidente della Sticcosped

In Italia le infrastrutture non mancano. C'è, anzi, chi sostiene che siano troppe. Il problema è la loro interconnessione: qual è il suo punto di vista, a questo proposito?

«Sono perfettamente d'accordo, esistono troppe infrastrutture già operative e altre in progetto. Non si capisce se gli investimenti fatti e da fare siano visti solo ai fini immobiliari per reale utilità di servizi logistici, visto che già oggi stentano a decollare per mancanza di interconnessione con i servizi ferroviari, aerei e marittimi».

Quali novità positive potranno arrivare, per quanto riguarda le infrastrutture portuali, dalla riforma della legge 84/1994?

«La nuova legge parla di sistemi portuali: secondo una mia lettura ci avviamo a una specializzazione dei servizi portuali, con una vera programmazione del lavoro, compiti specifici e meglio utilizzabili nelle aree portuali, che porteranno una redditività maggiore agli operatori e un aumento dei traffici, i quali confluiranno nei porti, non solo meglio strutturati, ma meglio organizzati in tutti i servizi».

Il trasporto merci è ancora molto sbilanciato sulla modalità terrestre. Per quali motivi, a suo avviso?

«Nulla di nuovo, aspettiamo gli investimenti delle ferrovie e un ulteriore sviluppo del cabotaggio».

Le Autostrade del mare sono una soluzione spinta con vigore dall'Unione europea. Qual è il



suo giudizio a proposito di questa scelta?

«È necessario usare le Autostrade del mare sia per il troppo traffico su gomma sia per abbattere l'inquinamento».

La realizzazione dell'alta capacità/velocità fra Genova e la

Pianura Padana, malgrado il forte ritardo, sta procedendo. Che cosa potrà cambiare, una volta completata l'opera?

«Bisogna mettersi alla pari con i Paesi vicini che hanno fatto dei loro servizi ferroviari un punto di forza della logistica e del sistema trasporto in genere».



PSA VOLTRI-PRA

READY FOR




20.000 TEUs



VESSELS



DESTRA Un marittimo a bordo della sua nave nel porto di Hodeidah, sul Mar Rosso

«Un mercato senza crisi»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

MAURIZIO Briglia, numero uno di Combi Line International a Milano, è il presidente dell'Associazione nazionale consolidatori marittimi (**Aicm**). A lui chiediamo qual è la situazione attuale del settore.

Ci sono dati indicativi su traffici e fatturato complessivo?

«In Italia non si dispone di statistiche doganali o di settore relativamente allo specifico traffico del consolidamento merci via mare. Inoltre questa attività, essendo svolta sia da spedizionieri internazionali che da consolidatori specializzati definiti "neutrali" o altrimenti detti "Nvocc", non consente di fornire dei dati generali né di volumi né di fatturato complessivo».

Le imprese del settore del consolidamento come hanno affrontato la prolungata stagnazione economica cominciata nel 2008?

«Il settore del consolidamento marittimo non ha ricevuto influssi negativi a seguito della crisi mondiale iniziata nel 2008. I volumi dei traffici, sia in importazione che in esportazione, sono andati gradualmente crescendo quasi come se il mercato avesse premiato il settore del trasporto consolidato in alternativa a quello del contenitore completo. Questo nonostante il calo vertiginoso dei noli dei contenitori completi che ha favorito l'utilizzo di questa soluzione anche per ridotti quantita-

tivi di merce. Non è escluso tuttavia che la contrazione dei commerci abbia trovato, nel trasporto consolidato, un valido partner per consentire a ordini più piccoli di muoversi agevolmente evitando anticipazioni finanziarie e l'oneroso stoccaggio delle merci».

Come è organizzato il settore in Italia rispetto agli altri Paesi europei?

«In Italia il centro nevralgico del consolidamento delle merci, sia in esportazione che in importazione, è Milano. Esistono alcuni altri centri di raccolta (per l'export) e smistamento (per l'import) in porti del Nord, Centro e Sud Italia, ma Milano resta il punto di interesse primario a cui questi traffici fanno riferimento. Questa particolarità ci distingue da altri Paesi europei dove i centri di raccolta e di smistamento delle merci fanno capo al porto principale. Rotterdam, Anversa, Amburgo, Le Havre, Barcellona, hanno nella zona portuale i magazzini e i servizi atti a coprire tutte le esigenze del consolidamento merci. In Italia invece Milano è stata sin dagli anni Settanta prescelta come luogo dove sviluppare questa attività, grazie alla maggiore disponibilità di strutture, e in seguito, di magazzini di procedura doganale semplificata, e al numero di operatori del trasporto nazionale e internazionale che vi si sono stabiliti».

Quali sono per voi le principali



problematiche?

«Certamente gli alti costi di trasferimento dei contenitori consolidati da e per i porti e l'assenza di una regolamentazione attinente lo specifico traffico del consolidamento marittimo, che potrebbe aiutare gli operatori a inquadrarsi in una categoria e seguire una linea di condotta più schematizzata».

Sentite bisogno di un nuovo quadro normativo?

«Ecco, questo sicuramente sarebbe di auspicio in quanto nessuno si è, in tanti anni, occupato del settore del consolidamento merci via mare a dispetto del fatto che questo ambito occupi oggi molti addetti in Italia e nel mondo, e che sia diventato uno strumento importante per il commercio internazionale».

Come si caratterizza la figura del

consolidatore? Ci sono stati cambiamenti negli ultimi anni, dal punto di vista delle competenze e degli ambiti in cui opera?

«Il consolidatore marittimo, se neutrale, ovvero al servizio dello spedizioniere internazionale, è caratterizzato da un'impronta as-

solutamente neutra nel senso che i suoi servizi sono indirizzati esclusivamente a favore dello spedizioniere italiano. Nessuna azione commerciale viene svolta in direzione di esportatori o importatori nazionali. Possono esistere contatti tra il consolidatore e il cliente

finale ma solo per questioni operative, logistiche o documentali ma non per trattative commerciali. Negli ultimi anni il consolidatore marittimo neutrale è stato portato dalle necessità di mercato a diversificare la propria attività introducendo nuovi servizi come il trasporto aereo e quello a contenitori completi. Questi servizi sono comunque proposti principalmente ai propri agenti esteri e agli spedizionieri. Quanto al consolidatore, definito in maniera più generica, questi altro non è se non uno spedizioniere che opera propri servizi consolidati dal magazzino merci da esso gestito e offre tali servizi alla propria clientela che consiste di utenti finali (esportatori e importatori)».

Come influisce sul vostro lavoro l'innovazione tecnologica?

«È di enorme importanza l'influenza della tecnologia nel nostro settore, dove si gestiscono migliaia di operazioni in un limitato arco di tempo e dove la marginalità economica è costantemente in contrazione. Tutte le imprese impegnate nel consolidamento merci via mare, e non solo, sono chiamate sempre di più nella ricerca di prodotti software altamente performanti che consentano un alleggerimento del lavoro manuale degli addetti».



IN QUESTE FOTO
Lavoro sulle banchine di Hodeidah



Porto di Trieste

venite a visitarci alla fiera Logitrans di Istanbul, 16-18 Novembre 2016 (hall 9 | stand 528)

#TriesteRailPort



www.porto.trieste.it

«Logistica, l'Italia è spezzata in due»

Uggé, presidente di Confrasperto: «Le maggiori carenze infrastrutturali si trovano nel Centro del Paese»

di ALBERTO GHIARA, Genova

LA RECENTE fotografia scattata dal rapporto di Ufficio studi Confrasperto e di Isfort su trasporti e logistica in Italia mostra un Paese che fatica a connettersi, sia al suo interno (Nord e Sud, Adriatico con Tirreno), **sia con l'Europa**. Il presidente di Confrasperto, Paolo Uggé, commenta i risultati del rapporto, presentato al recente Forum di Cernobbio, indicando una serie di provvedimenti che, secondo la sua associazione, permetterebbero di invertire la rotta: **«il rilancio dell'idea del ponte sullo stretto di Messina**. La riorganizzazione dei porti. Il piano strategico di Italia 4.0. La conferma del super-ammortamento, **più volte sollecitata da Confrasperto**, per l'acquisto di beni strumentali. Impegni, provvedimenti e conferme rilevanti per il mondo dei trasporti e della logistica, **anche se la strada da percorrere è ancora lunga»**.

Che la strada sia lunga lo mostrano proprio i dati del rapporto. Il divario fra Nord e Sud rimane irrisolto, all'interno di una generale diminuzione del trasporto merci (-24,1% fra 2010 e 2014, **tenendo conto di tutte le modalità di trasporto**). «Il problema nel problema dell'Italia - spiegano da Confrasperto - è il divario tra Nord e Sud, **complicato dalla frattura del Centro**, una vera e propria faglia che penalizza l'accessibilità multimodale per il trasporto di merci. **Gli effetti di questa faglia si apprezzano dall'analisi dell'andamento del traffico**. I volumi di merce movimentati nel Lazio, in Toscana, in Abruzzo, **nelle Marche e in Umbria tra il 2010 e il 2014 sono diminuiti in maniera nettamente superiore alla media nazionale»**.



Il mancato utilizzo del treno per il trasporto merci segue questa faglia ed è uno dei fattori che possono spiegarla. Sebbene la rete ferroviaria sia diffusa su tutto il territorio nazionale, **le rotaie del Nord sono molto più utilizzate di quelle del Centro-Sud**. I dati di Confrasperto, almeno fino al 2014, sono

chiari. Poco meno di tre quarti del traffico merci ferroviario (in treni per chilometro) all'interno dei confini nazionali avviene tra le regioni a Nord dell'Emilia Romagna, dove circola circa il 70% del materiale rotabile (**68,7% dei carri e 72,4% dei locomotori elettrici**). Per quanto riguarda la distribuzione



della rete, il rapporto si ribalta: soltanto il 31,7% si trova nelle regioni settentrionali, **mentre il 68,3% attraversa le regioni centrali e meridionali e le isole**. Un'altra spaccatura infrastrutturale, che riguarda ferrovie e strade, **è quella longitudinale fra Ponente e Levante del Paese**. «L'agognato aggancio - afferma la nota di Confrasperto - tra Marche e Toscana, **Adriatico e Tirreno resta ancora lontano»**. Colpa di quella che viene definita una rete vecchia e dell'inconcludenza di piani di potenziamento mai nati o incompleti, **che finiscono per disegnare una mappa a singhiozzo dell'Italia dei trasporti**. Vengono ricordati, sul

fronte ferroviario, i limiti da Bologna verso Sud per il trasporto su vagone dei semirimorchi, a causa dell'inadeguatezza infrastrutturale, e su quello stradale i cronici ritardi di alcune opere (variante di valico Barberino-Sasso Marconi, autostrada tirrenica, Tirreno-Brennero, **superstrada Civitavecchia-Orte**). Per quanto riguarda i porti, Uggé esprime soddisfazione per la riforma appena varata dal governo e riconosce l'impegno dimostrato dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio: «Abbiamo accolto con favore - afferma - la riforma delle Autorità portuali (**60 porti che di-**

ventano 15 Autorità di sistema), che getta le basi per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica. Tra gli obiettivi, la semplificazione burocratica, **l'alleggerimento delle formalità e lo snellimento delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali**». Confrasperto spera che la riforma aiuti a recuperare il gap con i sistemi portuali dei Paesi dell'Europa settentrionale. **Si punta in particolare all'integrazione modale e all'ampliamento dell'accessibilità delle aree del Centro e del Meridione e delle Isole**. La riforma è vista come un'opportunità per gli operatori, **che con un quadro normativo definito più efficace possono ottenere maggiori sinergie**. L'importante è adeguarsi velocemente alla **«rapida mutazione della domanda»** del traffico merci. Fra le eccellenze portuali, che spiccano di fronte alle incongruenze del sistema nazionale, ci sono porti come quelli di Genova e di Ravenna, che riescono a «tenere in equilibrio potenza infrastrutturale e livelli di traffico», oltre ai due scali che maggiormente hanno sposato l'intermodalità, ossia Trieste (con 600 treni al mese) e **La Spezia**. Uggé chiede infine interventi in favore dell'autotrasporto nazionale contro la distorsione a favore dei concorrenti di altri paesi dell'Unione europea.

