

# Rinascimento atlantico

CON I CANTIERI FUORI DALLA CRISI  
SAINT-NAZAIRE PROGETTA ACQUISIZIONI

## FOCUS ON LOGISTICS

UN SPECIALE DI 22 PAGINE TUTTO DEDICATO AL MONDO DEI TRASPORTI

### GREEN & TECH

Milano-Roma  
in mezz'ora  
con il super-treno

### FINANCE & POLITICS

Quanto costa  
il duello  
tra Russia e Turchia

### LEGAL

Quando l'handler  
diventa ausiliario  
del vettore aereo



# GRIMALDI GROUP

## Short Sea Services



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



Scopri  
la carta vincente!

**driver  
card**

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

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

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI



INFO & PRENOTAZIONI

+39 081.496.777 • [cargo@grimaldi.napoli.it](mailto:cargo@grimaldi.napoli.it)  
<http://cargo.grimaldi-lines.com>



# In this issue

## COLOPHON

**Direttore  
Responsabile**  
Alessandro Cassinis

**Responsabile  
del Progetto**  
Francesco Ferrari

**Redazione**  
Simone Gallotti  
Alberto Quarati  
Matteo Dell' Antico

### Hanno collaborato in questo numero

Matteo Martinuzzi  
Leonardo Parigi  
Umur Ugurlu  
Stefano Pampuro  
Marco Cottone  
Alberto Ghiara  
Marco Frojo

### Pubblicità

Stefano Milano  
Benedetta Perotti  
Paola Quaglia  
Roberto Parodi

### Marketing

Daniela Montano

### Supporto tecnico

Giuseppe Covato  
Stefano Ramagli  
Maurizio Vernazza

### Contatti

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



## 4 Rinascimento atlantico

Con i cantieri fuori dalla crisi  
Saint-Nazaire progetta acquisizioni

## 8 Milano-Roma in mezz'ora

"Bipop" G. Cresta, direttore operativo di Hyperloop, racconta  
al MediTelegraph tutti i segreti della tecnologia dell'alta velocità

## 12 «Dovete fidarvi di noi»

Le stragi hanno minato una Tunisia ansiosa di rilanciarsi

## 14 L'altra Siria nascosta dal deserto

Nonostante la guerra, lo Yemen progetta di riaprire i porti

## 18 Russia vs. Turchia: quanto mi costi

L'embargo reciproco tra i due Paesi ha abbattuto una florida logistica

## 20 Il triangolo della droga

Il traffico hashish dal Marocco ai porti spagnoli di Murcia e Almeria

## 22 Vidal, la dynasty dei pescatori artici

Un business milionario, su cui però ora ci sono i sigilli della magistratura

## 24 L'handler e il vettore aereo

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

## 28 FOCUS ON LOGISTICS

DESTRA Lavori di saldatura su uno scafo nei cantieri di Saint-Nazaire

# Rinascimento atlantico

di **MATTEO MARTINUZZI**, Saint-Nazaire

SAINT NAZAIRE è la culla dell'industria navalmeccanica francese, già storica sede dei Chantiers de Penhoët (fondati nel 1861) e unificati nel 1955 con gli Ateliers et Chantiers de la Loire: **dall'unione di questi due stabilimenti nacquero i Chantiers de l'Atlantique**. In riva alla Loira sono nati tutti i più importanti transatlantici francesi, come l' "Ile de France", il "Normandie" e il "France", ma anche la nave da battaglia "Jean Bart", le gigantesche petroliere della classe Bataillon e molte navi da crociera di ultima generazione, compresa la celebre "Queen Mary 2". Nel 1984 furono acquistati da Alstom che mantenne la loro proprietà fino al 2006 quando ci fu la cessione ad Aker Yards.

**Soltanto due anni dopo vennero comperati dai coreani di Stx**, che con questa mossa volevano entrare nel mercato della costruzione delle navi da crociera. Lo Stato francese ha comunque mantenuto una quota di garanzia del 33,34%, **e con la crisi del colosso coreano della cantieristica anche il sito di Saint Nazaire fu messo in vendita**.

Il cantiere finlandese di Turku venne ceduto da Stx a Meyer Werft, mentre nonostante alcune manifestazioni d'interesse più o meno esplicite (**si parlò anche del possibile interesse di Fincantieri**), la proprietà dello

stabilimento francese è rimasta inalterata.

## DA PREDE A CACCIATORI

Oggi non si parla più della vendita di Stx France, **anzi grazie al notevole carico di lavoro acquisito, è ora l'azienda di Laurent Castaing a pensare a qualche partnership con un altro sito produttivo per esternalizzare una parte del suo lavoro**.

Il portafoglio ordini di Stx France è saturo fino al 2020 grazie alle commesse del gruppo Royal Caribbean e di Msc Crociere.

Per i primi il cantiere francese sta realizzando due gigantesche navi di classe Oasis da 227 mila tonnellate di stazza lorda, la prima - "Harmony of the Seas" - è prossima alla consegna (maggio), **mentre la seconda sarà completata nel 2018**.

Per Celebrity Cruises, società controllata da Royal Caribbean, verranno invece realizzate due navi della nuova classe Edge da 117 mila tonnellate di stazza lorda, **in consegna nel 2018 e nel 2020**.

Per Msc Crociere si sta lavorando alla costruzione di due navi di classe Meraviglia da 167 mila tonnellate (consegne 2017 e 2019), mentre sono state appena ordinate altre due unità della classe Meraviglia Plus da 177 mila tonnellate (**consegne 2019 e 2020**). Un carico di lavoro



SINISTRA Al lavoro sul bulbo della "Harmony of the Seas"

DESTRA Sui ponti esterni della "Harmony of the Seas"





eccezionale, e già si sta vociferando di ulteriori ordini da annunciare entro l'anno.

*In primis* c'è un'opzione per una terza nave *Celebrity*, **ma poi si parla anche di una quinta nave di classe Oasis.**

Ma non va neppure sottovalutata Msc, **che potrebbe in futuro continuare con nuove commesse la storica collaborazione con il cantiere di Saint Nazaire.**

Quali sono le ragioni del successo di questo sito produttivo? **Sicuramente gli impianti all'avanguardia di questo cantiere**, che nessun'altro stabilimento europeo specializzato nella costruzione di navi da crociera può vantare.

#### GIGANTE ATLANTICO

Basti pensare al grandioso bacino di costruzione lungo 900 metri e largo 70: quest'ultimo, diviso in due livelli di profondità, **permette per esempio di costruire in contemporanea ben due unità di classe Oasis**, una cosa impensabile per qualunque altro cantiere al mondo.

**Al suo servizio originariamente c'erano due gru a cavalletto da 250 e 750 tonnellate di portata.**

La prima è stata demolita nel 2006, **mentre la seconda verrà smantellata nel 2017.**

Per la costruzione di "Harmony" è stata acquistata una nuova gru a cavalletto dalla portata di 1.400 tonnellate, **un vero record in Europa per impianti del genere.** Grazie a questa maggior capacità di sollevamento, il cantiere ora è in grado di prefabbricare a terra sezioni di montaggio di scafo sensibilmente più grandi, **con conseguente risparmio sia sui costi che sui tempi di costruzione delle navi.**

Anche per la fase di allestimento il cantiere è dotato di impianti da primato.

Infatti il cosiddetto *Bassin C*,

lungo 450 metri e largo 95, è in realtà un enorme bacino di carenaggio che non veniva più svuotato dai tempi dell'allestimento della "Queen Mary 2" (2003).

Dopo quella nave infatti era stato sempre utilizzato per i carenaggi il *Forme Joubert*, bacino appartenente all'Autorità portuale di Nantes-Saint-Nazaire, **lungo 350 metri e largo 50.**

Con la commessa della nuova nave da crociera più grande del mondo, la direzione del cantiere ha dovuto ripristinare la funzionalità del *Bassin C* anche per i carenaggi, **in modo da poter effettuare la pulizia dello scafo di "Harmony" in questa struttura.**

Ma Stx France continua a pensare a potenziare l'impiantistica del suo cantiere: il prossimo passo riguarderà l'ampliamento dell'area di premontaggio di altri 130 metri in direzione della vecchia mensa.

#### AMBIZIONI INFINITE

Per questi motivi il sito di Saint Nazaire risulta attualmente l'unico che potrebbe cavalcare un ulteriore passo in avanti nella tendenza al gigantismo navale.

**Si parla di qualche armatore che potrebbe spingersi verso faraonici progetti per navi da 300 mila tonnellate**, e la scelta di questo cantiere sarebbe obbligata per una commessa del genere.

L'acquisizione di Stx France sarebbe stata un bel colpo per Fincantieri, che sarebbe riuscita a eliminare un pericoloso concorrente, **ad acquisire un altro prestigioso cliente come Royal Caribbean**, e infine a dotarsi di quegli impianti che purtroppo in Italia mancano.

Infatti il cantiere di Monfalcone è nel Belpaese l'unico che può costruire navi da oltre 150 mila tonnellate, ma le infrastrutture dell'impianto iniziano a essere carenti, **visto che non c'è un ba-**



SINISTRA Lavori di saldatura

DESTRA Numeri e calcoli sulle lamiere in lavorazione



sotto il cantiere di Saint-Nazaire  
ha i bacini più grandi d'Europa



**cino di carenaggio disponibile con una lunghezza superiore a 300 metri.**

Anche Saint Nazaire ha comunque avuto nel suo recente passato alcune criticità, come la mancata consegna alla Marina russa delle due fregate, che po-

tevano causare diversi problemi finanziari alla società; **la questione si è poi risolta con la cessione delle due navi militari all'Egitto**, che le prenderà in consegna nei prossimi mesi. Il problema del mono-prodotto infine è stato affrontato inve-

stando nell'energia alternativa, come l'eolico, ma questo non risolve le difficoltà a trovare manodopera qualificata per affrontare i nuovi carichi di lavoro: a oggi a Saint Nazaire lavorano 6.000 persone, **2.500 delle quali dipendenti diretti di Stx France.**

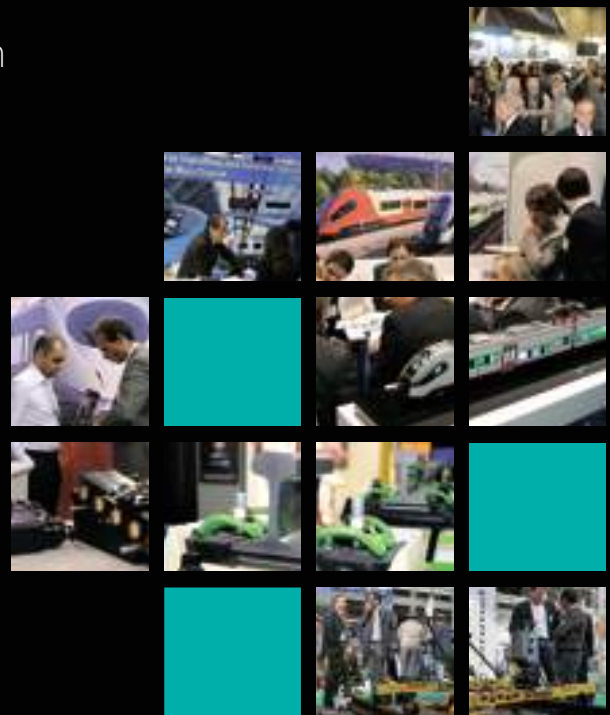
# EXPO Ferroviaria 2016

7th International Railway Industry Exhibition

**5-7 April 2016**

**Lingotto Fiere, Turin, Italy**

The key event  
for Italy's railway  
industry!



- More than 200 exhibitors from all railway sectors
- 7,000 visitors expected from all over the world
- 22,000 m<sup>2</sup> of exhibition space
- CIFI, FERPRESS conference
- 3 days of exhibitor presentations and technical visits
- Track sections in the exhibition hall to display infrastructure technology
- ➔ Discuss the latest railway products and systems with the industry's top suppliers
- ➔ Learn more about rail technology trends and policy developments
- ➔ Develop valuable business contacts in a unique networking event

**MACKBROOKS**  
*exhibitions*

Email: [expoferroviaria@mackbrooks.com](mailto:expoferroviaria@mackbrooks.com)  
[www.expoferroviaria.com](http://www.expoferroviaria.com)

**Register online now for your free entry**

With the endorsement of the Italian Ministry of Infrastructure and Transport



Show Partners:



Media Partners:



# Mila in m con

**“Bipop” G. Gres  
al MediTelegra**

di LEONARDO PARIGI, Gen

# no-Roma mezz'ora il super-treno

ta, direttore operativo di Hyperloop, racconta  
tutti i segreti della tecnologia dell'alta velocità

nova

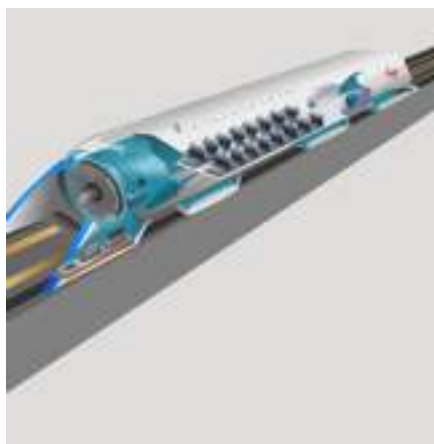
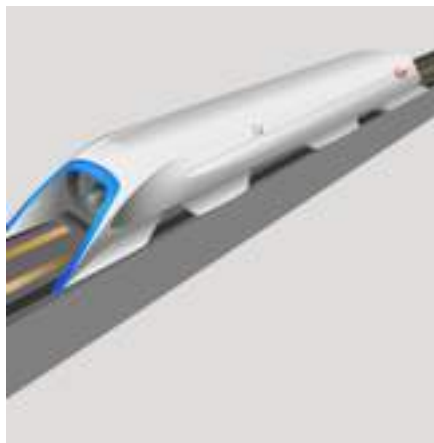
AEREI, treni, navi, automobili. Grosso modo, il genere umano utilizza solo questi quattro vettori per spostarsi da una parte all'altra del pianeta, **e così per movimentare le sue merci**. Ma la rivoluzione dei trasporti potrebbe essere più vicina di quanto si pensi. **Hyperloop ha già di per sé un nome fantascientifico**. Ricorda le migliori astronavi di Star Wars, e il concetto non è poi così distante. Avete presente quando Han Solo ingrana la velocità della luce, **facendo sfrecciare il suo Millennium Falcon verso diverse galassie?** Ecco, ci siamo quasi. Diciamo che questo potrebbe essere l'effetto dei passeggeri del maglev del prossimo futuro. Nel 2013 Elon Musk, il miliardario sudafricano creatore di PayPal, Tesla Motors e di SpaceX, **stupisce il mondo con un documento che sintetizza a grandi linee il progetto Hyperloop**. Una tecnologia pulita, efficiente, estremamente veloce, **per il trasporto di persone e merci**. «Quel momento fu uno shock», afferma "Bibop" G. Gresta, Chief Operating Officer e Deputy Chairman di Hyperloop Transportation Technologies, raggiunto a Santa Monica (California) dal *MediTelegraph*: «Insieme a Dirk [Ahlborn, amministratore delegato di Htt, ndr] **abbiamo guardato la pubblicazione di Elon**, e abbiamo iniziato a leggere tutto, ma proprio tutto ciò che riguardasse la questione. All'interno c'erano le firme di importanti scienziati di Nasa, Boeing, **SpaceX e via dicendo**». Il sistema di trasporto non è una novità. La posta pneumatica esisteva negli Stati Uniti già nel XIX secolo. Il primo embrione di metropolitana di New York era stato pensato nel 1869 con un funzionamento simile, **e già agli albori del Novecento si fantasticava di un sistema in grado di far viaggiare gli uomini all'interno di tubi**. Ma la tecnologia e la storia talvolta si incontrano e si lasciano, **in attesa di tempi migliori**. Tempi che oggi sembrano essere maturi. Il progetto Hyperloop è un sogno che corre veloce. Il funzionamento di base è semplice: una struttura di tubi con aria pressurizzata dentro i quali possono viaggiare capsule per il trasporto di merci e passeggeri, **ma che potrebbero essere anche utilizzate grazie alla levitazione magnetica, a seconda della costruzione**. Protetto dagli



