

Numero 1 - Dicembre 2017

The
Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

MAGAZINE

Iran: dietro la protesta

ECCO PERCHÉ LE MANIFESTAZIONI
PREOCCUPANO GLI AYATOLLAH

DOPPIO FOCUS

GENOVA, L'ESTREMO ORIENTE:
AGLI ANTIPODI DELLA VIA DELLA SETA



SEA TRANSPORT

Marittimi:
la vita
in prima linea

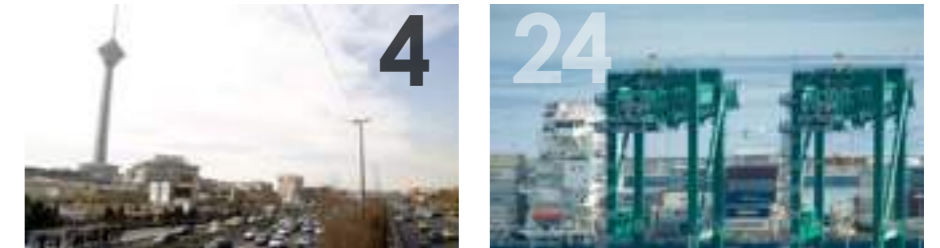
LEGAL

Yachting commerciale:
la rivoluzione
italiana

DIARIO DI BORDO

La terza
regola
del capitano

In this issue



4 Iran, dietro la protesta

Ecco perché le manifestazioni preoccupano gli ayatollah

10 La vita in prima linea

Cresce l'attenzione al benessere durante gli imbarchi, ma oltre la metà dei marittimi non può ancora accedere alla posta elettronica

14 Piccoli porti crescono

Tarragona e Palamòs macinano record a tre cifre

16 Yachting, la rivoluzione italiana

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

18 Terza regola del capitano

Perché i marittimi non hanno la pensione da amianto

22 FOCUS ON PORTS OF GENOA

38 FOCUS ON FAR EAST

COLOPHON

**Direttore
Responsabile**
Massimo Righi

**Responsabile
del Progetto**
Francesco Ferrari

Hanno collaborato
Bozorgmehr Sharafedin
Leonardo Parigi
Stefano Pampuro
Giuseppe Loffreda
Sara Reverso
Marcello Novelli
Alberto Ghiara
Matteo Martinuzzi

Pubblicità
Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

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

SHIPPING SIMPLIFIED

Sperimenta un'unica e rapida soluzione di shipping. My Maersk Line è la piattaforma e-business a tua disposizione per una gestione efficiente delle tue spedizioni, dalla quotazione del nolo fino alla consegna del container a destinazione e al pagamento.

Registrati su mv.maerskline.com



Affidabile, flessibile e puntuale: il servizio reefer di Autamarocchi in Italia e in Europa viaggia su 145 GenSet monitorati online H24.



DESTRA Donne osservano il lago Martiri del Golfo Persico, vicino a Teheran

Iran: dietro la protesta

di **BOZORGMehr SHARAFEDIN**, Londra

L'IRAN ha riposto duramente alle proteste che a cavallo di Capodanno hanno incendiato le grandi città del Paese, in una delle più audaci sfide al regime clericale dalle manifestazioni del 2009.

QUANTO PESANO POLITICAMENTE LE PROTESTE?

Prima di tutto, le proteste politiche in Iran sono rare, **data la pervasività dei servizi di sicurezza nel Paese.**

Dall'ultima settimana di dicembre, sono invece decine di migliaia le persone scese in piazza, **e l'entità delle manifestazioni ricorda la tensione che si diffuse nel Paese dopo la controversa rielezione dell'allora presidente Mahmoud Ahmadinejad.**

Il primo focolaio di protesta si è registrato nella seconda più grande città dell'Iran, Mashhad, nel Nord-Est del Paese, **per poi diffondersi nella capitale Teheran e in altri centri urbani.**

Gli iraniani hanno messo in piazza la loro rabbia a seguito della rapida crescita nei prezzi di alcuni beni di base, come ad esempio le uova, e contro la proposta del governo di aumentare, **a partire dal 2018, il prezzo della benzina.**

Parte della protesta è poi indirizzata all'alto tasso di disoccupazione che affligge il Paese, senza contare che negli ultimi tempi si

è registrato il crac di alcune banche e istituzioni finanziarie, **e questo a spese di un consistente numero di risparmiatori.** Le proteste, inizialmente focalizzate su questioni economiche e presunti casi di corruzione, **hanno preso ora una caratterizzazione più specificamente politica.**

La rabbia infatti si è presto indirizzata alla classe dirigente clericale, al potere dalla rivoluzione del 1979, e nel mirino è finito anche la guida suprema del Paese, l'ayatollah Ali Khamenei, **punto di raccordo del complesso sistema politico dell'Iran,** diviso tra potere teocratico e repubblicano.

COME RISPONDE IL GOVERNO?

La principale sfida del governo è trovare un modo per sedare la protesta senza provocare ulteriore scontento.

Fino a questo momento le autorità hanno minacciato misure fortemente repressive, **ma nei fatti non hanno ancora tirato fuori il pugno di ferro.**

Benché oltre 20 dimostranti siano morti e centinaia sono stati arrestati, **sono in molti a ritenere che in tutto sommato la polizia sia riuscita a controllarsi nei confronti della maggior parte dei manifestanti.**

Il Consiglio nazionale iraniano di



sicurezza è stato convocato in tutta fretta, **mettendo sin qui al bando social media e servizi di messaggia istantanea,** per prosciugare il flusso di informazioni e le chiamate alla protesta. Lo Stato del resto ha un apparato di sicurezza imponente, che tuttavia finora si è astenuto dal dispiegare le guardie rivoluzionarie d'élite, **la milizia Basij e le forze di sicurezza in borghese che hanno schiacciato la rivolta del 2009 e ucciso all'epoca decine di manifestanti.**

Nello stesso tempo, il governo ha fatto marcia indietro sull'aumento della benzina, promesso nuovi sostegni per le persone più povere e maggiore impegno per creare posti di lavoro nei prossimi anni.

COSA CHIEDONO I MANIFESTANTI?

Gli iraniani in sostanza chiedono stipendi più alti e meno corruzione.

Tra le altre questioni sul tavolo, il ruolo dell'Iran nelle politiche estere in Medio Oriente, **dove il Paese è intervenuto nei conflitti di Siria e Iraq in una guerra di influenza territoriale con l'Arabia Saudita.**

Un'altra cosa che non piace agli iraniani è il supporto finanziario a favore dei palestinesi e del gruppo sciita libanese Hezbollah: il governo, a parere di chi protesta, **dovrebbe invece concentrarsi di più sui problemi interni del Paese.**

Del resto, basta vedere l'ampio spettro degli slogan che circolano in questi giorni per capire che i manifestanti appartengono a diverse classi sociali, **che rappresentano anche differenti istanze nei confronti del potere centrale.**

A differenza delle proteste del 2009, queste dimostrazioni sembrano essere più spontanee, **e senza che abbiano un vero e proprio capo riconosciuto.**

Uno scenario che per le autorità è quindi ancora più insidioso, perché non ci sono leader da

poter colpire, la soluzione che venne invece adottata da Teheran nove anni fa.