Nuovi Lotti

CENTRO GIOVANE IMPRESA

Via della Meccanica

Il Centro Giovane Impresa è ubicato all'incrocio tra via della Chimica e via della Meccanica, a 3 Km circa dal casello di Verona Nord e a 1 Km circa dall'incrocio di SS12 - SR62 - SR 11

www.quadranteuropa.it consorzio.zai@qevr.it • Tel. +39 045 8622060

superficie disponibile	2.147 mq divisi in 4 moduli di varia metratura
altezza utile interna	da 8,70 a 9,30 m
bocche di carico	2 portoni per modulo

«Sulle infrastrutture impensabili altri ritardi»

Q & A - **Gilberto Danesi**

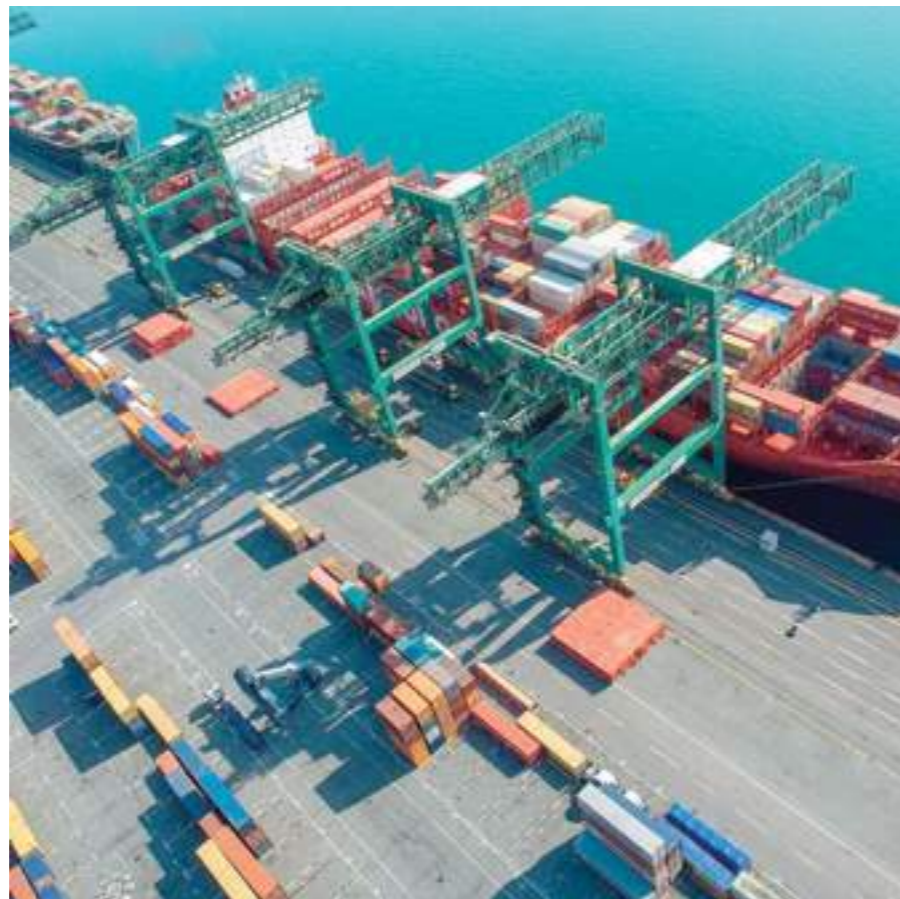
Amministratore delegato del Psa Terminal Voltri-Pra'

In Italia le infrastrutture non mancano. C'è, anzi, chi sostiene che siano troppe. Il problema è la loro interconnessione: qual è il suo punto di vista, a questo proposito?

«La domanda pone correttamente un tema che è centrale. Il vero problema per l'Italia è che mancano le strade, le autostrade e le reti ferroviarie per poter interconnettere efficientemente ed efficacemente i nodi logistici che vanno dai marine terminal agli inland terminal, dagli scali merci ai punti di rilancio del carico. Mi riferisco chiaramente alle aree della Pianura Padana, ma anche a quelle del sud Europa».

Quali novità positive potranno arrivare, per quanto riguarda le infrastrutture portuali, dalla riforma della legge 84/1994?

«Mi permetta di dirle quello che ci aspettiamo dalla riforma: un miglior coordinamento centrale. Ora, invece, le dico quello che non vogliamo: cattedrali nel deserto; inutili, inadeguate e che non rispondano alle vere necessità e richieste del mercato. Il mercato oggi impone all'Italia collegamenti efficienti che consentano ai terminal portuali italiani di raggiungere tutto il sud Europa. Mi riferisco in particolare alla Svizzera e alla bassa Germania. È lì che noi dobbiamo cercare di arrivare con velocità ed attenzione. Calando questo ragionamento sul Porto di Genova, dobbiamo ribadire che opere come il Terzo Valico e la Gronda sono fondamentali per poter permettere alle merci di raggiungere rapidamente queste destinazioni. Vorrei aggiungere un ulteriore concetto che mi preme molto, ed è questo. Al di là dell'hardware, che è l'in-



frastruttura, abbiamo bisogno anche di software. Persone e processi adeguati, anch'essi. Software significa, ad esempio, Sportello Unico. Significa persone capaci di assicurare velocizzazione, efficienza ed efficacia, meno parcellizzazione e più sinergia negli interventi. Il mercato, lo ripeto, ci chiede questo». **Il trasporto merci è ancora molto sbilanciato sulla modalità terrestre. Per quali motivi, a suo avviso?**

«Perché la carenza di infrastrutturazione del Paese, che è storia non degli ultimi anni ma degli ultimi decenni, ha comportato la parcellizzazione dell'offerta di trasporto. Oggi, 200 mila società di autotrasporto hanno una potenza di spinta enorme rispetto alle ferrovie. Inoltre, le opere ferroviarie (pensiamo al Terzo Valico) costano molti soldi, sono difficili da realizzare, subiscono degli stop and go burocratici continui. Un Paese come il nostro non può



più accettare queste difficoltà enormi nella realizzazione di un'opera infrastrutturale. Guardiamo cosa fanno i nostri vicini: Gottardo, Monte Ceneri sono realtà. Sul Gottardo, in particolare, gli svizzeri hanno pronta un'offerta logistica molto aggressiva. E siamo ad un mese dall'apertura del traforo, che è prevista a dicembre. In Italia tutto questo è

oggi un sogno».

Le autostrade del mare sono una soluzione spinta con vigore dall'Unione europea. Qual è il suo giudizio a proposito di questa scelta?

«Assolutamente positivo. Meno inquinanti, meno CO2, meno traffico pesante sulle nostre strade e più sicurezza. Credo che nel lungo termine potrà essere assicu-

rata anche maggiore flessibilità». **La realizzazione dell'alta capacità/velocità fra Genova e la Pianura Padana, malgrado il forte ritardo, sta procedendo. Che cosa potrà cambiare, una volta completata l'opera?**

«Potremo contrastare con più efficacia, rispetto a quello che possiamo fare oggi, l'arrivo di treni dal nord Europa – e mi riferisco in particolare ai porti di Anversa, Amburgo e Rotterdam – verso la Pianura Padana. Solo se i terminal del Mar Ligure e del Tirreno saranno nella condizione di raggiungere la Pianura Padana molto più velocemente di quello che riescono a fare oggi, potremo contrastare l'offerta aggressiva dei porti del Nord Europa. Ma se per arrivare al di là dell'Appennino ci mettiamo tre giorni, mentre i nostri competitor tedeschi, belgi o olandesi, partendo da molto più lontano, ci mettono 1 giorno, il risultato lo possiamo ben immaginare tutti. E' quindi fondamentale che venga sviluppata la capacità ferroviaria per poter permetterci di penetrare con rapidità, efficienza ed efficacia quelle aree come la Pianura Padana, la Svizzera la bassa Germania che saranno veri e propri campi di battaglia tra offerte logistiche contrapposte. E i nostri competitor sono molto ben organizzati».

C. Steinweg - GMT



1874

Your partner for all
logistic solutions

OUR BRANCH OFFICES IN ITALY:

TRIESTE
LEGNANO
SALERNO
RAVENNA

OUR BRANCH OFFICES IN THE MEDITERRANEAN:

KOPER (SLOVENIA)
RIJEKA (CROATIA)
BEOGRAD (SERBIA)
CASABLANCA (MOROCCO)
ALEXANDRIA (EGYPT)
BAR (MONTENEGRO)

OUR HEAD - OFFICE:

GENOVA - ITALY

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.ITALYSTEINWEG.COM

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy
T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: genoa@it.steinweg.com



SPEDIZIONI NAZIONALI E INTERNAZIONALI

- MARITTIME, TERRESTRI, AEREE -

ESPERIENZA PLURIENNALE SU CUBA FULL, GROUPAGE E VIA AEREA

SERVIZIO DECADALE PER AVANA - CUBA E SANTIAGO DI CUBA

SERVIZI FULL ANCHE PER ECUADOR - COSTA RICA - VENEZUELA

PANAMA - ARGENTINA - BRASILE - CINA

CON PROPRI AGENTI IN LOCO E PER QUALSIASI ALTRA DESTINAZIONE

SEFIGROUP S.R.L.

VIA V. BOTTEGO 2/35 - 16149 - GENOVA

Tel. 010 8594650 - Fax. 010 8608305

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

«Servono connessioni tra i processi delle filiere»

Q & A - **Daniele Testi**

Head of Marketing & Corporate Communication Contship Italia Group

In Italia le infrastrutture non mancano. C'è, anzi, chi sostiene che siano troppe. Il problema è la loro interconnessione: qual è il suo punto di vista, a questo proposito?

«Sul tema delle infrastrutture non si può parlare di quantità ma semmai di qualità, ovvero la capacità delle stesse di rispondere alle esigenze del mercato (mobilità di merci e persone) o alla possibilità di

abilitare nuove prospettive, come ad esempio l'accesso efficiente a nuovi mercati. Dobbiamo inoltre impegnarci ad analizzare sia le infrastrutture materiali che quelle immateriali. Sviluppi che devono viaggiare di pari passo in linea con la trasformazione epocale abilitata dalle nuove tecnologie con l'accesso in modalità "everywhere" e

"always on" ai processi di scelta, acquisto e in generale decisionali. L'Italia sconta oggi un ritardo, rispetto ad altri sistemi europei, ma si stanno compiendo atti concreti per rafforzare il posizionamento strategico del Paese. Ci sono margini di miglioramento, soprattutto nello sfruttamento più efficace delle attuali infrastrutture. Penso ad esempio all'alta velocità-capacità accessibile dal trasporto merci o alle modalità organizzative della logistica distributiva lungo le 24 ore. L'elemento più critico rimane quello legato alla burocrazia e alla mancanza di regole certe, che permettano anche i privati di impegnarsi su piani di medio lungo periodo. Concordo infine con coloro che evidenziano tra i problemi infrastrutturali la scarsa interconnessione, anche in questo caso non solo fisica, ma di processo, relativa alle informazioni scambiate. An-



cora oggi sono rari gli esempi di condivisione di asset e processi su filiere di prodotto diverse». **Quali novità positive potranno arrivare, per quanto riguarda le infrastrutture portuali, dalla riforma della legge 84/1994?**

«Le novità sulla carta più importanti riguardano proprio la semplificazione e velocizzazione dei processi di governance. Ancora oggi, ogni volta che come operatori ci confrontiamo con altri sistemi internazionali, siamo accusati di rigidità, burocrazia e scarso coordinamento. Il minor numero di Autorità portuali e di partecipanti ai comitati portuali dovrebbe accentuare la razionalizzazione degli investimenti, sulla base delle reali richieste del mercato. Un ulteriore aspetto positivo riguarda la crea-

zione degli sportelli unici doganali e documentali. Elementi che devono essere considerati come veri e propri lubrificanti del motore commerciale e manifatturiero dell'Italia».

Il trasporto merci è ancora molto sbilanciato sulla modalità terrestre. Per quali motivi, a suo avviso?

«La modalità di trasporto ferroviaria sta recuperando quote di mercato, seppur marginali, rispetto al tutto strada. Per il secondo anno consecutivo i dati condivisi da Fercargo ci parlano di una crescita del comparto, sia dal lato dei privati che da quello dell'incumbent. Ciò che sta crescendo è la consapevolezza tra i committenti e gli operatori logistici del fatto che il trasporto via treno può garantire una programmazione dei processi efficace e maggiormente controllabile. Il vero passo in avanti verrà fatto quando le due modalità riconosce-



ranno il proprio ruolo complementare. È chiaro che la conformazione del nostro Paese (stretto e lungo) continuerà a guardare alla modalità stradale come a un elemento strategico ma diverso: è il caso dei traffici internazionali; qui la ferrovia può giocare un ruolo determinante, garantendo l'accesso al mare a molte regioni economicamente localizzate al centro dell'Europa».

La realizzazione dell'alta capacità/velocità fra Genova e la Pianura Padana, malgrado il forte ritardo, sta procedendo. Che cosa potrà cambiare, una volta completata l'opera?

