

In navigazione nel Mediterraneo

VIAGGIO E VITA A BORDO
DELLA "CIELO DI VIRGIN GORDA"

FOCUS ON NAPLES

OLTRE 30 PAGINE
DI INTERVISTE E ANALISI

INTERVIEW

Scott Bergeron
amministratore delegato
del Registro liberiano

DOSSIER

Che fine
ha fatto
l'Ucraina?

LEGAL

Aeroporti e safety
la nuova tutela
nella disciplina amministrativa



TARGET: SOUTH ITALY

Il porto di Napoli è al centro di un'area fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno.

Maersk Line sa quanto sia importante per i clienti poter contare su un network che offra un'ampia rete di collegamenti da e per tutto il mondo.

Il nostro East-West network risponde a questa necessità con due servizi diretti settimanali da Napoli per gli Stati Uniti, su cui garantiamo anche il collegamento via trasbordo con il nostro network globale da e per il Medio Oriente e l'Estremo Oriente.

Il nostro obiettivo è offrire una copertura globale e la necessaria continuità e stabilità di servizio che merita un'area economica di rilevanza fondamentale per il Paese e per il nostro business.

Your Promise. Delivered.

In this issue

COLOPHON

Direttore Responsabile

Massimo Righi

Responsabile del Progetto

Francesco Ferrari

Redazione

Simone Gallotti
Alberto Quarati
Matteo Dell'Antico

Hanno collaborato in questo numero

Leonardo Parigi
Stefano Pampuro
Felice Cuzzilla
Bianca d'Antonio
Alberto Ghiara

Pubblicità

Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing

Daniela Montano

Supporto tecnico

Giuseppe Covato
Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza

Contatti

TheMediTelegraph Magazine è una
pubblicazione
di SEP SpA, Genova (Italia)
Per contattarci:

* redazione

+39 (0) 010 5388 484

press@themeditelegraph.com

* ufficio commerciale

+39 (0) 010 5388 243/206

advertising@themeditelegraph.com



4 La Vergine Grassa

In navigazione nel Mediterraneo:
viaggio e vita a bordo della "Cielo di Virgin Gorda"



14 Il popolo del mare

La vita ordinaria di bordo, lontana da leggende e pregiudizi:
i marittimi raccontano le loro storie, aspettando il wi-fi

24 Marittimi, tutti i numeri

Cresce la richiesta di ufficiali, un po' meno per la bassa forza

26 INTERVISTA - Scott Bergeron

«L'Italia deve capire i registri internazionali»

34 Che fine ha fatto l'Ucraina?

Dopo mesi di guerra, il Paese è caduto nell'oblio. Ecco cosa succede

36 L'invasione povera di Maiorca Co.

Le app e gli affitti in nero deprezzano il turismo delle Baleari

38 LEGAL - Aeroporti e safety

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

40 FOCUS ON NAPLES

La vergine grassa

di **ALBERTO QUARATI**, Monfalcone

CRISTOFORO Colombo la chiamò Virgin Gorda perché da lontano quell'isola dei Caraibi gli sembrava una gigantesca donna grassa, **distesa sul mare**. La nave ferma in porto si chiama così, **"Cielo di Virgin Gorda"**. Molti armatori intitolano le loro flotte a città, mari, **parenti**. Per questa classe, i d'Amico hanno scelto i cieli. Prima quelli più vicini, come Livorno o Amalfi, poi via via sempre più lontani: Tocopilla e San Francisco, **Cartagena o Virgin Gorda**.

Il Molo Pisacane è l'ultimo dente del porto commerciale di Napoli, prima dello scalo passeggeri: dalle ricetrasmittenti passano gli ordini degli equipaggi sui traghetti per Palermo e Catania, mentre le navette più piccole marcano senza sosta, una manovra dopo l'altra, **ogni giorno la stessa rotta da un punto all'altro del Golfo**, sotto un cielo grigio da scirocco. I carrelli dei portuali sputano fumo e qualche accidente, **la cellulosa nella stiva va scaricata prima che riprenda a piovere**. La nave è partita poco più di un mese fa dal Cile, ha preso l'Atlantico dopo lo Stretto di Magellano, poi Francia e Spagna, ultime tappe in Italia con Livorno, **Napoli e Monfalcone**.

Nessuno chiamerebbe più la "Cielo di Virgin Gorda" **rinfusiera** o **porta-rinfuse**: negli ultimi 30 anni l'italiano marittimo si è prosciugato

come il resto della lingua, **man mano che il Paese perde pezzi di cultura industriale per rifugiarsi nelle promesse del terziario**.

La nave quindi è una **bulk-carrier** di classe **handysize**. Tortorella, chaffeur famoso per aver comprato un taxi britannico per infilarlo nelle tormentate strade genovesi, **un giorno disse che gli inglesi hanno un'unità di misura per tutto**. Ma se per i taxi la questione si ferma oltre la Manica, in campo marittimo questa attitudine si replica all'infinito, senza inciampare in ostacoli culturali o pregiudizi continentali: **Londra**, che un non anglosassone faticerebbe a pensarla città di mare, ne è in realtà la capitale legislativa e finanziaria, ma soprattutto culturale. Fuori dal mondo del cabotaggio nazionale, fatto di traghetti che inseguono esigenze degli isolani e desideri dei turisti, **c'è solo shipping**.

L'industria internazionale del trasporto marittimo, **che rincorre solo le logiche della merce**.

La Virgin Gorda quindi è **handysize**, cioè "di dimensioni maneggevoli", perché le navi di questa categoria (15 mila-50 mila tonnellate di portata lorda - in questo caso 39 mila) si manovrano bene, non hanno la capienza delle Panamax (grandi da passare giuste nel Canale di Panama pre-ampliamento) né tantomeno delle unità più grandi, ma hanno gru di



SINISTRA La cellulosa viene sistemata sul Molo Pisacane di Napoli

DESTRA Il comandante detta istruzioni sulla partenza della nave al primo ufficiale





bordo e nelle stive possono trasportare di tutto, basta che sia merce secca (*dry cargo*): alla rinfusa (*bulk*) come carbone, grano, minerale di ferro, fertilizzante; o unitizzata (**break-bulk**) come cellulosa, prodotti siderurgici, blocchi di granite. O ancora merce sotto forma di carico speciale - barche o componenti industriali, trasportata in coperta, sui portelloni delle stive; o merce inusuale, **come legname di segheria in pacchi**. Per caricare e scaricare basta una banchina, **a volte nemmeno quella**. I porti delle grandi città sono spesso infatti solo un comodo punto di passaggio: fuori da terminal e stazioni marittime, le handy possono risalire il Rio delle Amazzoni tra banchi di sabbia che si spostano a ogni piena, **raggiungere Murmansk sfruttando l'ultimo soffio della corrente del Golfo**, arrivare in posti ancora senza nome e lontani centinaia di chilometri dalla prima strada asfaltata, o ancora baie la cui costa si intravede solo in lontananza, con lente maone che vanno e vengono portando minerali del ventre di qualche miniera oltre l'orizzonte.

IL MERCANTILE VIVE E SI MUOVE

Il mercantile vive e si muove in funzione della merce trasportata: a Napoli la cellulosa non va bagnata, **così le operazioni sulla "Cielo di Virgin Gorda" si fanno quando il tempo concede tregua**. A Monfalcone si sta due giorni alla fonda perché la banchina è affollata, poi il cargo deve entrare sabato all'alba e possibilmente riprendere la rotta della Turchia la sera stessa, **o comunque disorganizzare per far uscire dal vicino cantiere la nuova super-nave da crociera della Msc per prove tecniche**. Capita di attendere un giorno, due, dieci. Ogni marittimo con qualche anno di esperienza ha all'attivo una sosta di quelle eterne, che non finiscono mai: un mese, **45 giorni**.

Succede a volte sulle affollate rotte minerarie o del carbone: l'entrata nella zona di carico e

scarico - perché in quei casi in luogo del porto c'è solo una baia, **o una rada** - viene posticipata da un giorno all'altro, con un lungo rosario di rinvii. Allora cominciano i razionamenti: i pescatori locali lo sanno, e si avvicinano gesticolando su piroghe dal motore arrangiato, proponendo pesce e aragoste da barattare con lubrificante, nafta, **pittura**.

Sui prodotti della terra, che gli stessi pescatori devono comprare al mercato, il baratto decade: **così qualche cassetta di frutta o verdura vale più di un intero marlin appena pescato**. Ci si comincia a lavare con acqua di mare, a centellinare quella dolce di solito generosamente dispensata dal desalinizzatore di bordo, che però per funzionare ha bisogno del motore in moto, ingranato con l'elica: **impossibile se la nave è ancorata**. Eppure, giura chi ha passato queste esperienze, **è proprio lì che viene fuori la squadra**. Finiscono mugugni, le insofferenze, le piccole antipatie. Si stringono i denti: **«Siamo naviganti**. Può succedere. Anche questo è lavoro...». **Seamen life, si mor-mora ai più giovani**, stringendo le spalle.

UN LAVORO DURO

Un lavoro duro, una vita divisa ogni anno due terzi nave e un terzo casa, e difficoltà di comunicazione, figli visti crescere a scatti, **il rischio di legare poco con l'equipaggio imbarcato insieme a te**. Ma anche uno stipendio alto, una carriera solida, **il futuro della famiglia al sicuro**. Nella navigazione di lungo corso, la bassa forza italiana non esiste più. Sopravvive nel cabotaggio per riserva di legge, e su poche navi con bandiera italiana a registro internazionale, **dove gli armatori hanno enormi sgravi fiscali rispetto alle imprese di terra**.

Nell'industria globale marittima il marinaio semplice viene da Paesi in cui il costo della vita è basso: **le due grandi nazioni marittime oggi sono India e Filippine**, manodopera qualificata e buon inglese.



SINISTRA La compilazione dei documenti di bordo: sulla nave tutto è registrato

DESTRA La sala di controllo delle stive



Ora anche la Cina è pronta a immettere sul mercato del lavoro un'enorme quantità di bassa forza e ufficiali, sia di macchina che di coperta. L'interesse degli armatori italiani a formare ufficiali in Italia è tornato a partire dal '98, proprio grazie ai benefici fiscali introdotti dal Registro internazionale, senza i quali - visto il costo del lavoro e l'elevato stipendio riconosciuto - **il Paese sarebbe presto uscito di scena**: raggiunta una certa età, solo alcuni tra gli ufficiali sono chiamati a ricoprire posizioni di responsabilità a terra, trasferendo preziosa esperienza maturata sul mare, in ufficio, in azienda. **È evidente che se l'Italia smarrisce la conoscenza del mestiere**, rischierebbe nell'arco di poche generazioni di perdere le sue aziende, come è successo in tanti altri settori industriali, rimpiazzati con il nulla. Negli ultimi 20 anni, **la forbice fra i contratti stipulati sotto bandiera della Comunità europea e sotto bandiera di convenienza si è progressivamente ridotta**. Parecchi e spesso gravi incidenti navali hanno inoltre portato il settore a realizzare protocolli e normative internazionali di sicurezza, verificate dagli ispettori di registro o di bandiera, **e dalle Guardie costiere**, aggiornati anno dopo anno a seconda delle casistiche e delle necessità. Di conseguenza le bandiere più attive rimangono Liberia, Panama, Isole Marshall, **Malta**. Paesi insomma che hanno trasformato in business il beneficio fiscale agli armatori - **multinazionali che possono dislocare la loro fiscalità come meglio credono** - operando in concorrenza per garantire gli standard richiesti dalla navigazione commerciale. In altre parole, all'armatore è lasciata la possibilità di pagare meno tasse, ma con il vincolo delle norme internazionali dettate dall'Imo (l'equivalente dell'Icao in campo aeronautico) e delle leggi di mercato che tengono in massima considerazione anche i rating di qualità di ogni società armatoriale - **assiduamente monitorati dai broker** - e lo obbligano a garantire un trattamento equo al personale, al rispetto dell'ambiente, alla manutenzione a regola d'arte dei vettori. Più è alto lo standard, **meglio si noleggia la nave**. Più è credibile il registro, più garanzie daranno le navi a esso iscritte. Se l'azienda marittima si



La plancia di comando con le mappe vettoriali



La pilotina dello Stretto di Messina



I rimorchiatori si avvicinano per condurre la nave fuori dal porto



Il pilota dello Stretto prima di salire sulla nave

dimostra virtuosa e attenta nel recepire le sempre nuove normative, **riuscirà a mantenere l'intera flotta in gioco sul mercato globale.** Detto questo, i pirati esistono ancora: sulle rotte minori del Mar Nero, **nei mari asiatici o in Africa Occidentale**, piccoli uomini senza scrupoli sfruttano le persone imbarcandole su navi infami, con l'avallo compiaciuto di autorità locali corrotte. Ma è una logica che può fare comodo solo a chi lavora ai margini dello shipping, e non è un caso che le carrette escano dalle loro rotte durante i periodi di crisi, quando lo spazio per gli impostori si assottiglia, "si pulisce il mercato" come si dice in gergo: **l'armatore-pirata sa che al di fuori del suo raggio d'azione abituale**, la nave sarà bloccata al primo controllo. Lui potrà fallire abbandonando la carretta e scappando con la cassa, e dopo qualche mese di assistenza, in un modo o nell'altro, il sindacato internazionale pagherà il viaggio di ritorno ai marittimi-ostaggio, **prima che cominci l'iter infinito per il pagamento degli stipendi.** Fuori da queste logiche marginali, l'armatore serio ha interesse a mantenere la nave in ordine, perché varrà di più: **non solo quando e se sarà il momento di venderla**, ma soprattutto per spuntare il miglior prezzo dal caricatore o dal noleggiatore.

L'ATTIVITÀ DEL MARITTIMO

Siccome l'attività del marittimo è essenzialmente conduzione e manutenzione della nave, **è nell'interesse dell'armatore avere su ogni unità una squadra di persone che funzioni.** Quindi bisogna formare un nucleo forte di persone, **avere linee guida su come evitare bullismo e mobbing**, promuovere la tolleranza reciproca. Comprendere, dove è necessario, **chi non è caratterialmente compatibile con il proprio ruolo.** Sulla "Cielo di Virgin Gorda" c'è un po' di tutto questo mondo. L'armatore è una multinazionale con mente e storia italiana, la nave è stata costruita in Cina, la bandiera è liberiana, il contratto di lavoro è quello pattuito dai due organismi internazionali del settore: Itf (International Transport Workers' Federation, il sindacato) e l'Imec (International Maritime Employers' Council, **l'associazione datoriale**). A differenza dei traghetti, popolati da decine o

addirittura centinaia di persone, se non le migliaia di una nave da crociera di ultima generazione, **sulla nave mercantile regna perlopiù il silenzio elettrico della fabbrica.** L'equipaggio della "Cielo di Virgin Gorda" è di 20 persone, che si vedono tutte insieme raramente: quando la nave è alla fonda, durante le esercitazioni di sicurezza, **durante le riunioni mensili o se il comandante chiama a raduno l'equipaggio per qualche altra rara occasione particolare.** Negli stretti corridoi della coperta, sugli spazi lunari del ponte, la nave mercantile sembra - per certi versi è, considerato che come la "Virgin Gorda" esistono oltre 9.000 unità simili a lei - **un non-luogo:** come un parcheggio, un magazzino, un porto o un centro direzionale. **Proprio come questi spazi-standard,** la nave si colora man mano che viene vissuta, compresa, amata o sofferta.

FINITE LE LUCI, SCESO IL PILOTA

Le luci di Napoli spariscono dietro la pioggia. Sceso il pilota, **il ponte di comando è illuminato solo dalla strumentazione di bordo.**

L'ufficiale di guardia cammina avanti indietro, prende i binocoli, **li posa.** Scruta la notte, cerca indizi di possibili pericoli lungo la rotta. **L'equipaggio della "Cielo di Virgin Gorda" è costituito da ufficiali filippini,** bassa forza indiana, primo ufficiale di coperta ucraino e comandante italiano. Le religioni a bordo sono cattolica, ortodossa, **induista e musulmana.**

Le Filippine, si diceva, oggi sono la più grande nazione marittima al mondo, **quasi non esiste famiglia in questo grande Paese insulare che non abbia qualcuno imbarcato.** L'India è un continente a sé, per la sua stratificazione sociale, **la varietà di culture e di lingue.** Indiani sono i ragazzi che arrivano dalle grandi città come Mumbai, Chennai o Nuova Delhi, che per formazione e ambizioni potrebbero arrivare da qualunque altra metropoli del mondo; indiani sono i marittimi che arrivano dalle campagne o da antichi distretti marinari come Goa; indiani sono i marinai dall'Isola di Minicoy, atollo solitario a Nord delle Maldive da secoli sfiorato dalla principale rotta per Malacca e l'Oriente: 12 villaggi costruiti con relitti, cime, attrezzi di ogni sorta trovati sulla sponda del mare, con case grandi dal pavimento di



Il pilota conduce la nave nell'attraversamento dello Stretto di Messina



L'ispettore tecnico (in blu) e il direttore di macchina nel cuore della nave



I pannelli di controllo della sala macchine: alle pareti i quadri elettrici, triplicati rispetto alle esigenze della nave



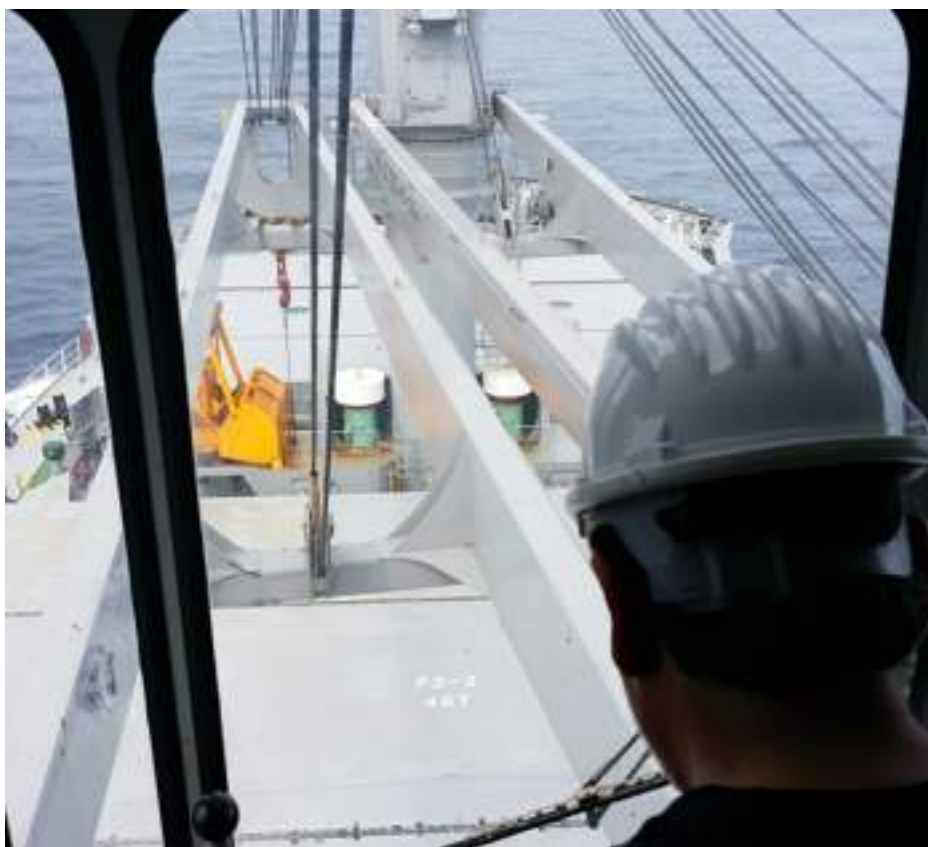
Il cuoco in cucina: i pasti devono essere la prima cosa che deve mettere il marittimo a proprio agio



I marittimi in una riunione. Su una nave mercantile è sempre difficile vedersi tutti insieme



Una delle salette per il tempo libero. In fondo, la postazione Internet pubblica



La postazione di una delle quattro gru di coperta della "Cielo di Virgin Gorda"



Il comandante della nave mentre annuncia l'arrivo del wi-fi a bordo

terra battuta- ma magari dotate di home-theater, perché i marittimi di Minicoy, 10 mila abitanti in tutto, sono oggi tra i più ricercati dal mercato, e gli armatori pagano bene questa perizia antica: centinaia di anni, di uomini che sono di mare anche quel poco tempo che stanno a casa, **sulla loro piccola terra all'ancora nell'Oceano.** Nel buio della navigazione notturna, la vibrazione dell'elica arriva fino sul ponte di comando. Parte dalle viscere della nave, dalla sala macchine, a poppa, **in posizione arretrata.** Tutte le navi mercantili hanno una velocità commerciale, quella della "Cielo di Virgin Gorda" è di 14 nodi, **circa 26 chilometri orari.** I colpi dell'elica arrivano pesanti, regolari, **uno dopo l'altro.** Una marcia che tendenzialmente non dovrebbe fermarsi mai, viaggio dopo viaggio, **alla ricerca in ogni parte del mondo di merce da trasportare.** Ogni giorno passato con le stive vuote, sono costi operativi che si scaricano nelle tasche dell'armatore. Tecnologicamente parlando, **la bulker è la base dello shipping.** Viene considerata la nave più semplice, perché la merce che trasporta non richiede particolari accorgimenti, tipo temperature controllate, gestione del carico liquido o merci pericolose, carichi speciali, **mezzi di trasporto e naturalmente passeggeri.** Solo un carico potrebbe causarne l'affondamento. Un carico non raro: un minerale alla rinfusa, ferroso e pesante a grana molto fine, che se imbarcato bagnato oltre un certo limite, dopo qualche giorno di navigazione con le vibrazioni di bordo, può liquefarsi e all'improvviso rendere la nave instabile, **rovesciandola senza dare tempo all'equipaggio né di reagire né di salvarsi.** Può succedere, e a volte succede senza che ne venga riportata la notizia, **se non da riviste specializzate in sicurezza marittima.** La causa è uno scarso controllo all'imbarco, **la mancanza di una procedura interna adeguata.** Ma anche un'operaia del mare ha più contenuti tecnologici di quanto generalmente si può percepire dalla terraferma. La rotta viene tracciata su mappe digitali, **che vengono caricate e cancellate in base al percorso che la nave deve seguire.** Le mappe sono vettoriali: ogni punto sensibile contiene informazioni, **che**

vengono esplose in pop-up cliccandoci sopra. Il motore della nave, così come i servizi ausiliari, sono controllati attraverso un sistema gestionale, con software specializzati, **esattamente come avviene per le fabbriche della terraferma**. I dati del monitor che indica lo stato di salute del motore, i consumi, l'utilizzo dei generatori sono visibili a bordo così come sul pc o sul cellulare dell'ispettore tecnico che segue da terra la nave: nel caso della d'Amico, ogni *technical superintendent* controlla quattro navi, sotto la direzione del direttore tecnico, che risponde direttamente al responsabile della flotta (**fleet manager**). Altra assistenza fornita alla nave, non puramente tecnica, proviene dai *marine superintendent*, e soprattutto dal Dpa (Deputy Person Ashore), figura-chiave di ogni società armatoriale più di quanto fosse una volta il comandante di armamento, che supervisiona, modifica e mantiene aggiornato l'intero corpus di procedure di sicurezza applicabili a bordo in base alle disposizioni Imo, **a quelle nazionali sia dello Stato di bandiera che degli Stati in cui la nave fa scalo**. Il Dpa fa anche in modo che i valori espressi nelle politiche aziendali non rimangano sulla carta, ma che si riflettano sulla gestione quotidiana dell'intera flotta: il comandante dei comandanti, disponibile 24 ore su 24, tenuto a fornire - **con poche parole e molto senno** - reale assistenza a un suo comandante in difficoltà o in emergenza.