Alcuni dimostranti hanno anche inneggiato al vecchio scià Reza, che governò l'Iran dal 1925 al 1941 - e dopo di lui la dinastia dei Pahlavi, **detronizzata proprio dall'ayatollah Ruhollah Khomeini,** prima guida della Repubblica islamica che da quasi 40 anni governa il Paese.

CI SONO GIÀ STATE PROTESTE SIMILI?

Negli ultimi 10 anni, l'Iran ha in effetti registrato qualche piccola protesta contro la situazione economica del Paese o questioni di tipo più locale, **oltre alla già ricordata sollevazione nazionale contro la presunta frode elettorale che ha aperto il secondo governo Ahmadinejad.**

Ma una manifestazione come quella di questi giorni, che pone a livello nazionale grandi temi di tipo economico e politico, **è molto più difficile da gestire per Teheran.**

La guida suprema del Paese riuscì ad aver ragione delle proteste del 2009 - **che coincisero con le rivolte arabe nella regione -** mettendo agli arresti domiciliari gli ispiratori della rivolta, ma la nuova ondata di malcontento non sembra orchestrata da nessuno.

Una sfida di un certo peso, **specie se si pensa che spesso la Rivoluzione del 1979 viene dipinta come la sollevazione delle classi più povere contro l'oppressione di un regime sostenuto dalle classi più abbienti.**

Ecco perché è di particolare importanza la questione economica che in questi giorni riecheggia sulle piazze iraniane.

MA L'ECONOMIA È DAVVERO PEGGIORATA?

Il presidente iraniano Hassan Rouhani è riuscito, nel 2015, a concludere un accordo sull'energia nucleare con le maggiori potenze mondiali, **e in**



SINISTRA Il presidente iraniano Hassan Rouhani

DESTRA Una manifestazione a favore del governo



SINISTRA Una ragazza protesta senza velo

DESTRA Il presidente americano Donald Trump



questo modo il Paese è stato sollevato dalle sanzioni commerciali che gravavano su Teheran.

Di tutto questo però, gli iraniani non hanno potuto apprezzare benefici concreti apprezzabili. La disoccupazione è ferma al 12,4% (dati del Centro statistico iraniano) **in crescita dell'1,4% rispetto all'anno precedente.** La disoccupazione giovanile ha raggiunto il 28,8%.

È vero altresì che l'economia è uscita dalle secche, e che sotto il governo Rouhani sono migliorati molti degli indici economici del Paese.

Dopo quasi 25 anni, la crescita dell'inflazione si è attestata a livelli di crescita costituiti da una cifra singola (**giugno 2016**).

Il prodotto interno lordo lo scorso 20 marzo è raggiunto un picco di crescita pari al 12,5%, **benché questo risultato si è dovuto essenzialmente al ritorno delle esportazioni petrolifere.**

In ogni caso, si tratta di una crescita troppo bassa per un Paese che ha una popolazione giovanissima, molto più interessata al lavoro e al cambiamento, **piuttosto che all'idealismo islamista anti-monarchico cui è ancorata la vecchia guardia teocratica alla guida dell'Iran.**

Inoltre, la ripresa economica è stata frenata anche dalle tensioni con gli Stati Uniti: il presidente Donald Trump ancora recentemente ha dichiarato che il Paese potrebbe essere nuovamente sottoposto a sanzioni economiche, oppure che se ne potrebbero pensare delle altre ancora per colpire Teheran.

LA REAZIONE DELL'OCCIDENTE?

Trump, che da subito ha mostrato di voler adottare un atteggiamento più duro con il Paese e il suo programma nucleare, ha scritto che «finalmente gli iraniani hanno capito come i loro soldi vengono sperperati per finanziare il terrorismo» e che questo **«non accadrà ancora per molto tempo».** Si dice che anche il Canada incoraggi le manifestazioni.

Il ministro degli Esteri inglese, Boris Johnson, ha sottolineato come sia **«di vitale importanza che i cittadini abbiano il diritto a poter manifestare pacificamente».**



“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



QUESTA NON È
UNA GIORNATA
A L'AVANA QUALSIASI
CHE RENDE PERFETTA
UNA VACANZA QUALSIASI,

PERCHÉ QUESTA NON È
UNA CROCIERA QUALSIASI.



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



NON È UNA CROCIERA QUALSIASI

MSCCROCIERE.IT

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



La vita in prima linea

Cresce l'attenzione al benessere durante gli imbarchi, ma oltre la metà dei marittimi non può ancora accedere alla posta elettronica

di **LEONARDO PARIGI**, Genova





SECONDO l'ultimo rapporto dell'Iswan (**International Seafarers' Welfare and Assistance Network**), nel corso dell'ultimo anno preso in esame sono aumentate in maniera decisa le richieste di aiuto o supporto da parte dei marittimi di tutto il mondo.

L'Iswan, che fornisce aiuto da un punto di vista tecnico, medico ma anche lavorativo, registra un forte aumento di richieste di supporto nel corso degli ultimi sei anni, anche a causa del peso che i marittimi devono sopportare in un mondo in continuo cambiamento. **SeafarerHelp rappresenta un porto franco per i lavoratori del mare, che possono confrontarsi con altre persone del settore**, ma anche richiedere consulti legali e lavorativi.

Il documento dell'Iswan rileva che le preoccupazioni per l'occupazione, insieme alla salute mentale e fisica, siano le questioni più impellenti per gli equipaggi. Nel corso del 2016, sono stati 11.228 i marittimi coinvolti dal programma SeafarerHelp, **con oltre 3.073 nuovi casi**.

I problemi non coinvolgono solo i lavoratori del mare di una certa area geografica, perché i contatti sono stati ricevuti da un totale di 122 diversi Paesi, **per 99 differenti nazionalità**.

Un campanello d'allarme che deve mettere sull'attenti le compagnie di navigazione e gli armatori.

Rispetto al 2015, è stato registrato un aumento netto del 37% per i nuovi casi, **con un tasso del +15% di lavoratori assistiti via Internet o telefono**. Questi dati indicano diversi fattori.

In primo luogo, una crescita costante delle capacità operative dell'Iswan, rilevate anche nello

stesso documento, **per cui i social network hanno rappresentato una grande opportunità di crescita**.

Dall'altra però anche un forte sentimento di angoscia da parte dei lavoratori e delle lavoratrici del settore, che necessitano sempre di più di un supporto esterno per quanto riguarda la ricerca di impiego, problemi con le retribuzioni, ostacoli per il rimpatrio, **problemi contrattuali ma anche di tenuta psicologica**.

Quasi il 4% degli utenti contattati da SeafarerHelp erano donne, **e non di rado sono stati segnalati abusi**.

Ancora sui dati: la maggior parte degli assistiti era di nazionalità filippina, seguiti da indiani, **rusi e ucraini**.