«Per i porti dell'alto Tirreno non ci sono alternative se non accedere in maniera efficiente alle aree economicamente più importanti del Paese. Il rischio, senza questo sviluppo, soprattutto per un

porto come Genova, è quello di rimanere tagliato fuori dai grandi corridoi e lasciare ulteriore spazio ai porti del Nord Europa, che potranno far scendere le merci in pianura padana in maniera più conveniente. Il valico del Gottardo in tal senso rappresenta per l'Italia una grande opportunità; un numero crescente di operatori sono impegnati a sviluppare e a offrire al mercato soluzioni efficienti, la cui efficacia non potrà che migliorare, una volta che i valichi alpini avranno completato i lavori di adeguamento. Se le autorità di regolamentazione ferroviaria avranno la forza di adeguare le regole di interoperabilità e quelle relative al numero di macchinisti allo standard europeo, allora ci saranno finalmente le condizioni giuste per aggredire nuove quote di mercato, attraverso i porti italiani».

FERFRIGOR
marine refrigeration
The marine refrigeration you need

The right temperature for everyone



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



FERFRIGOR PORTO s.r.l.
Via al Moro Bianco, 16126 Genova Italy
Tel. +39 010 24 61 21 01 192
Fax +39 010 24 61 195
ferfrigor.com - info@ferfrigor.com



Sticco sped
International Shipping - Custom Brokers
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI - ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

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



«Un sistema logistico integrato con l'Europa»

Mearelli, presidente di Assologistica: «Ma dobbiamo togliere poteri alle Regioni: con loro troppe cattedrali nel deserto»

di ALBERTO GHIARA, Genova

UN QUINQUENNIO intenso, prima come presidente della Federazione internazionale della logistica (Ifwla), poi con lo stesso ruolo in Assologistica per due mandati, che Carlo Mearelli concluderà il prossimo dicembre.

Che cosa è cambiato in questo periodo e che cosa è stato ottenuto dalla vostra categoria?

«L'abbrivio - risponde Mearelli - lo ha dato la presidenza della Federazione internazionale. Abbiamo aperto i riflettori sulla logistica in Italia. Quando ho cominciato, la logistica nel suo complesso non rientrava nel lessico dei pubblici decisori. Si parlava dei singoli comparti: marittimo, aereo, gommato, ferroviario. In questi anni è stato compiuto un lavoro di sensibilizzazione per far capire che la logistica è un sistema complessivo che riguarda il trasferimento di merce da un punto A a un punto B. Non riguarda una singola modalità di trasporto, ma molti operatori di diverse modalità, in quella che viene chiamata supply chain».

Oggi c'è maggiore attenzione?

«Da circa otto mesi a questa parte c'è maggiore consapevolezza fra i pubblici decisori. Si parla di intermodalità, di piano nazionale della logistica e non più soltanto del trasporto gommato. Sono stati creati i corridoi doganali e c'è una maggiore integrazione fra gli operatori e il sistema delle Dogane. I vertici di Ferrovie italiane hanno aperto su temi come l'alta capacità, l'interportualità, il trasferimento modale gomma-ferro, la riduzione delle emissioni nocive. Questa consapevolezza ha anche portato alla creazione del tavolo strategico del ministero dei Trasporti, di cui sono uno dei sei saggi».

Dopo aver contribuito alla compilazione del Piano nazionale della logistica, di che cosa si occupa oggi il tavolo?

«Vengono analizzate le diverse modalità di trasporto, monitorando le criticità, individuando i nodi strategici. Il comitato dei saggi e i comitati tecnici danno indicazioni alla politica. Il nostro compito di tecnici termina qui, poi le scelte spettano a Parlamento e governo. L'indicazione di fondo è che l'Italia non è più un sistema logistico autonomo rispetto agli altri Paesi come in passato, e non dev'essere più lasciato all'anarchia come avvenuto con la riforma del Titolo V della Costituzione».

Che problemi ha creato la scelta di dare maggiori competenze alle Regioni in tema di infrastrutture, come previsto dal Titolo V?

«Un esempio per tutti sono i più di 100 aeroporti che abbiamo in Italia. La logica dovrebbe essere che esistano aeroporti dove esistono aerei, così come porti dove ci sono navi e strade dove ci sono camion. Non si devono realizzare infrastrutture a prescindere. Un altro esempio sono gli interporti. Con la regionalizzazione sono state realizzate cattedrali nel deserto».

Pensa che la modifica della Costituzione varata dal governo, se confermata dal referendum, potrà migliorare questa situazione?

«Mi avvicino al referendum coi dubbi di chi non è un giurista. Credo che la Costituzione sia la pietra angolare, fondante, della coesione fra cittadini e forze politiche. In quest'ultimo periodo c'è stata un'accelerazione sulla sua modifica, anche se il confronto dura da molti anni. Auspico una revisione del Titolo V, che ha provocato disastri inenarrabili sulla spesa

pubblica, dando poteri alle Regioni che in alcuni casi sono stati usati bene, in altri no. Penso che occorra andare con molta cautela nell'intervenire su queste materie. Occorre una condivisione più ampia possibile, che non c'è stata».

Torniamo al bilancio del suo mandato in Assologistica.

«Nell'ultimo anno e mezzo è stato messo al centro il discorso sulla sanità. È stato riconosciuto che lo sperpero di denaro pubblico nel settore della sanità è legato all'inefficienza logistica. Abbiamo prodotto uno studio, mandato in visione al governo, che mostra come si potrebbero risparmiare decine di miliardi di euro. Esperienze che abbiamo condotto dimostrano che si arriva a risparmiare il 15% della spesa. Si tratterebbe di circa 15-18 miliardi sui 120 miliardi totali della sanità. Recentemente anche il viceministro dell'Economia, Enrico Zanetti, ha riconosciuto che la logistica sarebbe un driver importante per abbattere la spesa della sanità».

Ha qualche rimpianto?

«Il fallimento sul tema della legalità. Continuiamo a vedere la nascita e la chiusura di soggetti cooperativi che operano in un quadro di illegalità, una piaga per chi opera nel rispetto dei contratti nazionali. La committenza non è attenta a questo tema che invece è fondamentale. L'elusione contributiva e fiscale e l'applicazione di contratti estranei al mondo della logistica creano una distorsione nella concorrenza, oltre a perdita di introiti per lo Stato. Assologistica non è riuscita a far passare un messaggio molto forte: che c'è molta criminalità organizzata nel nostro settore. Serve polso di ferro per reprimere questo fenomeno».

DESTRA L'Interporto di Bologna

«Sugli interporti riforma subito»

di ALBERTO GHIARA, Genova

LA LEGGE quadro sugli interporti si è arenata in Senato ormai da qualche anno, ma Uir (Unione interporti riuniti, **che riunisce 24 interporti italiani**) è decisa a rilanciare. «Siamo pronti - afferma il presidente di Uir, Matteo Gasparato - a presentare al ministero delle Infrastrutture, a fine novembre, un testo di legge quadro per regolare il settore degli interporti». Il testo, deliberato all'unanimità dall'associazione, riprende la filosofia della legge Velo, presentata nel 2011, approvata dalla Camera, **ma mai arrivata al voto in Senato**. Il nuovo testo riprende e riadatta quello che giace al Senato, cercando di coniugarlo con la riforma delle Autorità portuali varata recentemente. «Inoltre - dice Gasparato - **poniamo l'accento affinché la norma regolatrice attui sempre più un regime privatistico che garantisca la concorrenza**. Oggi gli interporti sono spesso gestiti da enti pubblici o società per azioni con controllo pubblico, **noi vogliamo che venga dato un taglio privatistico**. Nella nuova legge quadro vogliamo anche inserire l'istituzione di un comitato che riunisca i ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e dello sviluppo economico, **e anche Rfi**, e che ogni anno decida come programmare gli investimenti, per evitare la crescita di strutture a macchia di leopardo, con la costruzione di capannoni senza futuro. Inoltre cerchiamo di mettere un li-

mite alle piattaforme logistiche, **che non sono interporti e diamo una definizione precisa di interporto**».

Molti interporti italiani sono in fase di sviluppo, mentre alcuni sono alle prese con problemi di bilancio, da Livorno a Nola, **da Vado a Rovigo**. La tendenza attuale nel mondo del trasporto dei container marittimi è quello all'accentramento, **con navi sempre più grandi e un numero ridotto di porti di riferimento**. Questa tendenza sta evidentemente toccando anche i terminal interportuali. Uir intende frenare la proliferazione delle strutture di questo tipo e per questo nella proposta di legge è inserita anche l'indicazione a definire strategici gli interporti posti lungo i corridoi europei, **le cosiddette reti Ten-T**. Si tratta di una misura che ricalca quanto contenuto nel piano del governo sulle Autorità portuali, **in cui vengono privilegiati proprio i porti definiti "core" dall'Unione europea**. Sempre dalle Autorità portuali si vuole riprendere il meccanismo di finanziamento. **«Visto che negli interporti è presente la dogana**, una piccola parte del transato potrebbe essere accantonata per finanziare le infrastrutture. Questo permetterebbe di non ricorrere ai finanziamenti a pioggia - spiega Gasparato -. È un'idea che a noi piacerebbe e che proponiamo come ragionamento al ministero, **a cui spetta il giudizio e la valutazione se sarebbe**



in linea con le norme dell'Unione europea sugli aiuti di Stato. Un altro punto sul quale Uir vuole intervenire è quello delle valutazioni di impatto ambientale, che seguono procedure giudicate **«complicatissime**. Riteniamo - spiega Gasparato - che quando ci sono progetti, come ad esempio un nuovo capannone in un interporto esistente, sia sufficiente ottenere la Vas regionale, **mentre la Via nazionale dev'essere riservata alla creazione di nuovi interporti**». Oltre al nuovo progetto di legge, il presidente degli interporti guarda con interesse anche al rinnovato interesse delle Ferrovie italiane (Rfi) per il settore merci: **«Consideriamo prioritario il programma di sviluppo delle ferrovie**. Se vogliamo che gli interporti siano in rete, che fungano da retroporti perché le nostre banche, a cui manca lo spazio per i piazzali, **possano competere con gli scali dell'Europa settentrionale**, è meglio avere più collegamenti ferroviari. **Rfi per tanti anni ha puntato sui passeggeri**, come era giusto dal suo punto di vista. Adesso ha posto l'attenzione sul trasporto delle merci, **sul superamento dei colli di bottiglia e sulla riorganizzazione delle tante società che all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane si occupano ognuna di una parte del settore cargo, dall'immobiliare alle imprese ferroviarie**. Da questo punto di vista la nascita di Mercitalia (società nata lo scorso giugno per la produzione e commercializzazione del trasporto ferroviario merci, controllata al 100% da Fs, ndr) **è un aspetto positivo**». Positivo viene anche giudicato il riequilibrio fra merci e passeggeri. Uir resta attiva nel progetto Uirnet, **società di cui oggi detiene il 51% del capitale**. Ci sarà un aumento di capitale con l'ingresso di nuovi soci, ma «vogliamo continuare - afferma il presidente - **a giocare un ruolo**. Ci abbiamo creduto quando il progetto era oggetto di critiche, **ci crediamo adesso che è stato riconosciuto per realizzare la piattaforma telematica che gestirà la piattaforma logistica nazionale**».



SINISTRA Matteo Gasparato, presidente di Uir

DESTRA L'Interporto della Puglia



SINISTRA L'Interporto di Catania

DESTRA L'Interporto di Cervignano



Italia, obiettivo 30% di merce su rotaia

La rivoluzione entro il 2030. Delrio: «Rafforzare il corridoio Genova-Rotterdam». La politica dei trasporti

POTENZIARE le infrastrutture logistiche collocate nella "Regione logistica milanese" per gestire efficacemente il futuro incremento dei volumi di traffico merci che grazie all'attivazione commerciale del nuovo Tunnel di base del Gottardo saranno trasferiti dalla

strada alla rotaia. È la necessità più rilevante emersa nello studio *Il ruolo delle attività terminalistiche del Nord Ovest nel nuovo Corridoio multimodale Italia-Svizzera: scenari e prospettive*, elaborato dal Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo (Certet) dell'Università Commerciale Luigi Bocconi di Milano. La ricerca, che ha

analizzato le dinamiche dei traffici intermodali ferroviari transalpini Italia-Svizzera, è stata commissionata da Terminal Alptransit (Teralp), collaborazione tra il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e il gruppo Hupac. Il documento di analisi è stato consegnato a Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e Doris Leuthard, ministro dei Trasporti della Confederazione Svizzera, a margine del convegno Corridoio Reno-Alpi - insieme per l'occupazione e la crescita: un mese prima dell'apertura commerciale della galleria del San Gottardo, tenutosi a Roma il 9 novembre scorso. Lo studio avvalorava il Memorandum of Understanding sottoscritto nel 2012 da Fs Italiane, Fs Logistica, Cemac e Hupac per la realizzazione dei nuovi terminal di Milano Smistamento, Brescia e Piacenza. I tre terminal, per il cui potenziamento e sviluppo è previsto un investimento economico di oltre 200 milioni di euro, avranno caratteristiche infrastrutturali adeguate ai parametri previsti per i Core Corridors europei, soprattutto in funzione del traffico merci: moduli dei binari lunghi

750 metri (per carico e scarico merci) e profilo della sagoma altezza quattro metri.