VISIONE TECNICA

Mentre la "Cielo di Virgin Gorda" percorre la sua rotta, **viene controllata dalla sala operativa di Roma attraverso server collocati in Irlanda**, dove si trovano gli uffici informatici e finanziari della compagnia. Anche il controllo della carica è gestito attraverso monitor, sia dal ponte di comando sia nella apposita centrale di carico, dotata di sensori per leggere pescaggi e angolo di inclinazione della nave, di strumentazione per calcolare gli sforzi di taglio e i momenti flettenti cui è sottoposto lo scafo, **di comandi remoti per effettuare operazioni di routine o di emergenza**. Da uno di questi pannelli di controllo viene gestita la movimentazione dell'acqua di zavorra, fonda-



La sala da pranzo dei marittimi



La "Cielo di Virgin Gorda" in navigazione



La palestra attrezzata e il tavolo da ping pong



La cellulosa mentre viene scaricata nel porto di Napoli

tale per il bilanciamento della nave, e il relativo sistema di depurazione, **particolarmente monitorato perché le navi sono sempre nel mirino per le questioni ambientali.** Trattandosi del settore che trasporta il 90% della merce mondiale, gli organismi internazionali (**e la Comunità europea**) hanno sempre trattato gli armatori con severità. La normativa sulle acque di zavorra è particolarmente stringente perché i mercantili, caricando e scaricando migliaia di metri cubi alla volta di acqua marina o salmastra da una parte all'altra del mondo, **trasportano microrganismi alieni dal loro habitat originario a uno nuovo:** alcuni si estinguono, altri invece si moltiplicano, squilibrando l'ecosistema marino. Per questo è necessario che le acque scaricate siano filtrate, trattate e sterilizzate all'imbarco, **per evitare ogni contaminazione.** L'intero processo di trattamento delle acque di zavorra è registrato e memorizzato in database elettronici, **visualizzabili e analizzabili durante le ispezioni nei porti.** La nave pulita, con un buona squadra a bordo, inquinante il meno possibile: non essendoci in tema interessi nazionali ma al contrario un solo ordinamento internazionale in continua evoluzione, **nello shipping si sta riuscendo a dare un reale controvalore economico ai principi etici.** Nessun imprenditore parla di ambiente quanto un armatore: 10 anni di legislazione sempre più restrittiva, un sistema commerciale che valuta la nave anche e soprattutto per il suo impatto ambientale, hanno portato le imprese del settore a prestare forte attenzione a questi temi, **tanto che le società di certificazione fanno a gara per scrivere standard e vendere notazioni "verdi" che servono soprattutto ad aumentare il prestigio della compagnia sul mercato.** Difficilmente un'impresa di terra avrà gli stessi stimoli e le stesse imposizioni di un armatore: a proteggerla ci sono gli interessi di categoria, poi quelli politici, **infine quelli nazionali e internazionali.** Prova banale di questo contrasto mare-terra sono le difficoltà di applicazione dei protocolli mondiali, **il faticoso decollo del sistema dei crediti del carbonio.** Dall'altra parte, il fatto che in spiaggia più nessuno deve togliersi il catrame di dosso dopo aver fatto il bagno.

Il popolo del mare tra ambizioni e disincant

La vita ordinaria di bordo, lontana da leggende e pregiudizi: i marittimi raccontano le loro storie, aspettando il wi-fi

di **ALBERTO QUARATI**, Monfalcone

«LE DIFFERENZE di gusti ci sono... ci sono eccome. Nel mio lavoro un giorno sei hero, quello dopo rischi di essere zero. L'ho imparato sin dai miei primi imbarchi, quando ero mozzo alla Shipping Corporation of India. Sentivo quello che si diceva in giro sul mangiare». Biju, 36 anni, fa un mezzo sorriso staccando le braccia dal bancone. Come ogni marinaio, conosce l'importanza del suo ruolo. Cuoco.

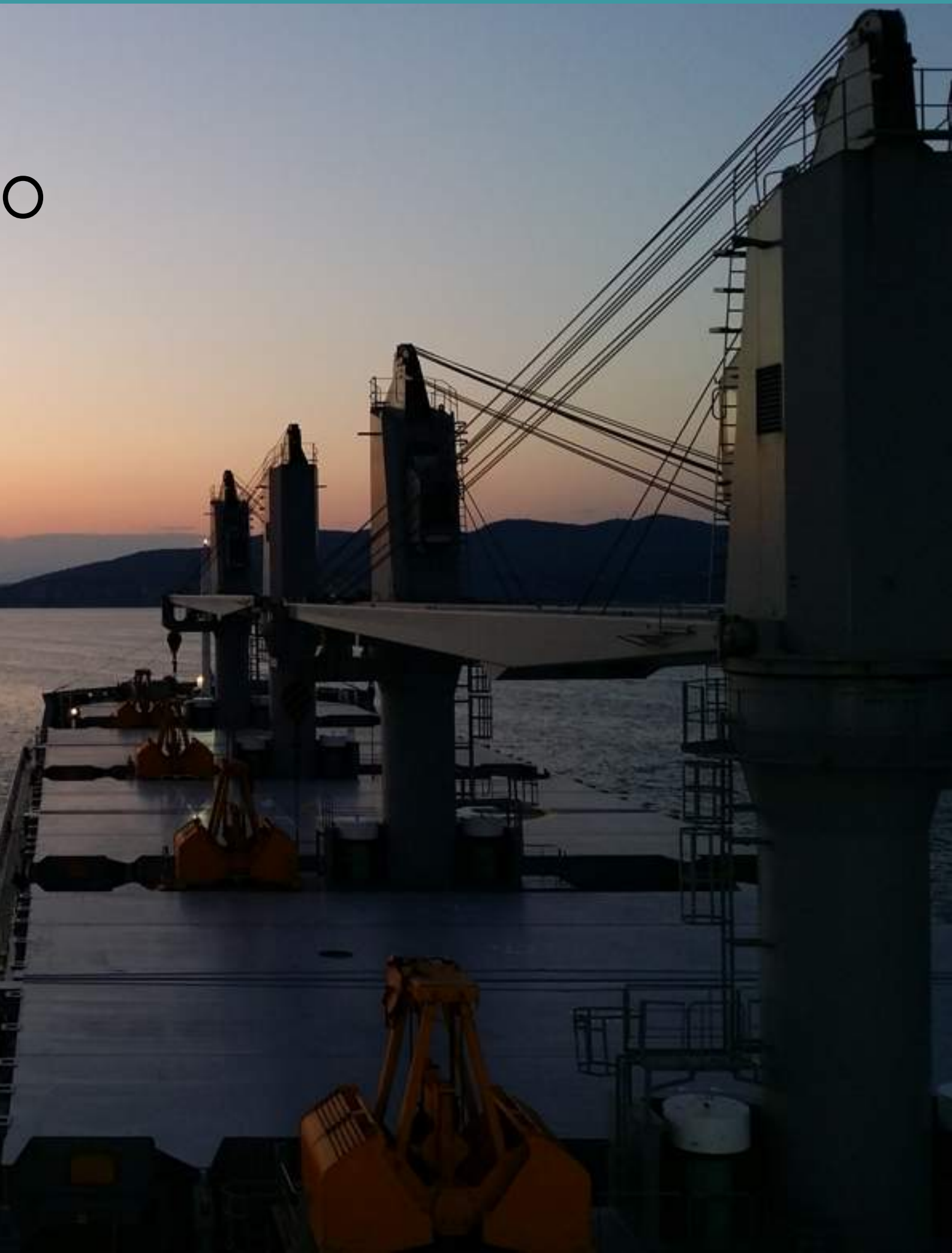
In un ambiente ristretto, lontano da casa, con persone conosciute sul posto che indipendentemente da lingua, provenienza e religione saranno i compagni di vita per tre o sei mesi, mangiare bene è fondamentale.

Un piatto cucinato con attenzione fa sentire meno soli, mette di buon umore, è un appuntamento piace-

vole dopo una giornata faticosa. A bordo il tabacco è tollerato, l'alcool no.

La tavola è la prima cosa che deve riempire il tempo libero, e questo non solo sul mercantile, a giudicare dalla scia di odori che spesso si sente sottovento alle navi da crociera. Con un budget giornaliero di circa sei euro a persona, una cambusa rifornita di frutta e vegetali ogni mese, carne ogni tre, l'indiano Biju deve provare a fare stare tutti a proprio agio intorno allo stesso tavolo.

I comandanti italiani - più sensibili in materia di altri - spesso suggeriscono ricette, cercano accorgimenti, controllano che in dispensa ci sia sempre tutto. La colazione è dalle sette alle otto, pranzo alla mezza, cena alle sei.



In navigazione, specie vicino ai poli, quando la rotta inanella un fuso dopo l'altro, ci si regola sull'ora solare effettiva, cambiandola anche più volte in una settimana, **diversamente da quella fissa di Greenwich**, tempo che misura a ogni longitudine la vita elettronica e meccanica della nave.

La cucina di Biju ha due porte: sala da pranzo ufficiali, **sala da pranzo equipaggio**.

Da una parte esce la pasta col sugo ai porcini, la focaccia per comandante e ispettore di bordo, oppure i corn flakes per la colazione del primo ufficiale, dall'altra riso, carni speziate, **thè in abbondanza**. Da entrambe pizza e patatine fritte, piatti amati universalmente.

Quando il clima e gli obblighi di lavoro lo permettono, c'è tempo di organizzare qualche grigliata: con la carne, si bada a mettere il maiale da una parte, **per evitare dispiaceri ai musulmani**.

A tavola invece il pesce mette d'accordo tutti, **almeno fino a quando si inizia a discutere sulle tecniche di pesca**.

Se a bordo il comandante è riuscito a creare un buon ambiente, se l'equipaggio è una squadra e non una caserma, **ci può essere spazio per qualche guasconata**. Il battesimo dell'equatore, ad esempio.

Dove un ufficiale travestito da Nettuno, con penitente e gavettone, impone un nuovo nome al navigante che per la prima volta passa "la Linea", **come a bordo viene chiamato il parallelo che divide il mondo in Nord e Sud**, rovesciandone stagioni, falce lunare e cielo stellato.

Fare sorridere, creare un gruppo, stemperare la tensione, **non prendersi troppo sul serio pur rimanendo professionali**.

La severità non deve trasformarsi in cipiglio, **la confidenza in lassismo**.

Nel suo spazio chiuso, circondata solo dall'orizzonte, la nave deve condensare regole di vita e di convivenza, che vanno accettate dall'intero equipaggio, indipendentemente da cultura, confessione, **provenienza**.

Lo sa il comandante, lo sanno i cuochi e lo sa il mozzo, che possono sentirsi di esempio alla



L'ingrassatura dell'ancora

gente di terra, **forse spesso incapace di fare altrettanto**.

COME NELLA FABBRICA

Come nella fabbrica l'orario di lavoro è organizzato in turni, a bordo l'orario è suddiviso in guardie, adattate alle esigenze del viaggio: comandante e nostromo, direttore di macchina e operaio meccanico tecnicamente hanno un orario 08.00-17.00, **e sono considerati dei fuori-guardia**.

Fin da prima di Colombo, il primo ufficiale è di guardia dalle quattro alle otto del mattino e poi dalle quattro del pomeriggio alle otto di sera, **insieme all'allievo di coperta e a uno dei tre marinai**.

È lui che una volta faceva il punto nave astronomico ai crepuscoli dell'alba e del tramonto, i soli momenti che permettono la visione sia degli astri che dell'orizzonte, **limitandosi oggi al confronto della tecnologica bussola giroscopica con l'azimuth preciso del sole che per due volte al giorno si appoggia all'orizzonte**. La discrepanza pur minima osservata non è certamente imputabile al sole, ma allo strumento,

per quanto sofisticato.

È agli insegnamenti del primo ufficiale che viene affidato l'allievo, il cadetto, **che lo seguirà come l'ombra per tutto l'imbarco**.

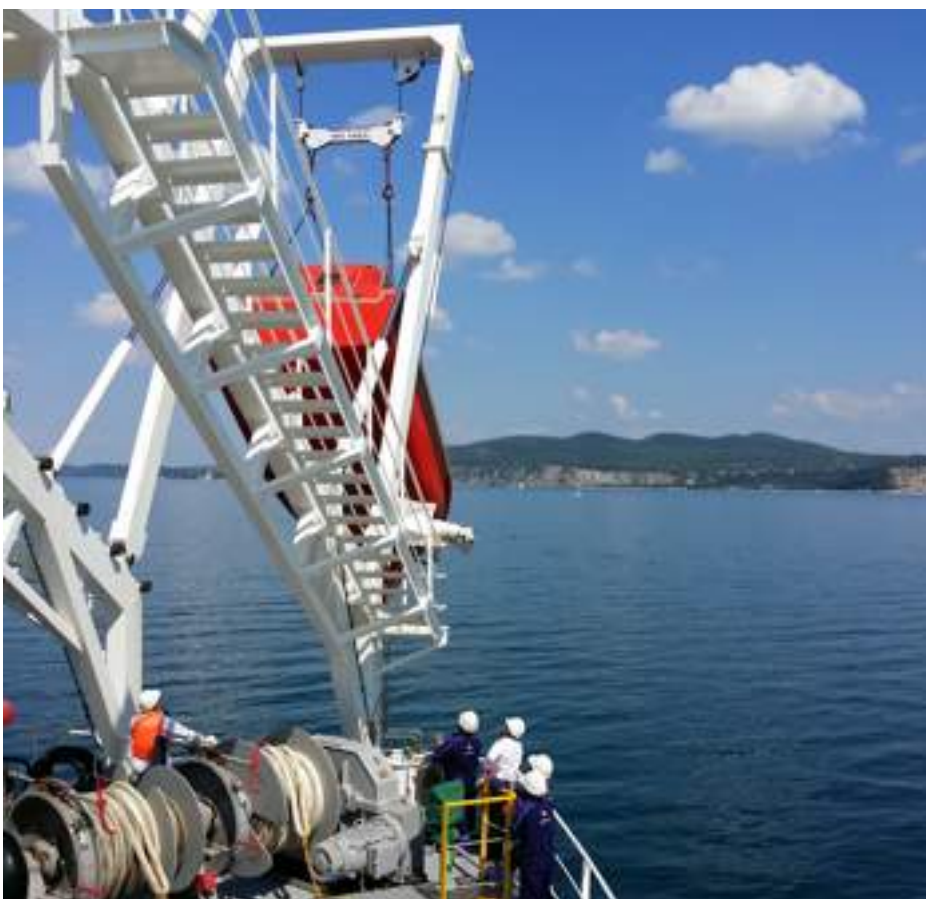
È da questa guardia importante che parte l'organizzazione dei lavori in coperta per la giornata che inizia, a seconda del tempo, del vento, **del mare che c'è**.

Il secondo ufficiale col suo marinaio, è di guardia da mezzanotte alle quattro del mattino e poi da mezzogiorno alle quattro del pomeriggio, **anticamente chiamata la guardia "del cane"**, quella delle più oscure ore notturne, vegliando mentre tutti riposano, per dormire poi quando gli altri son svegli.

Il giovane ufficiale col suo marinaio, è di guardia dalle otto a mezzogiorno e dalle otto di sera a mezzanotte, la guardia più facile, **assistito dal comandante**. Queste erano le tre guardie anticamente, e questo lo sono ancora oggi: orari immutati da secoli ormai, perfetti nella loro schiettezza, **a ricordare il forte legame che in questo mestiere**



Il primo ufficiale controlla a vista il fondo prima di dare l'ancora



Esercitazione di sicurezza; la prova della lancia

lega il passato al presente.

L'orario per i tre ufficiali, l'allievo e i comuni di macchina, che da quando sono apparsi a bordo i motori e quindi anche i macchinisti ricalcava l'organizzazione delle guardie come in coperta, oggi, con la moderna automazione navale, si avvicina di più a un turno di fabbrica, **che va dalle otto alle sei di sera.**

Personale di macchina che in pochi anni si trova ad affrontare il passaggio dalla meccanica all'elettronica, **dal conoscere un motore per averlo smontato più volte a doverlo invece studiare al simulatore prima ancora di incontrarlo sul campo.**

Cuoco e cameriere infine fanno turno (messman) **dalle sette alle sette di sera con due-tre ore di pausa al pomeriggio:** il cuoco si sveglia un po' prima, perché come fornaio deve fare il pane per la giornata che inizia. **Si diceva che vedersi tutti insieme è difficile.**

Gli spazi conviviali sulla "Cielo di Virgin Gorda" sono tre: una piccola palestra attrezzata, con un tavolo da ping-pong, e due salottini vicino alle sale da pranzo - con un televisore, alcuni giochi di società, le carte, **la dama e soprattutto la postazione per l'accesso a Internet.**

Ranny, il nostromo, la guarda e alza le spalle: «No, **quella non è roba che fa per me.** Chiamo mia moglie, a Goa, ogni otto, dodici giorni. **Mi piace sentire la sua voce.** Con Internet non è lo stesso, tutto bianco e nero, **le scritte...** Troppo impersonale. A dire il vero non capisco tanto nemmeno quelli che vanno in palestra. Il lavoro è già di per sé un esercizio fisico, **e va preso così.** Bisogna fare le cose con freddezza, senza scaldarsi. Ho 42 anni e sono imbarcato da 20, cominciando sui traghetti greci, **mio zio lavorava alla Poseidon.** Erano proprio altri tempi, con il comandante che non capiva l'inglese... **Oggi molte cose sono cambiate.** C'è un approccio al lavoro diverso, io stesso cerco di trasmettere questi principi ai cinque ragazzi che ho sotto. Sono io per primo che devo sapermi comportare, **venire incontro alle loro inclinazioni.** Insomma, gliel'avranno già detto, **l'importante è creare la squadra».**

LA NAVE E I SATELLITI

La nave è agganciata a Internet con i satelliti, **e ha uno scambio dati piuttosto limitato**. I marittimi scrivono a casa dalle due postazioni Internet pubbliche della nave, non c'è il wi-fi, per chiamare casa o vedere cosa combinano gli amici su Facebook bisogna comprare nei porti le schede telefoniche internazionali, **25 dollari per 40 minuti di telefonata**, che si possono utilizzare solo quando c'è campo, con la nave all'ormeggio.