Il mondo del lavoro in ambito marittimo oggi è sempre più soggetto alle oscillazioni commerciali di intere regioni: i rischi che determinati da questa situazione sono una precarizzazione sempre maggiore, **e la mancanza di conoscenze tecniche e di attenzione che questo processo può comportare**.

Se la sicurezza di una nave è data anche dalla concentrazione e dalle capacità dell'equipaggio, va da sé che minore è la sicurezza dei lavoratori, **minore sarà quella di tutta l'unità**.

Un aspetto particolare riguarda appunto la tenuta psicologica delle persone che lavorano in mare. Le richieste di aiuto per i problemi di isolamento sociale, ansia e depressione, **sono questioni chiave per il benessere generale dell'ambiente di lavoro**.

Le segnalazioni di bullismo, molestie e abusi non possono essere relegate a semplici difficoltà del lavoro.

Proprio per questo motivo, durante lo scorso novembre, **l'Iswan ha promosso una nuova guida per il benessere mentale dei marittimi**, fornendo consigli semplici e pratici.

Un primo passo per un miglioramento delle condizioni di lavoro e di vita, **ma sicuramente uno strumento che da solo non potrà fare molto**.

La salute mentale è uno degli argomenti di discussione di spicco, oggi, **nell'ambito marittimo**. Trascorrere mesi di lavoro lontano da famiglia e affetti può essere molto complicato, ma forse lo ancor di più adesso, **in un momento di grande incertezza economica e senza la possibilità di collegarsi periodicamente con casa**.

Un sondaggio di Nautilus International riporta che solo il 57% dei marittimi ha accesso diretto alla casella di posta elettronica personale durante la navigazione, **e solo il 6% può effettuare videochiamate**.

Ma non è solo la comunicazione a incidere sulla salute degli equipaggi.

Nel corso del 2016 sono aumentate del 2,1% anche le richieste di aiuto per la mancanza di cibo e acqua da parte di marittimi abbandonati su navi senza più armatore, che non ricevevano più stipendi e assistenza.

Nonostante la bassa percentuale, va notato che in termini assoluti la crescita è stata notevole: dalle 44 unità del 2015, **alle 85 del 2016**.

Se il lavoro in mare sta subendo significative difficoltà, anche i lavoratori del settore non sono esenti dai problemi industriali e finanziari, **e anzi rischiano di essere coloro che ne porteranno i segni più dolorosi**.



FRUIT LOGISTICA 2018

7|8|9 FEBBRAIO BERLINO



fruitlogistica.com

P&G EXHIBITIONS
MARKETING MEDIA
Via A. Costa, 2 - 20131 Milano
Tel +39.02 33402131
messeberlin@pg-mktg.it

FRUITNET

Messe Berlin

Crociere in Catalogna: piccoli porti crescono

Mentre a Barcellona aumenta la tensione con Madrid Tarragona e Palamòs macinano record a tre cifre

di **STEFANO PAMPURO**, Palma di Maiorca

CHE il mercato crocieristico spagnolo fosse avviato a diventare sempre meno governato dal duopolio Barcellona-Malaga lo si era capito da diverso tempo. Sul litorale catalano infatti, **la città di Tarragona ha fatto un notevole balzo in avanti dopo l'approdo di Costa Crociere.**

Il numero di passeggeri è triplicato ed stata chiusa la miglior stagione di sempre. **Per il prossimo anno si prevede una crescita del 50%.**

Pensare che nel 2014 solo tre navi da crociera erano approdate nel bacino del porto, **mentre nel 2015 non si superarono le 12 unità.**

La scommessa dell'Autorità portuale ha portato i suoi frutti con il raggiungimento di 37 crociere nel 2017 (appena sotto al numero che si era previsto), ma con una crescita di 51 mila passeggeri (+284%) rispetto al 2016: «Siamo molto soddisfatti, è innegabile» sottolinea Josep Andreu, **presidente dell'Authority.**

Fernando Aldecoa, direttore generale di Port Aventura, il grande parco divertimenti nei pressi di Tarragona, sottolinea proprio l'evoluzione che ha registrato questo tipo di turismo: **«Toccare queste cifre record in così poco margine di tempo è un motivo di orgoglio».**

Il porto, in collaborazione con l'Università Rovira Virgili, ha redatto uno studio per calcolare l'impatto economico sulla provincia catalana, **ed è emerso un fatturato stimato in quattro milioni di euro.**

Il crocierista tipo è un turista tra i 35 e i 55 anni che spende una media di 100 euro giornalieri.

I viaggiatori che si limitano allo scalo spendono in maniera più contenuta, **ma in compenso la**



spesa è maggiore per coloro che iniziano o terminano il proprio viaggio nel porto di Tarragona.

La decisione di Costa Crociere di scegliere lo scalo catalano come origine di uno dei suoi itinerari nel Mediterraneo ha cambiato gli equilibri economici del principale porto petrolchimico spagnolo. Ricordi del luogo e oggetti regalo sono i principali motivi di spesa nei negozi della città, **ma anche i vestiti hanno ricoperto un peso considerevole.**

Italiani, spagnoli e britannici precedono i francesi e nord americani a numeri, **e la tendenza è quella di visitare il capoluogo individualmente anche se non mancano pacchetti ed escursioni con guida.** Resta ancora grande la distanza coi porti spagnoli dell'Andalusia, dove Malaga, **Cadice e Almeria macinano cifre fuori portata.**

Inoltre, complice l'instabilità politica, **gli ultimi quattro mesi del 2017 hanno fatto registrare un calo di prenotazioni nelle rotte in partenza e in arrivo per la Catalogna.**

Le tensioni con il governo centrale, ma anche l'attentato della scorsa estate a Barcellona, **hanno destabilizzato quell'aurea di stabilità di cui godeva il Nord della Spagna.**

La Camera di commercio locale ha tuttavia lanciato un programma di supporto per gli esercizi commerciali, sfruttando l'onda di una **«crescita spettacolare».**

Andreu puntualizza che le cifre sono ancora modeste, e anticipa che molto presto si raggiungerà un 50% di crescita per quanto riguarda il numero di crocieristi, **il che significherebbe 80 mila passeggeri annuali.**

Ma tra i porti a satellite di Barcellona va citata anche Palamòs, **geograficamente speculare a Tarragona.**

Il porto della Costa Brava cominciò ad accogliere i crocieristi nel 2000 e ha continuato a coltivare con questo traffico una relazione molto redditizia.

L'associazione dei Porti crocieristici del Mediterraneo (Medcruise) ha pubblicato lo scorso settembre un rapporto nel quale ha indicato Palamòs come secondo porto con il miglior incremento percentuale di passeggeri, dietro alla sola Spalato, **in Croazia.** Il porto di Palamòs ha chiuso la stagione delle crociere in maniera eccellente: Port de la Generalitat (**Porti della Comunità Autonoma della Catalogna**), l'ente titolare dell'infrastruttura, annota che è stato battuto il record di passeggeri.