Ultimati tutti gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico dei terminal potranno essere gestiti volumi di traffico merci di circa 800 mila unità di trasporto intermodali (Uti) all'anno, il cui spostamento dalla strada alla ferrovia avrà indubbe ricadute positive sull'ambiente e sulla collettività. Tutto questo rientra nella "cura del ferro" voluta da Delrio che ha l'obiettivo, in linea con la l'Unione europea, di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci dalla gomma alla rotaia e il 50% entro il 2050.



IL PROGETTO ITALIANO

«L'Italia è attraversata da quattro corridoi europei che creano uno spazio unico molto importante e noi siamo impegnati nella loro realizzazione con investimenti molto importanti. In particolare con la Svizzera siamo interessati e determinati a rafforzare il corridoio Genova-Rotterdam». Lo ha detto Delrio al termine dell'incontro bilaterale con Leuthard, sottolineando che «le Alpi diventeranno una cerniera e non saranno più una barriera. Potenziando il corridoio ferroviario Luino-Chiasso e dopo aver sbloccato la Arcisate-Stabio che sarà completata entro il 2017 - ha detto Delrio - saremo in grado entro il 2020 di avere un sistema ferroviario che si muova in maniera armonica. I corridoi merci sono il nostro obiettivo». Il corridoio Genova-Rotterdam è importante «anche in considerazione del fatto che la Svizzera



ha aperto il tunnel del Gottardo, che rappresenta uno straordinario potenziale per spostare le merci dalla gomma al ferro per tutto il continente», ha spiegato il ministro, sottolineando che con la Svizzera c'è «una collaborazione fattiva su tanti argomenti, soprattutto su corridoi e merci». Questo lavoro sui corridoi, ha sottolineato ancora Delrio, farà sì che «cambierà radicalmente in pochi anni lo scenario. Inoltre con le aziende ferroviarie dal 2017 verrà attivata una linea Milano-Zurigo-Francoforte».

L TERZO VALICO

Il Terzo valico è «un'opera importantissima perché collega Rotterdam a Genova su una direttrice dove c'è il maggior trasporto merci, dove passano un terzo di tutte le merci che attraversano la Svizzera, e grazie a questa opera, ridurremo le pendenze, la lunghezza, i tempi, aumentando la capacità della linea». È quanto ha sottolineato l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Italiane, Renato Mazzoncini, a margine di un convegno sul Corridoio Reno-Alpi. «Oggi - ha ricordato il top manager - il 90% delle merci viaggia su strada e solo il 7,5% su rotaia».

PERFORMANCES IN MOVIMENTO

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

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

T.O. DELTA

SISAM GROUP

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

FOCUS ON ADRIATIC SEA





La competizione abita in Adriatico

La nuova legge non scalfisce la concorrenza, che resta molto agguerrita
Che cosa cambia e quali sono le prospettive per lo shipping

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

MENTRE la riforma portuale serra le fila fra gli scali nel mar Tirreno settentrionale (da sei Autorità portuali si è passati a tre Autorità di sistema portuale, con gli accorpamenti di Genova e Savona, La Spezia e Carrara, Livorno e Piombino), in Alto Adriatico Ravenna, Venezia e Trieste mantengono la loro autonomia e non accennano a ridurre il tasso di competizione, fra di loro, **con lo scalo sloveno di Capodistria e con quello croato di Fiume**.

Il porto di Trieste nei primi sei mesi di quest'anno ha visto positivi tutti i comparti: rinfuse liquide (+4,14%), rinfuse solide (+13,45%), merci varie (+5,16%), contenitori (+2,84% con 243.300 teu). Il terzo trimestre ha confermato il buon momento delle rinfuse, ma ha mostrato segni di rallentamento in altri settori, **modificando così gli equilibri nel computo dei primi nove mesi**. A pesare potrebbe es-

sere anche il fallito golpe avvenuto a luglio in Turchia, **Paese con cui lo scalo giuliano ha uno stretto rapporto commerciale**. Il complessivo da gennaio a settembre è stato di +3,57% (**43,7 milioni di tonnellate**). Le rinfuse liquide hanno mantenuto il trend di crescita precedente (+3,81%), le rinfuse solide hanno avuto un'accelerazione (+19,19%), le merci varie hanno perso quasi tutto il vantaggio accumulato nei primi mesi (+1,09%), e i contenitori sono addirittura scesi in territorio negativo (**-3,38% con 365.900 teu**). Il principale terminal container dello scalo, Trieste marine terminal, che aveva chiuso in positivo i primi sette mesi dell'anno (+1,16% e 265.018 teu), **ha registrato un importante aumento del 12,1% sui volumi movimentati via ferrovia**. Il terminal sta anche adeguando le proprie gru di banchina per operare navi fino a 18 mila teu di ca-

pacità. «La ferrovia - afferma il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino - è il nostro core business. Un treno che parte da Trieste porta un container a Monaco di Baviera in 11 ore. **Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario internazionale d'Italia con collegamenti diretti e quotidiani verso tutte le destinazioni del Nord Italia e Centro-Est Europa**».

A Venezia l'attenzione è concentrata sul futuro del porto offshore, soprattutto adesso che è scaduto il mandato di Paolo Costa, **il presidente dell'Authority che ha dato il maggiore impulso a questo progetto**. Nelle scorse settimane è stata assegnata a un consorzio italo-cinese la progettazione definitiva. Lo scalo lamenta in queste settimane la chiusura della sua linea portacontainer diretta con il Far East, **che era stata aperta nel 2015 dall'alleanza Ocean 3**. Una fuga dovuta proprio a quei pro-



blemi di fondali troppo bassi che il terminal off-shore vorrebbe risolvere. **Ma lo scalo preferisce guardare ai record appena conseguiti**. A un anno di distanza dal traguardo dei 500 mila teu (negli ultimi dodici mesi) raggiunto nel giugno scorso, **il porto di Venezia ha ulteriormente migliorato la sua performance nel comparto container superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei 600 mila teu movimentati fra set-**

tembre 2015 e agosto 2016. Nei primi nove mesi dell'anno 2016 (gennaio-settembre) i teu sono aumentati dell'11,4% a 459.200 teu. Il progetto off-shore non è ben visto dai porti vicini, **ma l'Authority vuole che venga visto come un volano per tutti**. «La crescita di Venezia - spiega l'Authority - si aggiunge e non si sostituisce a quella registrata anche dagli altri porti del Napa, l'associazione dei porti del Nord Adria-

tico: Trieste e Ravenna, come Capodistria e Fiume, possono trarre vantaggio anche dalla crescita di Venezia, **che dà così il suo contributo a rendere conveniente a navi portacontainer sempre più grandi raggiungere l'Alto Adriatico**».

Il traffico complessivo dello scalo è stabile (+0,5% nei primi nove mesi con 18,9 milioni di tonnellate). Scendono le rinfuse solide (-4,5%), stabili le liquide (+0,9%), salgono le merci varie (+4,4%). Venezia risente anche della battaglia contro le grandi navi da crociera. I croceristi passati nel 2016 sono circa gli stessi del 2015 (**+0,2%**).

A Ravenna, sempre nei primi nove mesi, il traffico complessivo è cresciuto del 5,7% (19,3 milioni di tonnellate). Bene rinfuse liquide (+3,2%), solide (+9,5%) e merci varie (+3,2%). Male i container (**-2,9%**).

Nella gara dei ro-ro, il settore più promettente in questo periodo di ripiegamento dei traffici intercontinentali, in quanto misura le relazioni più vicine con altri paesi del Mediterraneo, la parte del leone la fa Trieste, che però nei primi nove mesi vede diminuire il numero di mezzi rotabili transitati (212.700, -2,6%). In forte crescita invece Ravenna (58.400 mezzi ro-ro, +16,5%) e Venezia (**53.096 mezzi ro-ro, +14,1%**).



ANIMA GEMELLA
CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT

BeOne è molto più di un semplice software. Proprio come un'anima gemella, si integra perfettamente con le attività delle aziende di **spedizioni internazionali**, dei **trasporti**, delle **dogane** e della **logistica**. BeOne è la soluzione in Cloud scalabile, sicura e dalle molteplici funzionalità, che permette di gestire il settore aereo, marittimo e terrestre, il magazzino, le relazioni con i clienti, la business intelligence, il marketing e molto altro ancora.

Nessuno ti conosce bene come la tua **Anima Gemella**.

CRM | Sales Force Automation
Buying Force Automation



www.novasystems.eu



Porti adriatici a caccia di nuovi business

Da Ancona a Brindisi, l'obiettivo è rimanere indipendenti dal traffico containerizzato. L'analisi

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

ANCONA, Bari e Taranto sono i porti al centro delle tre nuove Autorità di sistema portuale (Adsp) rispettivamente del Mare Adriatico Centrale (comprende Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, esclusa darsena turistica, e Ortona), del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) e dello Ionio, **previste dalla riforma della legge portuale 84 del 1994**. La legge 84 aveva aperto grandi aspettative in quest'area, **dove al principio degli anni 2000 si sognavano soprattutto le piattaforme per i container**. I due progetti principali sono stati quello di Brindisi, il cui terminal container è naufragato dopo qualche anno senza portare traffico, e quello di Taranto, che è entrato nel giro degli hub nazionali di transhipment con Cagliari e Gioia Tauro, ha raggiunto e superato i 600 mila teu all'anno, **ma poi si è perso per mancanza di interventi infrastrutturali e dragaggi e nel 2015 ha dovuto alzare bandiera bianca**. Oggi in quest'area si guarda meno al container e molto a traffici più redditizi, **come i ro-ro e le crociere**. Sui traffici complessivi hanno un ruolo importante le rinfuse.

Nel periodo gennaio-ottobre 2016 nel porto di Ancona sono state movimentate complessivamente 7,6 milioni di tonnellate di merci **(+7% rispetto allo stesso periodo del 2015)**. La crescita riguarda sia la movimentazione di prodotti petroliferi destinati alla raffineria Api di Falconara (4,3 milioni di tonnellate, +11%), sia il traffico di rinfuse solide (3,3 milioni di tonnellate, **+1,3%**). Inoltre, cresce la movimentazione di merci che viaggiano sui traghetti (1,9 milioni di tonnellate, +4%), e in container (1,05 milioni di tonnellate, **+4%**). Si conferma quindi l'andamento positivo del traffico contenitori con 157.500 teu **(+6%)**. I passeggeri transitati per il porto di Ancona nei primi 10 mesi del 2016 sono stati 944.300, in linea con lo scorso anno, di cui 601.100 (pari al 64% del totale) sono quelli che hanno scelto Ancona come porto



di collegamento con i porti greci di Gomenizza e Patrasso e 220.300 **(23% del totale)** i passeggeri sulla direttrice croata. «Nel 2017 - spiega l'ex-presidente dell'Autorità portuale e presidente designato dell'Adsp, Rodolfo Giampieri - **riteniamo importante implementare il percorso di sostenibilità come elemento della strategia complessiva per la competitività dello scalo**. Il primo impegno, da

attuare in sinergia con le associazioni di categoria, sarà l'efficiamento dei flussi dei mezzi in imbarco e sbarco sulle linee traghetti, che consentirà di ridurre i tempi di attesa, **agevolando il lavoro di autotrasportatori spedizionieri e autorità di controllo**». A Bari, nel primo semestre dell'anno, la movimentazione complessiva è stata di tre milioni tonnellate di merci, **con un +19,2% rispetto allo stesso periodo del 2015**. Il traffico in importazione è stato pari a 1,9 milioni di tonnellate (+17,1%) mentre quello in export è di un milione di tonnellate **(+23,5%)**. Il settore è stato trainato dai cereali (+22,5%), ma ottimi risultati fanno segnare anche prodotti chimici e fertilizzanti (+21,4%) e prodotti metallurgici (+91,5%) **che hanno toccato quota 31 mila tonnellate**. Nei container, Bari ha beneficiato della crisi di Taranto per quanto riguarda i traffici locali, mentre la quota di trasbordo ha preso altre vie fuori dall'Italia, **come il Pireo**. Il numero dei contenitori movimentati - tutti classificabili come hinterland, secondo le nuove regole della classificazione statistica