agenti atmosferici, **l'hyperloop avrebbe costi di costruzione decisamente inferiori rispetto alle ferrovie ad alta velocità**. Le aziende che si dividono il settore sono la Hyperloop Transportation Technologies e la Hyperloop Technologies, **ma attenzione a confonderle**. «Il nostro progetto non solo è in fase avanzata, ma abbiamo centinaia di scienziati che lavorano attivamente al progetto, e nell'arco di cinque anni saremo una realtà», **sottolinea Gresta**. Imprenditore italiano con una vasta esperienza nella comunicazione e nell'impresa grazie a Digital Magics, **Gresta è ormai totalmente concentrato sul progetto**. «Abbiamo già avuto incontri ad alto livello per la costruzione

di un hyperloop tra Botswana e Sudafrica, e anche in Gabon. Pochi giorni fa ero insieme al Presidente dell'Autorità per i Trasporti di Abu Dhabi, **ma abbiamo già avuto incontri anche con il Primo Ministro indiano Narendra Modi**. Come funziona un hyperloop? «Il sistema è semplice - **continua Gresta** -. L'infrastruttura da costruire si basa su una costruzione snella. **I piloni che sorreggono il "tubo" sono in grado di resistere alla sismicità**, rendendo l'hyperloop sicuro, e non sono impattanti, perché non impediscono ai terreni di essere coltivati o vissuti. **La velocità di un hyperloop è in grado di trasportarci da Roma a Milano in 30 minuti**». Una rivoluzione che sembra futuristica, ma

che ha già solide basi di sviluppo. La Htt di Gresta e Ahlborn è in procinto di costruire un primo lotto di otto chilometri nella cittadina di Quay Valley, **a metà strada tra Los Angeles e San Francisco**. Quay Valley è ancora in fase di costruzione, un esperimento da 75 mila persone che vivranno nella contea di Kings County grazie esclusivamente all'energia solare. **Htt partecipa al progetto fornendo quindi il trasporto pubblico integrato in questa novella Repubblica di Platone**. Ma guai a chiamarlo test: «**Alt, questo sarà davvero il primo passo**. La costruzione è già definita, siamo pionieri in questo nuovo sistema, **e lo rivendichiamo con orgoglio**. La differenza tra noi e le altre compagnie è la visione d'insieme. **Perché dovremmo spendere 12 o 20 ore per volare da una parte del pianeta nel 2016?** Vogliamo velocizzare il trasporto, ma anche renderlo sostenibile». Il rendering del progetto è quindi solo ed esclusivamente basato sui pannelli solari, sull'energia geotermica, **ma anche sull'energia cinetica che verrà canalizzata nella rete elettrica dello stesso hyperloop dai sistemi di frenata**. Anche se le aziende leader sono tutte statunitensi, **le università e i centri di ricerca lavorano a pieno ritmo per trovare soluzioni ingegneristiche ancora migliori**. A inizio febbraio anche il Massachusetts Institute of Technology di Cambridge si è fatto avanti, **vincendo la SpaceX Competition per il design del nuovo sistema di trasporto**. Un prototipo che funziona grazie a un sistema di sospensione elettrodinamica, **che sarà affidato alla fase di test nei prossimi mesi**. Erano oltre un centinaio i team di tutto il mondo che si sono sfidati presso la Texas A&M University. **Intanto alcuni altri gruppi iniziano già a delineare i progetti europei per l'hyperloop**. Gli studenti della Delft University of Technology puntano tutto sul primo tracciato tra Parigi e Amsterdam. Tempo di percorrenza? 30 minuti, **viaggiando fino a una velocità massima di 1.200 km/h**. «Il nostro cervello non riuscirebbe a resistere vedendo all'esterno - **spiega ancora Gresta** -. Per questo motivo, oltre che per migliorare la struttura dell'hyperloop eliminando i vetri e quindi incrementandone la sicurezza, **installeremo schermi in ultra-definizione**, in grado di ripro-



durre molto di più del classico film da aereo. Potranno farci giocare, intrattenerci, **farci viaggiare a loro volta**». Ma in un momento in cui si ritorna alle frontiere nazionali, ai muri di contenimento, e si teme un attentato in ogni luogo, come si garantisce la sicurezza di una struttura così rilevante? **«Possiamo agire su due binari paralleli: sicurezza interna ed esterna**. Con stazioni friction-less, che non ci impediscano di vivere serenamente la partenza o l'arrivo con 1.000 sistemi di controllo, attraverso i più sofisticati sistemi di sicurezza aeroportuale, **ma anche grazie al data-mining**. Sfruttando e incrociando i dati personali, possiamo abbattere fino al 70% la possibilità di un attentato». Con buona pace della privacy, **va da sé**. La sicurezza interna della struttura, invece, **è uno dei primi pilastri del progetto**. «Non posso sopportare l'idea che il mondo accetti un tasso di rottura di un aeroplano ogni tot anni... Siamo in grado di costruire sistemi migliori e più efficienti, **facciamolo e basta**». A parità di tratta, un hyperloop a pieno regime diventa sei volte più economico nelle lunghe tratte, **e sicuramente più efficiente**. «Ma siamo in grado di abbattere i costi anche nelle brevi tratte, **e l'efficienza non è solo inter-city, ma anche intra-city**». Economico, pulito, sostenibile, veloce e sicuro. Possibile? La domanda non può che restare in sospeso, in attesa della realizzazione effettiva dei primi tracciati, **ma il pensiero corre anche alle difficoltà politiche di ulteriori costruzioni**. Pensiamo anche alla geografia. Non esiste una tecnologia in grado di avere un hyperloop sottomarino, e quindi consideriamo solamente la **“terra emersa”**. Pensiamo allora alle grandi distanze asiatiche o americane, **che potrebbero essere colmate in maniera efficace ed economica**. Ma in un territorio come quello europeo, già sovraffollato e carico di infrastrutture per gomma e ferro, come conciliare la vita delle città con una quinta strada del trasporto? **«Abbiamo pensato anche a questo**, e vogliamo coinvolgere nel progetto tutte le persone che vedrebbero passare l'hyperloop sul loro terreno. Li pagheremo in stock options, **e possiamo anche regalarli l'energia elettrica prodotta dal sistema**».

# L'appello della Tunisia: «Dovete fidarvi di noi»

Le stragi del Bardo e di Sousse hanno minato un Paese ansioso di rilanciarsi. Ora non rimane che raccogliere faticosamente i cocci

di **LEONARDO PARIGI**, Genova

GLI ATTACCHI del Museo del Bardo e della spiaggia del resort a Sousse avevano colpito nel profondo la società e la già fragile economia tunisina. Il 2015, il primo anno in seguito alle elezioni libere del 2014 e alla riforma costituzionale, **è stato segnato inevitabilmente da due eventi tragici che hanno riportato la Tunisia al centro dell'attenzione mediatica mondiale**. In entrambi i casi, tra l'altro, gli obiettivi principali degli attacchi erano stati i turisti stranieri. Due stragi che avevano lasciato un solco profondo nel settore turistico tunisino, **lasciato a secco dalle crociere e dai viaggi organizzati**. Una ferita da cui la società tunisina vuole allontanarsi, **promuovendosi sotto un aspetto completamente nuovo**. «Investite in questo Paese, perché è anche il vostro», afferma Nasr Ben Soltana, Console della Tunisia a Genova, **durante l'incontro che ha coinvolto aziende italiane e istituzioni tunisine alla Camera di commercio della città che ospita il principale porto italiano**. Il forum, "Tunisia: un ponte sul Mediterraneo", ha visto la partecipazione delle Camere di Commercio di Genova e Milano, **a fare da trait-d'union con le varie istituzioni tunisine per lo sviluppo di economie con grandi potenzialità**, dal turismo al tessile, fino all'agricoltura e alla pesca. Investimenti e opportunità sottolineate anche da Paolo Odone, presidente della Camera di commercio di Genova: «Auspichiamo una lunga pace nel bacino del Mediterraneo, perché la continua e forte instabilità di questi anni, oltre alle tragedie a cui assistiamo, **colpisce duramente tutti i rapporti economici con l'Europa**». L'Unione Europea ha deciso





recentemente di sostenere l'economia della nuova Repubblica aumentando l'importazione di olio tunisino. Un via libera del Parlamento europeo che ha però scatenato anche dure reazioni dal settore agricolo italiano e spagnolo, **che lamentano un trattamento "umanitario" che andrebbe però a danneggiare un settore già fragile.** Le modifiche richieste, e apportate al testo, prevedono che l'Unione europea vada a importare una quota pari a 35 mila tonnellate di olio tunisino per il 2016 e altrettante per l'anno prossimo, ma che questa misura non si estenda oltre. Il provvedimento, approvato ad ampia maggioranza, **dovrà ora essere riesaminato dal Consiglio Ue.** A tracciare il bilancio del presente della Tunisia ci pensa Soltana: **«La situazione è decisamente cambiata rispetto al passato.** Gli impatti dovuti allo scoppio delle cosiddette Primavere arabe sono stati forti, **e hanno modificato largamente la società e l'economia del Paese.** Dopo le libere elezioni del 2014, oggi abbiamo una stabilità politica e di sicurezza che ci permette di promuovere investimenti sia a livello nazionale sia internazionale». Un legame forte, quello tra Italia e Tunisia, che rende Roma la

seconda partner commerciale di Tunisia, **per uno scambio commerciale che nel 2014 valeva 5,5 miliardi di euro.** Le imprese italiane nel Paese impiegano oltre 60 mila persone, **un terzo circa delle società a partecipazione straniera in Tunisia.** La crescita del Paese magrebino, nonostante gli attacchi terroristici del 2015, è rimasta in attivo, **sfiando l'1%.** La disoccupazione resta alta, oltre il 15%, **e la carica di giovani diplomati e laureati senza lavoro si aggira sul 36%.** «La Tunisia è uno snodo regionale - sottolinea Soltana - **e possiede una posizione strategica per raggiungere Asia e Africa rapidamente.** Abbiamo un alto livello di risorse umane, adatte sia alla filiera scientifica che dei servizi, e stiamo investendo con convinzione per fare crescere non soltanto alcuni settori dell'economia locale, **ma per stimolare nel complesso una nuova generazione di lavoratori e imprenditori.** Se la logistica cresce, le infrastrutture necessitano di un risanamento complessivo. Tra i tanti bandi che si possono trovare, il governo di Tunisi ha pubblicato un avviso di gara internazionale per un progetto di modernizzazione delle infrastrutture stradali, **con particolare attenzione alla ricostruzione di**

**sette lotti in tredici governatorati per un totale di quasi 350 chilometri di strada.** altri 25 milioni di euro sono destinati al risanamento e alla ricostruzione di undici ponti in tutta la Tunisia, **grazie a un progetto di sviluppo finanziato dalla Banca africana di sviluppo.** Un Paese che ha voglia di ripartire e di farlo con la propria autonomia, utilizzando al meglio le sue potenzialità, **la sua geografia e le sue particolarità.** Il quadro economico guarda con favore agli investimenti esteri, **anche grazie alla creazione dello Sportello unico per la creazione di nuove aziende,** uno strumento in più per favorire business internazionali. Il turismo, forse il settore più duramente colpito dalle stragi terroristiche del 2015, **potrebbe intanto trovare nuovo respiro dalla realizzazione del Museo navale a Mahdia.** Un progetto sviluppato insieme alla Commissione europea per sostenere l'offerta turistica e culturale della cittadina a 200 chilometri dalla capitale. **Nel dicembre scorso l'Unione europea aveva approvato un finanziamento del valore di 70 milioni di euro a sostegno delle riforme socio economiche e del settore del turismo in Tunisia,** nell'ambito dello strumento europeo di vicinato.

# Yemen, l'altra Siria nascosta dal deserto

**Nonostante la guerra per procura tra Arabia Saudita e Iran, il governo progetta di riaprire i porti. Intanto l'Oman fa affari**

di **LEONARDO PARIGI**, Genova



o

IL 2016 non ha portato ancora nessuna speranza di pace in Yemen, dopo la cacciata dell'ex Presidente Ali Abdullah Saleh del 2011, e la deposizione del nuovo presidente, 'Abd Rabbih Mansur Hadi lo scorso anno - **pur essendo quest'ultimo ancora riconosciuto nella sua carica dalla comunità internazionale.**

Le truppe della coalizione del Golfo Persico, che supportano le forze governative, **erano riuscite a riconquistare parti della città portuale di Aden alla fine della scorsa estate,** ma le milizie in campo sono a un punto di stallo.

Il 17 febbraio un attacco kamikaze ha distrutto una caserma dell'esercito yemenita nella città, divenuta in questi mesi il quartier generale del governo Hadi, **dato che la capitale Sana'a rimane occupata dai ribelli sciiti dopo la conquista della scorsa primavera.**

Una situazione estremamente tesa, una guerra civile che vede coinvolti attori statali e milizie, **con la sempre più grande possibilità che l'instabilità diventi un fattore permanente.** Gli attentati si susseguono nelle principali città dello Stato, **nell'angolo sud-occidentale della penisola araba.**

Proprio l'Arabia Saudita ha iniziato solo nei primi giorni di marzo alcuni colloqui con la fazione Houthi, **dopo almeno otto mesi di incessanti bombardamenti che hanno reso lo Yemen un teatro di guerra per procura molto simile alla Siria.** Le ambizioni e le volontà degli attori che si scontrano nello Yemen infatti sono simili a quelle che si consumano sul suolo siriano da anni.