In totale Palamòs ha accolto 42.800 persone, **con un aumento del 74% rispetto al 2016.** La regione catalana insomma traina da sola il 47% del fatturato crocieristico generato dai porti spagnoli.



Yachting commerciale la rivoluzione italiana

di GIUSEPPE LOFFREDA*
e SARA REVERSO**, Roma

LO SCORSO 3 novembre è stato promulgato il decreto legislativo di revisione e integrazione del d.lgs. 171/2005 recante il Codice della Nautica da Diporto (il "Codice"), dopo essere stato approvato in esame definitivo dal Consiglio dei Ministri in data 2 novembre 2017, ed è ora in corso di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale (il "Decreto").

Tale Decreto è stato emanato in attuazione dell'art. 1 della L. 7 ottobre 2015 n. 167 con cui il Parlamento ha delegato il Governo affinché adottasse (entro ventiquattro mesi dalla sua entrata in vigore) uno o più decreti legislativi di revisione ed integrazione del Codice, in attuazione della direttiva 2003/44/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto, a norma dell'articolo 6 della L. 8 luglio 2003, n. 172 (recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico, e volta a semplificare ed a razionalizzare la normativa del diporto a fini commerciali).

Il provvedimento in commento ha sostanzialmente equiparato la navigazione da diporto commerciale a quella lusoria, ribaltando l'impostazione iniziale del Codice, originariamente concepito per le sole unità ad uso privato e che solo marginalmente aveva disciplinato il loro impiego per finalità commerciali. L'art. 1 del Decreto, infatti, intervenendo in modifica dell'art. 1 del Codice, ha espressamente esteso il suo ambito di applicazione alla navigazione da diporto commerciale. Tale risultato si deve ad un lavoro protrattosi per quasi tre anni, ove il contributo delle più importanti associazioni di categoria ha avuto un peso rilevante, in ragione delle numerose proposte di integrazione e modifica dalle medesime formulate e recepite nel Decreto.

Tra le tante novità, rivestono particolare importanza: 1) la rimozione del limite di 1000 tonnellate per l'iscrizione delle navi in

noleggio nel Registro internazionale Italiano (istituito dal D.L. 457/97) e la loro qualificazione come *commercial yacht*; 2) l'introduzione di un *Passenger Yacht Code* italiano cui saranno assoggettate unità navali, denominate appunto *Passenger Yacht*, destinate a trasportare più di 12 passeggeri e fino ad un massimo di 36, esclusi i membri dell'equipaggio.

1) Commercial Yacht (art. 3 del Decreto)

L'art. 52 del Decreto, modificando l'art. 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, ha eliminato il limite di 1000 tonnellate di stazza lorda previsto ai fini della iscrizione nel Registro internazionale delle navi da diporto – ricomprese nella definizione di *commercial yacht* ai sensi dell'art. 3 del Decreto – destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, ed abilitate a trasportare a bordo fino ad un massimo di 12 passeggeri, sempre escluso l'equipaggio. La novità in commento è di assoluta importanza e rappresenta indubbiamente un importante passo verso una sempre maggiore competitività dei nostri *commercial yacht*, considerando i benefici che derivano dalla loro iscrizione nel suddetto Registro Internazionale e cioè, in estrema sintesi: riduzione della base imponibile IRPEF e IRES, esclusione dalla base imponibile IRAP, credito d'imposta per ritenute IRPEF sulle retribuzioni al personale di bordo, esonero dai contributi previdenziali e assistenziali per il personale di bordo; oltre alla possibilità di applicare la tonnage tax. L'art. 52 ha poi anche previsto che le modalità di iscrizione nel Registro Internazionale verranno elaborate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti.

2) Passenger Yacht (art. 54 del Decreto)

L'ulteriore importante novità contenuta nel Decreto riguarda la previsione dell'introduzione nel nostro ordinamento del cosiddetto *Passenger Yacht Code*, ossia di un codice volto a regolamentare la costruzione delle unità (*Passenger Yacht*, appunto) che trasportino più di 12 ma fino ad



un massimo di 36 passeggeri, escluso ogni tipo di merce. L'istituzione del codice è prevista dall'art. 54 del Decreto, relativo alle disposizioni attuative e abrogative, che stabilisce al primo comma lettera z), che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – con decreto da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del Decreto – debba modificare la disciplina prevista dal regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto, al fine di disciplinare – secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi – l'adozione di un *Passenger Yacht Code* che razionalizzi i requisiti e gli standard richiesti dalle convenzioni internazionali in vigore.

Il codice, già conosciuto ed esistente in altre giurisdizioni, nasce proprio dalla necessità di dover elaborare una normativa che sia adeguata alla realtà ed alle esigenze dei nuovi *Superyacht*, senz'altro diverse da quelle delle navi mercantili alle

quali si applicano le medesime disposizioni, alquanto rigorose, tra cui quelle della SOLAS. Il discrimine per l'applicabilità di tale convenzione, infatti, è rappresentato proprio dal numero di passeggeri trasportati, che deve essere superiore a dodici. I

Il codice in parola, quindi, dovrà essere emanato sempre nel rispetto dei principi generali delle convenzioni internazionali, e tuttavia i requisiti da queste previsti verranno adeguati alle unità da diporto cui si applicheranno, e verranno altresì assicurate esenzioni nel caso in cui la loro applicazione sarà non ragionevole o tecnicamente non praticabile.

Le navi passeggeri che saranno costruite secondo le emanate disposizioni del *Passenger Yacht Code*, adibite a traffici commerciali, potranno anch'esse iscriversi nel Registro internazionale e godere dei relativi benefici previsti.



*AVVOCATO - SOCIO,
GIANNI ORIGONI GRIPPO
CAPPELLI PARTNERS



**AVVOCATO - COLLABORATORE,
GIANNI ORIGONI GRIPPO
CAPPELLI PARTNERS



FERFRIGOR
marine refrigeration
The marine refrigeration you need


The right temperature for everyone



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



FERFRIGOR PORTO s.r.l.
Via di Molo Sante, 151/152 Genova Italy
Tel. +39 010 24 61 21/192
Fax +39 010 24 61 155
ferfrigor.com - info@ferfrigor.com

Spediporto e Spediservices
augurano a tutti
un buon Natale
ed un felice
2018

Terza regola del capitano

“Fai sempre quello che dice il comandante... non dire a nessuno quello che fa”. Forse, se applicata, avrebbe permesso ai marittimi di avere la pensione da amianto

di **MARCELLO NOVELLI***, Genova



È una regola di condotta: si fa quello che dice, **non va riferito cosa fa.**

In mare, quando accade un qualsiasi episodio, **tutti vorrebbero sapere cosa passa nella mente del comandante e come velocemente elabora le soluzioni per risolvere i problemi.**

A quel punto gli intraprendenti vorrebbero metterci parola; gli audaci intervenire sul metodo di esecuzione; gli speculatori assorbire parte di quella consolidata determinazione; **stando a ridosso e ben lontani dai campi di battaglia.**

Questo perché il piccolo mondo di bordo è un ambiente pettegolo: sulla nave dove si fa sempre quello che dice il comandante, **ma quello che dice ovviamente viene sempre commentato.**

Accettabile condizione di chi vive il mare, con il risultato che un'azione può diventare motivo di discussione.