Esposito, e cioè destinati o provenienti al/dal territorio di riferimento del porto pugliese - è passato da 27.700 teu a 39.300 teu, **con un aumento del 42%**. Molto interessante rilevare che la percentuale di container pieni è di circa l'81,3%. **La tendenza potrebbe portare nel 2016 a un raddoppio**

rispetto allo stesso periodo del 2015. La differenza è dovuta al crollo del carbone (-39%). Bene invece rinfuse liquide (+12,6%) e merci varie **(+20,7%)**. A Taranto, considerando i primi nove mesi del 2016, l'incremento totale della movimentazione merci è stato +17,6% (+2,8 milioni tonnellate di merce movimentata) **rispetto allo stesso periodo del 2015**. In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 17,4% **(+2,2 milioni di tonnellate)**. Per le merci varie l'incremento è stato del 18,3% **(+614.400 tonnellate)**. Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a settembre di quest'anno, 1.679 unità **(+75% rispetto al 2015)**. Dal 19 settembre 2016 è attivo nel porto di Taranto

anche un traffico ro-ro operato dalla Grimaldi Lines. **Nel solo mese di settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate**. Dal 24 ottobre, la Grimaldi Lines, **utilizzando la medesima linea ro-ro che scala il porto di Taranto**, ha avviato anche un traffico contenitori.

dei container movimentati nel 2015 nel porto di Bari che rimane l'unico porto pugliese a assicurare questo tipo di traffico. Il porto di Brindisi costituirà con quello di Bari un'unica Autorità di sistema portuale. Nei primi dieci mesi del 2016 a Brindisi sono state movimentate 8,2 milioni di tonnellate di merci, **con una perdita del 15% ri-**

spetto allo stesso periodo del 2015. La differenza è dovuta al crollo del carbone (-39%). Bene invece rinfuse liquide (+12,6%) e merci varie **(+20,7%)**. A Taranto, considerando i primi nove mesi del 2016, l'incremento totale della movimentazione merci è stato +17,6% (+2,8 milioni tonnellate di merce movimentata) **rispetto allo stesso periodo del 2015**. In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 17,4% **(+2,2 milioni di tonnellate)**. Per le merci varie l'incremento è stato del 18,3% **(+614.400 tonnellate)**. Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a settembre di quest'anno, 1.679 unità **(+75% rispetto al 2015)**. Dal 19 settembre 2016 è attivo nel porto di Taranto



anche un traffico ro-ro operato dalla Grimaldi Lines. **Nel solo mese di settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate**. Dal 24 ottobre, la Grimaldi Lines, **utilizzando la medesima linea ro-ro che scala il porto di Taranto**, ha avviato anche un traffico contenitori.

anche un traffico ro-ro operato dalla Grimaldi Lines. **Nel solo mese di settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate**. Dal 24 ottobre, la Grimaldi Lines, **utilizzando la medesima linea ro-ro che scala il porto di Taranto**, ha avviato anche un traffico contenitori.

FUC Ferrovie Udine Civildale **MICOTRA**
MIGLIORAMENTO COLLEGAMENTI TRANSFRONTALIERI

I NOSTRI SERVIZI



Collegamenti giornalieri Udine - Cividale del Friuli ogni 30'. Eventi per i più piccoli all'insegna del divertimento e dell'animazione a bordo del treno «Cesarino il treno dei bambini»



Mi.Co.Tra - n. 4 collegamenti transfrontalieri giornalieri Udine - Villach attivi tutto l'anno. Servizio bike friendly con bagagliaio dedicato



Servizi cargo

SOCIETÀ FERROVIE UDINE CIVILDALÈ SRL - VIA PESCHIERA, 30 - 33100 UDINE
TEL. +39 0432-581844; FAX +39 0432-581883

Per info e orari: WWW.FERROVIEUDINECIVILDALÈ.IT
INFO@FERROVIEUDINECIVILDALÈ.IT

FULLTRANS
Via dell'Azoto n.4 - Marghera Venezia - 30175
tel +39.041.929555 fax +39.041.936015
trasporti@fulltrans.com
www.fulltrans.com

Operazioni di riempimento e svuotamento container.

Magazzini per 7.000 mq

Deposito doganale privato e deposito fiscale IVA

Trasporto container, anche con mezzi ribaltabili, genset per cntr frigoriferi e rotocella per scarico merci alla rinfusa

Certificazione VGM con pesa omologata



«La competizione? Dipende dai servizi»

Luca Rallo (Fulltrans): «I costi del trasporto sono già molto bassi»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

LUCA Rallo, numero uno di Fulltrans, ha vissuto da vicino gli anni più caldi della rivoluzione del container, quando questo mezzo di trasporto ha "cannibalizzato" la catena logistica diventando il sistema più utilizzato per movimentare ogni tipo di merce. In parallelo, in quegli stessi anni, anche Fulltrans, azienda di Marghera, si è trasformata andando incontro alle esigenze del mercato.

«Siamo partiti 35 anni fa - ricorda Rallo - come società di trasporto. Poi nel tempo abbiamo aggiunto altre attività e siamo evoluti. Al principio il mercato chiedeva soltanto il trasportatore, poi il terminal container e abbiamo aggiunto anche quello, poi il magazzino e lo abbiamo trovato. Oggi il cliente chiede di avere un partner che gestisce a 360 gradi la sua spedizione».

E' il cliente che guida la scelta?

«Sì. Negli anni 80, quando abbiamo cominciato, l'utilizzo del container era meno diffuso. Poi con la globalizzazione dei traffici tutto ha cominciato a essere trasportato in container, anche quello che prima era trasportato in altro modo, come ad esempio il breakbulk. Fulltrans si è attrezzata per fare tutto, dall' avere un parco di semirimorchi, alla gestione di magazzini, perché serve scaricare le merci e svuotare i contenitori. L'ultima novità è il Vgm, la pesatura obbligatoria dei container marittimi in vigore da luglio. Abbiamo installato una pesa nella nostra area per certificare i contenitori. Il cliente ha bisogno di soluzioni non di problemi».

Quanto incide il container sulla vostra attività?

«Il 98 per cento del nostro lavoro è dedicato ai container in transito nel

porto di Venezia. Siamo un'azienda a conduzione familiare che punta sulla qualità del servizio. Crediamo in Venezia che, pur con fondali non adeguati, offre buoni servizi. Negli anni 1980 fu progettato il sistema Mose senza immaginare che ci sarebbero state navi da 20 mila teu. Oggi ci troviamo in ritardo di 35 anni. Questa sarà una difficoltà per lo sviluppo del porto nella concorrenza con i porti del Nord Adriatico. Il problema dei fondali è serio. Un servizio diretto che serviva Venezia se ne andrà, sostituito da navi feeder. Ma comunque noi siamo lo sbocco naturale della pianura Padana. Attualmente è in corso una battaglia per i traffici: Trieste ha i fondali, Venezia ha le merci. Bisogna trovare una mediazione».

Che cosa succederà in Adriatico?

«Non so quale sviluppo avranno i porti dell'Adriatico. Ci sono tanti porti in pochi chilometri, da Rijeka a Ravenna. Ce la giocheremo sulla velocità dei servizi. La partita sui costi dal punto di vista del trasporto è già stata giocata, sono molto bassi ed è complicato andare oltre. Non so se ci sono ancora margini sul fronte shipping. Forse Venezia si svilupperà come porto dei servizi di qualità. Certe operazioni già oggi vengono svolte velocemente».

Quale futuro avrà lo scalo?

«Abbiamo l'ipotesi del porto off-shore. E' una scommessa. Si tratta di un'infrastruttura utile per le grandi navi. Ma saremo capaci di gestirlo in modo economico o sarà una cattedrale nel deserto per alimentare soltanto gli interessi di alcuni? Sarebbe una soluzione per dare pescaggio alle navi in una posizione ottimale per le merci. Ma se si fa, va fatto subito e non tra vent'anni».

Qual è il trend di Fulltrans in questo momento?

«Abbiamo avuto un andamento positivo nei primi due quadrimestri. Fulltrans è in crescita di circa il 7 per cento fino a ottobre 2016. Ma il mercato fra settembre e novembre è stato più fiacco. Anche i nostri clienti ci segnalano un certo rallentamento, che per quanto riguarda noi può essere dovuto a diversi fattori. Ad esempio nei traffici in esportazione è sparita la Turchia. Il flusso di merce verso questa destinazione non si è spostato, ma si è ridotto. Può darsi che debbano smaltire i grandi numeri movimentati nel periodo precedente, ma potrebbe non essere una combinazione che questo trend sia cominciato dopo il golpe fallito. Non ci aspettavamo un rallentamento così importante. Fino ad agosto vedevamo le code davanti al porto, oggi non più. Adesso dicono che si stia aprendo il mercato dell'Iran. Ma è difficile prevedere come terminerà l'anno, speriamo nel piccolo natalizio».

Quali risposte può dare il sistema logistico?

«Bisogna puntare a rendere rapidi e efficienti i servizi dei terminal verso i camion. Come ditte di autotrasporto noi operiamo su tratte inferiori ai 150 chilometri, dobbiamo fare due o tre viaggi al giorno per coprire le spese fisse e subiamo molto i rallentamenti dell'attività portuale. Se si perdono due o tre ore per noi significa perdere la giornata. Nelle ultime settimane questo succede meno perché sono calati i volumi, ma abbiamo sofferto molto fra giugno e luglio per i tempi di attesa in porto. Il concetto nuovo portato dal container è che il trasporto si fa veloce. Altrimenti diventa più conveniente il trasporto tradizionale».

AE12, YOUR HERE TO STAY OPTION IN THE ADRIATIC SEA

AE12 has been steadily serving your cargo since 2008.

An important investment that Maersk Line confirmed in 2015 when the East-West Network was launched.

AE12 is definitively the best product to carry cargo from and to some of the most important economic areas in Europe with very short transit times: **let us propel your ambitions on the way from and to Far East and Middle East!**

IN QUESTA PAGINE Alcune vedute del Trieste Marine Terminal al Molo VII

«Effetti negativi dalle meganavi»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

IL PORTO di Trieste è il più internazionale d'Italia, quello maggiormente legato al traffico transfrontaliero. **L'85% della merce è diretta o proviene dall'estero.** Questa caratteristica, che favorisce un forte utilizzo della modalità ferroviaria, si riflette anche sul suo terminal maggiore, Tmt sul Molo VII, **che da pochi mesi ha visto rinnovare la propria concessione per altri 60 anni e che entro giugno 2017 completerà il refitting di tre gru che potranno operare su navi da 14 mila teu.** Il terminal fa capo a T.O. Delta, gruppo che in Nord-Est è presente anche nel porto di Monfalcone attraverso l'articolo 16 Cpm (Compagnia portuale Monfalcone).

Che anno è il 2016 per il gruppo? «Per quanto riguarda i traffici - spiega Fabrizio Zerbini, amministratore delegato di T.O. Delta e presidente di Tmt - il nostro gruppo non è esente dal momento di difficoltà dello shipping. Il gigantismo navale ha prodotto tanti danni, in primis alle stesse compagnie di navigazione. Si è creato un eccesso di stiva a fronte di una domanda che non cresce. Per quanto riguarda il Tmt, ad oggi rispetto allo stesso periodo del 2015, registriamo un cambiamento del cosiddetto "teu factor". Sono aumentati i container da 20 piedi (teu) a detrimento di quelli da 40 piedi (feu). Quindi abbiamo un aumento del traffico in teu dell'1,5 per cento. Il numero di contenitori è invece salito del 5 per cento. Anche Cpm ha

registrato un leggero aumento rispetto al traffico dello scorso anno».

Quali sono i risultati economici?

«La difficoltà aumenta perché tutte le compagnie lamentano perdite e chiedono sconti ai terminalisti. I risultati delle due aziende sono in linea con quelli del 2015: non abbiamo un risultato positivo, ma neanche peggiorativo».

In questo quadro, quali progetti avete per affrontare il futuro?