La Calabria passa sotto il cielo dorato come una striscia nera, il comandante Bencini convoca una riunione sul ponte: aggiornamenti tecnici in vista del prossimo approdo in Turchia, l'annuncio di due giorni di fonda davanti a Trieste che diventeranno l'occasione per fare le esercitazioni di sicurezza, le osservazioni dell'ispettore tecnico in visita a bordo, e prima di dare qualche rassicurazione sul giornalista che si aggira come un fantasma per la nave, la notizia: **la compagnia a breve installerà il wi-fi a bordo**. Appoggiati alle vetrate del ponte di comando, nelle loro tute blu, **sorridono soprattutto i trentenni**. Non sono più così giovani da poter guardare il mondo col distacco dell'ambizione, **e non appartengono più alla generazione cresciuta senza o con poco Internet**.

A casa hanno mogli giovani e bambini piccoli, parenti che si parlano in chat comuni su WhatsApp, amici che mattino e sera annunciano al mondo i piatti che mangiano, **postandoli su Facebook insieme alle altre minutaglie di giornata**.

Mentre loro sono al lavoro, il mondo intero soffre di ansia da iper-connessione: «La questione del wi-fi è molto delicata - spiega al telefono Salvatore d'Amico, Fleet Director della compagnia, **la voce che va e che viene davanti al Carso** -. Comunicare attraverso Facebook, WhatsApp, Viber con famigliari, fidanzata, amici sicuramente permette al marittimo di sentirsi meno solo, **meno tagliato fuori dalla vita di tutti i giorni**. Però d'altro canto stiamo ancora studiando le forme di accesso migliori, per noi



Lavori sul ponte della nave

e per loro: vogliamo dare un servizio, **ma non vogliamo che questo vada a discapito della vita di bordo**. Non vogliamo insomma che con il wi-fi tutti si chiudano nella loro cabina a chattare con gente lontana, **magari su fusi orari opposti a quelli della nostra navigazione**. Una notte intera su Facebook significa non aver dormito, essere poco lucidi sul lavoro, **e questo purtroppo non ce lo possiamo proprio permettere»**.

La sperimentazione che d'Amico sta portando avanti su tre navi della flotta è una limitazione dei gigabyte di Internet a disposizione, intorno agli otto gigabyte al mese per l'intera nave, **quindi 350 megabyte per ogni marittimo**, per evitare l'indigestione di smartphone, ma garantire l'utilizzo di Internet e messengerie istantanee senza problemi (non i video, che implicano uno scambio dati molto più alto): «Vediamo - spiega l'armatore - **che così molte persone sottoposte alla sperimentazione alla fine del mese hanno ancora il 25-30% a disposizione**».

L'altro annuncio, che per ora d'Amico si tiene per sé, **è l'arrivo**



Esercitazione anti-incendio coordinata dal prim



Terzo ufficiale e allievo di macchina discutono a poppa



o ufficiale

a bordo della Nintendo-Wii, sempre per tenere insieme l'equipaggio, creare una squadra e ricreare per quanto possibile un ambiente familiare. A farne le spese però potrebbe essere il ping-pong.

LAVORO E PROGETTI

«Mah... penso proprio che il marittimo continuerò a farlo, **anche quando avrò una famiglia**. È quello per cui ho studiato, la mia aspirazione. Non saprei fare altro, robe tipo business administration o simili. Ho un piano preciso, e non voglio finire come diversi miei amici, **che oggi lavorano in un call-center e domani chissà**. Senza crescere, senza avere progetti». Vasu ha 21 anni, arriva da Delhi, è al suo primo imbarco, allievo di macchina: **«Voglio migliorarmi fino a diventare direttore**, mi piacerebbe lavorare anche sulle cisterne o sulle navi gasiere. Non penso sia tanto la compagnia a contare, **il mio obiettivo è cercare sempre l'imbarco migliore**».

Arrivato a Livorno, Vasu insieme a qualche collega ha affittato la macchina, **è andato a visitare la Torre di Pisa**. Non va sempre così. Molti preferiscono starsene sulla nave, **magari a leggere o guardarsi qualche film in Dvd**, meglio se in cabina.

Anche perché uscire dalla cinta doganale non è più semplice come ai tempi in cui i marinai sbarcavano negli angiporti, **portandosi dietro tutto un coté di storie più o meno raccontabili**, più o meno vere.

Oggi più che mai confini dei Paesi sono mura di fortezze, i porti torri di vedetta: chi cerca di attraversarli è guardato con sospetto.

Anche il marittimo riceve occhiate arcigne, **come se dovesse scappare dalla nave e dalle rendite del suo lavoro**. I curiosi come Vasu però possono beneficiare di permessi temporanei: **«In posti come il Centro-America o nei Paesi arabi capiscono subito che arrivi da una nave**. Ti sono intorno, sanno che puoi avere dei soldi, **provano a venderti di tutto**. In Europa è diverso, giri tranquillo. Francia, Spagna, Italia, **sono Paesi che si somigliano**. Esci, ti prendi una birra,



Tutti danno una mano per scaricare le merci per la cambusa. La verdura arriva ogni mese



Lo scalandrone di accesso alla "Cielo di Virgin Gorda"



Le cassette di verdura agganciate alle gru



Sapori orientali a bordo: una scorta di zenzero, zucche e meloni gialli

fi mescoli con le persone». Il marittimo conosce solo due monete, **euro e dollaro**.

Tutto il resto sono spacchiotti, **roba di cui è difficile tenere la contabilità nonostante i convertitori sul telefonino**. Spesso si comprano regali per figli, mogli e genitori. Il costo vero lo sanno a casa, **quando arrivano le buste della banca**. Non sempre sono belle sorprese.

UN REGNO A PARTE

La sala macchine è un regno a parte. L'accesso è regolato da porte con allarmi e una profusione di righe gialle e nere, **segno internazionale del pericolo**. I comandi sono chiusi da due pareti di pannelli di controllo e quadri elettrici: la nave ha i generatori triplicati rispetto alle esigenze reali, **per evitare di rimanere senza corrente**.

Appese giacca e cravatta, l'ispettore tecnico in visita a bordo Ignazio Santaera si è infilato dentro una tuta scura, **e da quando la nave è partita da Napoli sta controllando che sulla "Cielo di Virgin Gorda" tutto funzioni a regola d'arte**.

È partito dalle cose che ha visto dal suo ufficio a Roma, poi via via si è calato nei meandri della nave, **sporandosi di grasso o trafficando dietro schermi con chip e cacciaviti di precisione**. Con Santaera si entra nell'area del motore, **conficcato come un demone dantesco lungo l'altezza di tre ponti**.

In fondo, nel punto più basso dello scafo, diversi metri sotto il livello del mare, **c'è la trasmissione e subito dietro lo scafo d'acciaio si sente vibrare l'elica**. Roberto è cresciuto a Nueva Vizcaya, 200 chilometri a Nord di Manila, la mamma non lavorava, **papà guidava piccoli camion**.

A 37 anni è il direttore di macchina: ha costruito la sua carriera pezzo dopo pezzo, con l'intelligenza del meccanico, una borsa di studio dopo l'altra, perché **«la mia famiglia era molto povera**. Navigo da quando ho 21 anni, come tutti ho fatto il cadetto, poi nella sala macchine con la qualifica di wiper, pulitore, **insomma quello che si occupa di tenere l'ambiente in ordine e ap-**

punto pulito. Poi oiler, ingrassatore, terzo, secondo, primo... e finalmente direttore di macchina».

A casa lo aspetta la moglie, **due figlie di 16 e 11 anni, un maschietto di sette.**

Piccoli occhiali, maniere gentili, Roberto scuote la testa alla domanda se vorrebbe che anche i figli facessero i marittimi: «**No**, no. Troppa fatica. Questo è un lavoro duro, ci vuole determinazione, **sacrificio**. Mi piacerebbe se diventassero ingegneri... però a terra».

PER STARE SU UN MERCANTILE

Di base, per stare su un mercantile bisogna conoscere e comprendere bene circa 200 parole in inglese, **e sapere sempre cosa bisogna fare.**

Per ogni fatto, anche il più residuale, esiste sempre una procedura, **un *modus operandi* che deve essere chiaro a tutti.**

Alcune cose si imparano con corsi e qualifiche, **poi tanta pratica.**

Come sempre, quello che si apprende con più difficoltà sono le cose che capitano raramente. Al netto della ruggine, il nemico invisibile della nave è l'incidente: l'incendio o la collisione che potrebbero causare inquinamento o portare alla perdita e all'abbandono della nave; un'avaria non riparabile al motore o al timone, che con un mare in burrasca lascerebbe la nave in balia delle onde; **un infortunio grave in pieno Oceano con l'impossibilità di ricevere una assistenza medica specializzata**, che potrebbe rivelarsi fatale. Tutto è pensato nell'ottica del "non succede, **ma se succedesse...**".

Come un castello medievale, o un accampamento romano ai confini dell'Impero. Alcune procedure di emergenza si colgono immediatamente, dalla vestizione della muta termica e salvagente, alla messa a mare della lancia di salvataggio, **alle esercitazioni anti-incendio.** Altre sono difficili da spiegare, tantomeno da simulare. Come nel caso in cui dovessero andare fuori uso i comandi dei mezzi di governo tra ponte e locale timoneria, **quelli principali e quelli riserva.** Come si fa? Il co-



Il fumaiolo della "Cielo di Virgin Gorda"



Il rimorchiatore pronto a condurre la nave nel porto di Monfalcone

mandante è uno pratico: per le procedure più difficili si è armato di macchina fotografica e pc, e ha messo insieme dei veri e propri fotoromanzi in cui viene descritta la procedura, **con tanto di marittimi in posa e fumetto su cosa bisogna dire e cosa rispondere.**

In questa idea c'è parecchio di Guido Bencini: l'attenzione al dettaglio, il coinvolgimento dell'equipaggio, **una certa ironia molto italiana anche di fronte ai problemi.**

Più la compagnia è seria, più la nave è un elemento della funzione aziendale, **e non un piccolo mondo in preda alle onde.** Ai cacciatori di teste, i comandanti-Capitan Uncino piacciono sempre meno, perché l'ideale per la compagnia è avere a bordo un leader, non un capo, e tantomeno un capetto, arroccato sul ponte, **magari un po' razzista.**

Il comandante è invece un navigatore esperto, il mediatore tra la compagnia e le richieste che arrivano da terze parti a terra, lo psicologo che capisce gli umori di bordo, il medico del primo soccorso in caso di infortunio, **il manager che tiene il conto di tutto e ogni tanto pure il cuoco con le dritte giuste per la cucina.** La nave diventa lo specchio del suo lavoro, del suo carattere. Anche per la legge: è noto infatti che di fronte all'autorità di ogni porto, **il comandante personifica la nave.**

Al suo fianco **Dmytro**, primo ufficiale freddo e preciso, **Mike** il secondo che al mattino si fa la lista di tutte le cose da fare, **Francis**, l'operaio meccanico, che tra cinque anni vorrebbe cambiare lavoro e sistemarsi un po' a terra, **Dolphy** giovanotto di coperta che parla un inglese perfetto e gli piace la professionalità sul lavoro, **Kumar** il cameriere che prima lavorava per i genovesi di Finaval, **Kavi** l'allievo di coperta felice di non avere la ragazza a terra, così non ha preoccupazioni, **Aslam e Ibrahim**, marinai (gli Able Seaman) tutti e due dell'isola di Minicoy, che si sono ritrovati a bordo di questa nave. Ognuno indispensabile, **nella marcia senza sosta della "Virgin Gorda"**, operaia del mare.

Marittimi, tutti i numeri

Cresce la richiesta di ufficiali, un po' meno per la bassa forza. Ecco uno specchietto degli stipendi percepiti a bordo di una porta-rinfuse sotto contratto di lavoro internazionale



Missione compiuta, fuoco estinto: fine dell'esercitazione antincendio

In base all'ultimo rapporto di Drewry, i costi operativi di una rinfusiera come la "Cielo di Virgin Gorda" si aggirano mediamente sui **6.000 dollari al giorno**, oltre due milioni di dollari l'anno. Il costo giornaliero è ripartito in personale, assicurazione, ricambi e lubrificanti, carenaggio, **amministrazione**. Limitatamente agli stipendi, il budget mensile si aggira sui **2.000 euro al giorno**. Lo stipendio del comandante è circa **10 mila dollari** al mese, il primo ufficiale guadagna **7.300 dollari** al mese, **3.600** e **3.100** secondo e terzo di coperta; **9.300** il direttore di macchina, **7.300** il secondo e **3.600** l'ufficiale di macchina; **2.200** il cuoco, **1.800** nostromo e meccanico, **1.550** il cameriere, **1.500** gli Ab e ingrassatore, **1.100** i marinai semplici e pulitori. I due cadetti di coperta e macchina guadagnano **600** dollari.

Sulle navi iscritte a registri aperti, i contratti di lavoro possono essere due: quelli da Certificato blu e da Certificato verde. Il primo è rilasciato dall'Ilf (il sindacato internazionale dei marittimi) quando l'armatore o lo shipmanager (cioè la società che per conto dell'armatore o del noleggiatore gestisce la nave e il personale) ha un accordo con il sindacato internazionale, **accettando il minimo tabellare previsto nel contratto Ilf e impegnandosi a non scendere al di sotto di questi livelli di pagamento**. Il Certificato verde è invece il contratto tra Ilf e Imec (l'associazione datoriale internazionale degli armatori) **frutto di una contrattazione tra le due entità all'interno dell'Ibf, il forum di trattativa internazionale**. Il contratto è fatto sui minimi tabellari, sui quali però vengono calcolate alcune spese (*in primis*, quelle di formazione) abitualmente a carico dei marittimi, **che invece vengono pagate dall'armatore**.



La cabina di un marittimo

Il riferimento nella contrattazione è lo stipendio mensile netto del marinaio esperto (Ab): base 850 dollari, straordinario 631, festivi 198, alimenti 126, **per un totale di 1806 dollari**. Delle 36 qualifiche professionali che si possono trovare a bordo di una nave, quelle più alte hanno un moltiplicatore che va da 1,117 (nostromo) fino a 3,369 (quello del comandante) o da 0,852 (cameriere) fino a 0,599 (**cambusiere**).

Man mano che la qualifica cresce, la forbice imposta dal mercato tra il minimo tabellare e la realtà aumenta: **oggi nessuna compagnia riesce a trovare un comandante formato al minimo di 5.786 dollari al mese**. La richiesta da parte di comandanti e alti ufficiali è di circa il doppio. Man mano che la qualifica scende, lo scostamento al minimo tabellare diminuisce, **così che dall'Ab in giù non esiste un premio sulla specializzazione**. Mediamente, lo stipendio di un comandante è di 9.000 dollari netti al mese, 10 mila se europeo comunitario.



Missione compiuta, lancia di nuovo a bordo: fine dell'esercitazione



La "Cielo di Virgin Gorda"

Il contratto Ibf (Certificato verde) ha un netto più basso ma prevede una maggiore assistenza al marittimo. Dei 1.518 dollari pagati ogni mese all'Ab, **circa 300 sono assistenza sanitaria e formazione**, che abitualmente sono spese a carico del marittimo. Sono inoltre previsti dei bonus man mano che le qualifiche salgono, **così che anche i netti di base siano più alti rispetto al minimo sindacale**. Per una scelta della d'Amico di Navigazione, il numero di 20 persone a bordo della "Cielo di Virgin Gorda" è leggermente più alto rispetto alla media internazionale, **generalmente le persone imbarcate su una handy sono 18**. In ogni caso si tratta di numeri abbastanza standardizzati per l'intero settore mercantile: portacontainer, traghetti tutto merci, **navi refrigerate**. Un impiego maggiore di personale è richiesto dalle navi che trasportano carichi liquidi, mentre le navi più equipaggiate sono le gasiere, **che mediamente imbarcano con 27 persone**. L'imbarco varia dai tre ai sei mesi.

Secondo il Manpower Report 2015 - stilato dalle due maggiori associazioni armatoriali internazionali, Bimco e ICS - la domanda di lavoro globale nel mondo marittimo è di 1,5 milioni di persone: **790 mila ufficiali e 754 mila qualifiche inferiori**, mentre l'offerta disponibile è di 774 mila ufficiali e 873 mila ratings: **mancano quindi 16.500 ufficiali a fronte di un surplus di 119 mila nella bassa forza**. La domanda di ufficiali è cresciuta del 24,1% dal 2010 mentre quella per i marittimi semplici solo dell'1%. Il rapporto rileva inoltre che si ritiene che la Cina abbia superato le Filippine come principale fonte di marittimi qualificati impiegati nei servizi internazionali, anche se le Filippine sono ancora la principale fonte di ratings, **mentre le Filippine e la Russia risultano fonti primarie di provenienza degli ufficiali seguite da Ucraina e India**.



Marittimi, comandante e ispettore tecnico



«L'Italia deve capire i registri internazionali»

Bergeron, numero uno della bandiera liberiana: «Noi vinciamo perché l'industria ha bisogno di risposte pronte e poca burocrazia»

di ALBERTO QUARATI, Genova

SCOTT Bergeron è l'amministratore delegato del Liberian International Ship & Corporate Registry (Liscr), il secondo più grande registro del mondo, **con base negli Stati Uniti**. È anche il principale del gruppo Ycf le cui operazioni, attraverso la controllata Ycf Maritime, includono il Liscr, **la Se-anet Maritime Services e la Euro-Flag Services, società accreditata dal Granducato di Lussemburgo**. Attraverso queste entità complementari, **la Ycf Maritime ha sviluppato una serie di servizi di regolamentazione**, per fornire agli armatori opzioni di amministrazione della bandiera su scala globale. Sin dal 2000, Bergeron ha seguito la crescita da record del Registro liberiano, che ha prodotto ritorni redditizi assicurando il rispetto della normativa internazionale e della qualità operativa su oltre 4.030 navi commerciali, **per una stazza lorda aggregata di circa 140 milioni di tonnellate**. Bergeron è un dirigente riconosciuto a livello internazionale, avendo realizzato e sviluppato una serie di business redditizi, oltre a essere un efficiente negoziatore e facilitatore, **lavorando su scenari diversi e sempre su scala globale**. Bergeron ha un passato da marittimo nella marina mercantile americana, dove ha acquisito conoscenza pratica della gestione operativa e tecnica come Quality, Safety & Environmental Protection Manager della Laurin Maritime, **dal 1996 al 2000**. È stato anche ispettore per il Det Norske Veritas a Houston (sempre nel '96) e ispettore presso la Us Coast Guard, sempre a Houston, tra il 1993 e il 2000.

Il Registro Liberiano sta lavorando all'implementazione del primo calcolatore di tariffa online e della prima app in cui vengono racchiusi i servizi della bandiera. La Liberia è stato anche il primo registro navale a garantire certificati elettronici per le navi, con verifiche online attraverso numeri identificativi e di tracciabilità. Quali saranno i vostri prossimi obiettivi?

«Il Registro Liberiano è amministrato dalla Liscr, che è una società privata degli Stati Uniti e operata a livello globale. La Liscr è riconosciuta a livello internazionale per la sua professionalità e l'impegno a ridurre la ridondanza della burocrazia e aumentarne l'efficienza. La Liberia è il registro più proattivo e innovativo del mondo. Il suo successo è inesorabilmente collegato alla maniera con cui impiega l'esperienza del proprio staff, sia a bordo che a terra, per anticipare i problemi che potenzialmente potrebbero affliggere gli armatori e i gestori delle flotte, e per massimizzare le opportunità che potrebbero sorgere come risultato di iniziative commerciali e tecniche. Il Registro Liberiano ha più che raddoppiato le proprie dimensioni nei 15 anni passati. Allo stesso tempo, ha rafforzato la sua posizione, che ne fa una delle bandiere più sicure e di più riconosciuta qualità nel mondo, trovandosi nelle liste bianche di tutti gli arbitri indipendenti nel settore della sicurezza marittima, come il Port State Control e la Us Coast Guard. Le statistiche del più recente Paris Memorandum of Understanding sul Port State

Control hanno confermato la Liberia come il più performante tra i maggiori registri mondiali negli ultimi tre anni. La Liberia è anche il registro più reattivo del mondo, come si può vedere dalle registrazioni, ben documentate, degli interventi negli incidenti, e sulla fase delle pubblicazioni, dove appropriato, dei suoi verdetti. Lo shipping è la più internazionale di tutte le industrie. Dunque è essenziale che i suoi fornitori di servizi-chiave, come i registri navali, siano a disposizione di armatori e gestori della flotta per 24 ore al giorno. La Liberia coordina, dai propri uffici negli Stati Uniti, i propri servizi nell'arco di tutta la giornata, oltre ad avere rappresentanze in tutte le più importanti città marittime del mondo come Dubai, Amburgo, Hong Kong, Houston, Londra, Istanbul, Panama, il Pireo, Rio de Janeiro, Seul, Shanghai, Singapore, Tokyo and Zurigo. Questi non sono solo semplici indirizzi dove mandare la posta. Sono veri e propri uffici, con personale altamente formato e rispettato nel contesto dell'industria. I vantaggi maggiori offerti dal Registro Liberiano sono un insieme di strumenti che garantiscono grande flessibilità operativa agli armatori, specie se confrontati con altre bandiere. Gli armatori trovano che i seguenti servizi speciali, disponibili attraverso la rete internazionale del Registro, fanno loro risparmiare tempo, denaro e impiego del personale. Liberia's Partnership Program for Eco-Upgrade Financing, una collaborazione tra Registro Liberiano e la società finanziaria americana Ursus Maritime, per lanciare un

programma di finanziamento per il retrofit delle navi, finalizzato a ridurre le emissioni di carbonio, aumentare l'efficienza e la competitività della flotta, e promuovere una flotta liberiana più verde.