Ma la performance è circoscritta se si perderà nella stazza della nave. Laddove non c'è cattiveria, il mare unisce e non divide. Diversamente, lontani dal mare e dalle navi, **non si è nella condizione per esprimere pareri sulla gente di mare e sul comandante.**

Se non si conosce l'arte del mare, **formulare un giudizio appare come una congettura.** Il mestiere del mare affascina tutti coloro che non lo conoscono.



A tutti piace parlare del mare, ma l'argomento è di una vastità così profonda che voler raccontare le esperienze in un breve tempo, **si rischia di distorcere una dimensione.**

Ma le persone hanno il bisogno di raccontarsi, in particolare la gente di mare deve parlare sempre: non solo quando si interfaccia con un altro essere vivente, ma anche quando di mezzo ci sono riserve, **o argomenti che invece meriterebbero un sobrio riserbo.** Allora chi deve esprimere pareri su di un comandante? O riferire su come esercita il suo lavoro? Oppure semplicemente decidere del personale marittimo? **La realtà ci porta con i piedi in terra.**

Infatti oserei rispondere: solo e sempre chi condivide il mestiere del mare.



Ma non si può essere giudici di se stessi. In mare, all'infuori degli atti criminali per i quali si ricorre ad altri metodi di giudizio, si verificano situazioni particolari, che non necessitano di essere divulgate, **perché pesano sulla responsabilità di una sola persona.** Il marittimo è come un bambino, che in casa, può essere colto con le mani nella marmellata. È inconsapevole, e se interrogato, vulnerabile del razionale disagio, **racconta e divulga storie che incidono sulla responsabilità di una sola persona.** In un discorso, dalle apparenze confidenziali, lui parla, racconta contento di soccombere alla curiosità della gente. **A cose normali qualsiasi comandante agisce sempre per salvaguardare i parametri fondamentali della spedizione.** Stoicamente, interagendo con il mare farà del suo meglio per apparire determinato, garantire sicurezza sia all'equipaggio che allo scopo commerciale della nave. A questa sua determinata espressione, si aspetta di essere ricambiato in diligenza, **senso del dovere.**

n quell'istante, se ci fosse la possibilità di potergli leggere dentro, **vedremmo solo speranza per aver cercato in un tempo così breve di non commettere errori.** Ma allora, come si può non giudicare un comandante? **Ecco un esempio.** Le spose sono tutte belle perché quel giorno, il loro destino è a una svolta. **Daranno il meglio di se stesse.** Saranno preparate e adornate. In tutta la loro vita non avranno un'altra occasione per apparire più belle di come in realtà esse sono. Insomma, dire **“quella sposa non è bella”** ...appare come una cattiveria. In quello che fa un comandante è racchiusa la sua razionale performance, **che frutto di esperienza deciderà il meglio per tutto quello che concerne la gestione della nave.**





Quando si agisce a bordo non si bada solo alla forma, **ma anche al contenuto della risposta**. Un istante successivo facciamo un primo esame sul risultato, e se non riflette le aspettative, **ci si adopera con una contromossa**. Ma la critica arriva puntuale a ogni azione. Fa crescere il comandante se è positivamente piena, **echeggiando nei doppi fondi della nave**. Lo logora se è negativamente vuota e finisce oltre la murata. Quello che inconsapevolmente cade fuori-bordo, se è raccolto con cattiveria, **diviene l'aspetto peggiore della vita di un comandante**. Combinandosi con sentimento e ragione, ingigantisce l'essere umano, **al punto di additare una persona e spesso condannarla ancora prima di giudicarla**. Questo sentimento uccide un po' alla volta la categoria, **tutti i giorni**. Nel corso dell'esistenza ci si mette in gioco: a bordo come in tutti i mestieri particolari, **spesso accade di eseguire lavori difficili**. Azioni che normalmente la maggior parte di noi giudicherebbe impossibili da effettuare. Sulle navi si rasenta l'impossibile tutti i giorni... **con parole, opere e omissioni**.

Con lo stress, i marittimi condividono momenti di intensa complicità. Il comandante non vuole che si sappia in giro per non essere sulla bocca di tutti, **o almeno di coloro che avrebbero il coraggio di sindacare anche il giudizio di Dio**. Insomma, veniamo all'aspetto polemico della terza regola: qualche tempo fa dalle navi, è caduta una notizia fuori-bordo poi raccolta da alcuni politici: **il lavoro dei marittimi sarebbe usurante**.

Accade solo in Italia: ci si approfitta di una condizione, **in questo caso forse per un'ascesa politica e poco importa se lo scopo non è finalizzato al bene comune**.

Il lavoro dei marittimi è un lavoro comunissimo che non implica disagi.



Legge disegnata, **votata e approvata da persone che di mare non sanno niente**. Un'altra notizia che di recente è caduta fuori-bordo è stata raccolta dall'Istituto nazionale della previdenza sociale (**Inps**). Stiamo parlando di un ente nazionale preposto a doversi esprimere per la tutela di tutti i lavoratori. Cosa sono i marittimi? Categoria di persone non ben definite, **che pagano le tasse**. Ci sono in corso cause, procedimenti e sentenze per riconosce la convivenza ai marittimi sulle navi con l'amianto: la legge ha riconosciuto l'indennità a portuali, ormeggiatori, personale di agenzie-maritime e altre categorie di persone che con le navi hanno avuto intrattenimenti saltuari, **piuttosto che ai marittimi che vivono sulle navi**. È evidente che nessuno conosce i marittimi, però tutti sanno che la categoria è sacrificabile.



Ora, riallacciandomi a quanto scritto precedentemente, **se un comandante accidentalmente cadesse fuori-bordo...**

*Comandante di Lungo Corso

Sticco sped s.r.l.
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

COMPARTI CON NOI SU
LinkedIn **facebook**

Per Magurari
Buon Natale Felice 2018

Contact Us at
Tel. 0039 0815 109403 - Fax. 0039 0815 969434
E-Mail: info@sticcosped.com - Web: www.sticcosped.com

Uffici e Magazzini: Interoporto di Nola - Lotto D - Mod. 103-106- 80135 Nola (NA)
Sede Legale: Via Vespucci 78- 80123 Napoli (NA)

UNIFRET VIDALE INTERNATIONAL GROUP

EXPERIENCE AND PASSION FROM 30 YEARS
WORLDWIDE AIR, SEA FREIGHT
AND LOGISTIC SERVICES

*Merry Christmas
and Happy New Year*

UNIFRET VIDALE INTERNATIONAL GROUP

www.vidaleinternational.com



FOCUS ON PORTS OF GENOA

Genova-Savona, i passeggeri sorridono

Mercato in sofferenza, ma il 2018 sarà l'anno della svolta. Il merito non sarà solo delle crociere. Il "Porto d'Italia" si conferma eccellenza internazionale

L'AVVIO nel 2017 della linea Grimaldi da Savona a Tangeri, via Barcellona, ha rappresentato una delle principali novità dell'anno nel settore passeggeri del Mar Ligure occidentale. Gli oltre 59 mila viaggiatori trasportati stanno permettendo al settore passeggeri del porto di Savona di chiudere l'anno in crescita, nonostante il calo registrato da crociere e altri traghetti. La compagnia Grimaldi ha inoltre rafforzato la propria presenza nello scalo acquistando il terminal in cui scalano le proprie navi, ossia il Savona Terminal Auto.