«Il primo dicembre 2015 ci è stata rinnovata la concessione del terminal Tmt per 60 anni. La concessione è vincolata a un investimento di 188 milioni di euro privato. Lo suddivideremo in due fasi. La prima prevede l'allungamento della banchina del Molo VII di 100 metri (che si aggiungono ai 770 attuali per un totale di 870 metri) con 400 metri in larghezza, e l'acquisto di nuovo equipment, per un totale di 85-90 milioni di euro. In questo modo potremo, unici nell'Adriatico, ospitare contemporaneamente due portacontainer da 14 mila teu. Ci siamo già mossi e ci stiamo muovendo per ottemperare a quanto previsto dalla concessione. D'altra parte alle compagnie non possiamo far vedere un plastico garantendo che i lavori cominceranno soltanto quando saremo sicuri dell'arrivo delle navi. Ci dobbiamo portare avanti. Abbiamo già fatto i lavori preparatori per partire quanto prima».

Che tempi vi aspettate?



«Contiamo di concludere il ciclo autorizzativo in 12-18 mesi per poi cominciare i lavori. Si tenga presente che il molo VII ha la caratteristica di essere costruito su pali e non con casse di colmata e noi proseguiremo così».

Che cosa prevede la seconda fase?

«È ancora presto per decidere, vedremo di che cosa avrà bisogno il mercato. Abbiamo 60 anni di concessione davanti per farlo». E per Monfalcone?

«Da pochi giorni abbiamo firmato un accordo di collaborazione con Wallenius Wilhelmsen e con Deutsche Bahn, per un importante traffico di auto in import-export con il Far East. Nelle prima fase investiremo 5 milioni di euro. Successivamente realizzeremo anche un centro di deceratura e lavaggio delle auto. Ulteriori investimenti per Cpm ci saranno quando si risolverà la questione dei dragaggi, irrisolta da dieci anni. Sono convinto che con il passaggio di Monfalcone all' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico di Levante arriveranno anche navi più grandi di quelle che arrivano oggi. Come T.O Delta ci siamo e abbiamo volontà di investire. Monfalcone lo merita».

Che cosa pensa della riforma portuale?

«Mi convince molto. Tutto può essere più completo, ma intanto, dopo 22 anni, si è cambiato e lo si è fatto nella direzione giusta. È importante che ci sia un organismo centrale che dica dove è meglio effettuare gli investimenti pubblici. Se poi un privato vuole investire capitali col rischio d'impresa dove ritiene opportuno è libero di chiedere le autorizzazioni necessarie e spendere. Un esempio è proprio il nostro terminal di Trieste, dove investiamo 188 milioni tutti di provenienza privata. Ma se il denaro è pubblico bisogna essere molto selettivi. Così eviteremo che l'Unione europea ci dica che abbiamo troppi porti. Quando è stato chiesto a ogni paese di indicare i propri porti core, l'Italia si è presentata con una lista di 55 scali. Ma nessuno al mondo ne ha così tanti. Alla fine siamo scesi a 15».



«Nord Adriatico, la crisi non ferma i container»

Q & A - Milena Fico

Amministratore delegato Tcr, Terminal Container Ravenna

Quali sono, secondo la sua esperienza, le prospettive di crescita dell'area geografica nella quale lavora?

«Tcr è il Terminal Container specializzato del Porto di Ravenna, unico porto dell'Emilia-Romagna che, grazie alla sua strategica posizione geografica è, in Italia, leader per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero ovvero il 40% del totale nazionale (escludendo carbone e prodotti petroliferi) oltre ad avere un ruolo rilevante anche per quelli con il Medio e l'Estremo Oriente. Dopo un lungo periodo di relativo isolamento, da alcuni anni l'Adriatico ha conquistato una nuova centralità nel panorama dei traffici marittimi internazionali del Mediterraneo e ciò a seguito dei recenti cambiamenti politico-sociali che interessano una buona parte dei paesi dell'Europa centro-orientale e dei Balcani e che ne alimentano la recente crescita del PIL. Tali nuovi scenari hanno aperto nuove opportunità di sviluppo con il preciso obiettivo di accrescere la capacità dei porti adriatici di attrarre traffici sia dal Mediterraneo sia soprattutto dall'Asia e dal Medio ed Estremo Oriente. Cogliere queste opportunità con infrastrutture e servizi adeguati a soddisfare le esigenze delle compagnie di navigazione e delle maggiori imprese di logistica internazionale oltre che delle imprese industriali esportatrici penso sia il reale punto di forza di chi opera nel bacino adriatico. L'Unione Europea pochi anni fa ha ridisegnato le priorità infrastrutturali inserendo tra i "Core Networks" anche il corridoio



Adriatico-Baltico, da Helsinki-Talinn e Gdynia a Bologna-Ravenna da un lato dell'Adriatico ed a Trieste, Koper e Rijeka dall'altro. Il corridoio sarà davvero a servizio dei mercati europei solo però se tutti gli scali interessati saranno in grado di sviluppare le loro potenzialità con adeguati investimenti per i necessari sviluppi infrastrutturali. L'insieme dei porti del Nord Adriatico ha continuato a crescere in particolare nel settore dei container, nonostante la crisi economica ormai perdurante da molteplici anni; l'auspicio è quello di movimentare, in tutto il bacino del Nord Adriatico, almeno 6 milioni di Teu entro il 2030 oltre ad incrementare ulteriormente i traffici Ro-Ro e merci varie e rinfuse». **Il bacino adriatico ha la sua naturale vocazione nello scambio merci con il Nord Africa e il Medio Oriente: quanto sta incidendo la situazione geo-politica di quelle aree con il vs business?**

«I principali mercati di riferimento di Tcr sono da individuarsi nell'area del Mediterraneo Centro-Orientale: Turchia, Egitto, Grecia, Siria, Libano, Israele, Giordania, Libia, etc e nel Medio Oriente: Arabia Saudita, EAU, Kuwait, Iran, Iraq, etc. Sicuramente gli eventi legati alla nascita della "Primavera Araba" a fine 2010 hanno pesantemente inciso sulla nostra attività causando una notevole riduzione degli scambi commerciali con alcuni dei paesi sopra citati. Ma da un paio di anni, seppur la preoccupazione rimane alta, abbiamo iniziato ad intravedere alcuni segnali di ripresa relativamente ai volumi scambiati in import con un incremento del 14,5% rispetto allo scorso anno mentre purtroppo l'export ad oggi è in calo del 10,5%».

Qual è il suo punto di vista sulla riforma dei porti varata dal governo?

«Sono convinta che una riforma che abbiamo aspettato a lungo, fosse necessaria e non ulteriormente rinviabile. Sono certa che una volta che sarà pienamente "compresa", allora essa sarà in grado di ridare impulso e rilancio a tutta la nostra portualità ed economia contribuendo al processo di miglioramento della nostra competitività».

In Italia esistono molti porti che in molti casi non sono collegati decentemente con le aree retroportuali e le reti ferroviarie: qual è la situazione nella vostra regione?

«Per quanto riguarda il porto di Ravenna, nell'ambito del sistema della grande viabilità, esso dispone di un efficiente collegamento con le principali reti tra-



sportistiche che ne fanno un porto facilmente raggiungibile dai maggiori centri e mercati italiani ed europei. La connessione con la rete autostradale assicura rapidi trasferimenti da/verso le regioni Settentrionali dell'Italia, i paesi transalpini e dell'Europa centrale e settentrionale. Il colle-

gamento con Roma ed il Sud è assicurato dalla E45 e dalla A14. Per quanto attiene la rete ferroviaria, ad essa sono raccordati tutti i principali terminali marittimi ravennati. Tcr ad esempio rappresenta un vero e proprio nodo intermodale avendo al suo interno anche un terminal ferroviario con cinque binari e con tre servizi regolari settimanali da/per Milano (Melzo) oltre a quattro tracce settimanali da/per Dinaz-

ziano in grado di garantire una rapida connessione con i comparti di eccellenza della nostra Regione come le ceramiche ed il biomedico».



Browse our network of maritime terminals and intermodal connections



Check out our new **CONNECTIVITY TOOL:**

WWW.CONTSHIPITALIA.COM



«Capodistria, volumi in costante crescita»

Q & A - **Borut Mahnic**
Branch Manager di Boxline

Quali sono, secondo la sua esperienza, le prospettive di crescita dell'area geografica nella quale lavora?

«Da quando nel 2008 la nostra casa madre Boxline Ucl di Milano ha deciso di aprire propri uffici a Capodistria la crescita dei volumi groupage trattati dalla nostra filiale è stata costante e anche superiore alle aspettative; quest'anno dopo otto anni di presenza i volumi supereranno di oltre il 30% i volumi del 2015 sia all'importazione dove siamo molto forti che all'esportazione che abbiamo cominciato a sviluppare solo l'anno scorso. Noi siamo convinti che lo sviluppo potrà continuare anche in futuro, anche se probabilmente con tassi minori, e ne è convinta anche la nostra Direzione di Milano che quest'anno ci ha sostenuto nell'apertura della filiale di Praga che si andata ad aggiungere ai nostri uffici di Belgrado, Budapest, Vienna, Varsavia e Vilnius. Il numero di Linee Groupage Dirette operate all'importazione su Capodistria non ha ormai più niente da invidiare ai maggiori groupagisti di Milano e pertanto gli spedizionieri del Nord Est guardano sempre di più ai nostri servizi groupage deconsolidati ai magazzini di Sezana, solo 15 km distante da Trieste. Anche all'esportazione ormai offriamo da Capodistria servizi settimali per le maggiori destinazioni dell'Asia, India e Medio Oriente E quindi l'interesse degli spedizionieri italiani è in costante crescita anche per questi servizi».

Il bacino adriatico ha la sua naturale vocazione nello scambio



merci con il Nord Africa e il Medio Oriente: quanto sta incidendo la situazione geo-politica di quelle aree con il vs business?

«L'operatore groupage è sostanzialmente un vettore marittimo di spedizioni Lcl e come ogni altro vettore orienta i propri servizi a secondo di dove ci sono le migliori strutture per ben operare; certamente Boxline Ucl Slovenia deve molto del suo sviluppo all'ottimo lavoro fatto in questi anni da Luka Koper sia in termini di sviluppo operativo che in termini promozione di tale sviluppo operativo. Se un porto e le sue infrastrutture lavorano bene arrivano i grandi Carriers e se i servizi sono buoni arrivano anche le merci, siamo quindi contenti che anche altri porti Nord Adriatici

vogliono crescere, la concorrenza obbliga sempre. Quindi contenti che anche altri porti Nord Adriatici vogliono crescere, la concorrenza obbliga sempre a migliorarsi. E noi siamo convinti che ci siano ulteriori significative quote di mercato da instradare via Adriatico in concorrenza con il Nord Europa. Per queste ragioni ci sembra inutilmente limitativo restringere lo sviluppo dei traffici dell'Adriatico al Mediterraneo Orientale, e' una visione vecchia che cercava destinazioni di nicchia per l'Adriatico; oggi i vettori marittimi sono globali e siamo convinti che il Nord Est Italiano, i Balcani e il Centro Europa possano generare volumi sufficienti ad avere i Vettori Globali in Adriatico».

Qual è il suo punto di vista sulla riforma dei porti varata dal governo?

«La Slovenia è una piccola nazione per la quale sviluppare al massimo le potenzialità del proprio porto è molto importante economicamente, è stato fatto bene e ci sono tutte le premesse per una ulteriore crescita. In Italia è senz'altro molto più complicato, il Paese è molto più grande con numerosi porti con ambizioni di crescita; penso che la differenza maggiore sia nel fatto che in Slovenia è molto più facile riscontrare la corrispondenza fra gli investimenti fatti e i risultati economici ottenuti mentre in Italia la spesa avviene a livello centrale e i risultati si ottengono a livello locale in generale penso che sempre più gli investimenti in infrastrutture debbano coinvolgere capitali privati e che anche gli investimenti pubblici deb-



bano perseguire risultati economici precisi e riscontrabili». **In Italia esistono molti porti che in molti casi non sono collegati decentemente con le aree retroportuali e le reti ferroviarie: qual è la situazione nella vostra regione?**
«Come successo per il porto di

Koper anche le ferrovie slovene hanno conosciuto uno sviluppo notevole negli ultimi anni e sicuramente continueranno in questa direzione anche negli anni futuri. Oggi dal porto di Koper è possibile servire con treni diretti giornalieri tutti i mercati più importanti del Centro Europa, ogni

giorno partono treni diretti per Budapest, Vienna, Bratislava, Varsavia, Brno, Praga e nei prossimi 5-7 anni sono previsti ulteriori importanti investimenti dello Stato che dovrebbero rendere ulteriormente competitivo l'instradamento via Koper rispetto al Nord Europa».


autamarocchi





your partner for all directions

- TRANSPORTS →
- TERMINAL →
- TRADE & SERVICE →
- LOGISTICS →

Auta Marocchi S.p.A. - Riva Cadamosto 8/1 - 34147 Trieste - Tel +39 040 3896111 - Fax +39 040 382726 - info@autamarocchi.com - www.autamarocchi.com

«Soddisfatti per il nuovo piano della logistica»

Maurizio Ionico, amministratore unico di Fuc: «Ma adesso chiediamo più attenzione per il trasporto ferroviario delle merci»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

Qual è il bilancio nell'ultimo anno e il trend rispetto agli anni passati dell'attività di Ferrovie Udine Cividale (Fuc), in termini sia di fatturato sia di traffico?