Verification and Certification Services for the Mlc (Maritime Labour Convention, 2006) Compliance: adempimento e certificazione Mlc per gli armatori.

Online Certification Services for Wrc, Bclc and Clc Compliance: la Liberia ha lanciato una struttura per la certificazione online sul suo sito per agevolare gli armatori nell'adempimento della "Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007" (Wrc), the "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001" (Bclc), and the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 1992" (Clc).

Liberia's Harmonized Audit Program: la Liberia è anche l'unica bandiera a fornire presso gli armatori un programma di ispezione armonizzato che combina la certificazione della nave per i codici lsm e lps, e l'ispezione annuale di sicurezza in un'unica visita.

Seafarer's Certification and Documentation (SEA System): il sistema online che permette agli agenti autorizzati di gestire i documenti dei marittimi sotto bandiera liberiana.

Vessel Plan Approval Services: la Liberia fornisce servizi di approvazione per i piani di sicurezza, trattamento delle acque di zavorra, gestione emergenza da porto per inquinamento, gestione dei rifiuti, emergenze sull'inquinamento marino, operazioni nave-nave, gestione Volatile Organic Compound (Voc).

Compliance Assistance Program (Cap): la Liberia ha sviluppato un programma di assistenza all'adempimento (Cap) che ha aiutato gli armatori ad adempiere alle richieste dei vari Psc in giro per il mondo, prevenendo così i fermi.

Certificati elettronici: rilasciati attraverso un unico numero identificativo di tracciabilità (Tid) che permette ai funzionari portuali e ad altre parti di verificare l'autenticità dei certificati più importanti o i documenti ufficiali sul sito del Registro.

FlagState Mobile Application: tra le altre iniziative del registro, il lancio di un'applicazione per smartphone che garantisca ad armatori, gestori di flotta, operatori e altri di comunicare e interagire con il Registro Liberiano 24 ore al giorno.

Guardando al futuro, il



Registro Liberiano è molto attivo nello sviluppare nuovi servizi dei quali beneficerebbero armatori e gestori di flotta. Un esempio è la focalizzazione su accordi commerciali strategici con diversi Paesi, in particolare nell'Estremo Oriente. Uno di questi è stato recentemente siglato con la Cina, con l'obiettivo di garantire risparmi e facilitazioni per le navi battenti bandiera liberiana che toccano i porti della Repubblica Popolare, ma che pone le basi anche per nuove opportunità commerciali. Inoltre il Registro Liberiano sta lavorando per offrire

nuove possibilità agli armatori per ridurre il loro impatto ambientale. Oltre al progetto di eco-finanziamenti di cui ho detto prima, presto annunceremo un altro accordo "verde" che garantirà agli armatori enormi possibilità per ridurre le emissioni nell'aria. Infine, il Registro Liberiano sta investendo attivamente in nuovi strumenti tecnologici».

Recentemente il Registro Liberiano ha assunto un ruolo consulativo anche presso la bandiera lussemburghese. Qual è la sua opinione circa i registri interna-



ASSAGENTI

PORTI • NAVI • PERSONE

zionali, come ad esempio quello italiano? Possono essere ancora utili agli armatori?

«Ycf Maritime, la società madre della Liscr, ha aperto la EuroFlag Services (Efs) in cooperazione con l'amministrazione marittima del Lussemburgo. Efs è una società lussemburghese che fornisce la registrazione delle navi e la gestione dei servizi per conto degli armatori sotto bandiera del Lussemburgo. La società ha completato più di 120 transazioni di registro, per oltre 1,4 milioni di tonnellate di stazza lorda aggregata e gestendo più di 6.500 ma-

**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



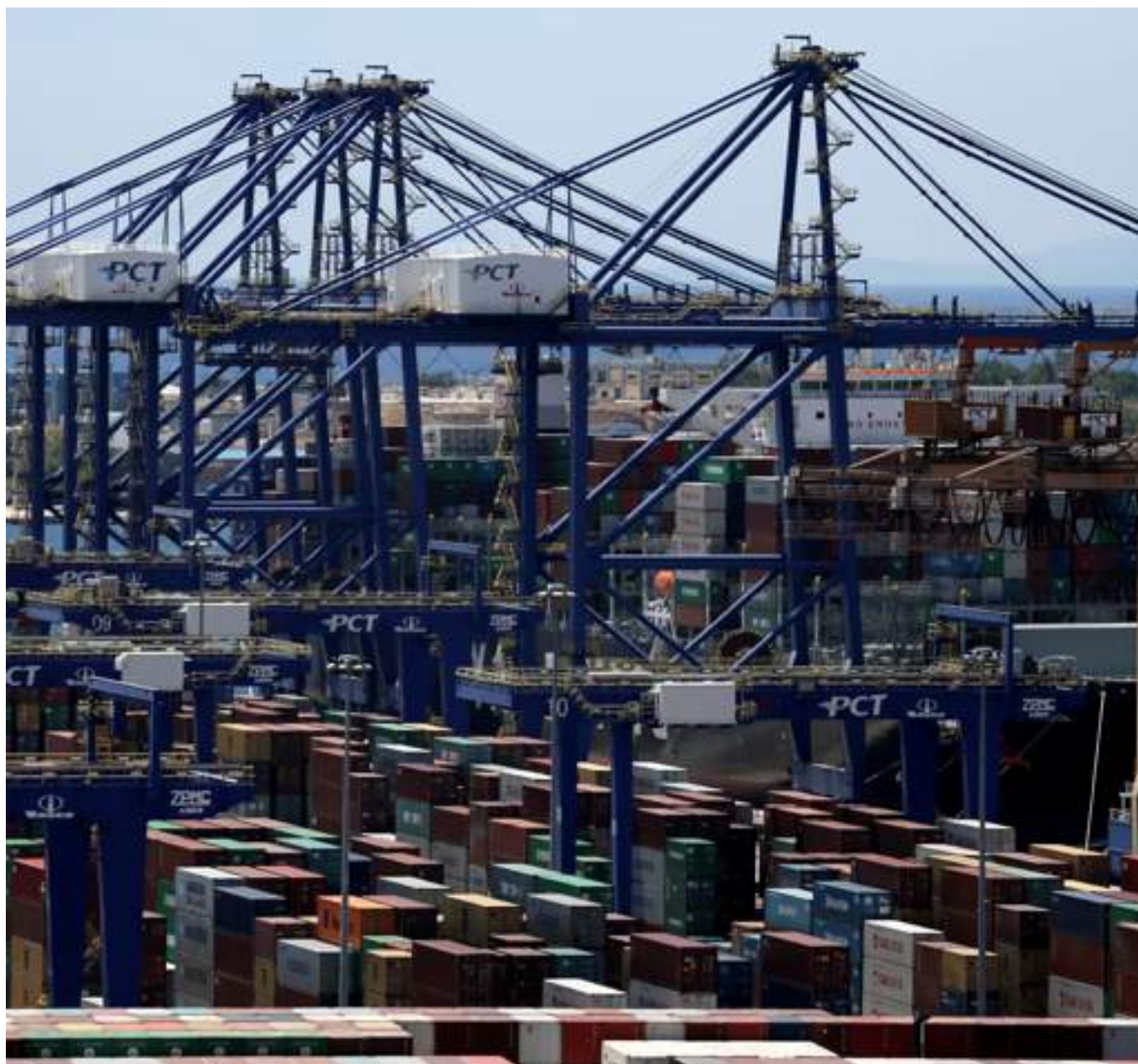
rittimi. Le navi sotto registrate sotto l'Efs al momento contano per oltre il 60% della flotta registrata in Lussemburgo. L'Efs punta a garantire un servizio 24 ore su 24, sette giorni su sette, che aiuti a promuovere la competitività globale dell'industria marittima dell'Unione europea, attraverso una supervisione internazionale efficiente. Una rete di uffici collocati strategicamente nelle più importanti città marittime permette all'Efs di fornire ai propri clienti un servizio rapido per tutto l'anno. Quando consideriamo il lato nazionale delle bandiere internazionali, crediamo che ci dovrebbe essere molto meno enfasi nella differenziazione terminologica tra bandiera nazionale, aperta o internazionale – piuttosto, la distinzione rilevante è tra amministra-

zioni marittime di qualità e tutti quegli enti che permettono l'esistenza di un'industria marittima al di sotto degli standard. Il Registro Liberiano crede che bandiere forti come quella italiana siano fondamentali per gli armatori del Paese. È essenziale quindi che il governo italiano abbia un interesse critico e strategico per i propri armatori. Detto questo, è ugualmente importante che i governi con amministrazioni marittime responsabili comprendano le necessità degli armatori e riconoscano le forze globali competitive che sono così prevalenti nel commercio internazionale. Se questo non viene riconosciuto, sarà difficile per qualunque "bandiera nazionale" assicurare alti livelli di qualità, sicurezza a terra, sicurezza a bordo, protezione ambientale e

tutela dei marittimi».

Perché l'accordo Liberia-Cina sarebbe così importante per l'industria marittima?

«Liberia e Cina hanno stretto recentemente un accordo storico, pensato per sviluppare relazioni amichevoli tra i due governi e rafforzare la loro cooperazione nel campo del trasporto marittimo. Di seguito a questo patto, gli armatori battenti bandiera liberiana e i noleggiatori di navi battenti bandiera liberiana avranno un trattamento di favore quando toccheranno i porti cinesi. Le navi battenti la nostra bandiera infatti godranno infatti di tasse portuali agevolate ogni volta che toccheranno un porto in Cina, con uno sconto del 28%. L'accordo serve a facilitare lo sviluppo delle relazioni tra la Cina e



la Liberia sulla base di un mutuo beneficio, sulla libertà di navigazione e il principio di non discriminazione. Le autorità cinesi prenderanno tutte le misure appropriate per evitare ritardi non necessari alle navi battenti bandiera liberiana, che semplificheranno e renderanno più spedite possibili le procedure doganali più importanti e le altre formalità legate a queste navi, incluso l'accesso alle strutture per il ricevimento dei rifiuti dalle navi. L'accordo fornisce inoltre una cooperazione tra la Cina e la Liberia su una vasta gamma di altre tematiche, come la promozione dello sviluppo marittimo e portuale, l'uso pieno ed effettivo delle flotte dei due Paesi per incontrare la domanda di commercio, e la sicurezza delle navi, dell'equipaggio e del carico. I

certificati di nazionalità e gli altri documenti controllati dalle navi registrate in Liberia e rilasciati per conto dell'Autorità marittima liberiana saranno riconosciuti dalle autorità cinesi, mentre le navi liberiane che possiedono validi certificati non saranno ricontrollate nei porti cinesi. L'identificazione dei marittimi e il registro di bordo rilasciati per conto della Liberia per membri di navi registrate in Liberia saranno nello stesso tempo riconosciuti dalle autorità cinesi. Nell'accordo infine ci sono altri capitoli che riguardano le soste dei marittimi, la loro entrata, transito, permanenza e uscita nei porti cinesi».

Il Registro contribuisce per il 6% al bilancio nazionale della Liberia. Come si può trasferire meglio questo beneficio al Paese?

«Liscr opera il Registro Liberiano per conto della Repubblica della Liberia, sulla base di un accordo statutario approvato dalla legge liberiana. L'accordo è una collaborazione con il governo locale e solo uno degli elementi del programma marittimo liberiano – piuttosto che un semplice contribuente al bilancio nazionale del Paese. Infatti, un elemento base del programma marittimo è assicurare che la Liberia possa raggiungere benefici significativi attraverso opportunità finanziarie, educative e pratiche. Liscr inoltre contribuisce attivamente alla partecipazione delle Liberia nelle entrate globali, e questo aiuta a rafforzare la posizione internazionale del Paese. Per esempio, attraverso la cooperazione, la Liberia è uno dei partecipanti più importanti e membro del consiglio



dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo). Come risultato di un Registro forte, la Liberia è attiva in molti altri forum internazionali, tra i quali l'Organizzazione internazionale del lavoro (Ilo), l'Ocse e diverse organizzazioni regionali di monitoraggio dell'attività peschereccia. Soprattutto, la Liberia è generalmente un Paese di primo piano nello sviluppo di accordi bilaterali collegati alla sicurezza a terra e bordo nel settore marittimo. Ancora, si può aggiungere che attraverso la collaborazione con il governo liberiano, Lisrc e il Registro hanno un programma di impiego molto attivo, che ha un'importanza critica nello sviluppo dei leader liberiani del futuro. Qualunque sia la preparazione e l'impiego degli esperti liberiani in campo marittimo, i diri-

genti del Liberian Maritime Training Institute, l'insieme degli studenti dei vari programmi no profit che il Registro sponsorizza in Liberia, Lisrc è determinata ad assicurare che la sua forza e il suo successo siano di beneficio ai cittadini liberiani».

Dopo i Panama Papers, i registri aperti sono finiti nel mirino, additati come un sistema di elusione fiscale. Qual è la sua risposta a questo tipo di critiche?

«I Panama Papers hanno divulgato l'utilizzo di alcune giurisdizioni offshore, come le Isole Vergini Britanniche e Panama, come mezzo per l'evasione fiscale, il riciclaggio di denaro e altre attività illegali, ma è importante notare che la Liberia non viene menzionata tra questo tipo di giurisdizioni. Ci sono in effetti al-

cune ragioni per cui il Paese si trova in una posizione defilata rispetto a questa controversia: la Liberia non è un centro bancario o finanziario. Non esiste un sistema bancario locale che possa essere comparato alle giurisdizioni cui abbiamo fatto riferimento prima, e le banche liberiane non sono state usate per il finanziamento di attività illegali come terrorismo o riciclaggio di denaro. Inoltre, la Liberia non è nell'elenco contenuto nel più recente degli International Narcotics Control Strategy Report (Incsr) del Dipartimento di Stato americano e che registra le giurisdizioni più compromesse con il riciclaggio di denaro. Poi la Liberia, una nazione sovrana, ha consolidato nel suo Revenue Code una sistema di tassazione basato sulla fonte. Questo è un diritto e



un privilegio. Sulla base di questo, esiste una lista di entità non residenti alle quali è proibito condurre business in Liberia. Le attività che hanno residenza in Liberia sono soggette invece a tassazione. Ancora, le entità non residenti, come gli armatori, non possono condurre business in Liberia e viene richiesto loro di operare, con gli uffici di gestione e controllo, al di fuori del Paese, cosa che dovrebbe portare alle società non residenti ad adempiere alle regole finanziarie e normative dei Paesi in cui queste operano. Andiamo avanti: il Registro richiede che le informazioni sulla proprietà siano mantenute, e inoltre accetta unicamente istruzioni per la formazione di entità non residenti da intermediari professionisti (per esempio, studi legali o commercialisti) che siano

regolati nei Paesi in cui esse operano e che in tal modo adempiano agli obblighi informativi di quegli stessi Paesi. E benché alle entità non residenti è permesso di aprire conti bancari in Liberia, sono poche quelle che lo fanno, e quando lo fanno il sistema bancario richiede tutte le informazioni sulla proprietà e il controllo della società che apre il conto, in ottemperanza alle norme bancarie, come la legislazione sul riciclaggio di denaro, approvata dall'Ocse nella sua prima fase di riforma. Insomma, la Liberia non risponde ai canoni di quelli che abitualmente vengono definiti dei paradisi fiscali, e infatti tale non è manifestamente considerata da Paesi come Francia o Stati Uniti. Per finire, il governo liberiano ha recentemente accolto un emendamento delle as-

soziazioni di diritto che rafforza ulteriormente i criteri identificativi sulla proprietà e l'identità di chi opera in Liberia, il mantenimento di un registro standard, per tutte le entità di business. I nuovi provvedimenti adottati di concerto con la positiva revisione dell'Ocse servono a chiarificare e codificare i criteri internazionali per, e definire gli obblighi di corporate governance al di fuori delle richieste del Registro. Il passaggio di questo emendamento segna una grossa pietra miliare nello sviluppo della Liberia, ma mano che questa cresce e prende il suo posto sulla scena mondiale, nonostante grossi ostacoli e la mancanza di risorse finanziarie, per arrivare passo passo ai livelli dei più importanti Paesi del mondo, e che questo lavoro venga riconosciuto».

Che fine ha fatto l'Ucraina?

di LEONARDO PARIGI, Genova

USCITA dalle principali notizie di politica internazionale, **la crisi in Ucraina prosegue nella parte orientale del Paese senza sosta.** Lo scorso 11 maggio l'incontro del Normandy Quartet - formato da Russia, Germania, Francia e Ucraina - a Berlino, delineava nuovi passi avanti per una soluzione diplomatica, mettendo nella lista anche uno scambio di prigionieri. L'ordine del giorno prevedeva inoltre un'implementazione degli accordi di Minsk, **tra cui un'analisi del cessate-il-fuoco nella regione del Donbass**, di riforme costituzionali e dell'organizzazione di elezioni locali. Partita non facile per quella che sembra essere ormai una crisi divenuta statica, con una cospicua porzione dell'ex granaio sovietico separata dal resto dello Stato: «La normalizzazione delle relazioni diplomatiche ci sarà, ma solo se termineranno gli attacchi della Russia» dice Pavlo Vasylyv, reverendo della Chiesa Greco-Cattolica di Borslav, **durante un convegno organizzato presso il Comune di Genova a inizio giugno.** Un incontro a cui hanno preso parte diversi esponenti della politica locale ucraina, **ma anche amministratori locali italiani.** Oleg Synyutka, governatore della regione di Leopoli, **ripete che la normalizzazione delle relazioni diplomatiche con la Russia passerà inevitabilmente attraverso un maggiore sforzo da parte delle forze filo-russe ad abbassare le armi.** Una questione di punti di vista, certo, che però tiene sotto scacco la politica estera dell'Unione europea nell'Est del Continente, **e che complica ulteriormente le già difficili relazioni commerciali tra Eu-**

ropa e Russia. Il 2016 è iniziato con l'accordo di libero scambio tra i Paesi membri della Ue e Kiev, un accordo definito "storico" da Bruxelles, **che rientra nei piani firmati nel giugno del 2014.** La comunicazione ufficiale recita: «Con l'entrata in vigore degli accordi, **entrambe le parti faranno in modo che i mercati dei beni e dei servizi siano aperti reciprocamente sulla base delle regole del commercio.**» Una novità che però paga lo scotto delle sanzioni economiche nei confronti della Russia, **costate molto a Paesi esportatori come l'Italia.** L'Ue è il primo partner commerciale dell'Ucraina, e rappresenta un terzo dell'intero sistema commerciale di Kiev. Con gli accordi entrati in vigore a gennaio, Bruxelles punta anche a sviluppare «il potenziale industriale dell'Ucraina, **dando l'opportunità di rendere il Paese più competitivo e diversificando le sue esportazioni.**» Una visione che viene sottolineata più volte nel corso dell'incontro di Genova. Vasylyv spiega che **«l'Ucraina ha abolito i dazi sul 70% delle merci che provengono dall'Ue dall'inizio di gennaio.** In seguito, limiteremo ancora di più i dazi, e nel corso dei prossimi cinque anni ci saranno grandi sviluppi per il partenariato commerciale con l'Europa». Per quanto riguarda l'Italia, il 2015 ha fatto registrare un fatturato di beni e servizi tra i due Paesi di 3,1 miliardi di dollari, **con un tasso oltre due miliardi di esportazioni verso l'Italia.** Ma la situazione economica e politica dell'Ucraina è tutt'altro che stabile nella parte orientale. Il 2014 aveva fatto registrare numeri pesanti, con una contrazione di quasi otto punti percen-





tuali sul prodotto interno lordo annuale, e la produzione industriale aveva subito un crollo verticale in alcune regioni, **tra cui il Donbass**. Dal febbraio 2015 il conflitto in corso si è **"stabilizzato"**, rendendo forse ancora più complicata una situazione di grande tensione. Nel settembre dello scorso anno era stato raggiunto un accordo tra Ucraina, Francia, **Germania e Russia per un cessate-il-fuoco sostanziale**. Gli scontri hanno perso intensità, anche a causa del maggiore coinvolgimento di Mosca nel contesto siriano, **ma appare lontano un reale processo di pace**. La situazione attuale di congelamento del conflitto porterebbe inevitabilmente le aree interessate nell'orbita russa nel corso del tempo, **se non verranno trovate soluzioni diplomatiche che riescano a ripristinare lo status quo ante bellum**. A livello economico, la situazione si può tradurre in una sostanziale divisione della nazione ucraina. **Degli oltre 17,5 miliardi di dollari promessi dal Fondo monetario internazionale a Kiev**, molti sono già arrivati nelle casse statali. Tuttavia, resta difficile vedere come questa iniezione di liquidità e investimenti esteri possa riportare in bilancio un'economia in profondo rosso. La crisi di governo di marzo, con il presidente Petro Porošenko e il primo ministro Arseniy Yatsenyuk in netta contrapposizione, non ha certamente aiutato l'immagine di quella che vorrebbe essere un'Ucraina

nuova, **proiettata a Ovest e lontana dall'influenza russa**. Un'economia su cui non può non pesare anche la secessione della Crimea. Se il 2014 aveva visto numeri estremamente negativi, **il 2015 i dati indicavano una diminuzione dei volumi di vendita al dettaglio del 20%**. Quest'anno ci si aspetta una modesta ripresa (+1% circa stando alle proiezioni internazionali) **che però dipende in buona parte anche da ciò che succederà sui fronti militari**. A livello portuale, gli ultimi sei mesi hanno visto un crollo importante. Tra gennaio e giugno 2016 infatti le merci movimentate dagli scali marittimi ucraini hanno subito una contrazione dell'11,4% **(Fonte: Ukrainian Sea Ports Authority)**. Il traffico container cresce di un sostanzioso +20,2% nei porti affacciati sul Mar Nero e sul Mar d'Azov. Il porto di Odessa ha fatto registrare una produttività negativa del 2,5% nei primi sei mesi del 2016, **tra cui un -60,7% su base annuale per i carichi liquidi**. I container invece hanno fatto registrare un +25% rispetto allo stesso periodo del 2015. Il porto di Mariupol intanto sta finanziando per oltre 30 milioni di euro un nuovo stabilimento per il trattamento del grano, **con una capacità annuale da 2,5 tonnellate**. I lavori dovrebbero iniziare entro la fine dell'estate, **per realizzare 10 silos subito e altri 13 nella seconda fase**, aumentando notevolmente le capacità di stoccaggio del sito.