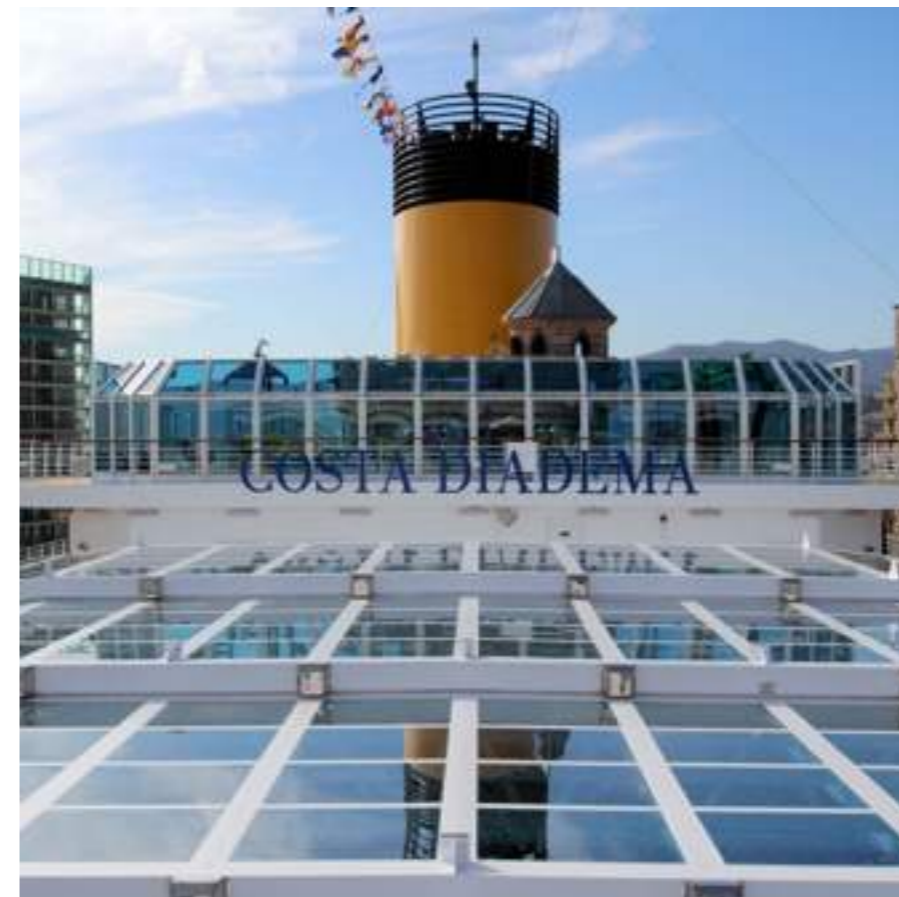
I passeggeri di Grimaldi non bastano comunque finora a bilanciare i dati dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, visto che anche a Genova i numeri di crociere e traghetti sono in calo. Nei primi sette mesi fino a luglio 2017, nel terminal genovese di Stazioni Marittime i passeggeri sono stati 1,4 milioni ossia il 4% in meno rispetto allo stesso periodo del 2016. Sostanzialmente stabili quelli dei traghetti (979 mila, -0,6%) e in netto calo i crocieristi (472 mila, -10,5%) sulla scia di un ridimensionamento che ha riguardato quest'anno l'intero settore crocieristico nazionale. Un'inversione di tendenza è prevista già dal 2018. A Savona i passeggeri sono distribuiti su tre terminal. I dati dell'Autorità di sistema portuale sono aggiornati fino a settembre. Nei primi nove mesi dell'anno i crocieristi del Terminal Costa sono stati 610 mila (-3,8% rispetto allo stesso periodo del 2016), mentre i passeggeri dei traghetti che hanno utilizzato il Terminal Forship sono stati 304 mila (-4,8%). A questi si aggiungono quest'anno i passeggeri di Savona



Terminal Auto, che nel 2016 erano poco più di 3.000 e che con la nuova linea di Grimaldi sono saliti nei primi nove mesi di quest'anno a 59 mila.

Di conseguenza fra gennaio e settembre i passeggeri transitati a Savona sono stati 974 mila (+1,7%). Sul fronte traghetti, Raoul Zanelli Bono, direttore commerciale di

Corsica Sardinia Elba Ferries, afferma: «Per quanto riguarda il traffico nel 2017 sono stati registrati 326 mila passeggeri al 30 novembre. Per il 2018 è confermata la programmazione 2017, con la stessa offerta di posti, anche dal porto di Savona-Vado Ligure. Circa 670 viaggi programmati fino al 30 settembre 2018, con navi di



tipologia Cruise Ferries e Mega Express».

Sul fronte delle crociere, le proiezioni per il 2018 della società Risposte Turismo sono positive (Savona +12,6%, Genova +0,5%), ma i dati forniti direttamente dai terminalisti sono anche più ottimisti: «Prevediamo - spiega Edoardo Monzani, direttore generale del terminal Stazioni Marittime di Genova - una stagione positiva. Dobbiamo sistemare le banchine e ripariamo. I passeggeri delle navi da crociera saranno 998 mila, il 5% in più rispetto al 2017. Quelli dei traghetti saliranno a due milioni (+3%)». La novità principale della stagione genovese sarà l'arrivo della "Msc Seaview", la seconda unità di classe Seaside della compagnia Msc che sarà consegnata la prossima primavera. Per il resto, nel porto di Genova non si prevedono cambiamenti significativi, sia nelle crociere sia nei traghetti, confermando compagnie e servizi già visti nel 2017.

Per Savona, a fare il punto è Roberto Ferrarini, vice presidente Terminal & Port Management di Costa: «Nel 2017 le navi Costa hanno generato a Savona un traffico di circa 900 mila crocieristi, tra imbarchi, sbarchi e transiti, con 190 scali. Nel 2018 prevediamo un lieve aumento degli scali al Palacrociera, che saliranno a 197 con conseguente crescita anche del totale ospiti, anche grazie al ritorno di "Costa Victoria" a partire da marzo e ad alcuni scali della "Thompson Dream". Savona si confermerà quindi il porto principale di Costa Crociere anche per il prossimo anno. La nostra intenzione è quella di proseguire nel percorso di collaborazione portato avanti in questi anni con le istituzioni locali, che ha avuto un ulteriore impulso con la firma dell'accordo per lo sviluppo sostenibile delle crociere a Savona, insieme a Comune e Adsp. Crediamo che questa collaborazione abbia dato ottimi risultati, facendo di Savona una vera e propria eccellenza nel settore. Abbiamo grandi progetti per il futuro, a cominciare dall'arrivo a fine 2019 di "Costa Smeralda", la nostra nuova nave alimentata a gas, che sarà posizionata proprio nel Mediterraneo occidentale: un'altra grande occasione di crescita e innovazione che porto e città non possono lasciarsi sfuggire».