L'Arabia Saudita, gli Stati del Golfo, **l'Egitto e l'Iran sono solo i principali protagonisti di questa ennesima prova dei cambiamenti in atto nella regione.**

A farne le spese la popolazione yemenita, **bombardata e gravemente colpita da una crisi umanitaria che non conosce sosta.**

Secondo l'Unhcr sono quasi due milioni e mezzo le persone costrette ad abbandonare le città e le proprie case. Nei governatorati di Taiz, Hajjah, Sana'a, **Amran e Sa'ada la percentuale di profughi raggiunge il picco assoluto.**

Il Paese si presenta oggi fondamentalmente spaccato in tre tronconi.

A Ovest i territori controllati dal Comitato rivoluzionario - coordi-



nato dai ribelli Houthi e dalle milizie sciite iraniane e della forza libanese Hezbollah -, **mentre al centro e nell'Est si trovano le forze governative supportate dalla coalizione guidata dall'Arabia Saudita.** In molte città, tra cui Aden, gode di ot-

tima salute Daesh (o Isis). La prima insurrezione degli Houthi risale al 2004, ma la situazione, congelata dalla forza governativa, è tornata ad agitarsi nel contesto delle primavere arabe del 2011, quando gli Houthi hanno preso terreno e vigore,

**spingendosi fino alla capitale Sana'a.** Fonti specializzate danno al-Qa'ida al comando della città portuale di al-Mukalla e di Tarim, **mentre pare difficile che la situazione si possa stabilizzare in tempi brevi.**

Le parti in gioco sono molte, e la disponibilità militare e tattica di ciascuna di esse è ben lontana dall'essere esaurita.

Intanto il governo yemenita, cacciato dalla capitale e stabilizzatosi nella città portuale di Aden, **continua a cercare una strada per riconquistare Sana'a.**

Le negoziazioni tra Arabia Saudita e Houthi sono decisamente instabili, **e si teme che il processo di stabilizzazione sarà lungo e pericoloso.**

I contatti in corso, già smentiti ufficialmente dal governo yemenita, sono frutto di un intenso lavoro di mediazione dell'Onu, e sarebbero in corso in Giordania, **ad Amman.**

L'Arabia Saudita considera lo Yemen come una questione di sicurezza, e non solo per il confine che li separa, **ma perché potrebbe dare un esempio alle minoranze sciite di alcune zone del Paese.**

La presenza forte di al-Qa'ida in Yemen, tra l'altro, **complica il quadro.**

Aqap (al-Qa'ida nella Penisola Araba) controlla ampie zone di territorio, e rappresenta una minaccia per ognuna delle altre forze in campo, **contrapponendosi a tutti gli altri.**

All'inizio di marzo un drone ha ucciso quattro sospetti militanti di Aqap nella Provincia meridionale di Shabwa.

Gli attacchi via drone degli Stati Uniti contro al-Qa'ida continuano con costanza, così come era successo durante il governo Hadi, **e prima ancora durante il regime di Saleh.**

Una strategia voluta con forza dal presidente americano Barack Obama, **che ha portato avanti una continua battaglia aerea contro gli uomini yemeniti di quella che viene considerata la forza più potente di tutta la rete qaidista.**

Ma la partita sullo Yemen comprende necessariamente anche l'intera regione, perché controlla mezzo Bab el Mandeb, **braccio di mare che collega il Mar Rosso con il Golfo di Aden,** rotta commerciale primaria nel mondo.



L'attracco nello Yemen sulla strada verso il Canale di Suez rappresenta una tappa naturale sulla rotta Asia-Europa, **mentre il presente vede una nuova fermata nel porto di Dubai.**

Un giro più lungo e costoso, che però sta favorendo anche l'Oman, che ha deciso di aprire i porti a una strategia più ampia, **mirando al ruolo di punto di snodo marittimo regionale.**

Il porto di Sohar è stato recentemente ampliato, **anche grazie all'assistenza dell'Autorità portuale di Rotterdam.**

Intanto l'aeroporto di Aden prevede di riaprire al traffico commerciale nel giro di poche settimane, **una mossa che vorrebbe dimostrare la stabilità del governo Hadi.**

Lo scalo internazionale è rimasto chiuso, se non per sporadiche riaperture, **dallo scorso luglio, quando i ribelli Houthi erano riusciti a conquistarlo.**

Nel frattempo le autorità del porto di Aden hanno reso noto che lo scalo prevede di espandersi, **rimettendo in funzione il Ma'alla Container Terminal,** fermo da oltre quattro anni.

# Russia vs Turchia: quanto mi costi

di **UMUR UGURLU\***, Istanbul

LO SCORSO 24 novembre 2015, l'esercito di Ankara ha abbattuto un bombardiere russo Su-24 che era entrato nello spazio aereo turco. Questa è stata la miccia che ha scatenato la successiva crisi nei rapporti tra il Cremlino e il Paese della mezzaluna. Difficile non pensare che dopo questo episodio, l'alleanza strategica tra Russia e Turchia sia definitivamente framontata.

Tuttavia, nonostante questa crisi politica, i due Paesi hanno continuato a mantenere forti relazioni economiche, frutto di uno scambio annuale pari - nel periodo tra il 2011 e il 2014 - a 30 miliardi di dollari, e portato anche di alcuni accordi storici, come quello del 2008 per la costruzione con tecnologia russa della prima centrale nucleare turca, senza dimenticare i flussi turistici, che portano ogni anno in Turchia fra i tre e i quattro milioni di visitatori russi ogni anno.

## DOPO IL 24 NOVEMBRE

Il governo russo ha però deciso di infliggere una severa punizione alla Turchia. Il Consiglio supremo turco-russo, che poi è il tavolo di confronto tra il governo di Ankara e quello di Mosca, dopo una riunione che era già in agenda lo scorso dicembre, non è più stato convocato. Dal primo giorno di gennaio 2016 inoltre i cittadini turchi non possono più entrare in Russia senza visto. Sono stati cancellati voli charter e vacanze in Turchia, meta in tempi normali molto amata dai russi. Alle aziende turche è stato poi vietato l'accesso alle gare pubbliche, specialmente nel settore delle costruzioni, che per Ankara rappresentano, dopo il turismo, la seconda voce nelle esportazioni con la Russia, Paese dove sono stati espulsi - o vincolati a

norme di residenza più restrittive - uomini d'affari e studenti provenienti dalla Turchia. Ai cittadini russi infine è stato vietato di seguire corsi da pilota nel nostro Paese.

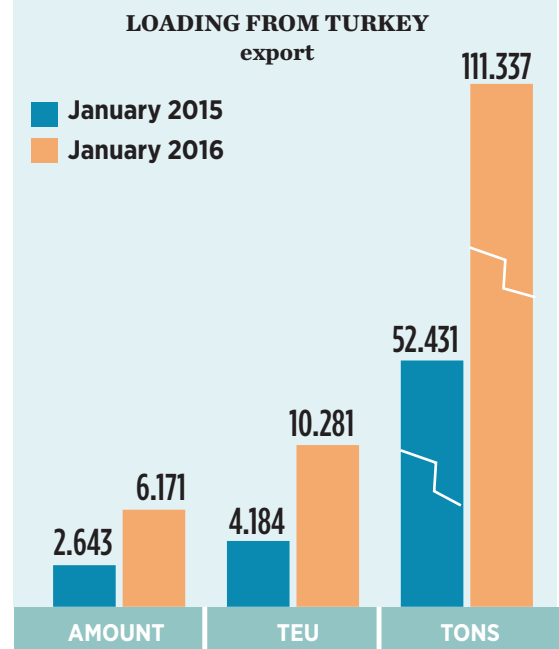
## EFFETTI SULLO SHIPPING TURCO

Giorni fa, l'ambasciatore russo in Turchia ha spiegato che lo scorso anno il commercio tra i due Paesi è sceso di 23 miliardi di dollari, e in futuro sarà destinato a calare ancora. L'inaridirsi delle relazioni con la Russia ha danneggiato seriamente l'economia turca: tant'è vero che già oggi il Paese sta cercando nuovi sbocchi sul mercato africano. Tuttavia, la Russia è per la Turchia il secondo maggiore mercato d'esportazione dopo la Germania. Il Cremlino ha preso anni fa il posto dell'Iraq, dove le vendite sono state abbattute dalla guerra. Stessa storia per la Siria, altro importante mercato per la Turchia, collassata nel conflitto civile. Le merci turche si spostano essenzialmente su camion, e il fatto che entrambi questi Paesi confinanti siano in guerra, rendono i flussi commerciali da e per il Golfo Persico difficili e se non proprio rischiosi.

Guardando gli ultimi dati del mi-

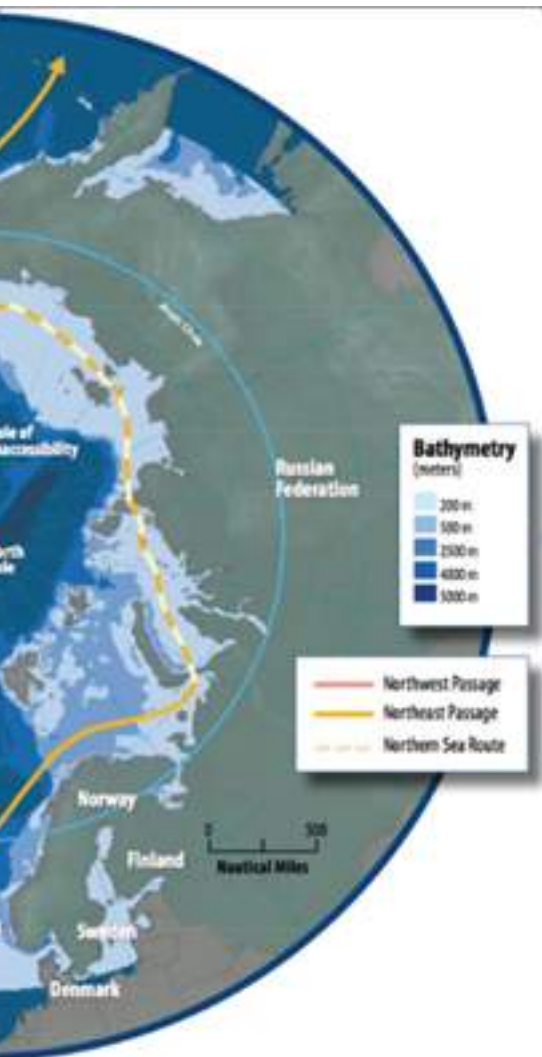
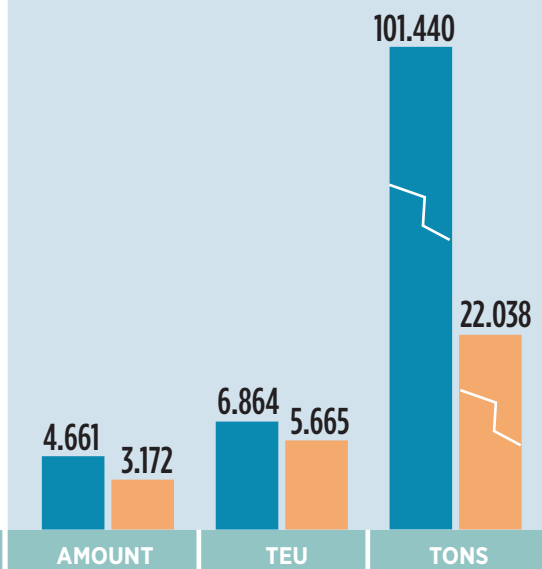


## Freight traffic between Turkey and



SINISTRA Il premier RUSSO Vladimir Putin

## Russia

DISCHARGING IN TURKEY  
import

DESTRA Il presidente turco Recep Tayyip Erdogan

nistero turco dei Trasporti, a gennaio 2016 le esportazioni container verso la Russia - **a fronte dello stesso periodo dello scorso anno** - sono letteralmente crollate.

**Quando scattò l'embargo commerciale Europa-Russia**, molti esportatori turchi festeggiarono. Adesso, **hanno anche loro difficoltà a trovare un compratore.**

Del resto, basti pensare che circa il 20% della verdura che arriva a Mosca è passata prima da Istanbul.

**EFFETTI SULLO SHIPPING RUSSO**

Dopo novembre 2015, anche la Turchia ha de facto cominciato a bloccare le navi russe, impedendone il passaggio tra i Dardanelli e lo Stretto del Bosforo, **tra Mediterraneo e Mar Nero.**

La Russia ovviamente non è bloccata: per raggiungere il Mare Nostrum la via di Gibilterra è sempre aperta, **ma le navi del Cremlino ora impiegano 13-14 giorni contro i quattro necessari con l'attraversamento via Bosforo.** Un'altra opzione è quella del passaggio aereo.

Il passaggio di unità militari e civili attraverso Dardanelli e Bosforo è regolato dalla Convenzione di Montreux, che all'art. 2 spiega: **"le navi mercantili hanno completa libertà di transito attraverso i due Stretti, di giorno e di notte, sotto qualunque bandiera e con qualunque carico a bordo, senza il bisogno di alcun tipo di formalità".**

È un trattato, quello di Montreux, **che regola appunto l'utilizzo di vie d'acqua con questo tipo di caratteristiche in ogni parte del mondo.** Sulla base del documento, la Turchia ha dunque il controllo di Bosforo e Dardanelli, ma il passaggio delle

navi è garantito a chiunque, **almeno in tempo di pace.**

Il blocco della flotta russa sul Mar Nero è dunque qualche cosa che non può andare a genio ai russi.

Secondo il loro ministero dei Trasporti, nel 2013 sono passate attraverso i due stretti e in entrambe le direzioni, **74.300 navi.**

Nel 2015, il traffico merci nei porti russi su Mar Nero e Mar d'Azov è cresciuto del 5,2% a fronte dell'anno precedente. Secondo la società russa Transneft, **nel 2014 il Cremlino ha esportato da questi scali greggio per 24,6 milioni di tonnellate.**

Così, le cattive relazioni con la Turchia diventano per la Russia un motivo in più per puntare sulla rotta artica (Northern Sea Route, **Nsr**), resa negli ultimi anni maggiormente percorribile dalle navi a causa dello scioglimento della calotta polare. Secondo le previsioni più accreditate, presto questa rotta potrà sostituire, complice il surriscaldamento globale, **il transito delle navi in viaggio tra Asia ed Europa**, tagliando fuori la tradizionale rotta via Suez.

**I DIVIETI RUSSI ALLA TURCHIA**

Ricapitolando, la Russia ha bloccato:

- l'importazione dalla Turchia di frutta, verdure, pollame e sale;
- la vendita di pacchetti vacanze ai russi;
- **la costruzione di opere in Russia da parte di aziende turche**, salvo casi specifici.