 **PSA VOLTRI-PRA**

READY FOR



20.000 TEUs

VESSELS



L'invasione povera di Maiorca & Co.

Le app e gli affitti in nero deprezzano il turismo delle Baleari ora la gente protesta: «Questo business non è più redditizio»

di STEFANO PAMPURO, Barcellona

L'ABITUDINE è quella di vedere le viuzze del centro di Palma di Maiorca sempre affollate da turisti. Il compromesso da pagare, per i suoi abitanti, **in cambio dell'inesauribile spinta economica che alimenta l'Isola.**

Sui muri delle vecchie palazzine del centro, stanno invece apparendo come funghi una serie di graffiti tutt'altro che accoglienti, a volte irrispettosi, nei confronti dei 10 milioni di stranieri che ogni visitano Maiorca: "Tourists go home" recita una scritta su una parete di Carrer de Colom, "Stop tourists" **recita un'altra in una via dietro la Cattedrale.**

Sebbene sia una protesta allo stato embrionale, **pare che qualcosa si sia effettivamente innescato nella coscienza dei locali.**

Quello che ha reso possibile un alto tenore di vita per gli abitanti, ha nello stesso tempo peggiorato la loro qualità di vita, **intaccandone la serenità e la quiete che differenziano i ritmi delle Baleari da quelli del Continente.**

Il problema non è più solo vincolato al mero volume di vacanzieri che transitano tra Minorca, **Maiorca e Ibiza**, ma anche dalle conseguenze del mondo digitale, perché chiunque con un minimo di conoscenze di informatica e un po' di pazienza, può arrivare a far concorrenza alle agenzie turistiche.

Sono ben noti i siti Internet nei quali è possibile affittare le camere del proprio appartamento, o addirittura l'appartamento stesso, **a prezzi molto più convenienti che un hotel.**

Questo ha generato una guerra al ribasso che non ha fatto che



svalutare gli affitti, aumentando la domanda.

Oggi, **soggiornare nel centro di Palma di Maiorca in una casa di 40 metri quadrati può costare meno di 70 euro a notte.**

Lobby di pressione da un lato, e poteri politici dall'altro, **discutono in privato su come cercare il consenso in un dibattito che coinvolga tutto il tessuto sociale dell'Isola.**

Al di là dei buoni propositi sembra piuttosto che la parte composta dagli imprenditori sia restia ad accettare di buon grado le proposte di riforma sul tavolo, **ogni volta sempre più estreme e poco credibili.**

A inizio giugno l'associazione degli Affittuari turistici ha consigliato ai proprietari di non pagare l'imposta turistica, **almeno finché non risulti chiaro se questo business sarà considerato legale**

o no. Nell'altro schieramento, per il controllo del business dell'alloggiamento vacanziero, hanno risposto con forza gli alberghi, **rappresentati da Biel Barcelò.**

Quello che propone la Federazione degli impresari di Maiorca (**Fehm**) è che le norme che regolano l'affitto siano identiche a quelle a cui sono soggette le strutture alberghiere.

Un esempio: **fare in modo che si autorizzino i proprietari ad affittare le proprie case solo nel caso che queste vengano riservate esclusivamente a questo scopo.**

«Gli albergatori non possono cambiare di uso i propri hotel, e vogliamo competere alla pari. **Non ha senso che da gennaio a marzo una casa si adibisca all'uso residenziale e poi per il resto dell'anno passi all'uso turistico.** Se lo è, dovrà esserlo sem-



pre» dice Inma Benito, presidente di un'associazione dei grandi hotel. Un dato da tenere in conto è senz'altro un altro, **più legato al target di turisti che sbarcano sull'Isola in massa nei mesi primaverili e invernali.** Anni fa era leggermente più complicato accedere a una buona offerta tramite il telefo-

nino. **Oggi chiunque può accedere a Internet e prenotare una vacanza fai da te in pochi minuti e a un prezzo accessibile a chiunque.** Questo, oltre ad aumentare il numero di turisti, ne ha anche abbassato il loro potere d'acquisto, perché non essendoci più il filtro del prezzo - **è il timore** - il numero di turisti aumenta, ma non

la redditività della principale industria isolana. **In aprile i commercianti del centro di Maiorca affermavano che in effetti sebbene il numero di clienti per loro sia invariato gli affari erano già leggermente in calo.** Il turismo rappresenta il 21% dell'economia di Maiorca, e il **29% della città di Palma.**

“carbuné”

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

COMPAGNIA PORTUALE
PIETRO CHIESA
Dal 1890 nel Porto di Genova

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

La nuova disciplina amministrativa degli aeroporti e la tutela della safety

di FELICE CUZZILLA*, Milano

Il 12 FEBBRAIO 2014 è stato emanato il Regolamento 139/2014/UE della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del Regolamento (CE) 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (sono le c.d. Implementing Rules, previste dall'art. 8-bis del regolamento 1108/2009/CE, che ha modificato il Reg. 216/2008).



*Of Counsel,
Studio Legale
Pavia e Ansaldo

Secondo questo nuovo corpus di norme (e in particolare l'allegato V-bis "Requisiti essenziali relativi agli aerodromi", parte B, punto 1) l'Operatore dell'aeroporto è responsabile del funzionamento dell'aeroporto stesso e da ciò deriva una serie di conseguenze sul piano regolatorio.
In sintesi:

- a) i certificati rilasciati sulla base delle precedenti normative nazionali **entro il 31 dicembre 2014** verranno prorogati al 31 dicembre 2017, salvo che nel periodo intercorrente venga emessa nuova certificazione sulla base della nuova disciplina;
- b) **dopo il 31 dicembre 2017** tutte le certificazioni dovranno essere rilasciate esclusivamente sulla base della nuova disciplina (Art. 11 punto 2);
- c) fino al **31 dicembre 2024** potranno essere emesse certificazioni con *deviazioni* purché vengano soddisfatti i requisiti specifici dell'art. 7 del regolamento 1108/2009/CE. Questo punto è di notevole interesse, in particolare, al fatto che la deviazione in commento non deve compromettere i requisiti essenziali previsti dall'allegato V-bis del reg. (CE) 216/2008, **ove ha ruolo centrale la sicurezza (safety)**.

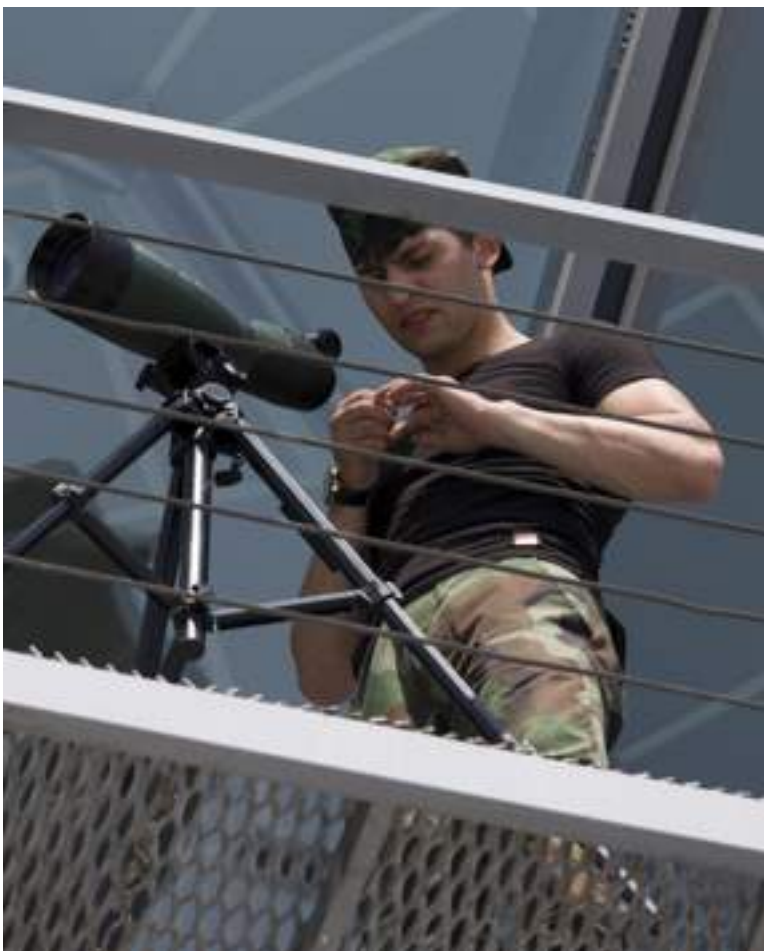
L'impatto che questo nuovo corpus di normative europee avrà sulle gestioni aeroportuali italiane è di facile intuizione, soprattutto con riferimento al riparto di competenze tra autorità (ENAC) e società di gestione aero-

portuale. La disciplina domestica poggia infatti le sue basi sul Codice della navigazione (in particolare, sull'art. 705 cod. nav.) e, per quanto attiene il processo di certificazione, sulla circolare APT 18A emanata da ENAC.

Il gestore aeroportuale è, in estrema sintesi, il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza di ENAC, il compito di amministrare e di gestire secondo criteri di trasparenza e non discriminazione le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato.

La giurisprudenza ha avuto modo di specificare tali compiti, soprattutto con riferimento alla safety: in due differenti pronunce del Consiglio di Stato con riferimento all'applicazione dell'art. 705 cod. nav. (Sent. n. 5946/13 e Ord. n. 1747/2014) è stato sancito il principio per cui, nell'ambito delle rispettive competenze, resta ferma la necessità di **riservare ad ENAC** i primari compiti di coordinamento fra i diversi soggetti pubblici e privati coinvolti nei piani di emergenza aeroportuale e nelle relative fasi operative, ivi incluso la gestione e il coordinamento del COE (anche ai sensi della Circolare APT 18-A, capitolo 3.5) mentre resta demandato al gestore un mero compito di coordinamento per così dire "**di secondo livello**", limitato unicamente alle attività degli operatori privati presenti nell'aeroporto, consistente principalmente nel compito di acquisire e diffondere le informazioni attraverso adeguato sistema di comunicazione e di mettere a disposizione i mezzi, i locali e le risorse di sua competenza.

Quid iuris dopo l'entrata in vigore del Regolamento 139/2014, che di fatto consegna una disciplina differente rispetto al corpus di norme domestiche, e in particolare all'art. 705 cod. nav.?



Ad oggi, e in attesa di pronunce giurisprudenziali sul punto, sembra potersi affermare che in assenza di una modifica legislativa l'orientamento del supremo organo di Giustizia amministrativa rimarrà invariato fino al 31 dicembre 2017, ma successivamente potranno aprirsi scenari diversificati e problematici. Secondo una probabile interpretazione, qualora la normativa nazionale dovesse trovarsi in conflitto con quella dell'Unione europea, la prima dovrebbe essere disapplicata in forza del noto principio di preferenza comunitario.

Ma, in attesa di un indirizzo certo, restano i dubbi e le difficoltà del Gestore aeroportuale investito di una maggiore e più critica responsabilità di gestione rispetto al passato senza gli strumenti normativi e gestori ad hoc per l'espletamento di queste nuove funzioni, con pericolose ricadute soprattutto nei processi di prevenzione degli incidenti.

Oggi è pertanto ineludibile una modifica del codice della navigazione *rationae materiae*, e in tal senso il disegno di legge (ddl n. 2129/S) in discussione al Senato rappresenta senza dubbio una possibile soluzione. L'Autorità avrà tuttavia, *medio tempore*, l'onere di accertare questo mutato indirizzo e di tenere in considerazione i nuovi principi nel rilascio delle nuove certificazioni e, soprattutto, nel rinnovo di quelle esistenti, in ossequio al noto principio costituzionale di buon andamento della pubblica amministrazione.



FOCUS ON NAPLES



La settimana d'oro del porto di Napoli

Dal 27 giugno al primo luglio la *kermesse partenopea* dedicata all'industria marittima. Tutti i dettagli da una guida d'eccezione: Umberto Masucci

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

«In un momento particolarmente difficile per il porto di Napoli travolto da provvedimenti giudiziari e da un clima di sospetti, lo scalo partenopeo ha uno scatto di orgoglio: si trasforma, per una settimana, dal 27 giugno al 1 luglio, nella capitale europea dello shipping, della portualità e della logistica. L'avvenimento - dice Umberto Masucci, presidente dei Propeller Club italiani e di quello napoletano - che gli ridarà smalto e accenderà i riflettori sullo scalo partenopeo, è la "Naples Shipping Week", un evento internazionale dedicato allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo». Secondo una formula ormai collaudata, la Naples Shipping Week, **nata grazie alla collaborazione tra Click Utility di Carlo Silva e il Propeller Club di Napoli**, si svilupperà in una serie di eventi dedicati al cluster marittimo e portuale.

«L'industria marittima napoletana - dice Masucci - nonostante la grave e perdurante crisi dei noli, mantiene il primato italiano e anche internazionale con armatori storici che occupano posizioni di primo piano in tutti i settori, dalle Autostrade del mare ai passeggeri, dalle rinfuse solide ai liquidi, dal rimorchio portuale a quello di altura. Insomma, tranne i container, dominio di pochi gruppi armatoriali globalizzati, **Napoli e la sua provincia mantengono quell'importante ruolo storico guadagnato nei secoli.**

Il porto di Napoli invece ha perso posizioni, certamente frenato da troppi anni di governo debole o di governo commissariato e quindi limitato nelle strategie, ma ciò nonostante ancora tiene ed è pronto a ripartire non appena il ministro Gra-



ziano Delrio, entrata in vigore la riforma portuale, **ci darà come promesso un ottimo presidente in estate.** Questo il quadro generale in cui si inserisce la Naples Shipping Week, **un'occasione di orgoglio partenopeo per quello che abbiamo fatto e per quello che faremo».**

«La squadra del Propeller, il consiglio direttivo che guida la Shipping Week insieme alla Click Utility è di tutto rispetto - commenta Masucci - vorrei citarli tutti, i due vice presidenti Armatori Gianandrea De Domenico e Federico Garolla, il segretario generale esperto contabile lavorista dello shipping Pino Coccia, il tesoriere, giovane presidente di banca Rino Fusco, il Past President avvocato marittimista Bruno Castaldo, gli ingegneri navali Umberto D'Amato e Pasquale Romano, i presidenti degli Agenti marittimi e albo Spedizionieri Andrea Mastellone e Mimmo De Crescenzo, il presidente "giovani", commercialista dello shipping Roberto Coccia e Bianca d'Antonio per le relazioni con la stampa e non solo. La Naples Shipping Week sarà quest'anno caratterizzata da una forte presenza pubblica (oltre che privata) con il corpo delle Capitaneerie di porto che sta organizzando a Napoli proprio dal 30 giugno al 2 luglio prossimi, il Forum delle funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo, su specifico mandato della



Commissione Europea. La scelta del tema cardine del Forum "Mediterranean: Sharing experiences among Coast Guard Functions", **propone con forza il termine "condivisione" come parola chiave per rilanciare il ruolo strategico ed al contempo storico del Mar Mediterraneo quale luogo di interscambio per la reciproca conoscenza tra le differenti organizzazioni,** tese a renderlo un luogo più sicuro, più pulito, più tutelato.

Poi la Marina militare, che porterà a Napoli per tutta la settimana l'«**Amerigo Vespucci**», la nave scuola rimessa a nuovo dopo tre anni di lavori. **Sarà ormeggiata tra la Stazione Marittima e Piazza Municipio e rappresenterà uno dei simboli principali della Naples Ship-**

ping Week».

«Le giornate - prosegue Masucci - saranno piene di eventi il lunedì; martedì maggiormente dedicate alla cultura del mare ed alla città, il mercoledì alle scienze del mare ed alle Università: dal giovedì poi con Port and Shipping Tech si entra nel vivo dei convegni specifici di settore con il centro Congressi della Stazione Marittima affollato di delegati italiani e stranieri che discuteranno tematiche attuali del settore (come Green Summit, Autostrade del Mare, Shipping&Finance, ecc...)).»

«A chiudere la Shipping Week è stata già annunciata la presenza di Delrio, **che sta dedicando molta attenzione al porto di Napoli.** La serata di gala poi, dopo il successo di Castel dell'Ovo della edizione del 2014, **avrà luogo nella prestigiosa cornice di Palazzo Reale con la Banda della Marina Militare che terrà un concerto di benvenuto e tante altre piacevoli sorprese.** Sarà presente a Napoli tutto il Cluster con tante associazioni di settore che celebreranno la città con i propri consigli direttivi. Il Cluster napoletano - conclude Masucci - che sta organizzando l'evento con una quadra di oltre 50 persone, **dovrà trovare anche dalla Shipping Week la forza per invertire la tendenza e ottenere uno sviluppo del porto adeguato alla Capitale del Mezzogiorno d'Italia».**

Azionista Unico:
Ministero dell'Economia e delle Finanze

Società in house del:
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ReteAutostrade
Mediterranee S.p.a. www.ramspa.it

Visit us at **Naples Shipping Week 2016**
June 30th – July 1st

FRESH FOOD CORRIDORS

Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

ffproject.com/

facebook.com/freshfoodcorridors

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ReteAutostrade
Mediterranee S.p.a.

Ram Spa will attend the **Naples Shipping Week 2016** and will organize the conference:

"Building of the Pan Mediterranean dialogue between stakeholders and the developed policies for an integrated system of transport and logistics"

July 1st, 2016 at 9.00 – Perseide Room – Naples Terminal – Maritime Station

www.ramspa.it



Dogane più veloci con il nuovo codice

Forges Davanzati, presidente di Assospena: «Questa norma nobilita il nostro lavoro, grazie all'autocertificazione»

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

È PARTITO anche a Napoli il Codice doganale unitario (Cdu) **destinato a velocizzare e semplificare le operazioni doganali con effetti positivi sul movimento delle merci**, sul risparmio di tempo e di costi con l'obiettivo inoltre di allineare l'Italia agli altri paesi europei.

Allora, cosa è cambiato con l'introduzione del nuovo Cdu?

«Consideri - spiega Augusto Forges Davanzati, presidente di Assospena, l'associazione degli spedizionieri doganali di Napoli che raggruppa circa 70 aziende con 400 addetti - che il codice doganale è stato interamente riscritto, parliamo di circa 1.370 pagine. Sono presenti alcune novità ma anche molte conferme. Per alcuni istituti è previsto un periodo transitorio che si concluderà a maggio del 2019. In sostanza, la parte del codice che ha avuto l'impatto più immediato sulle formalità doganali è stata quella che riguarda gli articoli 162 e 163 e cioè la non obbligatorietà dell'allegazione dei documenti alla dichiarazione doganale, che in Italia si è tradotta nel cosiddetto fascicolo elettronico. In altre parole, il documento porta con sé una grossa semplificazione che attendevamo da tempo. Fa emergere l'aspetto notarile della professione e spingendo maggiormente verso l'autocertificazione, ci nobilita. Un cambiamento inevitabile che deve rappresentare un'opportunità per uscire dalla logica della bolletta doganale per entrare in quella della professionalità».

Quali i vantaggi ad oggi per il porto di Napoli?

«Per Napoli come per gli altri porti i vantaggi sono notevoli, in termini di risparmio di tempo ed energie e quindi di velocizzazione delle procedure. Gli articoli 162 e 163 del nuovo Codice Ue stabiliscono, come già accennato, la non obbligatorietà dell'allegazione dei



documenti a corredo della dichiarazione doganale, documenti che dal primo maggio non sono più forniti sistematicamente alla dogana ma solo quando ritenuti necessari per i controlli. In base a questa semplificazione, gli operatori possono utilizzare il fascicolo elettronico per la dichiarazione ordinaria "c/o dogana" (art. 162 Cdu) e "c/o luogo" (art. 139 Cdu). Non è una procedura obbligatoria ma è chiaro che diventerà la prassi visto che porta notevoli vantaggi su costi e tempi».