E Savona mette da parte la diffidenza

Gli operatori promuovono la fusione con Genova voluta dal ministro Delrio

«MOLTI OPERATORI savonesi credevano che il porto, dopo l'unificazione, **sarebbe diventato una specie di succursale di Genova.** In questi mesi, anche grazie al nostro lavoro, **siamo riusciti a dimostrare il contrario.**» Marco Sanguineri, segretario generale dell'Authority di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, traccia un bilancio di fine anno per lo scalo ligure e individua le priorità da affrontare nel 2018: «In questi ultimi 12 mesi - sottolinea Sanguineri - **Savona ha fatto registrare numeri in crescita in quasi tutti i segmenti di traffico,** sia merci che passeggeri. Questo è stato possibile anche grazie all'intervento dell'Authority che ha ascoltato le esigenze degli operatori e assecondato quello che sarà il nuovo assetto del porto nei prossimi anni». Tra gli aspetti seguiti con maggiore attenzione da Palazzo San Giorgio c'è quello che riguarda l'aspetto relativo alla sicurezza: «Proprio nei giorni scorsi - spiega Sanguineri - **ho partecipato al primo comitato in materia.** Con le istituzioni locali abbiamo un ottimo rapporto e grazie anche a questa continua collaborazione, lungo tutto il litorale, **sono state portate a termine opere di messa in sicurezza i cui cantieri erano aperti da diverso tempo.**» Tra i temi che interessano lo scalo savonese c'è anche quello relativo al lavoro in banchina, soprattutto in vista dell'entrata in funzione della nuova piattaforma container di Vado Ligure: «Ormai da diverso tempo - prosegue il segretario dell'Authority - **il nostro ente sta portando avanti un dialogo quasi quotidiano con i portuali della Pippo**



Rebagliati. I numeri di fine anno che riguardano la compagnia sono piuttosto buoni e credo possano crescere ancora dopo l'avvio della piattaforma di Apm Terminals. La Rebagliati - chiude - **è una realtà che oggi funziona e garantisce un lavoro a circa 200 persone.** Il motivo di questo successo è certamente dovuto al buon momento che stanno attraversando i traffici, **nonostante le tariffe generali siano ancora piuttosto basse.** Tra le opere di potenziamento

che interessano lo scalo di Savona c'è il potenziamento del Savona Terminal Auto. La scorsa estate, **tra Savona Terminal Auto e l'Authority di Genova-Savona,** è stato sottoscritto un accordo che prevede la realizzazione del nuovo parcheggio multipiano che ha l'obiettivo di integrare la struttura già in concessione e prevede la sistemazione delle aree scoperte a cornice. L'investimento per la costruzione del parcheggio a più piani - indispensabile per far fronte alla

maggiore operatività richiesta a fronte dell'aumento dei traffici del settore traghetti merci nel porto di Savona - **è stato stimato in circa nove milioni di euro.** L'ultima novità, in ordine di tempo, che ha interessato proprio il terminal savonese è stato il lancio di un nuovo servizio diretto per il Messico per il trasporto di carichi rotabili, **carichi speciali e automobili con l'estensione della linea regolare operata da Grimaldi che collega il Mediterraneo al Nord America dal 2015.**



«Buon inizio, ma la riforma va completata»

«Il Comitato di gestione? Meglio del Comitato portuale, perché separa regolatore e regolati». Intervista a Francesco Munari, avvocato e docente

A CHE punto è l'applicazione della riforma portuale nei porti di Genova e Savona, oggi sotto l'unico cappello dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale?

«È ancora abbastanza *in itinere*» risponde Francesco Munari, avvocato, docente all'Università di Genova e esperto di diritto dei porti. «Si sono avviate una serie di procedure. Altre sono da mettere a punto».

L'Autorità portuale la dà quasi per conclusa. Che cosa manca?

«Diverse prassi si erano sviluppate fra i due porti e non sempre l'imposizione di una prassi sull'altra riesce immediata. Poi c'è un problema di organigrammi, di funzionigrammi. Uno dei temi è capire se ci dev'essere un direttore di scalo anche a Genova come a Savona, oppure se Genova, essendo lo scalo principale non ne abbia bisogno».

A Savona è stato nominato un direttore di scalo?

«Non ancora. Mi risulta che a Savona i funzionari che prima prendevano le decisioni in autonomia, adesso siano soggetti a una verifica da parte di Genova. Questo può causare delle difficoltà iniziali che sono fisiologiche perché si aumentano i livelli decisionali e bisogna digerire il nuovo meccanismo. Per il resto mi sembra che la fusione sia stata fatta bene, senza intoppi, salvo il lavoro che questa fusione determina».

Cioè?

«Per esempio il segretario generale di Genova prima si occupava soltanto di Genova, adesso deve

occuparsi di tutti e due i porti. Le varie funzioni che prima non erano fra loro coordinate adesso bisogna coordinarle e questo può voler dire, almeno inizialmente, più lavoro per conoscersi. Ma la logica è quella di un efficientamento e mi auguro che questo avvenga. Doversi far carico di uniformare le pratiche con Savona è complesso. Per esempio sul famoso testo del nuovo atto di concessione demaniale standard con i terminalisti sono mesi che si lavora, ma non risulta che ci sia ancora un testo che funziona o che sia apprezzato da tutti e comunque non è stato ancora ufficialmente adottato».

Che cos'altro manca?

«La cosa più eclatante a Genova è che il Comitato di gestione è ancora incompleto. Questo, come dire, la dice lunga. Il Comune di Genova non si è ancora espresso».

Però c'è Marco Doria.

«Ma non dovrebbe starci. Non doveva starci prima e non dovrebbe starci adesso. Mi risulta fra l'altro che il collegato porti abbia espressamente escluso le cariche politiche nel Comitato di gestione, quello che si è sempre detto e che qualche porto si è dimenticato lasciando i rappresentanti politici nei Comitati di gestione. Con questo abbiamo chiuso le ambiguità, speriamo».

Gli operatori erano preoccupati di non sedere più in Comitato. Questo ha avuto conseguenze nel rendere più difficili i rapporti fra l'Autorità e gli operatori?

«Non direi. E' molto meglio il Comitato di gestione rispetto a quello

che era prima il Comitato portuale perché si crea una chiara separazione fra il regolatore e i soggetti regolati. Le categorie la loro voce la possono fare sentire e la fanno sentire. Il Comitato portuale era una vecchia reliquia del Consorzio autonomo del porto di Genova che era stata importata nella legge 84. Adesso finalmente ce ne siamo liberati».