I cittadini turchi che lavorano per società registrate in Russia sono sottoposti a determinate restrizioni, e il Cremlino ha anche sospeso la realizzazione del Turk-Stream - **il gasdotto sotto il Mar Nero che avrebbe dovuto pompare gas nella rete turca.**

In sintesi, secondo il governo turco le sanzioni hanno un costo potenziale per Ankara intorno ai nove miliardi di dollari, **pari a circa lo 0,3-0,4% del prodotto interno lordo del Paese.**

L'interdipendenza economica, i progetti comuni sull'energia e poi gli altri interessi legati al mondo del commercio, premono per una veloce riparazione dei rapporti tra i due Paesi.

\*Captain

& Seaway Logistics Professional



# Il triangolo della droga sopra il mare di Alboran

Un'organizzazione criminale di 11 persone gestiva il passaggio del traffico hashish dal Marocco ai porti spagnoli di Murcia e Almeria

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

IL MESE scorso sono state arrestate 11 persone, **10 a Murcia e una ad Almeria**, per diversi reati tra cui criminalità organizzata, traffico di droga, furto con scasso e possesso illecito di armi da fuoco.

La mente della rete organizzava i collegamenti di droga tra l'Africa e la penisola attraverso Melilla, **Almeria e Murcia**.

Sono state ritrovate diverse tonnellate di hashish, tre pistole e numerose munizioni, due furgoni, un'imbarcazione, **materiale informatico e tecnico**.

Agenti della Guardia Civil e della Polizia nazionale hanno portato avanti insieme l'operazione "anima-nordico", **che ha portato allo smantellamento di un'organizzazione criminale che si dedicava al traffico di droga tra l'Africa e la Penisola Iberica**.

Nella prima fase delle ricerche sono stati recuperati 4.040 chilogrammi di hashish, e in una perquisizione nel covo dell'organizzazione - nella località murciana di Aguilas - è stata la volta delle tre armi da fuoco, **42 telefoni cellulari**, due telefoni satellitari e abbondante documentazione relativa all'attività criminale.

Le forze dell'ordine erano sulle tracce di questo enorme business illegale dall'estate scorsa, **quando avevano identificato lungo l'autostrada RM-11 un furgoncino della Citroen che sembrava avere qualche relazione con il furto di materiale metallico**, come il rame.

Il conduttore, mostratosi nervoso e agitato, aveva richiamato l'attenzione degli agenti, **che ispezionando il veicolo si erano im-**



**battuti in 127 pacchi di hashish**, immediatamente sequestrati. L'autista del carico, arrestato per detenzione e spaccio di sostanze stupefacenti, era un uomo di 33 anni, con nazionalità spagnola, **e residente ad Albacete**.

Questo ritrovamento è stato ricollegato al gruppo criminale con base a Murcia, **da tempo nel mirino degli inquirenti per un traffico internazionale di droga tra il Maghreb e i porti spagnoli di Almeria e Murcia**.

Constatando la vasta portata

geografica, **la Guardia Civil e la Polizia hanno allestito un gruppo di investigazione che ha lavorato in sinergia**, con l'obiettivo di identificare e detenere le persone coinvolte nella rete criminale.

Le ingenti risorse impiegate nelle attività investigative hanno cominciato poco a poco dare i loro frutti, facendo luce sul leader del gruppo, un cittadino spagnolo di 36 anni e residente in una località chiamata Aguilas, **nella provincia di Murcia**.

Era lui che stabiliva i contatti ne-



cessari tra i fornitori e i clienti, oltre che decidere i ruoli all'interno della banda. Attorno a questa figura girava un notevole numero di persone, a garanzia dell'intero funzionamento della catena di vendita, **dal Marocco alla Spagna**, e perché tutto funzionasse bene, il gruppo non ha mai disegnatto l'utilizzo di armi da fuoco. Alcuni dei sospettati sono stati identificati come violenti delinquenti su cui gravavano ordini d'arresto, **e che sono sempre riusciti a farla franca grazie a documenti falsi.**

La squadra investigatrice ha messo a conoscenza del Tribunale di Lorca il risultato dell'operazione, **essendo stato il vertice legale che aveva concesso il mandato di perquisizione del quartier generale di Aguilas**, luogo dove si riunivano abitualmente i membri del gruppo criminale per pianificare le loro attività. **L'operazione "anima-nordico" è culminata con l'arresto di 11 persone**, nove uomini e due donne di nazionalità spagnola, rumena e marocchina.

# 5<sup>TH</sup> BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2016

CONSTANTA TRADE FAIR CENTRE, CONSTANTA, ROMANIA  
THURSDAY 26 AND FRIDAY 27 MAY 2016

HOSTED BY



SPONSORED BY



- Technical Site Visit • 50 Exhibition Stands • 30 Conference Speakers • 400 Decision Makers • Networking Welcome Dinner • Networking Welcome Reception
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies at only GBP595! Save GBP400!
- FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) •

## HIGHLIGHTED TOPICS

- Economic perspectives for 2016 and beyond in the emerging Black Sea region
- Promoting trade and economic cooperation in the Black Sea region
- Regional market overview of maritime trade and container traffic outlook in the Black Sea region
- Assessing financial viability of infrastructure projects in the Black Sea region
- Container shipping line's perspectives on the Black Sea region
- Heavy lift trans-shipment operations in the Black Sea
- Trends and development of the Black Sea region as Ro-Ro shipping hub
- Adapting the logistics and supply chain sector to the Black Sea region's increasing economic growth
- Choosing the correct technologies for future ports in the Black Sea region
- Assessing ports development in the Black Sea region
- Maximising the productivity of container terminals in the Black Sea region
- Linking world-class ports in the Black Sea with Europe, Asia, Middle East and Africa

## For more Information or to Register

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

Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com)

Website: [www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

Follow us on: [Linked in](#)

# Vidal, la dynasty dei pescatori artici

Partivano dalla Galizia per pescare di frodo il prezioso merluzzo nero. Un business milionario, su cui però ora ci sono i sigilli della magistratura

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

A METÀ di questo mese, automobili della Guardia Civil e dell'Interpol hanno interrotto la quiete del paesino costiero di Ribeira, **in Galizia**, a un passo dal confine portoghese.

In una manciata di ore, tutte le aziende, gli immobili, **e i veicoli di una delle famiglie più conosciute della regione sono state perquisite e sequestrate dalle forze dell'ordine in un'operazione congiunta.**

Dopo mesi di intercettazioni telefoniche e appostamenti meticolosi, sono stati consegnati nelle mani della giustizia due personaggi, poco conosciuti in paese, **ma celebri nel mondo marittimo e peschereccio.**

Antonio Vidal Suárez e il figlio Antonio Vidal Pego erano riusciti a far parlare di loro anche in un libro scritto da un giornalista del Wall Street Journal, nel quale raccontava le loro peripezie, incluso il loro coinvolgimento con la **"mafia gallega"**.

Questa famiglia di armatori che da generazioni faceva fortuna con la pesca, aveva intuito quali enormi guadagni si potessero ricavare dalla cattura del merluzzo nero, **una specie protetta e molto ricercata dai ristoranti più prestigiosi in tutto il mondo.**

I Vidal avevano spinto la loro flotta ai confini del mondo per trovarli.

Uno degli episodi più famosi che hanno coinvolto la famiglia spagnola ha avuto luogo nel porto di Miami, in Florida, **nel maggio del 2004.**

La nave peschereccia "Carran" **era da poco approdata in porto con un carico di 26 tonnellate di**



**merluzzo nero**, pronte per essere distribuite nei mercati cittadini.

**Vidal figlio aveva falsificato la documentazione relativa al contenuto delle stive per eludere le ispezioni doganali**, con poca fortuna però, perché per una coincidenza era stato scoperto e arrestato.

**A distanza di 12 anni la vena di famiglia votata all'illegalità sembra non essersi affatto esaurita.**

Il giudice della corte d'Assise spagnola, **Carmen Lamela ha uf-**

**ficializzato l'arresto dei sei membri della famiglia**, appunto per pesca illegale.

Questi ultimi avevano alle spalle una lunga lista di processi amministrativi per motivi simili.

Il magistrato li accusa di delitti contro l'ambiente, riciclaggio di denaro, **falsificazione di documenti e associazione a delinquere.**

Ora dovranno pagare 100 mila euro ciascuno per la libertà provvisoria.



Negli ultimi 10 anni il cognome Vidal si era già reso protagonista di innumerevoli atti di pesca illegale (48 infrazioni amministrative, 44 di esse molto gravi) **accumulando quasi 18 milioni di euro di sanzioni da parte delle autorità marittime e dal ministero dell'Ambiente in seguito all'operazione Sparrow.**

L'accusa dell'*Audiencia Nacional* ritiene che i detenuti (Antonio Vidal Suárez, Manuel Pego Sampredro, Antonio Manuel Vidal Pego e Joaquin Mmanuel Perez Mariño) **abbiano strutturato un gruppo organizzato che si dedicava alla pesca di merluzzi antartici nei mari del circolo polare sin dal 2006.**

Secondo le investigazioni, il capostipite della famiglia Vidal, **Antonio Vidal Suárez**, aveva l'ultima parola sui luoghi di pesca, le date della campagna e le tecniche da utilizzare per la cattura del prezioso pesce nelle aree protette. **Secondo il giudice istruttore le investigazioni hanno smantellato un intricato sistema aziendale con mercantili in Spagna e paradisi fiscali come Panama o la Svizzera.**

Per la pesca del merluzzo nero in acque antartiche venivano utilizzate quattro navi registrate sotto bandiere di convenienza e soggette a continui cambi di nome. Le stesse erano incluse in una lista internazionale di pesca illegale non dichiarata e non regolamentata (**Indnr o Iuu**, in inglese).

Il magistrato assicura che i proventi di queste pratiche illecite erano stati **«riciclati attraverso un sistema di società radicato in Spagna e all'estero».**

Ora le avventure piratesche della famiglia Vidal sembrano essere arrivate ad un capolinea, con un bilancio di 1.320 tonnellate di merluzzo nero catturate in 12 anni, **e un giro d'affari di 41 milioni di euro.**



## ASSAGENTI

PORTI • NAVI • PERSONE

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

SHIPBROKERS:

Sale & Purchase  
Dry Cargo  
Tankers  
Yacht Brokers

SHIPAGENTS:

Liner Agents  
Tramp Agents  
General Agents  
Inland Agents  
Manning Agents  
Yacht Agents



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

# Verso l'inquadramento dell'handler aeroportuale come ausiliario del vettore aereo

di **MARCO COTTONE\***, Milano

Nel trasporto aereo di persone e di merci un ruolo fondamentale è svolto dall'operatore di assistenza a terra che, per conto del vettore, cura le operazioni di carico e scarico delle merci nonché le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri.

In tale ambito, **particolare importanza assume il regime normativo applicabile al contratto di *handling* aeroportuale**, anche al fine di individuare la corretta disciplina sulla responsabilità per i danni occorsi alle merci o ai passeggeri per fatti imputabili all'*handler*.



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

Come noto, il trasporto aereo internazionale è regolato dalla convenzione firmata a Montreal il 28 maggio 1999 e ratificata dall'Italia con legge del 10 gennaio 2004 n. 12; tale convenzione, oltre a prevedere una particolare disciplina sulla responsabilità del vettore per i danni ai passeggeri e alle cose trasportate, introduce un importante meccanismo di limitazione del debito conseguente al risarcimento del danno imputabile al vettore. Analogamente a quanto avviene nelle altre modalità di trasporto – si pensi alla clausola *Himalaya* adottata nel settore marittimo – anche nel trasporto aereo **la disciplina internazionale (art. 30 Conv. Montreal) estende le relative previsioni normative, e dunque le limitazioni di responsabilità, ai c.d. "servants or agents" del vettore.**

**La possibilità per tali soggetti ausiliari di poter beneficiare delle limitazioni e delle cause di esonero della responsabilità, tipiche dell'attività vettoriale, rappresenta un evidente vantaggio economico**, visto che grazie a tali strumenti è possibile prevedere e quantificare l'eventuale rischio di impresa connesso a potenziali richieste di risarcimento danni, con rilevanti ripercussioni sui costi assicurativi e sui costi del servizio offerto.

Quanto sopra, però, in Italia non ha trovato un pacifico riconoscimento da parte dell'orientamento giurisprudenziale della Corte di Cassazione che, in diverse occa-



sioni, ha escluso l'applicazione della convenzione di Montreal (e della previgente convenzione di Varsavia) al contratto di *handling*, **qualificandolo come un contratto distinto dal trasporto e assimilabile al contratto a favore di terzi**, in cui il "promittente" è l'*handler*, il soggetto "stipulante" è il vettore e il "beneficiario" è il passeggero o il destinatario della merce (così Cass. n. 9357/1990; Cass. n. 8531/1992; Cass. 9810/1997; Cass. 18074/2003; Cass. 14593/2007).

Le conseguenze di tale ricostruzione della fattispecie possono essere così sintetizzate: (i) l'*handler* non potrebbe beneficiare delle limitazioni previste a favore dei dipendenti e preposti del vettore ai sensi dell'art. 30 della

onv. di Montreal; (ii) il vettore non risponde-  
bbe della perdita della merce o dei danni  
passaggeri avvenuti durante il loro affida-  
mento all'handler; (iii) l'avente diritto al risar-  
mento, quale terzo beneficiario, potrebbe  
agire direttamente, in via contrattuale, nei  
confronti della società di handling.

**orientamento nazionale si è discostato  
dalle decisioni adottate dalle Corti straniere,**  
e hanno pacificamente inquadrato l'atti-  
vità di assistenza a terra come un'attività stru-  
mentale al trasporto, svolta in nome e per  
conto del vettore nell'ambito del più ampio  
portato di preposizione.

el quadro sopra descritto assume, dunque,  
particolare importanza la recente ordinanza  
3361 del 22 febbraio 2016 della Terza Se-  
zione della Corte di Cassazione resa nell'amo-  
no di un giudizio avente ad oggetto il furto  
merce avvenuto durante il deposito presso  
locali dell'handler nel corso di un trasporto  
aereo internazionale. In particolare, la Corte  
ha rimesso gli atti al Primo Presidente per va-  
rare l'eventuale assegnazione alle Sezioni  
 Unite della questione relativa alla qualifica-  
zione dell'impresa esercente l'attività di han-  
dling aeroportuale come ausiliario del vet-  
tore aereo, con la conseguente applicabilità  
della disciplina prevista dalla Convenzione di  
Montreal.

segnala, tra le motivazioni rese nell'ordi-  
nanza, la precisazione dei giudici della Su-  
prema Corte circa l'inquadramento del con-  
tratto di handling nel contratto a favore del  
carico; in particolare i giudici definiscono tale  
inquadramento **frutto di una ricostruzione ar-  
bitraria della fattispecie**, atteso che "il mit-  
tente (come pure il passeggero, nel trasporto  
di persone) sceglie il vettore, non sceglie  
l'handler; né è raro che sappia nemmeno chi  
è quest'ultimo sia".

eventuale rimessione alle Sezioni Unite do-  
rebbe dunque portare a una decisione che  
operi l'orientamento attualmente predomi-  
nante e inquadrare l'handler come un ausi-  
liario del vettore (con conseguente applica-  
zione della disciplina sul trasporto aereo), indi-  
candone il momento iniziale del trasporto dal  
momento in cui il mittente consegna la  
merce all'handler (o il passeggero inizia le  
operazioni di imbarco svolta a cura dell'han-  
dler) e, infine, stabilire una responsabilità soli-  
daria tra vettore, in via contrattuale, e im-  
presa di handling, in via extracontrattuale,  
nei confronti dell'avente diritto al risarcimen-  
to.

auspicabile decisione delle Sezioni Unite  
nel senso sopra descritto potrà senz'altro ga-  
rantire una applicazione uniforme della disci-  
plina internazionale anche nella giurisdi-  
zione italiana a vantaggio degli operatori del set-  
tore, nazionali e stranieri, e quindi dell'econo-  
mia e dello sviluppo dei trasporti aerei.