E i risultati messi a segno dalla dogana?

«Nei primi giorni del suo utilizzo la dogana di Napoli è stata uno degli uffici più virtuosi, e come rende noto il capo area Verifiche e Controlli dell'Ufficio delle Dogane di Napoli 1, Raffaele Bandiera, su 3.000 operazioni più di un terzo sono avvenute utilizzando questa procedura, quindi senza richiedere il passaggio fisico in dogana. A oggi - ed è un risultato confortante - i dati ci dicono che a Napoli circa il 40% delle dichiarazioni viene trasmesso con il sistema del fascicolo elettronico».

Quali i passi successivi per rendere le operazioni sempre più snelle e rapide?

«Occorre un migliore coordinamento con gli altri enti deputati al controllo delle merci e occorre inserire nella procedura alcune tipologie di operazioni doganali che attualmente sono escluse».

Il Codice doganale unitario come è stato accettato dagli operatori da un lato e dagli organismi di controllo dall'altro?

«Direi molto bene da entrambe le parti: la dogana si è fatta trovare pronta all'appuntamento del 1 maggio mettendo a punto i sistemi informatici, ed anche gli operatori hanno risposto in maniera molto positiva, fermo restando le criticità di cui sopra che vanno comunque risolte al più presto. Tuttavia, l'obiettivo di operatori ed organismi di controllo rimane quello di creare una corsia preferenziale per chi utilizza il fascicolo elettronico».



«Per Napoli subito l'assessore del mare»

Mastellone è quasi alla fine del suo mandato da presidente dell'associazione agenti e broker, ma non rinuncia alla battaglia

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

A LUGLIO termina il suo mandato e l'Assemblea di Assoagenti nominerà un nuovo presidente: quali i risultati positivi che lascia al suo successore?

«I risultati positivi che lascio sono quelli di una associazione sempre presente in tutti i tavoli in cui si parlava del porto di Napoli - risponde Andrea Mastellone, presidente di Assoagenti dell'associazione degli agenti e pubblici mediatori marittimi di Napoli -. Abbiamo anche contribuito alla istituzione di un tavolo comune insieme a Confcommercio e Confindustria da cui far emergere una unica espressione di pensiero dell'intero cluster marittimo. E poi la battaglia condotta in Comitato Portuale per la revisione dei costi allo scopo di rendere lo scalo competitivo e devo dire che proprio nei prossimi giorni vedremo alcuni concreti positivi sviluppi di questa azione».

Ha già dei progetti per il suo futuro?

«Mi dedicherò all'incarico ricevuto in Confcommercio proprio per non abbassare l'attenzione sul porto, sull'avvio dei lavori e sulla ripresa dei traffici e tornerò a fare l'agente marittimo full time nella mia azienda».

Quanto contano gli agenti marittimi a Napoli?

«Contano tanto e non lo dico per "spirito di corpo" o per adulazione che sembrerebbe ovvia; i pregi e i difetti del porto li conosciamo solo noi a 360 gradi, non limitati quindi ad un singolo settore, e quando qualcuno dall'esterno ha bisogno di un

quadro del cosiddetto stato dell'arte della nostra portualità si rivolge a noi».

Con la nuova legge sui porti che dovrebbe essere approvata a breve, Assoagenti, così come tutte le categorie, non siederanno più nel comitato portuale: cosa cambia e voi imprenditori siete



preoccupati?

«La rappresentanza delle istanze imprenditoriali sarà affidata alle istituzioni quindi occorrerà instaurare un continuo rapporto con le stesse perché possano veicolare quelle che sono le proposte e le necessità degli operatori. A questo riguardo, proprio in sede di campagna elettorale, abbiamo fatto formale richiesta di istituzione dell'assessorato del mare nell'ambito della nuova giunta comunale, proprio per avere un punto di riferimento stabile cui far

pervenire le istanze e le necessità di quanti operano in porto».

Il porto di Napoli viene oggi descritto come un disastro, privo di infrastrutture e fondali in grado di accogliere le mega navi, molto lontano pertanto dalla ripresa: è possibile che tutto sia legato solo alla mancanza di governance?

«No, il problema è certamente più ampio ed affonda le sue radici negli anni passati. Le cause risiedono anche nella mancata governance, ma in misura ridotta. Nella scala delle inefficienze, direi che tutto si può ric collegare ad un mix fra ritardata erogazione dei fondi comunitari collegata quindi ad impossibilità di rendicontare le opere nei tempi previsti. Il tutto associato ai vincoli ambientali ostativi al dragaggio. Buon ultimo, arriva la mancata nomina della governance. Se poi associamo al tutto i notevoli costi operativi portuali, abbiamo la diagnosi dell'inefficienza dello scalo: ritardi nell'adeguare l'infrastruttura per i motivi sopraesposti accoppiati ai costi portuali praticati all'utenza. Tutto questo porta ad un unico risultato: la mancata competitività dello scalo partenopeo. C'è anche da dire che, negli ultimi tempi, il porto di Napoli ha subito la concorrenza di Salerno che può contare su una guida stabile, su una compagine imprenditoriale compatta che cerca di difendere a spada tratta le proprie conquiste tanto da opporsi all'accorpamento con lo scalo partenopeo, tanto da richiedere quasi certamente, una proroga di tre anni».

Amendola il Sud che cresce

LA AMENDOLA Trasporti e Logistica è un'azienda di Roccapiemonte, **in provincia di Salerno**. Le sue attività coprono integralmente il ciclo logistico: trasporto merci su strada, in container e convenzionale centinato, completo e da *groupage* sul territorio nazionale ed estero; trasporto materie prime alimentari in polveri e granuli, materie prime in polveri e granuli per l'industria chimica e petrolchimica; trasporto merci in container a temperatura controllata; terminal container.

La flotta è composta da 70 automezzi, le aziende di autotrasporti assistite, **ovvero che operano su know-how della Amendola sono 20**. La forza lavoro è di 85 dipendenti. «Il nostro patrimonio più prezioso sono i nostri uomini - spiega Tommaso Amendola, **General Manager Transport della società** -. Il loro impegno e professionalità è garanzia per la nostra crescita che consente investimenti in mezzi moderni e sicuri, **e nell'ampliamento dei servizi**. Ci sforzeremo perché il nostro progetto sia sempre più fondato su pochi valori ben definiti: essere i migliori, l'importanza del dettaglio, l'accento su qualità e servizi eccellenti, un'organizzazione motivante, **l'obiettivo della crescita economica e dei profitti per investire**».

«Bisogna analizzare il presente, alla luce del passato con in mente gli obiettivi futuri -dice Umberto Amendola, Sales della società, **citando Keynes** -. Operiamo sui porti di rilievo commerciale dell'intero territorio nazionale; **l'ultimo approdo è stato Civitavecchia**. I nostri fondamentali sono conosciuti: l'orientamento al cliente, mantenere il contatto costante con la clientela per soddisfare i bisogni e anticiparne le esigenze, un piano di marketing basato principalmente sull'utilizzo del Crm (Customer Relation-

ship Management), **un gruppo di risorse in grado di aiutare la clientela nella scelta del servizio che risponda in pieno alle proprie esigenze e che possa offrire il miglior rapporto tra qualità e prezzo**».

Interessanti i numeri dell'azienda: il valore della produzione nel 2015 è risultato in crescita del 25% sul 2014; lo stabilimento si sviluppa su 20 mila metri quadrati con officine e rimessaggio container; **il terminal container dispone di 20 mila metri quadrati attrezzati per alimentare in continuo la refrigerazione container con merci a temperatura controllata**. «Le tecnologie che utilizziamo sono un sistema gestionale integrato per i rilievi economici, finanziari e di controllo gestione; **un sistema di tracciabilità della flotta costantemente collegato al centro operativo per la comunicazione in tempo reale a disposizione dei clienti**. Gli obiettivi del 2016 sono l'aumento di un ulteriore 25% del valore della produzione (attrazione nel core-business di attività da terminal container, stoccaggio merci a temperatura controllata, integrazione dell'attività di trasporti intermodali (nave, treno, **gomma**))».

La riforma dei porti prevede l'accorpamento delle Autorità portuali di Salerno e Napoli: una decisione che non preoccupa la famiglia Amendola: «Da imprenditori, per lo più radicati sui porti di Salerno e Napoli, **l'accorpamento delle due Autorità portuali non ci impensierisce**. Entrambi i porti rimangono strategici nel traffico commerciale, anche alla luce dei risultati conseguiti e della notevole tendenza di crescita. **Hanno un potenziale incredibile che non potrà essere depauperato**. Occorre invece intervenire sulle infrastrutture, **soprattutto su piattaforme logistiche e interporti**».





CONNECTING
EVERY CORNER
OF THE WORLD

 **HANJIN ITALY s.p.a.**

Mura di Santa Chiara 1, 16128 Genova
Tel. +39 010 86161 | FAX +39 010 8616 615
genova.hjs@hanjinitaly.com



«Napoli deve valorizzare le sue potenzialità»

Duci (Federagenti): «E sui dragaggi la speranza è che le norme varate dal governo permettano finalmente di intervenire»

di ALBERTO GHIARA, Genova

CHE cosa pensano i grandi operatori marittimi internazionali del porto di Napoli? «Per le sue caratteristiche potenziali - risponde Gian Enzo Duci, presidente Federagenti, federazione degli agenti marittimi italiani - il porto di Napoli è estremamente interessante, sia per le navi passeggeri, grazie ai luoghi di grande bellezza che lo circondano, sia per i mercantili, essendo il punto di riferimento dell'area più industrializzata del Sud Italia».

Oggi però deve confrontarsi con molti problemi.

«Se riuscirà a fornire servizi migliori di quanto riesce a fare oggi, Napoli ha già un mercato pronto. Il problema non è cercare nuovi bacini di utenza, ma servire quelli a cui già oggi potrebbe fare riferimento. E se questo da un lato fa rabbia, dall'altro è un incoraggiamento per le prospettive future dello scalo. Paradossalmente si trova in una situazione più critica il porto di Taranto che deve riposizionarsi creando un mercato. È un compito più difficile. È vero che Napoli ha forse il livello più alto di criticità da risolvere tra gli scali nazionali, ma se riesce a superare i propri problemi ha una maggiore probabilità di crescere rapidamente. Altri porti, invece, si devono inventare il proprio destino».

In comune con Taranto, Napoli ha anche la presenza di grandi investitori stranieri che sono rimasti delusi dal mancato sviluppo dello scalo.

«La differenza è che il porto di Taranto è stato pensato, per quanto riguarda la movimentazione di container, come un hub di transhipment, mentre quello di Napoli è un porto di destinazione finale. Oggi in Italia vedo maggiore difficoltà per i

porti di transhipment che per quelli di destino. Il mercato di riferimento del sistema portuale di Napoli e Salerno ha notevoli opportunità di sviluppo. E infatti da Napoli i grandi investitori, come Cosco e Msc, non se ne sono andati. Napoli ha grandi opportunità sia nel settore croceristico che in quello container. Certo, bisogna mettere gli operatori in condizione di lavorare a permettere alle navi più grandi di arrivare».

Quali sono i problemi principali dello scalo?

«Quello più evidente è il mancato dragaggio. Si trascina da anni senza che si trovi una soluzione. La speranza è che le norme varate dall'attuale governo permettano finalmente di intervenire. Ma è necessario che qualcuno prenda le decisioni. Il problema della governance nei porti è importante in tutto il paese, ma Napoli è lo scalo che più di tutti ha urgenza di un soggetto in grado di agire in maniera rapida. Nel momento in cui, con l'approvazione della riforma portuale, sarà possibile nominare i presidenti al posto degli attuali commissari, spero che questo a Napoli avvenga subito. Se a luglio si arrivasse all'approvazione, mi auguro che si risolva il problema di Napoli».

Non pensa che sia troppo ottimistico prevedere che la riforma venga approvata durante l'estate?

«È finito il tempo delle vacanze lunghe. Luglio è un mese lavorativo e credo che le criticità della governance del sistema portuale italiano siano tali da giustificare lo slittamento delle vacanze. Non si può pensare di rimandare ancora la riforma. Fra l'altro a luglio Napoli avrà un sindaco e la campagna elettorale sarà terminata, è giusto

che anche il porto abbia una guida nel pieno delle sue funzioni».

La riforma prevede l'integrazione fra i porti di Napoli e Salerno. Vista la rivalità che c'è fra i due scali, è una buona scelta?

«È comprensibile come la comunità portuale di Salerno voglia evitare l'integrazione, ma sui mercati internazionali la dimensione di uno scalo è sempre più importante. È importante non disperdere e anzi fare tesoro di quello che di buono è stato fatto a Salerno, ma la governance comune, in prospettiva di medio lungo termine, penso possa essere utile alla crescita di tutto il sistema logistico campano. In un futuro prossimo due porti forti che si facessero concorrenza tra loro non sarebbero utili al territorio, ma, forse, soltanto a qualche operatore».

Napoli è anche diventato negli ultimi anni il centro armatoriale più importante d'Italia. Come ha pesato la crisi in questo settore?

«Il settore è abituato ad affrontare cicli. L'armamento partenopeo ha cavalcato più di altri la crescita di inizio secolo e adesso è costretto a confrontarsi con la crisi. Il colpo è duro, ma a Napoli sono nate e cresciute competenze importanti. In questo momento il gruppo Grimaldi è la realtà nazionale più rilevante. Altri forse non ce la fanno altrettanto bene, ma abbiamo anche segnali positivi, ad esempio le tanker hanno ricominciato a vedere numeri positivi. La crisi sta facendo selezione. I player che resistono o sono grandi realtà o sono legati a una gestione familiare molto spinta. I rischi maggiori li corrono i soggetti di medie dimensioni».



«Questo porto ha bisogno di normalità»

Parola di commissario straordinario: «Congiuntura positiva, serve subito il presidente». Faccia a faccia con l'ammiraglio Basile

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

A OGGI, 25 giugno, sono 1.198 giorni in cui nel porto di Napoli vige il regime commissariale, e se la riforma portuale completerà il suo *iter* entro l'estate è probabile l'arrivo del nuovo presidente che porterebbe alla normalità la *governance* dello scalo partenopeo. Ma la disastrosa situazione del porto di Napoli lasciato solo anche dalla politica e dalle istituzioni, terra di guerre esterne e interne è veramente legata solo alla mancanza di una presidenza stabile? Il *MediTelegraph* lo chiede al commissario straordinario dello scalo partenopeo, Antonio Basile.

Aspettando il presidente, lei come vive quest'ultimo scorcio della sua permanenza a Napoli?

«Specie in quest'ultimo periodo sento in maniera particolare la fatica del doppio impegno su Napoli e Roma. Si tratta di due incarichi molto onerosi che richiedono entrambi una notevole attenzione e ciò impone un sacrificio fisico logorante per onorarli adeguatamente. Sento la responsabilità del compito attribuitomi che purtroppo si sta protrahendo oltre il semplice traghetamento che competerebbe a un commissario straordinario, allo stesso modo di come avverto l'importanza dell'incarico di capo del quarto reparto presso il comando generale delle Capitanerie di porto, dove mi occupo di mantenere in piena efficienza tutti i mezzi terrestri, navali e aerei della Guardia costiera impegnati nelle note attività di soccorso nel Mediterraneo. Per questo auspico la quanto più prossima pos-

sibile nomina di un presidente che possa assicurare una costante presenza, con la certezza di permanenze più lunghe dei ristretti periodi semestrali, così da poter pianificare una *governance* supportata dalla sicurezza della durata del mandato istituzionale».

In questo lungo periodo in cui ha ricoperto il ruolo di commissario ha sentito dire di tutto sulla situazione del porto: una sintesi?

«Il porto di Napoli sta vivendo un periodo difficile in cui si sono concentrate molteplici problematiche, che purtroppo ne hanno segnato negativamente lo sviluppo: la detenzione dei fondi comunitari asserviti alla realizzazione del Grande progetto, i ritardi nell'approvazione dei bilanci preventivo 2016 e consuntivo 2015, che per un lungo periodo non hanno consentito la gestione ordinaria delle risorse dell'ente, l'impossibilità di bandire o aggiudicare gare d'appalto per mancanza di copertura finanziaria, sono solo alcune delle difficoltà che si sono prospettate nell'ultimo anno. Ma il porto di Napoli continua a reggere, e non è una nave alla deriva come tanti lo dipingono: molti numeri si sono incrementati, sia nelle merci che nei passeggeri, specie nel settore crocieristico. Il porto di Napoli ha bisogno di un periodo di normalità, che possa portare serenità al suo interno e fiducia degli e negli operatori».

Le questioni più spinose sono certamente quelle legate alle con-

cessioni, al mancato dragaggio dei fondali, alla Darsena di Levante ancora ferma al palo, alla difficile situazione occupazionale, al clima non idilliaco all'interno dell'Authority. Insomma, non è certo stato facile per lei...

«Non sono uno abituato alle cose facili: i 35 anni di esperienza maturati a contatto con varie realtà portuali italiane, i miei 13 trasferimenti con i quali ho percorso in lungo e in largo la Penisola, hanno creato in me un'assuefazione alle difficoltà che ho sempre affrontato con grande impegno e appassionata dedizione. Tuttavia devo riconoscere che l'ultimo periodo dell'esperienza partenopea si è rivelato "straordinariamente" complicato e non soltanto dalle cose, ma anche dagli uomini. Auspico che il ritorno alla normalità di una gestione ordinaria possa consentire al porto di Napoli di ritornare ai fulgori che merita».

Vogliamo dire che porto lascerà lei, quando cederà il timone al nuovo presidente?

«Lascerò un porto che al di là delle ricorrenti critiche che piace muovere nei suoi confronti, ha un suo concreto orientamento verso l'uscita dalla crisi che ha segnato tanti porti italiani. I lavori di adeguamento strutturale stanno andando avanti e sono convinto che entro la fine dell'anno, vicissitudini giudiziarie a parte, potrebbero iniziare, tra i tanti, gli agognati lavori di dragaggio. Lascerò quindi un porto profondamente ferito che soltanto le amorevoli cure di tutti potranno guarire al più presto».

Napoli festeggia il successo della nautica

«Ma la legislazione italiana rappresenta ancora un freno»
dice Renato Martucci, consigliere dell'Ucina

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

SE il porto di Napoli è fermo al palo e i traffici merci continuano a diminuire facendo salvi quelli legati alle crociere ed alle autostrade del mare, c'è un settore che segna fortunatamente un'inversione di tendenza: la nautica da diporto, **tant'è che quest'estate la Campania e il Sud Italia sono le protagoniste del mondo dello yachting**. La stagione si è aperta con dati eccezionali registrando infatti nel mese di maggio un incremento di oltre il 50% di presenze rispetto allo scorso anno, **con una straordinaria ricaduta economica anche nel settore turistico**. Napoli e Capri sono inoltre state scelte come madrine di eventi mondani internazionali. **A maggio il gruppo Azimut- Benetti ha organizzato a Capri con il partner Bulgari una tre giorni di esposizione di modelli Azimut con la propria clientela vip**, impegnata tra esposizione di gioielli esclusivi e party. Tra Capri, Positano e Napoli si è invece svolta la quarta edizione dell'evento By Tourist on The Sea con charter broker di marchi internazionali americani, inglesi, tedeschi, **svizzeri e francesi**.

Dal 2 al 10 luglio è invece in programma a Napoli la settimana di eventi Dolce&Gabbana, **che ha praticamente riempito tutti gli hotel della città**. Il Marina Molo Luise è già tutto prenotato e numerosi super-yacht hanno comunicato la presenza in rada per l'evento mondano dell'anno:

«Napoli è al centro della mondanità internazionale - conferma Francesco Luise, manager della Luise Group, agenzia marittima tra le più importanti in Italia nel mondo dello yachting, con 35 sedi e dipendenti diretti in tutte le Regioni costiere del Paese - **i nostri clienti pur di restare nei pressi dell'approdo scelgono di sostare in rada per poi sbarcare con il tender e rimanere in città**. Con questi significativi dati di crescita, il mercato si spinge verso la costruzione di unità sempre più grandi - spiega il manager del gruppo Luise - **i nostri clienti variano tra armatori di unità di 20 metri a proprietari di gigayacht oltre i 150 metri**. È un mercato in continua evoluzione». La conferma arriva anche da Pino Palumbo, l'amministratore delegato del cantiere omonimo situato all'interno dello scalo partenopeo, vera e propria eccellenza, **specializzato e ormai famoso per la realizzazione di mega yacht**. Attualmente infatti dopo la

realizzazione di yacht pluripremiati come il "Prima" o il "Divine" sempre della gamma Columbus, il cantiere ha in costruzione il Columbus Oceanic Classic, **un 70 metri realizzato in acciaio e alluminio**. Progettato dallo studio Vafladis e Associati, questo superyacht che può viaggiare fino a 18 nodi rappresenta uno dei più grandi al mondo costruiti in speculazione, ovvero senza committente, **anche se si sono già affacciati compratori arabi e russi**.