«Sulla Udine-Cividale e sulla Udine-Villach (Austria) sono in aumento - spiega l'amministratore unico di Fuc, Maurizio Ionico - i numeri dei passeggeri e delle bici trasportate, in questo caso con elevate percentuali a due cifre. I fatturati sono più temperati anche perché si è voluto favorire, attraverso una scontistica, le famiglie, gli studenti e i gruppi che utilizzano abitualmente il treno per gli spostamenti».

Quali sono le prospettive a medio e lungo termine del mercato a cui si rivolge l'azienda?

«Una leva per l'incremento dei passeggeri è dato sia dalla compiuta realizzazione dell'intermodalità ferro-gomma e treno-bici-gomma sia dalla predisposizione del titolo di viaggio integrato sul territorio regionale. Tuttavia le soluzioni non sono dietro l'angolo. Dall'altro canto, un ruolo rilevante è in capo alle amministrazioni locali e alle imprese che possono favorire la riconversione verso la mobilità sostenibile attraverso la predisposizione di misure specifiche nei confronti dei cittadini-utenti-lavoratori nella fruizione e accessibilità consuetudinaria ai servizi e ai luoghi di lavoro. Su scala locale qualcosa si intravede, ma c'è ancora molto da fare».

Che peso ha il settore merci per Fuc?

«Oltre il 25% del fatturato aziendale proviene dal cargo che, nell'ultimo anno, si è ulteriormente rafforzato lungo la direttrice del



Corridoio 3 Baltico-Adriatico (dove oggi transitano oltre 22 mln ton) e in virtù di un generale risveglio europeo del trasporto merci». **Quali sono le vostre strategie per il settore merci?**

«Fuc è una piccola società pubblica che opera in partenariato nello svolgimento delle attività cargo. L'approccio è volto a otti-

mizzare l'impiego del personale e del materiale rotabile. Vi sono aziende del settore, italiane ed estere, che richiedono servizi e disponibilità di mezzi a cui non sempre si riesce a corrispondere».

Che effetto avrà secondo voi il Piano nazionale della portualità e della logistica?

«La nuova organizzazione della

portualità nazionale attraverso la costituzione delle autorità di sistema è una buona scelta poiché permette di elevare le capacità attrattive, di assicurare efficacia alla gestione dei traffici, specie nella relazione nave-treno, e di incidere sui fattori di costo. Il Pnl rischia tuttavia di rimanere atto di programmazione se non si assumono decisioni, secondo una "logica di risultato". Almeno due. La prima è quella di assicurare continuità e capacità ferroviaria tra gli scali portuali, zone industriali e le direttrici di corridoio (core-networks) e, nel contempo, semplificare le attività di manovra, realizzare treni da 750 metri e disporre di piattaforme logistiche territoriali integrate. La disomogeneità della situazione comporta effetti diretti sulla competitività del sistema considerato, che non favorisce l'ampliamento delle "alleanze di traffico" con operatori globali e l'attrazione di imprese. La centralità del Mediterraneo, la cui capacità è aumentata del 50% con il raddoppio di Suez, viene sfruttata dal Paese solo per il 7%, mentre si perdono clienti, ad esempio nel comparto dell'automotive, a causa ancora di elevati costi e di una frammentaria capacità ferroviaria».

E la seconda decisione?

«È legata all'Ict (information and communications technology) e al

digitale. La parte digitale del Piano della logistica non è operativa su scala nazionale mentre sono presenti alcuni "port community system" o, dall'altra parte, le attività portuali info-telematiche al servizio della merce e del porto sono gestite ancora da una pluralità di soggetti (Autorità portuali, Agenzia delle Dogane, singoli terminalisti e operatori portuali, e così via). L'innovazione e la gestione dei dati rappresentano un fattore di competitività poiché incidono sull'offerta portuale e logistica e permettono di gestire informazioni provenienti da una varietà di ambiti e sorgenti. È un passo che comporta la riduzione dei fattori di criticità e di barriere tra i nodi e le imprese legate ai ritardi, ai processi burocratici, alla materializzazione cartacea, a lead-time ancora troppo alti. In quest'opera va sollecitata non solo l'Autorità di Sistema portuale ma va coinvolta l'intera Regione (costituita da nodi interportuali e industriali, reti e servizi ferroviari) in modo da realizzare un vero e proprio "hub community system" in cui, appunto, saper integrare territorio, logistica e digitale. La sola applicazione del "digit" in Friuli Venezia Giulia potrebbe comportare, ad esempio, 160 milioni di euro di ricadute dirette sull'economia logistica e 370 milioni di euro di ricadute sul sistema economico industriale».

«Qual è la situazione riguardo al trasporto ferroviario nel Nord-Est e marittimo nell'Alto Adriatico?»

«Con la costituzione delle due Autorità di sistema incentrate su Venezia e Trieste e con il riconoscimento come elementi costitutivi della core-network europea dei corridoi del Brennero, 3/Baltico-Adriatico e 1/Mediterraneo (Barcellona-Lione-Torino-Trieste-Kiev), il Nord-Est ha ulteriormente rafforzato la propria posizione nel settore dei trasporti e della logistica. Un altro passo importante è dato dal progetto ferroviario a Trieste, del valore di 70 milioni di euro, e dai propositi del governo di proseguire con la capacità ferroviaria verso Padova e Venezia. In questo contesto di miglioramento delle condizioni di offerta, le imprese ferroviarie hanno opportunità di crescita visto che maggiori quantità di merce è presumibile arrivino o partano dagli scali e dagli interporti. Gli incrementi notevoli del trasporto ferroviario del porto di Trieste (nel 2015 prodotti 5.048 treni, tendenti a oltre 7.500, di cui 1.526 con container, 3.357 Ro.ro e 165 Ro.la), come i fatturati cargo delle imprese ben rappresentano il trend in atto. Si tratta di consolidare ulteriormente l'organizzazione del sistema e i servizi erogati dalle strutture».

Per i vostri groupage del Nord Est, del centro Europa e dei Balcani, il Consolidatore è Boxline Ucl.

BOXLINE UCL D.O.O.
Partizanska Cesta 93 - 6210 Sezana - Slovenia
Ph. +386.5.70.703.00- Fax +386.5.73.45.010
slovenija@boxlineucl.com

Boxline UCL
BOXLINE UNITED CARGO LINK s.r.l.
GROUPAGE SPECIALIST

«Adriatico, crescono traffici e volumi»

Q & A - **Gianluca Agostinelli**
Direttore Trasporti di AutaMarocchi

Quali sono, secondo la sua esperienza, le prospettive di crescita dell'area geografica nella quale lavora?

«Autamarocchi, è nel trasporto container, una eccezione perché opera in uno scenario geografico ampio che comprende i porti di Ravenna, Venezia e Trieste, Koper e Rijeka in Adriatico, i porti di Livorno, La Spezia, Genova e Vado sul Tirreno, ma siamo anche ben presenti negli "Inland Terminal" di Padova, Segrate, Rivalta, Parma, Torino, Verona, Bologna, Prato ed in Austria a Graz ed in Ungheria a Budapest. Non c'è dubbio che i porti italiani e in particolare Trieste, Venezia oltre a Koper stiano attraendo maggiori flussi di traffico che non provengono dall'Italia, una buona notizia che ci vede protagonisti in questo sforzo di allargare il raggio di azione del Mediterraneo. Nello specifico dell'Adriatico, recentemente è stata coniata l'espressione "Adriatic Gate", perché i porti che s'affacciano a questo nostro mare stanno diventando competitivi rispetto al Nord Europa. Con la crescita dei volumi e dei servizi crediamo che questo processo possa continuare e sempre più spesso vedremo le merci del centro Europa arrivare anche a Trieste, senz'altro favorita dai fondali del suo porto, in parte legata al mercato italiano ma in altra legata all'Austria, alla Baviera, alla Slovenia e Ungheria».

Il bacino adriatico ha la sua naturale vocazione nello scambio merci con il Nord Africa orientale e il Medio Oriente: quanto sta incidendo la situazione geo-politica di quelle aree con il vostro business?

«Entrambe le aree possono risentire di fatti specifici e non vi è dubbio che la stabilità politica del Nord Africa avrà vantaggi notevoli anche dal punto di vista economico. Ma la strada tracciata è chiara e anche il suo trend. Trieste è un porto di

riferimento e la porta di accesso con i servizi RORO con la Turchia, i traffici sono in crescita, anche la modalità intermodale ed il container si stanno sempre più affermando. Trieste è anche un porto naturale di accesso al mercato europeo nel business del container, della frutta e anche questa

sua vocazione subirà un'accelerazione nei prossimi anni, con l'introduzione di un naviglio di sempre maggiori dimensioni.

Anche Venezia, il porto dove questo anno siamo cresciuti di più, può cogliere delle grandi opportunità. Non solo come bacino naturale delle aziende del Nord Est che rimangono una delle economie trainanti del nostro paese, ma anche qui con sviluppi fuori dall'Italia. Per questo a Venezia stiamo investendo molto in infrastrutture al servizio del business del trasporto. Sicuramente se sapremo dare maggiori servizi alle merci e comunicare meglio la nostra

affidabilità, saremo sempre di più la porta del mercato Europeo per i paesi mediterranei ma anche l'Oriente».

Qual è il suo punto di vista sulla riforma dei porti appena varata dal governo?

«E' arrivata finalmente una riforma che ha la finalità di mettere i porti italiani nella condizione di competere con quelli Nord Europei. Semplificare percorsi burocratici che rinviavano la realizzazione di infrastrutture per essere efficienti e competitivi, ci sembrano un dato essenziale al quale tutti guardiamo con grande interesse perché lo sviluppo dei porti ci farà raggiungere i mercati d'oltralpe e con essi la crescita dei servizi. Crescerà dunque l'economia nazionale perché l'Italia, in particolare nei traffici da/per l'estremo Oriente ed il Mediterraneo, può avere un ruolo di assoluto protagonista nel continente Europeo. Funzionali a questo troviamo che lo siano i raggruppamenti in 15 "Autorità di Sistema" dei tanti porti italiani ed la loro "Conferenza nazionale di coordinamento" che



presieduta dal ministero dei Trasporti, ha il compito di redigere un Piano regolatore portuale nazionale».

In Adriatico sono in crescita i traffici di container "Reefer", utilizzati su flussi che si riferiscono sia i traffici Mediterraneo che quelli globali. Che ruolo avete in questo settore?

«Tutti i porti dell'Adriatico sviluppano importanti traffici con in container Reefer. La nostra azienda supporta a terra questi traffici con una flotta di ben 116 mezzi dotati del "GenSet" per la loro alimentazione. Ne abbiamo altri 30 in ordine per consegne nelle prossima primavera 2017 e con quelli arriveremo a quota 146. Li installiamo principalmente sulla trattoria e non sul semirimorchio per una loro gestione ottimizzata attraverso un conducente specificatamente formato. Questi GenSet sono realizzati su nostre specifiche e su componenti anche elettroniche selezionate da noi, con la nostra esperienza. La stessa PLC di controllo è installata nella cabina del conducente».

Questi container richiedono gestioni specializzate "a terra", come Vi siete organizzati per supportare questi traffici?

In effetti non è solo una questione di generatori. Dietro c'è un mondo di complessità ed il tutto è supportato da tecnici dedicati per la manutenzione e per l'assistenza su strada H24. Persino la nostra rete di parcheggi esclusivi è equipaggiata con le colonnine di alimentazione. Sono trasporti delicati, spesso di grande valore che richiedono una forte specializzazione che segue bene lo sviluppo di questi traffici che vanno dall'export della frutta (qui si che l'Adriatico è molto ben organizzato!), alle eccellenze alimentari italiane, per arrivare ai trasporti dei farmaceutici e all'import ancora di frutta e ortaggi. C'è di tutto davvero ed anche il nostro mondo dei servizi specializzati è cresciuto con i traffici. Soddisfiamo ad esempio la necessità di informazioni in tempo reale sul "on time delivery" attraverso il nostro "Truck&trace" oppure soddisfiamo i picchi di lavoro in export che sono legati alla "chiusura nave". Ma credo che il servizio più importante ed apprezzato sia quello

dell'affidabilità e della capacità».