# 4<sup>th</sup> MED PORTS 2016

TANGER MED PORT CENTER, TANGER, MOROCCO  
WEDNESDAY 27 AND THURSDAY 28 APRIL 2016

HOSTED BY



OFFICIAL VENUE



OFFICIAL HOTEL



SPONSORED BY



• Technical Site Visit • 60 Exhibition Stands • 30 Conference Speakers • 300 Decision Makers • Networking Welcome Dinner  
Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines, Port Authorities And Terminal Operating Companies at only GBP595! Save GBP400!  
• FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) • English-French Bilingual Translation Available •

## HIGHLIGHTED TOPICS

- Current market competitiveness and key economic movements in the Mediterranean region
- Key drivers that affect logistic connectivity within the Mediterranean region
- The Mediterranean economy – Projecting growth potentials in container market movements in boosting regional economy growth
- Improving and expanding regional port infrastructures in Morocco and the Mediterranean as part of a broader economic development strategy
- Improving and creating regional business opportunities in shipping and transshipment activities within the supply chain cycle
- The strengths and weaknesses of current port operations in the Mediterranean – Insights on improving port operations and ensuring a balanced economic growth throughout the EMEA
- Insights on new port technologies in maximizing port operation efficiencies
- Facilitating economic growth through port reliability and performance
- A regional perspective in shaping an integrated supply chain model
- Enhancing Mediterranean connections: Concrete opportunities, new EU Customs Code "International Fast Corridors"

## For more Information or to Register

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

Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com)

Website: [www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

Follow us on: [LinkedIn](#)



# FOCUS ON LOGISTICS



# «Troppa competizione in questo settore»

Parla il presidente di Fedespediti, Roberto Alberti: «Spesso la nostra competenza viene svuotata». Ma il 2015 è stato «un anno discreto»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

Dallo scorso novembre, Roberto Alberti ha assunto la carica di presidente di Fedespediti, la federazione delle case di spedizione italiane. Alberti ha una lunga esperienza professionale come presidente e amministratore delegato dell'azienda di famiglia, la Cis di Livorno. Assume la carica di presidente di Fedespediti in un momento di grande aspettativa per il rilancio del settore dei trasporti, fra speranze di ripresa economica e riforma della legge portuale italiana.

**Che bilancio si può fare, in questo senso, dell'anno da poco concluso, e quali sono stati i risultati delle imprese associate a Fedespediti?**

«Dal punto di vista dei risultati economici - risponde Alberti - non abbiamo dati definitivi sui bilanci dei nostri associati, che saranno disponibili soltanto fra un paio di mesi. Possiamo però fare una proiezione attendibile sulla base di quelli che sono stati i traffici portuali, la variabile da cui dipende la nostra attività. In questo senso possiamo dire di avere avuto un 2015 discreto, con una crescita su scala nazionale del 3% delle movimentazioni di merci. Se guardiamo ai soli contenitori, la crescita è stata del 7%, ma questa cifra andrebbe tarata, tenendo conto della quota di transhipment. Il transhipment è lavoro che porta valore, ma va giudicata con un punto di vista differente. Abbiamo poi casi molto positivi, come Livorno (+35%) o Venezia (+22%), ma anche porti come Taranto in calo. Ci sono luci e ombre anche fra i porti. Nei dati ha una quota importante il transhipment, che non è un fenomeno negativo



in sé, porta lavoro, ma va visto in una prospettiva diversa»

**Quali sono i principali problemi sul tavolo per le imprese che si occupano di logistica in Italia?**

«Si potrebbe scrivere un libro su questo tema, a partire dalla pressione fiscale su imprese e lavoro dipendente, aggiungendo la complessità delle regole, la lunghezza delle cause, la difficile interpretazione delle norme. E poi le preoccupazioni commerciali, perché da un lato la competizione ha raggiunto livelli altissimi,

con gli stessi armatori che vendono servizi integrati all-in. E' un problema perché la nostra competenza viene svuotata. Si guarda al risparmio di qualche centesimo e si impoverisce il nostro settore. Ma è un problema fisiologico. Quello che invece è patologico è la serie di default, di clienti insolventi, e la mancanza di tutela da parte dello Stato. Eppure le nostre imprese raccolgono dazi per l'amministrazione, abbiamo un'esposizione importante per questo. E poi ci dob-



meno disfunzioni e avremmo risparmiato denaro. L'Unione europea deve essere un punto di riferimento. Deve avere una visione sul mondo dei trasporti. Una delle preoccupazioni del trasporto europeo è abbattere le frontiere. Alcuni paesi sono stati più virtuosi, l'Italia fa ancora un po' di fatica».

**Quali passi avanti sono stati fatti in Italia nella semplificazione burocratica e quali i nodi ancora da sciogliere?**

«Le semplificazioni vere sono quelle di cui ci si accorge nella vita di tutti i giorni. Spesso, invece, si pensa di semplificare introducendo nuove norme e producendo nuova carta. Va cambiata la cultura amministrativa e l'atteggiamento della pubblica amministrazione nei confronti delle imprese».

**Che rapporti avete con le altre categorie del mondo dei trasporti?**

«Facciamo parte di un'unica grande famiglia. Abbiamo *mission* e aspettative comuni. Ci sono differenze fisiologiche, sensibilità differenti quando ci si riferisce a provvedimenti che ci riguardano. Ma sono maggiori le cose che ci accomunano. Ci possono essere posizioni divergenti fra le associazioni di rappresentanza, non fra le singole imprese di spedizionieri, autotrasportatori o agenti marittimi».

biamo trovare in difficoltà per le inadempienze».

**Che aspettativa ha Fedespediti dalla riforma dei porti?**

«Sul testo il nostro giudizio è positivo in generale, manteniamo una riserva per verificare l'applicazione pratica. E' una riforma attesa da moltissimo tempo, va a incidere sulla frammentazione delle decisioni che riguardano i porti. Ci aspettiamo un maggiore coordinamento, più velocità nel prendere le decisioni, realizzare le opere e le infrastrutture essenziali. La riforma contiene anche un ri-

chiamo all'efficienza della procedura doganale per quanto riguarda le operazioni di controllo delle merci nei porti».

**Le politiche europee in tema di trasporti messe in campo negli ultimi anni sono state soddisfacenti?**

«L'Europa è il riferimento per tutti. Sembra una banalità, ma quando ci sono progetti importanti si guarda all'architettura comunitaria. Se questa visione d'insieme fosse stata presente quando sono stati costruiti certi interporti e infrastrutture avremmo



## Port of Trieste

Come and visit us at TransRussia, Moscow  
19–22 April 2016 | Pavilion 1, Hall 3 – stand B205

**#TriesteRailPort**



[www.porto.trieste.it](http://www.porto.trieste.it)

# Le sanzioni dimezzano i flussi commerciali russi

Da 450 a 217 miliardi di euro. Medvedev: «Soffriamo, ma è l'Europa a dover avviare il disgelo». Soffre l'export italiano, che perde 3,7 miliardi di business

di **MARCO FROJO**, Milano

IL PROSSIMO 31 luglio le sanzioni europee alla Russia compiranno due anni e non ci sarà niente da festeggiare né per il Vecchio Continente né per Mosca. I danni commerciali provocati da questa decisione sono tutti riassunti in due soli dati: **gli scambi sono passati da 450 a 217 miliardi di euro, esattamente la metà.**

A ricordare di recente questa cifra è stato il primo ministro russo Dmitri Medvedev, che ha chiaramente detto di esser disposto a trovare un compromesso per porre fine delle sanzioni: «L'Unione Europea è il nostro principale partner commerciale, **un insieme di Paesi che si trova nel nostro stesso continente.** Quindi siamo legati dalla nostra comune identità europea, storia e valori. **Queste perduranti tensioni non stanno portando alcun beneficio.** Ma se ci è stato detto che non ci volevano più intorno, **il primo passo per la riconciliazione dovrebbe essere compiuto da chi ha dato il via a questo isolamento.** Per quanto ci riguarda, siamo pronti a discutere su ogni questione». Anche sul fronte europeo i danni economici accusati nell'ultimo anno e mezzo sono stati pesantissimi e non stupisce quindi che in alcuni Paesi, a partire dall'Italia, ci sia il tentativo di rivedere i rapporti con Mosca, **anche alla luce del mutato scenario geopolitico in Siria.** «Le sanzioni occidentali, unite al crollo dei prezzi delle materie prime, hanno lasciato segni profondi nell'economia russa» scrivono gli analisti di Raiffeisen Capital Management, **che ricordano come il prodotto interno lordo russo abbia subito una contrazione del 3,7% nel 2015.** «Nonostante il massiccio calo dei prezzi delle ma-



terie prime, il **surplus** delle partite correnti è stato superiore al 2014 (66 miliardi di dollari rispetto ai 59 miliardi), cosa che è da imputare in primo luogo al forte calo delle importazioni - **annotano gli analisti della società austriaca -.** Nell'attuale contesto economico e geopolitico globale dovrebbe diventare molto difficile rispettare l'obiettivo di disavanzo previsto nel bilancio del 3% del Pil. Alla luce delle riduzioni delle prestazioni in ambito sociale per gran parte della popolazione, in caso di dubbio, **il governo potrebbe però anche accettare deficit più elevati semplicemente sulla base di considerazioni di politica interna.** L'andamento dei deflussi di capitale è stato molto positivo; **rispetto all'anno precedente sono diminuiti significativamente.** L'embargo dunque, pur avendo catastrofici effetti sull'economia in generale, **ha avuto un impatto positivo sulle finanze del Paese che è stato costretto a ridurre l'interscambio con l'estero,** che è notoriamente regolato in valuta pregiata. **Non bisogna infatti dimenticare che alle sanzioni europee Mosca ha risposto con analoghe misure nei confronti dei prodotti in arrivo dall'Europa.** A farne le spese

è stata soprattutto l'Italia che ha nella Russia uno dei partner commerciali storicamente più importanti.

Secondo uno studio di Coldiretti realizzato su dati Istat sul commercio estero, le esportazioni del Made in Italy in Russia hanno toccato il minimo da 10 anni, **per effetto dell'ulteriore crollo del 24% rilevato a gennaio 2016 rispetto all'anno precedente.**

Complessivamente, sottolinea Coldiretti, le esportazioni italiane in Russia nel 2015 hanno raggiunto appena i 7,1 miliardi, **con un taglio di 3,7 miliardi rispetto al 2013,** l'anno precedente all'introduzione delle sanzioni.

Il primo e più incisivo effetto, dice l'associazione, è stato determinato «dall'embargo totale in Russia per una importante lista di prodotti agroalimentari con il divieto all'ingresso di frutta e verdura, formaggi, carne e salumi ma anche pesce, provenienti da Unione europea, Stati Uniti, Canada, Norvegia e Australia, **con decreto n. 778 del 7 agosto 2014 e rinnovato per un ulteriore anno con nuova scadenza il 5 agosto 2016.** Una misura che - sottolinea Coldiretti - è costata direttamente all'Italia 240 milioni di euro nel 2015 per il solo settore agroalimentare».

Secondo lo studio, i prodotti più colpiti sono stati frutta, carni e frattaglie, formaggi e latticini, **con conseguenze indirette anche ai settori ad essi collegati.**

Al di fuori del settore agroalimentare si registrano poi le importanti perdite del settore tessile (-30,8% rispetto al 2014), dell'arredamento (-27%) e dei mezzi di trasporto **(-38,2%).**



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



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

depositi portuali s.p.a.

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

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

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

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



# I porti del Maghreb non conoscono la crisi

Anche Decathlon sceglie Tanger Med come base logistica per l'area. Ecco i dati del 2015 sulle banchine del Nord Africa

di **MARCO FROJO**, Milano

IL CONFLITTO in Siria, l'avanzata dello Stato islamico in Libia e più in generale i crescenti problemi che stanno emergendo nel Mar Mediterraneo non hanno almeno per ora creato alcun danno ai trasporti marittimi.

Questo vale in particolar modo per il Marocco e l'area del Maghreb, **che già ai tempi delle Primavera arabe**, avevano mostrato una grande stabilità.

A Rabat e Algeri non si era registrato alcun tipo di ribellione da parte della popolazione, mentre la Tunisia, che è stato il primo Paese a rovesciare chi lo governava (**Ben Ali**), è riuscita a gestire la transizione senza sprofondare nel caos.

C'è sì stato l'attentato del Bardo, **ma niente che si possa paragonare alle violenze scoppiate nella vicina Libia o in Egitto.**

Per il Marocco la tranquillità del Paese (**e dei mari**) è di fondamentale importanza per portare avanti il proprio piano di sviluppo che ha nei traffici marittimi uno dei suoi pilastri. «Il settore dei trasporti marittimi non percepisce alcun pericolo nella sponda Sud del Mediterraneo - spiega Alessandro Panaro, **responsabile dell'area ricerca di Srm** -. Per rendersi conto di ciò è sufficiente guardare ai dati registrati da Tanger Med, e ancora di più, da Port Said, scalo molto vicino alle aree più politicamente calde di questa regione, **ma sta continuando a beneficiare del raddoppio del Canale di Suez.**»

Secondo quanto diffuso di recente dall'Autorità portuale di Tanger Med, nel 2015 banchina e aree logistiche di Tangeri hanno



movimentato 5,28 milioni di tonnellate di idrocarburi, **con incremento del 38% rispetto al 2014.**

Per quel che riguarda il traffico cargo, **la quantità movimentata ha raggiunto 496.400 tonnellate, in crescita del 17% rispetto al 2014.**

Il terminal Tanger Med Passagers ha visto transitare oltre 2,35 milioni di persone, **registrando un progresso del 6%.**

In merito al passaggio di mezzi pesanti, il polo logistico ha visto una crescita dell'8% in termini di unità di Tir (237 mila) e del 15% in termini di quantitativi trasportati (**oltre 5,82 milioni di tonnellate**).