Costruzioni sì, ma con un occhio speciale rivolto anche alla formazione, **perché poter avere comandanti preparati e capaci significa più professionalità e più sicurezza**. Per raggiungere questo obiettivo ci sono numerosi corsi di aggiornamento per i comandanti del settore e fan trip per approfondire la conoscenza e le regolamentazioni per navigare lungo le coste italiane. Al riguardo significativo è l'evento organizzato dalla società By Tourist a novembre, tra Napoli e Ischia, **per comandanti di super-yacht che potranno navigare come ospiti ed essere aggiornati sulle modifiche legislative italiane**, a livello nazionale e regionale. Faranno un corso di formazione specializzato con una società londinese organizzato in partnership con Luise Group e Palumbo Shipyard (**recentemente ha acquistato un nuovo cantiere a Tene-rife**). Oltre alla preparazione professionale, vivranno esperienze sensoriali, dall'arte alla gastronomia, **dai parchi termali alle bellezze ambientali quali esempi di servizi turistici da poter offrire ai loro ospiti a bordo, quando sono in navigazione nel Golfo di Napoli**.

«C'è però ancora un grosso neo nella nautica da diporto nostrana che ne frena la crescita già iniziata - commenta Renato Martucci, consigliere Ucina - **la legislazione italiana che spesso rallenta il lavoro degli imprenditori**. Il riferimento va a quanto accaduto con la riduzione Iva per i Marina Resort. **Normativa applicata in tutta Italia e ostacolata senza una reale motivazione dalla Regione Campania**. Oggi dunque i porti turistici della Campania sono costretti a fatturare al 22% mentre per il resto delle Regioni l'Iva è al 10%. Tuttavia, **sembra che la Regione stia provvedendo a risolvere questo problema, così da poter recuperare almeno il prossimo anno**».



Sticcosped
International Shipping - Custom Brokers
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI - ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

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

Auscomar s.r.l. UNION FLAG
INSURANCE BROKERS

Sede: Via Pammatone, 7/38 (2° piano) - 16121 Genova
Tel. +39.010.5767611 - Fax +39.010.5767652/3
Uff. Comm.: C.so Italia, 216 - 80063 Piano di Sorrento (NA)
e-mail: auscomar@auscomar.it - www.auscomar.it

SERVIZI

Marine: Corpi	Non Marine: Auto/Autocarro
Yacht	Azienda
Terminals	Persona
P&I	Vita
Merci	Assistenza sinistri
Assistenza sinistri	

Auscomar S.r.l., già Union Flag Insurance Broker S.r.l., si occupa di intermediazione assicurativa in tutti i rami dal 1965 operando sul mercato Italiano ed internazionale, sempre alla ricerca delle proposte assicurative più adeguate alle esigenze della Clientela; dall'analisi dei rischi all'assistenza completa in caso di sinistro.



«Per crescere servono progetti validi»

Sticco (Confetra-Fedespedi): «La crisi del porto rispecchia quella della Regione Le infrastrutture? Sono ottime»

di ALBERTO GHIARA, Genova

IL PORTO di Napoli ha grandi potenzialità nonostante il momento difficile che sta vivendo. Lo sa bene Antonio Sticco, responsabile della sezione di Napoli di Confetra e di Fedespedi, e da sei anni presidente di Accsea, l'associazione degli spedizionieri campani che aderisce a Confetra.

Che iniziative sta portando avanti Confetra-Accsea per la logistica e i trasporti in Campania?

«Le iniziative - risponde Sticco - sono molteplici. Vanno dagli incontri istituzionali con Regione, Comune, Camera di Commercio, Autorità portuali e con le varie associazioni, industria, commercio e del settore specifico, logistica, portuale, trasporti. Le sinergie spese fino ad oggi hanno portato ad una coincidenza di intenti che fanno ben sperare per il futuro. Siamo riusciti dopo svariati tentativi a creare una rete di imprese tra i nostri soci. È un primo passo per una migliore pubblicizzazione dei traffici e dei servizi, questa prima iniziativa, siamo certi avrà delle ricadute importanti sulla filiera logistica».

Che cosa pensa dell'andamento dei traffici nel porto di Napoli e quali prospettive di crescita può avere in futuro, anche all'interno della sistema portuale nazionale?

«I traffici merci sono in calo, rispecchiano lo stato dell'economia della regione che fino ad oggi non mostra segni di ripresa. La crescita potrà esserci se si presentano progetti validi e costi competitivi».

Quali sono i principali problemi dello scalo?

«Principalmente l'escavo dei fondali, onde ricevere le navi porta-container di grossa stazza, poi l'attuazione e la messa in opera del sistema ferroviario onde consentire la intermodalità».

Che cosa si può fare per superarli?

«Fornire servizi portuali celeri e tariffe competitive».

Qual è il rapporto fra i porti di Napoli e Salerno, anche alla luce della futura riforma portuale?

«Sono anni che predico che i rapporti fra gli scali di Napoli e Salerno sono ottimali e complementari. E' stata creata la leggenda metropolitana della concorrenza spietata mentre quello che si verifica è solamente una specializzazione del porto che attira traffici che a Napoli per il passato non sono stati ritenuti interessanti (come ad esempio traffico auto) Si può tranquillamente collaborare, ognuno per le proprie funzioni».

Funziona il sistema intermodale alle spalle dei due scali?

«Sia per Napoli, sia per Salerno il sistema intermodale non funziona. Abbiamo difficoltà operative di trazione, costi alti, tempi di transito non interessanti. L'intermodalità può essere attivata subito dalle banchine verso gli interporti regionali. Ci auguriamo che Napoli diventi porto di sbarco per le merci dirette verso la Germania, ma siamo ancora lontani da questa ipotesi».

Come giudica la dotazione delle infrastrutture e la fornitura di servizi ferroviari per le merci in Campania?

«La dotazione è ottima. I due scali intermodali (Nola e Marcianise) possono meritatamente competere per i traffici non ferroviari, ma la carenza di merci in partenza dalla regione non permette la programmazione regolare dei traffici sulla direttrice da Sud a Nord e da Nord a Sud. Inoltre secondo una mia analisi sullo sviluppo ferroviario gravano i costi alti dei colli di bottiglia nei vari scali di arrivo e partenza e la mancata informazione e acquisizione dei servizi offerti».

Quali colli di bottiglia, in particolare?

«Ferroviari. Dal porto di Napoli non si può uscire se non si passa da un binario che attraversa la città. Lo stesso discorso vale per Salerno. Ferport, la società che eseguiva le manovre ferroviarie, ha dovuto chiudere per mancanza di lavoro. Abbiamo la stazione ferroviaria più bella d'Italia a Marcianise, ma per uscire dal porto di Napoli non si possono mettere in fila più di dieci vagoni. Non si possono fare treni blocco».

E la burocrazia?

«Il nuovo codice doganale ci sta dando una mano, si sveltiscono molto i tempi. Col direttore regionale stiamo limando le problematiche. C'è il carteggio elettronico ma i tempi per le verifiche fisiche sono lunghi. Adesso lavoriamo per anticipare le verifiche anche per chi non utilizza il carteggio elettronico. Comunque la situazione è migliorata, ormai i tempi di attesa di 7-10 giorni per le dogane, come avveniva una volta, ce li siamo dimenticati. Resta il problema della mancanza dello sportello unico



«Il Mediterraneo culla del dialogo»

Cancian (Ram): «L'Italia può giocare un ruolo di primo piano sia negli aspetti di cooperazione che in termini di sviluppo progettuale»

di ALBERTO GHIARA, Genova

QUAL È il nuovo ruolo di Ram (Rete Autostrade Mediterranee) e le sue principali attività?

«Ram - risponde il presidente della società, Antonio Cancian - nasce nel 2004 come soggetto attuatore nazionale del programma Autostrade del mare, accompagnando l'evoluzione e lo sviluppo di tale segmento del trasporto marittimo. Da quando presiedo la società ho proceduto alla razionalizzazione e specializzazione dell'organizzazione societaria focalizzando le attività sui settori progettazione e programmazione europea, incentivi per l'intermodalità, iniziative pan-mediterranee e sviluppo di progettualità con schemi di partenariato pubblico-privato. Un grande input alla conformazione e all'evoluzione societaria deriva dall'approvazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e dalla rinnovata centralità della "cura dell'acqua" nel sistema logistico italiano promossa dal ministro Delrio. Le importanti iniziative legislative che sono seguite al Piano strategico hanno rinforzato le attività che Ram già da tempo portava avanti, e mi riferisco in particolare al Marebonus e al Ferrobonus previsti in legge di Stabilità 2016. Dall'altro lato, hanno permesso a Ram di essere partner in nove proposte progettuali con rilevanza strategica cofinanziate dall'Unione europea, di essere promotore e parte integrante della strategia europea Eusair e di lavorare a stretto contatto con le future Autorità di sistema portuale e con gli operatori del mercato marittimo su tematiche specifiche quali i Green Port, le opportunità finanziarie offerte dal Piano Juncker piuttosto che sull'efficientamento delle infrastrutture di ultimo miglio. Tali attività sono

finalizzate a supportare tutti i soggetti del settore marittimo-portuale».

Quali sono i fattori chiave in grado di favorire il dialogo panmediterraneo?

«Abbiamo voluto organizzare un evento in occasione della Naples Shipping Week sul dialogo panmediterraneo. Sono fortemente convinto della centralità economica, politica, culturale e sociale del bacino rispetto alle grandi dinamiche internazionali in atto: processi migratori, minaccia terroristica, opportunità di sviluppo economico in alcuni di questi paesi, necessità di stabilità politica degli stessi. L'Italia può e deve giocare un ruolo di primo piano sia negli aspetti di cooperazione che in termini di sviluppo progettuale. Il convegno intende evidenziare l'importanza di un'azione fondata sui concetti di coordinamento e integrazione anche tra i diversi livelli di governance, da quella europea a quella nazionale, passando per i singoli rapporti quotidiani delle imprese e dei privati in tali contesti. Vi sarà un focus anche sulle politiche di sviluppo di un sistema integrato di trasporti e logistica nell'area, in linea con il processo di revisione, di estensione dei corridoi Ten-T verso i paesi extra-Ue mediterranei e di integrazione con le reti Tmt-N. Ram segue ed è coinvolta nelle diverse strategie e iniziative euromediterranee, tra cui Eusair, UfM, Gtmo 5+5, Cetmo, Euro-Mediterranean Dialogue, con le quali vengono promossi e facilitati gli scambi commerciali tra i paesi Ue e i paesi della sponda sud dell'area mediterranea, nonché intercettati i crescenti flussi di traffico Eu-Middle-Far East provenienti dal canale di Suez. A tal proposito spero che in occa-

sione del meeting emerga l'importanza dei concetti di interconnessione, intermodalità e integrazione che sono alla base della costruzione di un dialogo che superi la visione euromediterranea a favore di un approccio panmediterraneo».

Qual è il contributo che Ram si propone di fornire? Con quali progetti?

«Ricollegandomi al concetto panmediterraneo porto ad esempio il progetto Fresh Food Corridors, iniziativa cofinanziata dall'Unione europea e che vede coinvolti come partner italiani oltre a Ram, le Autorità portuali di Venezia e della Spezia, lo spedizioniere Veneta Lombarda e l'operatore ferroviario Rail Cargo Logistic. L'obiettivo è creare corridoi logistici integrati dedicati al trasporto di prodotti deperibili agri-food tra i paesi mediorientali e i mercati di consumo finale centro e nord europei, passando per i porti core mediterranei, concentrando i flussi di traffico sul combinato mare-ferro in alternativa al tutto strada. I benefici, già dai primi pilota effettuati, sono evidenti in termini di riduzione delle emissioni, di riduzione della congestione stradale, ma anche di risparmio di costi e di transit time, tali da garantire genuinità e freschezza dei prodotti a beneficio dei consumatori finali. L'iniziativa ha un altissimo valore per la politica europea e nazionale dei trasporti perché è la prima volta che i container refrigerati vengono caricati dall'origine alla destinazione finale solo via nave e via ferro. È altresì significativo ai fini delle relazioni panmediterranee e fa sì che aziende agricole, produttori e imprese di import-export israeliane, giordane e palestinesi cooperino e organizzino carichi comuni per il mercato europeo di destinazione».

La priorità è il nome del presidente

Il lungo commissariamento ha inciso negativamente sullo stato di salute del porto. L'analisi

di ALBERTO GHIARA, Genova

QUANDO il ministro Graziano Delrio ha fatto visita al Comitato portuale di Napoli, lo scorso 18 maggio, **la prima cosa che ha promesso è la nomina di un presidente per l'Authority entro il prossimo luglio**. Napoli non è l'unico scalo commissariato in Italia, anzi. **Ormai il numero di quelli che si trovano in questa situazione eccezionale supera quello dei porti che hanno un presidente con mandato pieno**. La legge limita le competenze del commissario rispetto a quelle del presidente, **anche se decisioni importanti sono state prese anche in porti commissariati**. Il fatto è che quella che doveva essere una situazione eccezionale, **a Napoli più che in ogni altro scalo si è consolidata**. In quasi tre anni e mezzo si sono dati il cambio quattro commissari. Si tratta all'incirca della durata del mandato di un presidente, **che in base alla legge 84 resta in carica quattro anni**. Se ogni singolo commissario ha fatto del suo meglio per lo scalo, **la mancanza di una prospettiva di lungo periodo ha fatto sentire il proprio peso**. Il primo commissario è stato l'ammiraglio Luciano Dassatti, al termine del suo mandato come presidente, **a marzo del 2013**. A dicembre l'avvicendamento al vertice, mentre lo scalo veniva coinvolto in un'inchiesta della magistratura, con l'arrivo di un altro ammiraglio, **Felicio Angriano**. Ad aprile del 2014 ancora un cambio, con commissario Francesco Karrer. Infine a aprile 2015 è stato nominato per la terza volta un militare, **l'ammiraglio Antonio Basile**, tuttora commissario. In questi tre anni abbondanti il porto di Napoli ha assistito a una

serie di eventi negativi che secondo molti operatori, anche se non sempre possono essere attribuiti direttamente all'attività commissariale, **sono comunque una conseguenza della mancanza di una guida certa con prospettive di lungo periodo**. Fra questi eventi, hanno pesato molto la fuga di alcune compagnie marittime o di alcuni servizi container, **soprattutto verso il vicino porto di Salerno**; i ritardi nell'esecuzione dei dragaggi; la mancata realizzazione, finora, della darsena di Levante, il nuovo terminal ad alti fondali che potrebbe accogliere le mega-portacontainer di ultima generazione. **Questa situazione ha determinato la crisi di molte imprese locali, a partire dal terminal Conateco e dalla società Soteco**, i cui lavoratori sono da molto tempo in cassa integrazione. A luglio del 2013, pochi mesi dopo che era cominciato il commissariamento, la compagnia genovese Messina ha annunciato di voler spostare i propri traffici da Napoli, dove era presente da novant'anni, a Salerno, motivando la decisione con ragioni di «efficienza, **per la riduzione dei tempi di attesa e per la presenza di infrastrutture più adeguate che nel porto di Napoli**». Il servizio di Messina garantisce 150 attracchi all'anno che si sono spostati al Salerno Container Terminal. A marzo del 2014 è arrivata la doccia fredda della cancellazione dell'unico servizio diretto con il Far East, **l'Md3 operato dall'alleanza Kkyhe**. Il problema in questo caso era la capacità limitata dello scalo, rimasto tagliato fuori dall'accelerazione del giganti-

simo navale: «Navi da 5.500 teu di portata - spiegava l'agenzia della compagnia cinese Cosco, che fa parte dell'alleanza - **sono antieconomiche sulla rotta Estremo Oriente-Mediterraneo**. Da Suez, per queste destinazioni, i traffici vengono serviti da navi da 8.000 teu fino a 13-14 mila che caricano il doppio a parità di costi di navigazione e gestione». **Napoli non può ancora accogliere navi di queste dimensioni**. Il limite è appunto intorno ai 5.500 teu. Il problema sono i dragaggi, **ma non soltanto**. In realtà il vero salto di qualità lo permetterebbe il nuovo terminal container ad alti fondali, **che però potrà essere completato soltanto con il materiale di scavo dei dragaggi**. Nell'estate 2015 la crisi dei traffici ha messo in ginocchio il terminal Conateco e fatto scattare una serie prolungata di scioperi. Con la merce bloccata in banchina la stessa Cosco, **che pure è socia del terminal, ha deciso di dirottare i propri traffici a Salerno**. L'Autorità portuale di Napoli lo scorso anno ha perso l'opportunità di utilizzare per i dragaggi i fondi europei 2007-2013, **all'interno del cosiddetto Grande progetto del porto**. Adesso sta aspettando dall'Unione europea una risposta sulla possibilità di rientrare nella programmazione 2014-2020. Dal momento in cui questi saranno garantiti, **ci vorranno quattro-sei mesi per la gara e 14 mesi per i lavori**. Quindi potranno andare avanti anche i lavori per la darsena di Levante, dove sorgerà un terminal container con fondali di 16,5 metri, **600 metri di banchina e piazzali per 250 mila metri quadrati**.



AZIENDA	CERTIFICAZIONI	SETTORI	CONTATTI	DOVE SIAMO
<p>Sede Legale e amministrativa: 84086 Roccapomonte (Sa) Via della Libertà 100/d</p> <p>Stabilimento: 84083 Castel San Giorgio (Sa) Via Schiavone</p> <p>Stabilimento: 84085 Mercato S. Severino (Sa) Traversa dei Manaci</p>	<p>Albo autotrasportatori di cose c/terzi</p> <p>Licenza comunitaria Trasporti internazionali di merci</p> <p>Trasporto c/terzi di mangimi, additivi e premisce Reg. CE</p> <p>ISO 14001:2004 Trasporto di merci, rifiuti speciali pericolosi e non</p> <p>ISO 9001:2008 Trasporti nazionali ed internazionali di merci e container. Servizi di Groupage e logistica</p> <p>Sistema H.A.C.C.P.</p> <p>Certificazione ADR Trasporto merci pericolose</p>	<p>Terminal Container Cosse Mobili</p> <p>Container ISO Reefer 20' 40'</p> <p>Materie prime alimentari in polvere e granuli</p> <p>Materie prime in polveri e granuli per l'industria chimica e petrolchimica</p> <p>Convenzionale cartinato, completo e da groupage sul territorio nazionale ed estero</p>	<p>Tel. +39 081.934033 +39 081.933313 +39 081.931428</p> <p>info@amendolasrl.it</p>	<p>CAMPANIA: Porti di Napoli e Salerno</p> <p>LIGURIA: Porto di Genova</p> <p>MARCHE: Porto di Ancona</p> <p>PUGLIA: Porto di Bari e Taranto</p> <p>CALABRIA: Porto di Gioia Tauro</p> <p>SICILIA: Porti di Palermo e Catania</p> <p>LAZIO: Porto di Civitavecchia</p>

Il nostro obiettivo è di essere un'organizzazione di qualità e di svolgere un lavoro di qualità, il che significa che saremo fieri del nostro lavoro; ottenendo la qualità la crescita seguirà automaticamente.

Commissariamento e concorrenza di Salerno

I fattori che hanno frenato (per ora) la crescita del porto di Napoli

di ALBERTO GHIARA, Genova

NEGLI ULTIMI tre anni i traffici del porto di Napoli sono stati sostenuti soprattutto dalle rinfuse solide. Male invece i container, **che soltanto nel 2015 hanno registrato un'inversione di tendenza positivo**, mentre le crociere hanno recuperato lo scorso anno il calo progressivo di quelli precedenti. **Il 2016 è cominciato con un balzo in avanti del traffico complessivo**, ma nei primi mesi container e passeggeri sono tornati a camminare all'indietro. Lo scalo sconta due fattori negativi: **il lungo commissariamento e lo sviluppo del vicino porto di Salerno**, la cui concorrenza è stata finora vincente. **La comunità portuale partenopea spera che entrambi questi elementi vengano disinnescati dalla riforma della portualità che il governo sta affinando da qualche mese e che promette di rendere legge già nel prossimo luglio**. La riforma prevede l'accorpamento dei due scali di Napoli e Salerno in un'unica Autorità di sistema portuale. È uno dei passaggi più controversi, assieme alla fusione fra Genova e Savona, del testo che sta mettendo a punto lo staff del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, **Graziano Delrio**. Per Napoli l'approvazione della riforma dovrebbe significare anche la fine del commissariamento, **che è stato prolungato in molti scali italiani proprio in previsione della nascita dei nuovi enti**.

A Napoli questo prolungamento ha però prodotti negativi che si sono aggiunti a quelli della crisi. Se è indubbio che la crescita dell'economia italiana si è fermata per qualche anno e che i commerci ne hanno risentito, **è anche vero che Napoli ha perso il**



freno della riorganizzazione dei servizi da parte delle grandi compagnie marittime, non potendo accogliere per carenze infrastrutturali le grandi navi che sono state messe in servizio negli ultimi anni.

Il primo anno di commissariamento è stato il 2013, che si è concluso con un calo del -2,5% dei traffici complessivi dello scalo, **da 20 a 19,5 milioni di tonnellate**.