In Italia esistono molti porti, che in molti casi non sono collegati decentemente con le aree retroportuali e le reti ferroviarie: qual è la situazione nella vostra regione?

«Quello di Trieste è il primo porto in Italia per traffici intermodali e combinati che sono in continua crescita. Ne farà di più via via che allarga i propri orizzonti al centro Europa proprio per poter perseguire questo obiettivo. Anche Venezia ha annunciato politiche di sviluppo del servizio ferroviario e anche con il Nord Europa. I due servizi strada e ferrovia non sono dunque in antifasi e concorrenti tra di loro: è la combinazione di queste due modalità l'arma vincente».

LA NUOVA VIA DELLA SETA
PER IL VOSTRO GROUPAGE
DA E PER L'ASIA

Partenze LCL settimanali da Venezia per
Singapore, Estremo Oriente e Sud East Asiatico.

Servizi Import LCL su Venezia da Cina, Singapore
e dai principali porti asiatici.

Per quotazioni
ed informazioni:
sales@acline.it
tel +39 0410988190
www.acline.it



«Venezia è al centro dei nuovi mercati»

Q & A - Paolo Costa

Presidente dell'Autorità portuale di Venezia

Quali sono, secondo la sua esperienza, le prospettive di crescita dell'area geografica nella quale lavora?

«Venezia e l'Alto Adriatico si trovano al posto giusto al momento giusto. Siamo infatti i porti più vicini ai luoghi della nuova manifattura europea, sempre più spostati verso l'Est Europa e ci troviamo lungo il tragitto più breve, via mare, tra l'Europa e il Far East. Abbiamo il grande vantaggio di poter servire con due toccate, Venezia e Ravenna lato ovest, Trieste Capodistria e Fiume lato est, due importanti sottomercati non concorrenziali tra loro e particolarmente ricchi che vanno dalla Svizzera, alla Pianura Padana alla Germania e dall'Austria a tutta l'Europa dell'est e i Balcani. Via Alto Adriatico infatti si risparmiano 5 giorni di viaggio da e per la Cina evitando di doversi necessariamente appoggiare ai porti del Nord Europa e consentendo alle imprese italiane ed europee di supportare la loro crescita, sempre più basata sull'export extraeuropeo. Avere porti e retroporti efficienti, all'altezza delle aspettative delle imprese europee è la sfida che ci si pone davanti, per questo dobbiamo attrezzarci per poter accogliere le mega navi con i loro mega-carichi (oltre 18mila teu) che il mondo dello shipping usa lungo le rotte Europa Estremo Oriente: fondali adeguati, ampi spazi a terra e collegamenti efficienti con i retroporti e la rete infrastrutturale europea sono i tre requisiti da soddisfare, perché il vero nodo da sciogliere è come gestire i mega-carichi e il loro inoltro. A partire dal 2008, in termini assoluti, l'Alto Adriatico è cresciuto nono-



stante la crisi e in assenza di forti investimenti di 1 mln teu. Analizzando i dati di traffico dei porti italiani ed europei dall'inizio della crisi economica nel 2008, si può verificare come i tassi di crescita dei traffici container (sintomatici dei traffici internazionali di prodotti manifatturieri e beni di consumo) in Alto Adriatici hanno visto crescere in media i loro traffici del 59%, passando da 1.45 mln di teu del 2008 a circa 2.31 mln di teu del 2015. Nello stesso periodo, gli altri porti italiani ed europei hanno visto i loro traffici container crescere a ritmi significativamente inferiori. I risultati conseguiti dai porti Nord Adriatici, confermano quanto avvalorato da Mds Transmodal (2013) che, nel report sulle potenzialità di traffico dei porti alto adriatici, indicava in 6 mln di teu il volume complessivo movimentabile dagli scali entro il 2030. Il risultato indicato come realizzabile dallo studio Mds (6 mln teu movimentati dai porti A.A. entro il 2030) richiedono necessariamente uno sviluppo infrastrutturale da parte di ciascun scalo del multiporto alto adriatico, in coerenza con il terminale marittimo mediterraneo del corridoio Ten-T Adriatico Baltico

che l'Europa vuole a "delta", con rami che sboccano a Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka. Un "delta" in quanto tale, e solo in quanto tale, capace di movimentare e inoltrare via terra 6 milioni di teu, in modo meno costoso per i caricatori finali serviti lungo le linee di percorso minimo -marittimo e terrestre- anziché quelle più lunghe e costose di oggi disegnate su un impianto infrastrutturale di ieri. Una sfida che Venezia ha colto (raddoppiando il numero di container movimentati dal 2008 ad oggi, e raggiungendo sviluppi di oltre 600mila teu nel 2016) ed è pronta a rilanciare con la realizzazione dell'innovativo sistema portuale onshore-offshore, ideato per accogliere le mega navi, ma soprattutto per gestire in modo efficiente i mega-carichi grazie all'"uovo di Colombo" del deconsolidamento anticipato in mare del mega-carico affidato al "nastro trasportatore" che dall'altura trasferisce i container in più porti a terra (Marghera, Porto Levante, Mantova, Chioggia) favorendone la velocità e la sostenibilità di inoltro. Una sfida globale però, che può essere vinta solo se si lavora assieme e se ciascun porto dell'Alto Adriatico fa la sua parte per rendere attrattivo, efficiente e funzionale l'intero sistema».

Il bacino adriatico ha la sua naturale vocazione nello scambio merci con il Nord Africa orientale e il Medio Oriente: quanto sta incidendo la situazione geo-politica di quelle aree con il vostro business?

«Certamente l'instabilità politica ha giocato un ruolo decisivo negli ultimi anni rispetto ai collegamenti con il sud del Mediterraneo. Con il nuovo terminal di Fusina, interamente intermodale dedicato alle

Autostrade del Mare, Venezia si è da qualche anno candidata ad essere un partner importante per questo tipo di traffici intra Mediterraneo che possono mettere in collegamento via mare e poi direttamente via treno le sponde del Nord Africa con il resto d'Europa. Impedito a coltivare traffici con la Turchia per il monopolio legale che protegge Trieste, dove può esprimere la sua competitività Venezia è entrata con successo crescente sul mercato dei traffici "tutto intermodale" (nave più treno) che collegano la Grecia e il Mezzogiorno d'Italia con Germania, Finlandia e Russia. I traffici con queste aree sono già importanti e destinati a svilupparsi ulteriormente non appena le condizioni geo-politiche lo consentiranno, un esempio è rappresentato da quanto già avvenuto con l'Iran e il Golfo Persico. Da oltre 20 anni Venezia, e in generale l'Alto Adriatico, è uno dei porti privilegiati per gli scambi con questo paese. Da Venezia è sempre stato attivo, anche negli anni più difficili e durante l'embargo, un flusso costante di merci che hanno portato valore aggiunto all'industria italiana da un lato e, dall'altro, ha garantito la fornitura di materiali necessari per la costruzione e l'infrastrutturazione dell'Iran tramite i porti di Bandar Abbas, Bandar Imam Khomeini e Assaluyeh Port. Porto Marghera era (ed è oggi) stato scelto per la sua posizione geografica vantaggiosa rispetto al Nord Est d'Italia e per la morfologia fisica del territorio retrostante -priva di ostruzioni fisiche e gallerie- capace di offrire importanti vantaggi per l'esportazione di impiantistica e carichi eccezionali. Un rapporto ventennale che ha permesso a Venezia di costruire una fitta rete di relazioni e di concentrare in laguna un know how cruciale che ha reso lo scalo il punto privilegiato per i traffici da e verso tutta l'area del Middle East, del Golfo Persico fino all'India».

Qual è il suo punto di vista sulla riforma dei porti appena varata dal governo?

«La riforma dei porti, meglio delle Autorità portuali, appena varata dal governo ha il merito di riaccendere i riflettori sui porti quale leva strategica per lo sviluppo del Paese. Ma non so se gli accorpamenti qui disegnati saranno sufficienti (i mercati rilevanti reali non sono più di 5 o 6 contro i 15 nuovi

soggetti virtuali della Riforma) ed è da capire se il neo centralismo, alla ricerca - alla Brexit - dell'esercizio di un potere da esercitare su un ipotetico sistema portuale nazionale riuscirà a dimostrarsi più efficiente e trasparente del modello di programmazione nazionale-regionale proprio della legge obiettivo (si ricordi con scelte tutte fondate su intese perfette Stato-Regioni) rigorosamente rispettosa della programmazione europea. Una programmazione la cui attuazione avrebbe bisogno, lì sì di un presidio nazionale oggi quasi impalpabile. Ma più che la riforma occorrerebbe dare un'anima al Piano nazionale della portualità e della logistica. Le sue previsioni/prescrizioni andrebbero ritirate sull'obiettivo di ridurre la forbice tra prezzi alla produzione e prezzi di mercato che oggi sconta l'inefficienza lungo le catene logistiche spesso figlie dell'uso dei porti obsoleti ed eccentrici di ieri invece di quelli --da costruire-- adeguati a un aumento di competitività del Paese sui mercati globali. La svolta però, arriverà quando riusciremo a ragionare tutti in un'ottica di sistemi reali come il nord Tirreno e il nord Adriatico per cogliere tutte le opportunità e i traffici che oggi ci lasciamo scappare dal Nord Europa, e, se non stiamo attenti, anche dal Mar Nero e dall'area Balcanica».

In Italia esistono molti porti, che in molti casi non sono collegati decentemente con le aree retroportuali e le reti ferroviarie: qual è la situazione nella vostra regione?

«La merce è come l'acqua anche quando è imbrigliata da tubi vecchi. Uno dei ritornelli assiomatici che si sente ripetere ossessivamente nel mondo della logistica è che "nei traffici comanda la merce" e che "la merce è come l'acqua che cerca sempre la via di minor resistenza". Ma le merci oggi possono seguire solo vie di minor resistenza subottimale: usano i porti che ci sono, le strade che ci sono le ferrovie che ci sono i canali navigabili che ci sono e magari più l'uno o l'altro a seconda delle convenienze di chi controlla più porti, più strade più ferrovie più idrovie. Oggi le merci d'Italia e hanno prevalente origine o destinazione a nord-est in Italia e centro-est in Europa, ma sono costrette a raggiungere dai porti costruiti per servire il nord-ovest in Italia e da quelli costruiti per servire l'Europa

del centro-nord. Usare bene la rete esistente, rendere più efficienti ad esempio i vecchi nodi portuali è certamente un obiettivo immediato da perseguire. Ma costruirne di nuovi più vicini alle linee di costo minimo è la soluzione che non possiamo più allontanare nel tempo, pena i ritardi di produttività e competitività dei quali soffriamo. Nuovi nodi portuali da immaginare anche avendo presente le nuove tendenze "portocentriche" della manifattura e della logistica a tutte le scale. In questa prospettiva Porto Marghera è una vera risorsa nazionale tutta da (ri)sfruttare sia per l'invidiabile (ed esistente) rete infrastrutturale fatta di strade e ferrovie sia per la sua vicinanza al mare: un grande polo industriale e logistico-portuale che è stato motore del Nordest e lo è ancora grazie a 1.500 ettari di superficie, 13.500 occupati, oltre 1000 imprese, un patrimonio immobiliare che vale 6,4 miliardi di euro. Ed è in funzione di un rilancio sempre più competitivo, tanto dell'industria quanto della portualità, che l'Autorità Portuale ha investito e continua a investire risorse ingenti nello sviluppo dell'intermodalità, sia fluviale - il porto di Venezia è l'unico in Italia a poter vantare collegamenti fluviali regolari durante tutto l'anno con il cuore della Pianura padana -, sia ferroviaria che ha registrato progressi del 40% nel corso del 2016 rispetto all'anno precedente. Una cura del ferro che a Venezia si aggrunge per allargare i mercati a un uso razionale del modo strada per mercati ricchi a distanza inferiore ai 200 km come quelli del Nordest. È anche in virtù della "cura del ferro" portata avanti in questi ultimi anni se oggi Venezia è lo snodo dei collegamenti diretti via mare e via ferrovia con il nord Europa con i treni che dal terminal traghetti di Fusina partono per Rostov e Lubeca ma anche Rotterdam e Francoforte, per raggiungere Russia e Finlandia. Investimenti capaci di potenziare le infrastrutture esistenti e di crene di nuove moltiplicando così gli sforzi finanziari fatti negli ultimi 10 anni da soggetti privati (che hanno investito a Marghera 700 ml) dall'Autorità Portuale (che ne ha investiti 550) e dal Mise (102 ml) in un connubio tra pubblico e privato unica soluzione capace ridare efficienza alla portualità veneziana e italiana».



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*

themeditelegraph.com

Seguici su   