In seguito al crescente processo di industrializzazione della regione, il traffico di prodotti agroalimentari freschi è stato superato da quelli industriali, soprattutto le autovetture Dacia prodotte da



**getto avviato poco più di un decennio fa dal re Mohammed VI.** Il gruppo francese specializzato nella vendita di articoli sportivi creerà entro la fine del 2016 il suo secondo centro logistico al mondo dopo quello di Singapore, **dove viene movimentata tutta la merce destinata ai mercati asiatici.**

Attraverso la piattaforma di Tangeri, che inizialmente occuperà 160 addetti, **Decathlon spedisce i propri prodotti verso i mercati del Mediterraneo e dell'Africa occidentale.**

Secondo quanto rivelato dalla stampa spagnola, Decathlon avrebbe selezionato Tangeri tra più di 10 localizzazioni alternative, **preferendo la città marocchina grazie alla stabilità del Paese,** al numero dei collegamenti navali e alla vicinanza della zona logistica al porto merci.

**Presto tra l'altro Decathlon potrebbe essere seguita dalla tedesca Bosch Tools.**

Sul fronte del trasporto di persone infine è stata da poco inaugurata la rotta Tangeri-Motril ad opera della compagnia Frs, **che già serve la tratta con un'unità mercantile.**

La nave che collegherà le sponde del Marocco a quelle della Spagna sarà in grado di trasportare 1.000 passeggeri e 340 veicoli.

**Renault in Marocco (+23%).**

I container movimentati nel 2015 hanno raggiunto quota 2,96 milioni di teu (equivalente 20 piedi), **livello che si avvicina alla capacità massima del porto di Tanger Med, pari a tre milioni di teu.**

Lo scalo marocchino ha inoltre registrato un aumento del 14% nel numero di approdi di navi, tra cui 2.264 navi porta-container (+5%), andamento favorito dall'arrivo di

nuovi armatori quali Hanjin, China Shipping Line, **Nile Duch e Turkon Line.**

Inoltre, a giudicare dagli investimenti realizzati da numerose società private, **la crescita è destinata a continuare anche quest'anno.**

Adidas, 3M e più di recente Decathlon hanno scelto di insediarsi nel polo logistico di Tangeri, **a conferma della bontà del pro-**

**PERFORMANCES IN MOVIMENTO**

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

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

**SISAM GROUP**

**T.O. DELTA**

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

# «Troppi ostacoli per le Autostrade del mare»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

NEL 1999 l'Unione europea ha lanciato il progetto delle Autostrade del mare. In Italia il progetto fu promosso addirittura dal presidente della Repubblica di allora, **Carlo Azeglio Ciampi**: un'eccezione rispetto alla normale disattenzione della politica nei confronti del mondo dello shipping. Negli anni successivi i risultati della politica europea a favore di ferrovia e mare, legata al bisogno di trasferimento modale della merce dalla strada ad altri vettori, **sono stati controversi**. Per l'armamento italiano, però, lo sviluppo dei traffici a corto raggio, **in particolare di ro-ro e ro-pax**, ha rappresentato un volano nel periodo della crisi finanziaria e economica. Le compagnie hanno continuato a investire in questo settore, **con risultati positivi che sono stati sintetizzati in un recente studio di Confitarma**.

Responsabile per la navigazione a corto raggio della confederazione degli armatori italiani è Roberto Martinoli, **presidente della compagnia Gnv**.

«Il concetto di Autostrade del mare - dice Martinoli - **deriva da un'iniziativa europea**. È stata la Commissione europea a portarle avanti. In Italia questo tema gioca un ruolo estremamente importante, **vista la conformazione del nostro Paese**. Ma in Italia siamo arrivati dopo, il vero discorso è partito dall'Unione europea. **Si è cominciato nel 1999**, quando sono stati aperti gli uffici per la promozione del cabotaggio. Sono 22, di cui 21 membri dell'Unione più la Turchia».

## **A che punto siamo?**

«Molto è stato fatto e molto resta da fare. Recentemente, dopo uno studio sulla condizione del

traffico stradale in Europa, l'Unione ha capito che è necessario il trasferimento intermodale. Il mare è privilegiato per la capacità di assorbire flussi di merci, senza il collo di bottiglia dei binari. La ferrovia è meno veloce ed efficace del mare».

## **Pensa che ci siano ancora ostacoli da superare per promuovere efficacemente le Autostrade del mare?**

«Sì, ci sono colli di bottiglia che rendono difficile la promozione. I principali sono complesse procedure amministrative, mancanza di efficienza dei porti, differenze nell'applicazione delle regole fra gli stati membri, mancanza di integrazione con il resto della catena logistica. Occorre lavorare anche sull'immagine delle Autostrade del mare. Sono necessarie più azioni di marketing e di comunicazione interattiva fra le istituzioni governative e i possibili beneficiari dei servizi. Il processo di realizzazione è ancora complesso».

## **Quali obiettivi si pone l'Europa?**

«L'obiettivo dello shift intermodale è di raggiungere il 30 per cento di merci che non viaggiano su strada, per le tratte superiori ai 500 chilometri, entro il 2030 e il 50 per cento entro il 2050. I

DESTRA Roberto Martinoli, presidente di Grandi Navi Veloci





candidati sono ferrovia e mare, ma il trasferimento via mare è più semplice da realizzare. La volontà politica c'è, sono sicuro che ci sarà una spinta».

#### **Con quali strumenti?**

«L'Italia è un modello per l'ecobonus. Ci sono due progetti per cui sono stati stanziati finanziamenti per i prossimi tre anni, 40 milioni all'anno per il marebonus e 20 milioni all'anno per il ferrobonus. Adesso queste misure sono alla valutazione della Commissione europea, con cui è in contatto Ram, la società del ministero dedicata alle Autostrade del mare. In parallelo la Commissione ha già approvato uno studio, promosso da Italia, Francia, Spagna e Portogallo, per un ecobonus europeo. In futuro l'Unione europea finanzia uno studio preliminare».

#### **Nel 2015 Confitarma ha presentato uno studio sul cabotaggio.**

#### **Che cosa è emerso?**

«Nello studio c'è la storia dell'andamento del traffico in questi anni. L'Italia è al secondo posto dopo il Regno Unito per il cabotaggio, e primi davanti alla Turchia in Mediterraneo. Siamo primi con la Grecia per quanto riguarda i passeggeri e primi per il traffico ro-ro. L'offerta settimanale di stiva in termini di metri lineari è cresciuta da 650 mila nel 2005 a 950 mila nel 2014, corrispondente a circa 70 mila Tm».

#### **Lo shipping vive una crisi di noli e eccesso di stiva. In questi anni invece l'attività degli armatori impegnati nelle Autostrade del mare è cresciuta. Come mai?**

«Il nostro settore è decorrelato da altri settori dello shipping. Viviamo un momento positivo. Abbiamo beneficiato della diminuzione del costo del combustibile e dell'aumento dell'efficientamento, in una prospettiva di crescita. Mi auguro che la ripresa economica del paese non sia lontana, per una crescita ulteriore anche dell'attività marittima».

#### **Qual è la situazione dei traffici commerciali nel Mediterraneo?**

«Generalmente va piuttosto bene, anche se alcuni paesi hanno un rallentamento per motivi politici, come Egitto o Libia. Questa aveva in programma grandi investimenti dopo essere uscita dall'isolamento dell'embargo, perchè è senza infrastrutture, e adesso è di nuovo in difficoltà».



SINISTRA L'imbarco di un traghetto nel porto di Genova

# «Sardegna, ripartiamo dal bunkeraggio»

Parla il presidente regionale degli agenti marittimi, Michele Pons:  
«Le nostre priorità? Un servizio di bettoline e un Posto di ispezione frontaliera»

di ALBERTO GHIARA, Genova

LA SARDEGNA dello shipping vuole uscire dall'isolamento. Lo spiega il presidente dell'Associazione agenti marittimi raccomandatori della Sardegna, **Michele Pons**, secondo cui con pochi interventi si farebbero già grandi passi avanti. **Le priorità?** «Un servizio di bettoline e un Pif (posto di ispezione frontaliera, ndr)», **risponde Pons**. Il sistema portuale della Sardegna è molto diversificato.

**Lo scalo principale è Cagliari**, l'unico che accoglie container, ma anche altre tipologie di merce, traghetti e navi da crociera. **Conta circa 1.600 scali all'anno**. Olbia è specializzata nei passeggeri, **il che gli permette di superare Cagliari come numero di toccate di navi**. A Sarrloch, porto petrolifero legato alla raffineria Saras, gli scali sono circa 800, mentre è molto calata l'attività Portovesme, dedicato a industria e minerale, **che risente della mancanza di lavoro della Eurallumina**. Altri porti importanti con funzioni diverse sono quelli di Santa Giusta, vicino a Oristano, **e di Porto Torres**. Un'attività intensa che però si scontra con un fatto sorprendente. **In tutta l'isola non opera nessun fornitore di bunker con bettoline**. «Il problema più grosso per noi - spiega Pons - è il bunkeraggio. **Gli armatori devono mandare le navi qui con le cisterne piene**». La situazione è paradossale, visto il traffico marittimo intenso che interessa tutta la Sardegna. **Ma andiamo con ordine**. «Purtroppo siamo un'isola», ricorda il presidente degli agenti marittimi sardi. Una constatazione forse scontata, ma che qui non



scordano mai, **perché porta con sé conseguenze che scontate non dovrebbero esserlo**. «Il bunkeraggio con bettolina - continua Pons - **non esiste da quarant'anni**». L'unica possibilità di rifornirsi è accostare la nave e servirsi dalle autobotti. Naturalmente si possono caricare quantità molto limitate per usi specifici, **non certo per compiere grandi traversate**. «In altri scali, come Savona o Barcellona, sta per prendere piede la distribuzione di Lng (**gas naturale liquido**). Noi siamo ancora indietro

con il fuel. Abbiamo pontili che potrebbero essere utilizzati, **ma manca un accordo fra gli operatori**».

La seconda urgenza per la Sardegna e in particolare per Cagliari è l'autorizzazione a attivare un posto di ispezione frontaliero, **necessario per i prodotti animali che arrivano dall'estero**. La richiesta è stata attivata, si attende una risposta dal ministero della Sanità. **«Senza il Pif non possiamo importare prodotti di origine animale**. Per arrivare in Sardegna devono prima passare dal Pif di un altro



**blici se gli operatori sardi lamentano spesso di essere marginalizzati.** «La Regione non ha attenzione per l'economia del mare. **Eppure dal mare viene ricchezza.** A Cagliari abbiamo il progetto di zona franca in pausa, **una parte di porto canale che non è stato attrezzato.** Siamo fermi, in parte anche per la mancanza del presidente dell'Autorità portuale. Non si fanno programmi per il futuro, **anche sui pescaggi.** Un'altra iniziativa che si è arenata è la delibera regionale che promuoveva aiuti agli autotrasportatori che avessero utilizzato le Autostrade del mare verso il continente utilizzando il porto isolano più vicino e riducendo così la tratta stradale. **Si sarebbero potuti ricevere fino a 100 mila euro in tre anni.** La delibera risale al 2013, «ma non è stata applicata».

porto, come Genova, **La Spezia o Napoli.** Durante l'ultimo Comitato portuale il comandante Giglioli ha detto che l'autorizzazione arriverà in tempi brevi. Speriamo, **perché è una chance di lavoro in più per il porto canale.** Il passaggio da un altro porto, secondo la stima degli agenti marittimi sardi, **costa da 4-5.000 euro in più per ogni container.** Stiamo parlando di un volume di merce che cinque anni fa la dogana aveva quantificato in 170 mila tonnellate all'anno.

**«Bunkeraggio e Pif sono le due cose a cui come agenti marittimi teniamo di più.** Ci permetterebbero di essere più pronti e competitivi». **Il rapporto della Sardegna col mare è sempre stato ambivalente:** risorsa, ma anche pericolo. Nel corso dei secoli dal mare sono arrivate le invasioni che hanno spinto la popolazione locale verso l'interno. Ci si può richiamare a questa diffidenza atavica o, più concretamente, **alla superficialità degli amministratori pub-**

**Intanto il governo porta avanti una riforma che prevede l'unione delle due Autorità portuali sarde in un'unica Autorità di sistema.** «Prima - commenta Pons - avevamo due Authority che dialogavano con lo Stato a nome dei rispettivi territori. **Adesso speriamo che questa voce unica sia attenta alle esigenze di tutti.** Poco importa se sarà o meno a Cagliari. **L'importante è che il cluster sardo si faccia sentire unito e acquisisca maggiore rilevanza sul piano nazionale.**»

Paesi Serviti:  
Italia  
Slovenia  
Poland  
Switzerland  
Austria  
Hungary  
Czech Republic

Slovakia  
Baltic States  
Croatia  
Serbia  
Romania  
Bulgaria  
Russia  
Belarus  
Ukraina

I Nostri Uffici:  
Milano  
Koper  
Warszawa  
Vilnius  
Belgrade  
Budapest  
Vienna  
Sezana

**LA CERTEZZA DI UN PERFETTO SERVIZIO  
IMPORT-EXPORT.**

**Boxline UCL**

[www.boxline-ucl.com](http://www.boxline-ucl.com)

Affidabili, puntuali, precisi: qualunque sia la destinazione della vostra spedizione, Boxline è il partner giusto su cui contare. Offriamo la più completa gamma di servizi groupage dalla Cina e dall'Asia per tutte le destinazioni. Serviamo l'Europa centrale e orientale grazie a una presenza strategica nei porti di Genova, Capodistria, Gdynia, Klaipeda e Riga, tutti perfettamente collegati a trasporti su strada. Boxline: il vostro successo arriva sempre a destinazione.

# «La cura del ferro sta dando i primi risultati»

Zeno D'Agostino (Autorità portuale di Trieste): «Il trasporto su rotaia genera valore e occupazione. E la competitività aumenta»

di ALBERTO GHIARA, Genova

CONFERMATO da pochi giorni come commissario alla guida dell'Autorità portuale di Trieste, **Zeno D'Agostino guarda con fiducia al futuro del porto giuliano.**

«La novità più importante - afferma - è che gli sforzi per investire sul traffico ferroviario stanno dando ottimi risultati. I numeri dei primi due mesi di quest'anno segnalano una crescita importante, dopo che avevamo avuto un risultato soddisfacente nel 2015. Il trasporto ferroviario genera valore e occupazione in sé, ma è anche un elemento di competitività per tutto lo scalo».

**Quali interventi avete effettuato?**

«Le più importanti sono l'eliminazione della doppia manovra, l'assegnazione di tutte le manovre a Adriafer, l'investimento sui locomotori, il layout dei binari interni».