Persa la linea Messina, i container sono calati del 12,8% da 546.818 a 477.020 teu. In calo anche rinfuse liquide (-1,8%) e merci varie (-10,2%), mentre le rinfuse solide sono aumentate del 23,2%, **da 3,3 milioni di tonnellate a 4,1 milioni**. I crocieristi sono diminuiti nel 2013 del -4,4%, **da 1,23 a 1,17 milioni**.

L'anno successivo, il 2014, ha visto la conferma di queste tendenze, ma la *performance* delle rinfuse solide è stata così forte (+31,6%) da trainare tutto il porto (+3% il tonnellaggio complessivo movimentato, **pari a 20,1 milioni di tonnellate**). Le rinfuse liquide sono diminuite del -8% e le merci varie del -2,7%. A picco i due traffici di punta dello scalo: crocieristi a 1,11 milioni (-5,2%) e container a 431.682 teu (-9,5%) **in coincidenza con la chiusura del collegamento diretto con l'Estremo Oriente**.

Il 2015 ha visto finalmente tornare il sereno, **anche se in molti settori i livelli del 2012 sono ancora lon-**



tani. Il traffico complessivo è stato di quasi 21 milioni di tonnellate **(+4,3%)**. Le rinfuse liquide sono salite del 2,9% (4,8 milioni di tonnellate, nel 2012 erano 5,2 milioni), composte soprattutto da prodotti petroliferi raffinati, **mentre a Napoli non arriva petrolio greggio**. Le rinfuse solide sono aumentate ancora, del 12,1% (quasi sei milioni di tonnellate, **erano 3,3 milioni nel 2012**). Le merci varie in colli hanno visto un rimbalzo a +0,9% (10,2 milioni di tonnellate, erano 11,6 milioni nel 2012), trainate dal traffico ro-ro, +2,9% **(5,66 milioni di tonnellate contro i 5,74 milioni del 2012)**. I contenitori sono aumentati nel 2015 dell'1,5% (438.280 teu; nel 2012, come detto, **erano quasi 547 mila**).

Hanno ricominciato a crescere anche i crocieristi del 14% (per la stazione marittima di Napoli ne sono passati 1,246 milioni, un numero maggiore anche rispetto al 2012, **quando furono 1,228 milioni**). Il primo quarto del 2016 presenta luci e ombre, ma si tratta di un periodo dell'anno particolare sia per il basso numero di passeggeri durante la stagione invernale, **sia per la concomitanza del capodanno cinese che tradizionalmente incide sul traffico di container**. Il traffico complessivo ha visto comunque un ulteriore balzo in avanti (+13,4%), grazie a rinfuse liquide (+22,7%), rinfuse solide (+13,7%), e merci varie **(+9,1%)**. I contenitori sono diminuiti del -0,4%, i crocieristi del -33,4%.



TERMINAL FLAVIO GIOIA SPA

TERMINAL OPERATOR SPECIALIZZATO IN HEAVY LIFT

MERCIE VARIE: impianti eolici - materiali siderurgici - disponibilità magazzino coperto

CONTENITORI

Metri lineari di banchina:

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

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

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



Copertura assicurativa
TT Club Londra
Superficie 33.000 mq

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

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

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

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



«A Napoli emergono le strategie del settore»

La Shipping Week vista da Genova:
Alberto Banchemo, presidente di Assagenti

Genova

LA SHIPPING WEEK, dopo il successo genovese, approda a Napoli. Si può parlare di gemellaggio fra due capitali del mare?

«Genova ha avuto la lungimiranza di creare un bell'evento e Napoli quella di farlo anche un po' suo - risponde Alberto Banchemo, presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti e mediatori marittimi di Genova -. Entrambe sono capitali italiane dello shipping, rispettivamente nel settore dei servizi alla nave e dell'armamento, e la loro centralità a livello globale è rinomata. L'evento di Genova, forse per tradizione (ci prepariamo a organizzare la 14esima edizione dello Shipbrokers Dinner nel 2017), è più caratterizzato da una forte presenza internazionale, con la partecipazione di operatori provenienti da oltre 40 Paesi, mentre Napoli rimane oggi il cuore del dibattito sul ruolo delle attività marittimo-portuali nazionali».

Quali sono le priorità dello shipping italiano, secondo Assagenti?

«L'attenzione oggi è rivolta soprattutto alle aggregazioni e alle fusioni che stanno scuotendo il settore della linea anche a livello nazionale e locale, e che dobbiamo riuscire ad affrontare con determinazione, ragionevolezza e dialogo. All'orizzonte c'è anche l'entrata in vigore della riforma portuale con il nuovo ruolo che le associazioni di categoria saranno chiamate a ricoprire nei tavoli di partenariato, che auspichiamo possano essere veri tavoli di confronto per le decisioni stra-

tegiche di ogni scalo. Le infrastrutture di collegamento tra porti e mercati finali, l'ottimizzazione della catena logistica e gli strumenti per trarre nuovi mercati di riferimento rimangono ancora un nodo centrale per il pieno sviluppo di questo settore economico».

Entro l'estate, secondo l'agenda del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, entrerà in vigore la riforma della legge dei porti, la 84/1994. Quali sono le vostre considerazioni, a questo proposito?

«Attendiamo questo provvedimento da 20 anni, si tratta di un passaggio chiave nel processo di riforma degli scali italiani promesso dal governo e inaugurato con l'adozione del piano della portualità e della logistica; tuttavia la riforma è oggi circoscritta al modello di *governance* portuale, che per quanto ben accolta non basta per rinnovare e dare slancio all'intero comparto logistico-portuale italiano. Ritengo condivisibile ciò che è stato recentemente espresso dal Consiglio di Stato in sede di parere sullo schema di decreto della riforma portuale: occorre lavorare parallelamente su un complesso più ampio di riforme, che comprenda in particolare la riforma degli interporti, una nuova disciplina dei dragaggi, del lavoro portuale e il tanto atteso regolamento sulle concessioni».

Napoli e Genova, sebbene per motivi diversi, sono due porti

commissariati. Quanto incide la mancanza di una *governance* forte sulla salute delle attività marittime?

«È evidente che le capacità e la buona volontà dei commissari siano comunque limitate alle attività di ordinaria amministrazione, che nella complessità della gestione del demanio portuale e delle attività a esso connesse non possono garantire, soprattutto nel lungo periodo, uno sviluppo adeguato per competere con gli scali europei e mediterranei».

Quali sono le prospettive del vostro settore per il secondo semestre dell'anno?

«L'andamento stagnante dell'economia mondiale e in particolare il ribilanciamento dell'economia cinese verso un modello fatto prevalentemente di terziario non permettono di essere troppo ottimisti nel breve termine e ci fanno pensare che l'assorbimento dell'eccesso di capacità di stiva, che pesa negativamente sui noli in molti comparti, sarà un processo ancora relativamente lungo. Tuttavia la direzione intrapresa dagli armatori, in particolare nei comparti che in questo momento soffrono maggiormente è quella giusta: pochi o nessun ordine e molte demolizioni. Questo ci permette di essere più ottimisti se guardiamo al medio periodo. In ogni caso anche, e soprattutto, nelle congiunture di mercato negative esistono grandi opportunità e lo sforzo aziendale oggi si sta concentrando nel cogliere tali opportunità».

«Gestione centralizzata? Meglio dei giochi politici»

Q & A - Mario Esposito

Presidente del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Napoli

COME giudica la prima parte dell'anno, dal punto di vista della sua attività imprenditoriale/professionale?

«Ormeggio e battellaggio sono un servizio pubblico di carattere generale atto a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo in acque portuali e in quelle immediatamente adiacenti, come le rade. Osservando in modo asettico gli andamenti dei traffici del primo trimestre 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015 possiamo tranquillamente evidenziare una leggera ripresa».

Quali sono, a suo avviso, i provvedimenti e le decisioni che dovrebbero avere priorità nella gestione del porto di Napoli?

«Tutta la gestione dovrebbe mirare a razionalizzare le spese in funzione degli interventi funzionali e in ordine di importanza. Inoltre bisognerebbe schematizzare le competenze e avere punti di riferimento per ogni area funzionale dell'Autorità».

Il porto di Napoli sta vivendo un lungo periodo di commissariamento: qual è il suo giudizio sulla riforma della portualità portata avanti dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio?

«Dopo tre anni e passa di commissariamento dell'Autorità portuale sembrerebbe un luogo comune pronunciarsi nel dire "il porto ha bisogno di un presidente". La legge dei porti, la 84/94, ha fatto bene dalla sua emanazione fino ai tempi odierni, i quali però hanno necessariamente dettato le regole per la formulazione della nuova riforma della portualità. Le leggi regolano popolazioni, azioni e comparti tenendo conto della contingenza storica e soprattutto politica. La riforma della portualità portata avanti dal ministro Delrio ha stravolto sotto certi aspetti le *governance* delle vecchie Authority, cercando di dare slancio a quelle economie impantanate di alcune realtà nazionali. È da apprezzare l'attività a livello centrale, mirata a interconnettere modalità di trasporto evitando ridondanze del sistema, ma il tutto deve mirare alla crescita dei porti senza creare sterili concorrenze tra porti limitrofi, soprattutto nei casi dove di fatto concorrenza non c'è e non ce ne potrebbe mai essere per discorsi legati alla logistica e alle economie. L'importante è che la gestione della nuova portualità nazionale resti a livello centrale e che faccia



capo esclusivamente al dicastero di competenza senza cadere nella rete di giochi meramente politici».

Le tensioni socio-politiche e l'allarme terrorismo stanno destabilizzando i traffici commerciali nel bacino mediterraneo: crede che questa situazione possa danneggiare l'attività portuale a Napoli?

«Napoli subisce come il resto dei porti del bacino mediterraneo l'influenza delle contingenze economiche e socio-politiche del momento. La forza del nostro scalo è la sua caratteristica ricettiva in termini di traffici intesa come la possibilità di lavorare con quasi tutti i settori merceologici e commerciali. Le regole dell'economia investono tutti e tutto seguendo la scia della globalizzazione».

Quali sono oggi i principali vantaggi che un operatore può sfruttare lavorando nel porto di Napoli?

«Il porto di Napoli, per la sua storia è uno scalo importante. I vantaggi che un operatore può sfruttare sono legati alla fattiva operosità del cluster portuale, al suo carattere alla sua inventiva che serve spesso di questi tempi a sopperire alle mancanze organizzative di chi ci governa legate un po' alle norme attualmente in vigore un po' alle lungaggini burocratiche».



Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomanda Assicurazioni di Mutuo Interesse. Assicurazioni di Mutuo Interesse (IMI) è, nel campo di l'attività assicurativa, un'associazione di fatto e per natura. Rappresenta 14 assicurazioni federate con un patrimonio complessivo di oltre 10 miliardi di euro. IMI è un'associazione di fatto e per natura. Rappresenta 14 assicurazioni federate con un patrimonio complessivo di oltre 10 miliardi di euro. IMI è un'associazione di fatto e per natura. Rappresenta 14 assicurazioni federate con un patrimonio complessivo di oltre 10 miliardi di euro.

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.

 Federazione Nazionale Agenti
Piazza Dante, 6
www.federagenti.it

Federazione Nazionale Agenti, Raccomanda Assicurazioni di Mutuo Interesse

CONSORZIO
VGM
PESATURA CONTAINER CERTIFICATA

STAZIONI DI PESATURA

TORTONA 1
Strada Cabannoni S.N.C. 15057 Tortona
Numero dispositivi: 4 pese disponibili
Orario apertura: Lunedì / Venerdì:
Dalle ore 05.00 alle ore 22:00
Sabato:
Dalle ore 06:00 alle ore 14:00

TORTONA 2
Via Silvio Ferrari Tortona
Numero dispositivi: 2 pese disponibili
Orario apertura: Lunedì / Venerdì:
Dalle ore 07:00 alle ore 21:00
Sabato:
Dalle ore 07:00 alle ore 13:00

Consorzio VGM
Via Roma 9/3 16121 Genova
Tel. +39 010 5451986
info@consorziovgm.com - www.consorziovgm.com

«Inizio 2016 altalenante Ora il mare è più calmo»

Q & A - Antonio Ascari,
Sales Director Italia, Maersk Line

COME giudica la prima parte dell'anno, dal punto di vista della sua attività imprenditoriale/professionale?

«L'avvio del 2016 è stato decisamente altalenante per tutto il settore del trasporto di container via mare. Il mercato sta crescendo a ritmi molto contenuti con trend che di mese in mese variano sui singoli trade. Nonostante questo andamento variegato, Maersk Line sta navigando in buone acque per quello che riguarda il nostro Paese. Abbiamo rinforzato la nostra posizione sul mercato, soprattutto grazie a un network che non solo è molto esteso in termini di copertura, ma che sta garantendo la necessaria stabilità alla clientela. L'introduzione dell'East-West Network nel 2015 sta garantendo ai clienti i due citati elementi, copertura e stabilità, fondamentali per costruire solide basi di collaborazione».

Quali sono, a suo avviso, i provvedimenti e le decisioni che dovrebbero avere priorità nella gestione del porto di Napoli?

«Il porto di Napoli ha sicuramente bisogno di una governance sicura e di superare la fase di prolungato commissariamento. In generale, dal punto di vista operativo, siamo soddisfatti dei servizi che riceviamo e riconosciamo l'impegno imprenditoriale degli operatori terminalistici con cui collaboriamo, in alcuni casi da molti anni. L'introduzione delle procedure Vgm per la pesatura dei container rappresentano uno stress test per i porti, ma riscontriamo un approccio positivo da parte dei terminal di Napoli, a dimostrazione delle loro capacità operative e gestionali».

Il porto di Napoli sta vivendo un lungo periodo di commissariamento: qual è il suo giudizio sulla riforma della portualità portata avanti dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio?

«Dal punto di vista di un global carrier ogni elemento che porta efficienza a un sistema complesso come quello in cui operiamo sono visti con estremo interesse. Al di là del tema della governance, ciò che per noi rileva maggiormente è che gli sforzi di razionalizzazione che verranno messi in campo siano rivolti alla semplificazione delle procedure burocratiche legate all'ingresso e all'uscita delle merci, alla riduzione del numero di

soggetti che possono esercitare un controllo sul carico e, infine, a politiche che incentivino l'uso della ferrovia per ampliare il bacino di utenza dei porti italiani».

Le tensioni socio-politiche e l'allarme terrorismo stanno destabilizzando i traffici commerciali nel bacino mediterraneo: crede che questa situazione possa danneggiare l'attività portuale a Napoli?

«Il tema delle tensioni socio-politiche non riguarda solo il Mediterraneo, per quanto ne colpiscono i traffici in maniera significativa, come nel caso della Libia, ma il contesto globale nel suo insieme. Gli effetti possono essere diretti, come nel caso citato, ma anche riflessi. Le tensioni nel Medio Oriente, per esempio, stanno condizionando pesantemente e al ribasso il prezzo del petrolio e i bilanci pubblici dei Paesi del Golfo. La combinazione di questi elementi sta condizionando le esportazioni italiane che risultano meno dinamiche rispetto all'anno scorso. È evidente che direttamente o indirettamente effetti si producono su tutti i porti e quindi anche su quello di Napoli».

Quali sono, oggi, i principali vantaggi che un operatore può sfruttare lavorando nel porto di Napoli?

«Il porto di Napoli si trova baricentrico rispetto a un'area fondamentale per lo sviluppo economico del Mezzogiorno, sia per le esportazioni verso gli Stati Uniti, che rappresentano la principale porzione di volumi in uscita, che per le importazioni dall'Asia. L'hinterland napoletano ospita infatti molti centri di distribuzione di importanti aziende globali che convogliano in quest'area i propri prodotti destinati ai consumatori italiani. Maersk Line sta cercando di cogliere questi trend, facendo leva proprio sui benefici che derivano dall'East-West Network. Dal 2015 offriamo due servizi diretti settimanali da Napoli per gli Stati Uniti, su cui garantiamo anche il collegamento via trasbordo con il nostro network globale da e per il Medio Oriente e l'Estremo Oriente. Come detto precedentemente il nostro obiettivo è offrire al cliente una copertura globale e allo stesso tempo la necessaria continuità e stabilità di servizio che merita un'area economica di rilevanza fondamentale per il Paese e per il nostro business».



BE FIRST
AND YOU WILL NEVER FEEL ALONE

FIRST P&I INSURANCE BROKER
Palazzo del Principe Piazza Principe, 4 16126 - Genoa
Email: first@firstpandi.com
Phone: +39 010 860 6437
Fax: +39 010 860 6509
web site : www.firstpandi.com

Cresce a Napoli il business delle crociere

Nel 2016 incremento del 6%
ma a preoccupare è l'assenza di spazio

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

C'È ancora tanta voglia di crociera? La risposta è senza ombra di dubbio affermativa, **perché rappresenta sempre la vacanza più completa ed economica che consente anche a chi di soldi in tasca ne ha pochi di realizzare il proprio sogno di evasione dalla routine di tutti i giorni.**

L'Italia crocieristica cresce, anche se di poco, mentre Napoli incassa per il 2016 un ragguardevole incremento, **il 5-6% in più rispetto allo scorso anno, con 400 approdi in più.** Se sotto il profilo turistico la città di Partenope continua a tirare con il suo indiscusso appeal con l'offerta delle bellezze più straordinarie sotto tutti i profili da quello paesaggistico, con il suo golfo mozzafiato, con il folclore dei suoi vicoli, con la ricchezza della sua offerta storico, artistica ed architettonica, il turista della crociera, proprio per la brevità della sosta, preferisce andare in escursione a Pompei, Capri o Sorrento, **spesso saltando Napoli.** O addirittura rimanere a bordo della nave ferma in porto.

Ma qualcosa, **nonostante i lavori della metropolitana che ancora bloccano Piazza Municipio e rendono particolarmente disagiata l'uscita dall'area marittima,** e nonostante il traffico caotico, sta cambiando: perché sono sempre più numerosi quei crocieristi che ora scelgono di visitare la città. Quest'anno lo scalo partenopeo prevede oltre un milione e 250 mila passeggeri, registra 70 approdi in più di navi da crociera e conserva saldamente il suo terzo posto, **dopo Civitavecchia e Venezia,** nella classifica dei porti in Italia, rispettando appieno le anticipazioni sulle previsioni di cre-



scita. Tra le compagnie storiche che operano nel settore cruise e portano i loro alberghi galleggianti a Napoli, Costa Crociere effettuerà quest'anno 77 approdi con 290 mila passeggeri in transito, **mentre Msc Crociere di navi ne porterà 63 con 242.285 crocieristi e una considerevole ricaduta economica**

sul territorio. Infine Royal Caribbean, anch'essa presenza consolidata dello scalo partenopeo, quest'anno, oltre alle unità abituali, porta il suo supergigante nel vero senso della parola, la nave "Harmony of the Seas", **unità con circa 230 mila tonnellate per 362 metri di lunghezza ed una capacità massima di trasporto di**



non si lavora per l'allungamento delle banchine dei due moli dell'Angioino raddoppiandone la capacità. **Oppure c'è sempre l'opzione del recupero di almeno una parte del Molo San Vincenzo.** Quest'anno siamo riusciti ad inglobare nelle attività del Terminal anche gli ormeggi 21-22, soluzione necessaria visto che il venerdì abbiamo tre grosse navi così al 21-22 mandiamo le due unità di Costa e Msc ai cui passeggeri viene messo a disposizione un servizio continuo di navette, **mentre il colosso di Royal Caribbean trova spazio all'Angioino tra gli ormeggi 9-10 e 11**. Sul fronte della logistica e degli inevitabili problemi legati all'affollamento di pullman, di passeggeri, di taxi e quant'altro, Russo risponde: «Noi siamo un'eccezione e siamo strutturati per accogliere 10-15mila crocieristi, **e poi gli orari di arrivo e partenza sono cadenzati**».

Infine sulla possibilità per Napoli di diventare home-port per alcune compagnie, Russo non ha dubbi: «A Napoli - chiude il coordinatore generale - non manca nulla per essere home port, e per raggiungere questo obiettivo, stiamo prendendo in seria considerazione l'apertura di un tavolo tra Terminal Napoli, **Aeroporto di Capodichino e Grandi Stazioni**. Ma sono convinto che sia soprattutto una questione di volontà politica».

6.780 passeggeri e ulteriori 2.300 membri d'equipaggio.

Tutto bene allora per Napoli visto che anche per il 2017 le previsioni sono di crescita o di mantenimento delle stesse cifre? Sì ma..... e il "ma" lo spiega Bruno Russo, coordinatore generale di tutte le attività del Terminal Napoli, di cui

Tommaso Cognolato è l'amministratore delegato: «Non possiamo avere ulteriore sviluppo - osserva Russo - visto che siamo già a tappo, **e con le banchine ferme al 1936**, riusciamo a mettere due navi, due navi e mezzo. Stiamo soffrendo molto per questo tipo di difficoltà ma non c'è soluzione se



Lo scalo più importante per le ultime notizie dal Mediterraneo.



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

Arrivederci al prossimo numero di *The MediTelegraph Magazine*
themeditelgraph.com

Seguici su   



Gli altri prodotti del comparto Shipping di SEP Spa

L'AVVISATORE MARITTIMO  **TIM**
 www.themeditelgraph.com

The **MediTelegraph**
 Shipping & Intermodal Transport