**Quali risultati state ottenendo?**

«Abbiamo registrato una crescita. In questo momento movimentiamo 110 treni alla settimana soltanto per il trasporto intermodale (cioè di container, ndr), che rappresenta un aumento del 30% rispetto allo scorso anno. Ma sono in crescita anche i carri per il trasporto petrolifero e quelli della Siderurgia Triestina. Nel 2015 abbiamo movimentato circa 6 mila treni intermodali. Nel 2016 diventeremo forse il primo porto italiano per quota di trasporto ferroviario, in concorrenza con La Spezia. Andiamo a giocarci le prime posizioni, sarà una bella competizione».

**In quali settori cresce il porto?**

«In ogni settore, dai ro-ro turchi a container, petrolio, siderurgico. Dialoghiamo con terminal e armatori per potenziare l'attività ferroviaria».

**Quanto ha investito l'Autorità portuale?**

«Nel 2015 si sono spesi 3 milioni di euro per la manutenzione straordinaria e i nuovi locomotori. C'è una sensibilità a questo tema importante da parte di tutti. Nella competizione fra scali dell'Alto Adriatico la ferrovia fa la differenza».

**Qual è il vostro bacino di utenza?**

«Per noi è normale che i treni intermodali vadano verso il Lussemburgo o la Repubblica Ceca, ma anche Germania, Austria o Ungheria. Questo ci contraddistingue rispetto agli altri scali italiani».

**Che parte ha Ferrovie Italiane nel vostro progetto?**

«La controllata Rfi ha investito 50 milioni di euro per la stazione di Campo Marzio, dove passano le



merci del porto di Trieste. Noto che c'è una nuova progettualità. Si procede all'automazione di tutti i binari del porto. Poi all'adeguamento dei binari a 750 metri di lunghezza e al collegamento del terminal container alla rete ferroviaria».

**Come procede l'integrazione con il retroporto e gli interporti?**

«Operiamo su due piani per l'integrazione con interporti e retroporti. Uno è quello ferroviario. Ragio-



niamo come se operassimo su più piattaforme. Da novembre abbiamo attivato un servizio per gli operatori turchi fra il porto di Trieste e il terminal di Ferneti. Ferneti diventa il retroporto destinato ad accogliere la domanda crescentissima dei turchi. Ci tengo a sottolineare che le compagnie turche restano a Trieste e fanno investimenti. Non è vero che qualche concorrente stia togliendo questo traffico a Trieste. Il secondo piano ha il suo nodo a Prosecco, frazione di Trieste in cui l'Autorità portuale è proprietaria di un'area raccordata. E' la seconda area oltre a Ferneti dove in queste settimane è stato trasferito il punto franco triestino».

#### **Qual è l'importanza della zona franca?**

«I turchi hanno scelto Trieste anche per i vantaggi che offre da questo punto di vista. Adesso abbiamo esteso il punto franco a queste due nuove aree, Ferneti e Prosecco, dove trasferiamo i semimorchi. Sono aree connesse con ferrovia e autostrada. Così i camion turchi non sostano più in porto. Nel 2016 ipotizziamo una crescita del 10-15 per cento del volume con la Turchia, che nel 2015 ha raggiunto i 300 mila rimorchi. Si va al di là dell'utilizzo del terminal. I turchi vogliono fare qui le loro basi logistiche. Quest'anno aumenteranno sia la frequenza dei servizi sia la dimensione delle navi utilizzate. E da poco oltre al ro-ro si è aggiunta la linea di Arkas per i container».

#### **Che ruolo svolge l'interporto di Cervignano per il porto di Trieste?**

«Pensiamo che i treni che dalle Trieste vanno verso i paesi del Nord, come Austria, Germania o Lussemburgo (verso cui abbiamo un servizio giornaliero) possano fare sosta a Cervignano per raccogliere anche i prodotti dell'industria friulana. Poi c'è un progetto per Opicina con Rfi, dove altre imprese

ferroviarie ci hanno chiesto di operare. Con Monfalcone c'è già una forte complementarità, non sovrapposizione. Con la fusione amministrativa, la politica arriva su un percorso già segnato dalle imprese. Per prima cosa si dovrà studiare l'integrazione ferroviaria fra i due scali».



#### **SPEDIZIONI NAZIONALI E INTERNAZIONALI**

- MARITTIME, TERRESTRI, AEREE -**
- ESPERIENZA PLURIENNALE SU CUBA**
- FULL, GROUPAGE E VIA AEREA**
- SERVIZIO DECADELE 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](mailto:info@sefigroup.it) - sito web: [www.sefigroup.it](http://www.sefigroup.it)



# «Il prezzo del petrolio ci sta penalizzando»

Parla il presidente nazionale di Federagenti, Michele Pappalardo: «Il caso Algeria è emblematico: il barile a 30 dollari non giova a nessuno»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

L'ITALIA cerca la propria strada per lo sviluppo della portualità, provando a quadrare il cerchio degli interessi contrapposti, mentre le grandi compagnie marittime impongono la loro logica sui mercati internazionali, curiose di quanto accadrà nel Bel Paese, ma pronte a investire altrove, **dalla Grecia alla Spagna**. Da sempre mediatori fra navi e porti, fra visioni planetarie e interessi locali, gli agenti marittimi cercano di adeguarsi in un mondo che cambia, **come spiega il presidente nazionale di Federagenti, Michele Pappalardo**.

**Cominciamo dalla situazione dei traffici. Che impressione avete?**

«Il 2015 aveva dato qualche segnale di speranza. C'era stato un certo ottimismo. Il 2016 ci sta facendo un po' disperare. E' partito con tutti gli indici in ribasso. Ci sono forti tensioni finanziarie che incidono sui trasporti. I noli di riferimento dei contenitori hanno avuto una brusca inversione. Il petrolio a questi minimi non aiuta nessuno».

**Il petrolio ai minimi è una preoccupazione o un risparmio?**

«E' una preoccupazione reale. Un petrolio non a 100 dollari al barile può far piacere, però un petrolio a 30 dollari al barile preoccupa. Le do un esempio su tutti. Nel bacino del Mediterraneo siamo molto sensibili ai traffici con il Nord Africa. C'è un paese soprattutto, l'Algeria, che è un grosso importatore. Ha un trend di import dall'Italia abbastanza sostenuto. Il dinaro algerino è legato alla quotazione del petrolio, quindi è stato di fatto svalutato. Ciò ha portato a una stretta governativa sulle importazioni, al ritiro di tutte le licenze. Si è

bloccato tutto e solo con grossa difficoltà sta ripartendo. Fra breve dovremmo avere le nuove licenze di esportazione verso l'Algeria, però tutto ciò ha avuto un effetto negativo, di fatto c'è stato uno stallo e si dovrà vedere ora come e quando si riparte. Ma è solo uno dei tanti casi. Il petrolio a questi minimi è dovuto a un aumento dell'offerta, ma è pur vero che c'è stata una forte diminuzione della domanda. Significa consumi minimi. Sicuramente quindi significa minori costi di carburante per i trasporti marittimi, ma vanificato da una flessione di domanda che sta facendo scendere i noli».

**Di che cosa ha bisogno il mercato?**

«Le punte forti in un senso o nell'altro non fanno bene al mercato. Il mercato ha bisogno di equilibri. Anche a livello politico, i venti di guerra vicino a noi, in Libia, altro paese verso il quale ci si potrebbe rivolgere e col quale lavorare. Tunisia idem. Adesso anche l'Egitto. Tutti quei paesi che fino a due anni fa potevano attirare traffico perché fra le altre cose avevano Pil abbastanza interessanti, stavano investendo nella ricostruzione, oggi sono in crisi».

**Qual è l'alternativa al Nord Africa, in attesa che quest'area si riprenda?**

«L'Europa langue e i traffici intra-europei sono deludenti. I giganti del Far East si sono seduti, sono in difficoltà se non in recessione. Il quadro è estremamente preoccupante. A questo si aggiunge la carenza del nostro sistema portuale e del nostro sistema logistico. E' vero che ci stiamo avviando sulla giusta strada. Il Piano nazio-

nale della logistica ha preso una direzione che a me piace. C'è stato questo decreto che pare possa rimettere in moto la macchina. Ma il cammino è lungo».

**Il Piano della logistica, se dovesse essere attuato, ha aspetti positivi?**

«Sicuramente. Le criticità sono legate agli uomini che verranno chiamati a gestire questo piano, che è molto tecnico. Ci vuole anche la guida politica, ma le due cose si devono combinare in maniera non facile. Questa è la mia preoccupazione. Ma l'indicazione è positiva. Adesso si tratta di programmare investimenti, di adeguare i porti alle nuove realtà dello shipping internazionale. Dobbiamo recuperare il gap ferroviario che è enorme. Pare che, in questo senso, il governo l'abbia capito e qualcosa si stia muovendo, ma siamo molto indietro. Situazione critica dell'economia internazionale sposata alle nostre carenze infrastrutturali, il quadro non è bello. Ci vuole ottimismo».

**Che giudizio danno dell'Italia gli armatori internazionali?**

«Loro ragionano sempre nell'ottica delle mega-navi e noi siamo indietro. Occorrono scelte. Dobbiamo capire dove vogliamo andare, avere il coraggio di decidere su quali porti puntare per determinati traffici e coordinarci. Sono preoccupato che l'italico vizio dei campanili possa continuare a essere un freno piuttosto che uno stimolo. Oggi per attrarre investitori stranieri bisogna essere grandi. I cinesi al Pireo sono andati a trattare con lo Stato, lì le scelte sono state fatte, sia pure dettate da una situazione particolare come quella greca. Ma gli investimenti sono arrivati».

# «Cresciuti nonostante la crisi»

di ALBERTO GHIARA, Genova

ASSAGENTI, l'associazione degli agenti e raccomandatori marittimi genovesi, **riparte nel 2016 con ambizioni di crescita della propria attività e della propria funzione**, a cominciare dalla formazione. Momento centrale di questo progetto è l'inaugurazione della nuova sede, più ampia e articolata di quella storica.

«Si tratta - spiega Gianfranco Gazzolo, **vicepresidente di Assagenti e agente in Italia di China Shipping** - di una scelta appropriata. Andiamo in una sede di proprietà, più rappresentativa, **con uffici consoni al ruolo importante dell'associazione**. È un progetto che risponde anche alle esigenze dell'attività di formazione che svolgiamo, **come per esempio l'organizzazione del corso Papagno**, ma anche per le attività svolte in sintonia con altre categorie. **Finora abbiamo utilizzato sedi terze**. In futuro potremo associare di più questi eventi alla filosofia di Assagenti, nel far avvicinare i giovani alla nostra professione».

**L'apertura della nuova sede testimonia anche una fiducia nel futuro del settore e nella crescita del traffico marittimo?**

«Assagenti riflette la crescita dei propri associati. I tempi non sono positivi per il settore, la crisi ha lasciato il segno, ma Assagenti in questi anni è cresciuta. Abbiamo promosso iniziative per aumentare la nostra visibilità, per la for-

mazione, per fornire più servizi ai nostri associati. Un esempio di quanto è stato realizzato in questi mesi è lo svincolo digitale dei documenti. E' una novità che ho sperimentato personalmente con la mia agenzia, che è stata una delle aziende pilota. Si tratta di una procedura, messa a punto assieme a Spediporto, che a regime renderà molto più rapido il lavoro di agenti e spedizionieri». **Il porto di Genova continua a segnare record nella movimentazione di container, ma non per il traffico complessivo.**

«Sì, qualche indicazione positiva è arrivata nel 2015, ma sono comunque anni difficili. In prospettiva Genova può recuperare quote di mercato. Ci sono state iniziative importanti come i corridoi doganali e il pre-clearing. E' lodevole che il Vte abbia investito per nuove gru che permettono di operare le portacontainer più grandi. È un segnale che questo terminal importante si è attrezzato per rispondere alle esigenze dello shipping moderno. Ma ci sono altri progetti che devono maturare e senza i quali non ci sarà crescita».

**Che cosa manca?**

«Un nodo è l'Autorità portuale. Nonostante il commissario stia facendo miracoli, il porto ha bisogno di un presidente nel pieno delle proprie funzioni e che tutte le iniziative possano andare avanti. Un progetto da accom-



SINISTRA Movimentazione di container presso il porto di Keelung, sulla costa settentrionale dell'Isola di Taiwan



DESTRA Il porto di Manila



pagnare è quello di calata Bettole, che ha potenzialità enormi, poi la diga, l'entrata a Ponente. Il mercato del nostro paese non sta crescendo, quindi il porto può fare passi avanti se si attezza meglio rispetto ai concorrenti. Ma non ci può permettere i tempi lunghi di una volta, le decisioni devono essere prese in tempi brevi».

**Come è considerato il porto di Genova dagli operatori internazionali?**

«E' sempre centrale come riferimento per l'Italia, per quanto anche gli altri scali siano cresciuti. Nell'immaginario delle compagnie di linea è un punto nevralgico per i servizi che arrivano in Italia e nel Mediterraneo occidentale. Ma se non si adegua per le toccate di navi di grandi capacità (le 14 mila sono pane quotidiano, le 16 mila cominciano a toccare, le 18 mila sono il futuro), non basterà più il richiamo del nome, serviranno infrastrutture adeguate».

**In questo quadro, che ruolo può svolgere la riforma dei porti annunciata dal governo?**

«Di riforma si è parlato per mesi e anni. Finalmente c'è una proposta di cui conosciamo i dettagli. L'impianto va bene, lo accettiamo com'è, per noi è importante andare avanti senza fermarsi troppo a discutere, ad esempio sugli accorpamenti, sul futuro di Genova e Savona. Viva le scelte. Il punto debole è l'assenza degli utenti nella composizione dell'organo che sostituirà il Comitato portuale. Non possiamo pensare che a quel tavolo non ci sia un rappresentante di ogni categoria, non per fare i propri interessi, ma per contribuire allo sviluppo del porto. Lo trovo un limite. Gli agenti marittimi sono fondamentali per un porto, rappresentano il "link" fra il territorio e le compagnie marittime. Mi sembra che in questo caso, escludendo le categorie portuali, si voglia cambiare tutto per non cambiare niente».



SINISTRA Unità portacontainer presso lo scalo di Wellington, in Nuova Zelanda

DESTRA Un lavoratore del porto di Tokyo



# «Lng in Italia, potenzialità e criticità del mercato»

Cesario Mondelli, presidente di Ancanap: «Così i cantieri navali sondano gli investimenti su stoccaggio ed approvvigionamento di gas nei porti»

MICHELE Marsiglia, presidente FederPetroli, ha annunciato l'avvio del Piano di investimenti stoccaggio ed approvvigionamento di Lng: **«Non c'è più tempo da perdere»** dice. Il direttore generale del Mise conferma entro il prossimo maggio la predisposizione del decreto di recepimento della Direttiva europea sui carburanti alternativi. **Il tema Lng come combustibile per la propulsione navale è estremamente attuale.** Ne parliamo con Cesario Mondelli, presidente Ancanap.

## **Qual è la posizione dei cantieri navali italiani e di Ancanap in particolare?**

«La consapevolezza di essere tutti chiamati a diventare attori principali della rivoluzione epocale orientata alla salvaguardia del nostro pianeta per le prossime generazioni è molto sentita. L'Europa e il nostro governo hanno legiferato in tal senso. E' vivo quindi l'interesse verso utilizzi di combustibili a basso tenore di carbonio, che orientano le scelte in questa fase di transizione energetica. Il combustibile Gnl rientra come combustibile fossile in questa logica, imponendosi come sostenibile alternativa per il trasporto terrestre e per quello navale. Il suo utilizzo è in grado infatti di assicurare l'abbattimento di CO<sub>2</sub> del 25%, di NO<sub>x</sub> del 80%, di SO<sub>x</sub> del 99% e dei particolati del 99%. Sono queste le valutazioni che hanno spinto, da anni, i cantieri associati allo sviluppo innovativo del Gnl come combustibile navale in stretta collaborazione con le Università, il Rina, l'Autorità di Bandiera e tutto l'indotto di questa filiera tecnologica».

## **A che punto sono queste ricerche?**

«Le ricerche sono ad uno stato

molto avanzato, siamo pronti per la realizzazione dei prototipi.

L'adozione da parte dell'I.Mo nel giugno 2015 dell'I.G.F. Code, che regola in maniera organica la materia dell'utilizzo del gas naturale liquefatto come combustibile per la propulsione navale, ha dato un contributo decisivo per l'utilizzo di Lng nel campo navale. Prima dell'introduzione dell'I.G.F. Code, le navi a propulsione Lng sono state costruite utilizzando regolamenti in deroga, con tutte le incertezze del caso e problematiche conseguenti».

## **Si può dire che con la nuova disciplina le problematiche tecniche siano state risolte?**

«In linea di principio si può dare una risposta affermativa. Ora cantieri e armatori sanno cosa si deve fare, il quadro tecnico generale è chiaro e puntuale. Rimangono però molti problemi tecnici di carattere pratico e operativo, specifici della primogenitura dei prototipi che debbono essere risolti. In questo senso, è indispensabile una stretta collaborazione fra cantieri, Enti di Classifica e Autorità di Bandiera che già è in corso ed è in questa fase molto sentita e orientata alla soluzione. Si avverte insomma che tutto il Sistema Italia spinge per il Gnl. A tal proposito l'Ancanap ha organizzato con l'ausilio del suo associato Wartsila, un work shop sul Gnl che ha lo scopo fondamentale di diffondere la cultura del Gnl come combustibile per la propulsione navale, agendo sulle leve della ricerca, della innovazione e dei prototipi».

## **Quali sono i problemi per la diffusione dell'utilizzo di Lng nel campo navale?**

«E' un mercato che si deve svilup-

pare. Siamo in presenza di una iniziativa dove l'offerta può generare la domanda. Gli armatori sono ovviamente molto interessati. Il quadro normativo del prossimo futuro, in termini di emissioni, indirizza le scelte armatoriali in questa direzione. Oggi la decisione di investire in una nave Gnl è difficile da prendere, sebbene siano state superati problemi di natura normativa e tecnica, esistono ancora molte fattori inibitori: basso costo del bunker, che di fatto, ha rallentato lo sviluppo di combustibili alternativi; la limitata disponibilità del Gnl per la carenza di infrastrutture dedicate; il maggior costo di costruzione della nave a Gnl o Dual Fuel (Gnl e Mdo)».

## **Il governo italiano come si pone di fronte al problema?**

«Abbiamo molto apprezzato l'operato del governo e in particolare quello del ministro Delrio e della sua struttura, che dimostrano grande sensibilità ed attenzione a problema che si colloca in un quadro organico di sviluppo. Due aspetti concreti. Il primo: attendiamo con estremo interesse la presentazione del Piano Strategico Nazionale per lo Sviluppo delle Infrastrutture a Sostegno dello Sviluppo del Gnl, affinché possa da un lato coordinare in un quadro organico lo sviluppo sinergico, oggi espressione di varie realtà, e dall'altra avviare il processo di investimento per le opere infrastrutturali strategiche per il ns. Paese, sviluppando la viabilità stradale e le autostrade del mare, insomma contribuendo allo sviluppo economico. Il secondo aspetto: la Legge di Stabilità del 2014 ha stanziato fondi per la ricerca, sviluppo e costruzione di prototipi. Nel 2015, con il DM



10/06/2015 ha emanato anche la normativa, approvata dagli Organi Comunitari, per rendere erogabili i fondi stanziati. Auspichiamo che a breve, già ad inizio primavera, vengano emessi i primi decreti di concessione dei contributi, per concretizzare e sviluppare gli studi e, soprattutto, realizzare i prototipi».

#### **Tutto bene allora?**

«Quasi tutto bene, perché i fondi stanziati dal D.M. 10/06/2015 non sono sufficienti a dare corso a tutti i progetti ed iniziative presentati. Auspichiamo pertanto un intervento del Governo per la messa a disposizione dei fondi necessari, del resto abbastanza modesti, per realizzare anche le iniziative ad oggi senza copertura finanziaria. Chiediamo insomma che l'innovazione sia sostenuta in maniera decisa. Il settore marittimo ha prodotto 33 miliardi di euro dando lavoro a 500.000 unità. Il Mare merita più attenzione, merita un ministero dedicato. Chiediamo insomma che il mare sia riconosciuto dal ns. Paese come fonte di ricchezza, come elemento strategico che pertanto necessita anche del sostegno per l'innovazione».

#### **Quali saranno i risultati conseguenti all'applicazione del DM 10/06/2015?**

«Avremo una risposta immediata. In realtà il sostegno alla Cantieristica per i prototipi innovativi sarà

lo strumento indispensabile per abbattere il costo maggiore che l'applicazione di una tecnologia innovativa naturalmente genera. Di fatto il D.M. è considerato come uno strumento validissimo per ridurre l'entità d'investimento. Aspetto questo, sempre d'interesse, ma oggi visto, per le condizioni del mercato dello shipping, come vera panacea, leva indispensabile per vincere gli attriti iniziali e naturali dell'avvio di un nuovo settore industriale. Questa è la logica ad esempio a supporto delle iniziative a sostegno della propulsione Gnl. L'armatore sarà messo in condizioni di realizzare la nave a Gnl in compliance con le prossime norme a favore dell'ambiente, sarà in grado quindi di offrire al mercato un prodotto competitivo e innovativo».

**Quindi l'adozione di Lng potrebbe dare un contributo anche alla cantieristica?**  
«Speriamo e riteniamo, per tanti motivi, che questo avvenga, in particolare se la normativa prevista per la ricerca, sviluppo e costruzione di prototipi dal DM 10/06/2016 troverà una rapida e concreta applicazione. Il tempo, in questi casi, è essenziale. Chi parte per primo ha notevoli vantaggi sul mercato. Gli armatori non possono aspettare e se non sono i progetti migliori e più tempestivi. Dopo l'intervento del Governo che ha lodevolmente

predisposto la normativa in maniera tempestiva, auspichiamo anche la sua applicazione rapida da parte dell'Amministrazione, per mettere in condizione l'industria nazionale, cantieri ed armatori, di essere competitivi nel mercato globale che caratterizza il nostro settore».

Quanto incide la disponibilità di infrastrutture per l'approvvigionamento di Lng alle navi? «Indubbiamente le infrastrutture sono strategiche. Come dicevo siamo di fronte al caso dove l'offerta genera la domanda, dove l'infrastruttura può generare una domanda. C'è una generale attenzione al problema e un fervore di iniziative. Il Presidente di FederPetroli, nella sua recente intervista, ha detto che da anni seguono il problema attrezzandosi per il prevedibile arrivo di Lng per il trasporto marittimo. Il Piano Strategico Nazionale per lo Sviluppo del Gnl individua tutti gli scenari potenziali. Sono ormai di attualità tutte le iniziative volte ad incrementare l'offerta di Gnl: Rigassificatori, Depositi Costieri, Gnl Bunkering Vessel, distributori stradali».

#### **Quindi l'utilizzo di Lng può diventare a breve una realtà dello shipping e rappresenta un'opportunità per la cantieristica?**

«Certamente sì. Il 2016 per la Cantieristica Privata Italiana non sarà semplice perché riflette la condizione di crisi di alcuni settori dello shipping. La crisi sistemica del settore delle dry bulks, soprattutto di piccola portata, alla quale si aggiunge quella del settore off-shore, bloccato per il basso costo del barile, si fanno sentire. Per cui crediamo che l'indirizzo da seguire sia quello dell'innovazione tecnologica, orientato allo sviluppo di soluzioni ecosostenibili. L'innovazione tecnologica tesa quindi all'utilizzo di combustibili meno inquinanti o ad impatto zero sono le soluzioni che potranno garantire il lavoro per i ns. Cantieri, assicurando la tranquillità alle nostre famiglie. Queste sono le ragioni che ci spingono a credere che il Gnl, il combustibile fossile più pulito da utilizzare in questa epoca di transizione, possa dare la spinta per una nuova industria. In questo contesto capite bene che la tempestività è fondamentale perché mai come in questo caso è valido il detto "chi prima arriva..."».



# «Gottardo e Vado Ligure i due veri punti di svolta»

Il punto di vista di Rino Canavese (gruppo Gavio):  
«L'inaugurazione del terminal Apm porterà nuovi traffici in Liguria»

di ALBERTO GHIARA, Genova

IL GRUPPO Gavio ha deciso di puntare con sempre maggiore decisione sullo sviluppo del proprio ramo logistico. Per questo si è affidato a un esperto come Rino Canavese, protagonista del rilancio del porto di Savona, **prima come segretario generale dell'Autorità portuale a fianco del presidente Alessandro Becce**, poi come presidente lui stesso. Una lunga esperienza che gli ha permesso di conoscere a fondo la realtà e le potenzialità del settore logistico non soltanto della Liguria, **ma di tutta l'Italia del Nord-Ovest**. «Il gruppo Gavio - spiega Canavese - sta facendo un lavoro di riordino di tutti gli asset che ha nel settore logistico. L'obiettivo è puntare sui nodi strategici».

## Quali?

«In particolare: nel Nord Ovest, anche nell'ambito del ruolo positivo assunto dalle tre Regioni sulla logistica, siamo presenti nel porto di Vado al Vio, dove fra due anni si sentirà la presenza dei volumi del terminal container di Apm (gruppo Maersk); a Rivalta Scrivia che, al di là delle valutazioni politiche, è la realtà che può dare risposte all'inoltro di merce dai porti liguri; a Novara, dove è previsto un aumento dell'attività con l'apertura dei valichi di base in Svizzera».

## Come vi state muovendo?

«In questi nodi il gruppo ha diversi partner. A Vado siamo con l'Autorità portuale, ognuno con le proprie quote. A Rivalta la partnership coi Belgi è paritetica. Molto dipenderà da quanto potrà fare Rfi. C'è un progetto relativo alla stazione di Rivalta che migliorerà sia la velocità di manovra sia la possibilità di fare treni lunghi. Rfi prevede che si arrivi a 750 metri su una parte della linea. All'interno del terminal noi possiamo già arrivare a 830 metri. Anche all'inter-

porto Cim di Novara abbiamo una presenza significativa con il pubblico, facciamo sinergia. Al Cim, dove io sono direttore commerciale, operiamo 220-225 treni alla settimana. Ogni giorno ci sono quattro collegamenti con Rotterdam, uno con Anversa, uno con Le Havre. L'apertura dei valichi di base darà maggiori opportunità. Proviamo a far sì che, come sistema paese, queste aperture rendano più facile per i nostri porti aggredire i mercati di Svizzera e Germania, almeno fino a Ulm. La logica con cui ci stiamo muovendo è la valorizzazione di questi aspetti. Il lavoro che stanno facendo le Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia è veramente importante».

## Recentemente è stato inaugurato il cosiddetto "treno della frutta" da Savona. Ha risposto alle aspettative?

«Il progetto del "treno della frutta" si consoliderà, grazie alla presenza di Apm a Vado, che non opera soltanto frutta e che farà arrivare i grandi operatori che gravitano su Torino».

## Oltre a Rfi, avete contatti anche con Trenitalia, che negli ultimi anni aveva abbandonato il settore cargo?

«Nel rapporto con Fs Italiane a noi interessa moltissimo la parte di servizio. Abbiamo incontrato Renato Mazzoncini, il nuovo amministratore delegato, e abbiamo rilevato un grande interesse del gruppo nel settore delle merci. Credo che le potenzialità di Fs nel rilanciare il settore cargo non le abbiano altri operatori. E' il partner migliore che si possa avere. L'attenzione dei vertici sul comparto merci è una cosa che prima non c'era. Forse, giustamente, si erano poste altre priorità, come l'alta velocità. Adesso è venuto il momento che sia prioritario il settore merci».

## L'Unione europea dice di puntare molto sul trasporto intermodale. Ma quale aiuto effettivo sta dando agli operatori?

«Occorre capire se le risorse dell'Unione europea per il piano Juncker si andranno a concretizzare sulle grandi dorsali. Noi come gruppo stiamo portando avanti un ragionamento con le Regioni, partendo da due fenomeni. Da un lato il mondo dello shipping punta sulle grandi navi portacontainer per la necessità di ottimizzare i servizi e compensare i noli bassi. Dal 2018 aumenteranno i flussi su Genova e Savona. Credo che Apm a Vado Ligure riprodurrà l'effetto delle navi da crociera Costa a Savona: anche gli altri operatori intensificheranno la loro presenza in questa regione. Al contempo quest'anno ci sarà l'apertura del Gottardo, che è già in fase di sperimentazione. Questo farà arrivare treni di dimensioni maggiori. Allora bisogna pensare a come riuscire ad avere strutture che diano risposta alle iniziative elvetiche da qui al 2018, prima ancora che l'Italia possa realizzare le opere faraoniche di cui si parla da tempo. Abbiamo Novara, il nodo di Milano-Segrate, Melzo e Busto: che cosa dobbiamo fare su questi nodi per non sfigurare? Per quanto ci riguarda, su Novara una prima tranche di investimenti per 7-8 milioni di euro è destinata all'adeguamento ferroviario e all'allungamento dei binari. A Rivalta, Rte mira a adeguare la stazione dopodiché è già operativo. A Orbassano, la Regione Piemonte favorisce l'aumento della quota intermodale con incentivi ferrobonus. Non si tratta di investire centinaia di milioni di euro. Tutti questi interventi si fanno con 30 milioni di euro e permettono al Nord Ovest di essere competitivo e adeguarsi agli standard europei».



Lo scalo più importante per le ultime notizie dal Mediterraneo.



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

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

Seguici su   



Gli altri prodotti del comparto Shipping di SEP Spa



The **MediTelegraph**  
 Shipping & Intermodal Transport