Il porto di Savona temeva di diventare secondario. E' stato così?

«Secondo me è un rischio che non c'è mai stato e che non c'è. Non mi pare che ci siano neppure lontanamente segni di marginalizzazione di Savona. Sotto questo profilo c'è attenzione assolutamente equivalente per i due porti. La mancata nomina del direttore non incide su questo, perché a Savona ci sono persone che stanno facendo il loro lavoro e perché il direttore di scalo, per come prevede la legge, non ha poteri straordinari. Savona deve considerarsi null'altro che un pezzo della stessa Authority. Il problema della capacità decisionale riguarda tutti. All'inizio si deve fare un po' di rodaggio, mi auguro che sia soltanto rodaggio».

Con la presidenza di Luigi Merlo, Genova era uscita da Assoporti perché si sentiva marginalizzata a Roma, ad esempio rispetto ai porti di trasbordo. Adesso l'asse dell'attenzione nazionale sembra essersi spostato verso l'Adriatico. E' un'impressione sbagliata?

«Direi di sì. Il mugugno fa parte del carattere genovese. I porti si promuovono se sono guidati da persone in gamba, non a seconda di come si chiama il porto».

DESTRA La costruzione del nuovo Terminal Apm a Vado Ligure

Orgoglio ponentino

GLI INDUSTRIALI savonesi promuovono l'assetto organizzativo della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale a più di un anno dall'unificazione del porto con lo scalo genovese, proprio come previsto dalla riforma voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio: «Dopo un periodo iniziale dove si sono registrate alcune difficoltà - spiega Alessandro Berta, direttore generale di Confindustria Savona e membro del tavolo di partenariato dell'Authority - **oggi le cose stanno andando per il verso giusto e l'intera macchina operativa della nuova Autorità portuale funziona correttamente.** Tutto questo - oltre che per Genova - è certamente un bene per Savona, **considerato nella nuova organizzazione scalo satellite rispetto al capoluogo ligure.**» Secondo il direttore degli industriali, per il porto di Savona si chiude dunque un anno più che positivo: «I traffici stanno registrando buoni numeri - commenta - **e attendiamo per i prossimi mesi l'entrata in funzione della piattaforma contenitori di Vado Ligure.** Savona - prosegue Berta - ha dimostrato ormai di essere uno scalo completo e così dovrà continuare a fare anche in futuro, concentrando il proprio business non solo sui contenitori ma anche su tutte le altre tipologie di merci, senza ovviamente trascurare il traffico passeggeri, **sia per quanto riguarda i traghetti che le navi da**

crociera. Grandi vantaggi per lo scalo della nostra città potranno arrivare anche dal recente ingresso del gruppo Grimaldi nel Terminal Auto attraverso l'acquisizione della società Marittima Spedizioni, **agenzia attiva a Savona dal 1973.** Con una potenzialità di traffico annuo di 250 mila veicoli, il terminal è uno dei punti privilegiati di import ed export in tutto il Nord Italia e si propone come snodo di smistamento nel Mediterraneo per le Autostrade del mare». La più importante novità che dal 2019 interesserà il porto di Savona sarà, in ogni caso, **l'entrata in funzione della nuova piattaforma di Apm Terminals.** Il terminal - che a regime impiegherà 500 persone - potrà movimentare fino a 1,1 milioni di teu l'anno con 26 movimenti per gru l'ora e fondali da 16 a 23 metri. **Il mercato per cui il terminal di Vado nasce è quello delle mega-portacontainer che progressivamente stanno entrando in servizio sulle principali rotte del mondo e che presto i maggiori armatori globali cominceranno a immettere sul Mar Mediterraneo.** Tuttavia, la struttura non sarà focalizzata solo su questo segmento di mercato: la presenza di Cosco al 40%, infatti, apre alla possibilità di operare nei carichi speciali: «Il 2017 - dichiara Paolo Cornetto, amministratore delegato di Apm Terminals - **è stato per la nostra società un anno molto impor-**



tante perché ha significato la definitiva chiusura del complesso iter amministrativo del progetto della piattaforma di Vado Ligure: ad agosto infatti è stata approvata la variante progettuale relativa alle modifiche della modalità di costruzione, da impalato a terrapieno. In precedenza - sottolinea Cornetto - **erano state già ottenute tutte le autorizzazioni necessarie e i procedimenti legali di opposizione al progetto si sono conclusi tutti a nostro favore.** La costruzione della piattaforma - prosegue - **sta andando avanti bene visto che siamo oggi al 54% del completamento dei lavori.** Altri segnali che confermano la validità del progetto e la sua valenza per il territorio sono il fatto che, dopo anni di fermo, **da Vado sono ripartiti i primi treni merci e che stiamo procedendo sia con nuove assunzioni che con la formazione di personale che poi entrerà in azienda.** Fino al 12 gennaio 2018 - chiude Cornetto - **è poi aperto un bando con Isforcoop per la formazione di 40 disoccupati con la qualifica di operatore di terminal portuale e ci siamo impegnati ad assumerne almeno 20,** anche se il loro numero potrebbe facilmente salire. Questi lavoratori andranno a operare sui nuovissimi gru a cavaliere per la movimentazione orizzontale dei container che abbiamo acquistato e che sono arrivate a Vado circa un mese fa. Il bando è comunque parte di un programma di formazione più ampio, **al termine del quale avremo assunto oltre 60 disoccupati.** A fine marzo 2018, infine, arriveranno anche le prime gru: **la realizzazione della piattaforma di Vado procede e stiamo lavorando per vedere le prime navi nella primavera del 2019.**



SINISTRA Le gru a cavaliere che opereranno al Terminal Apm

DESTRA La nave "Pascal Lota" al Terminal Forship di Vado Ligure



SINISTRA Lavoratori del porto di Savona

DESTRA Esercizio anti-incendio presso lo scalo savonese





La rivoluzione mondiale. Con Genova al centro

Signorini: «Il ciclone si sta muovendo, ma l'interesse di gruppi di dimensioni globali c'è già». Lo scalo ligure nel mirino di colossi internazionali

GENOVA è al centro di una rivoluzione mondiale che è appena agli inizi: «È un ciclone che si muove con tempi medio-lunghi» spiega Paolo Emilio Signorini, **da un anno esatto alla guida degli scali del capoluogo ligure e di Savona**. Gli occhi dei grandi si sono posati sul porto della Lanterna e «c'è grande interesse: **sono gruppi di dimensioni globali che hanno dimostrato interesse forte per le nostre banchine**. Sono queste opportunità che hanno guidato le missioni in Asia, **con la consapevolezza che Genova sta diventando centrale sul mercato globale**. Ma non arriva tutto subito». Ecco la rivoluzione lenta che potrebbe proiettare il capoluogo ai vertici della portualità: «Il primato di traffico di quest'anno è certo merito di tutto il comparto genovese, ma è la

prospettiva futura che vorrei ci guidasse nel nostro lavoro: **non è un caso che il vice primo ministro cinese venga in visita a Genova**. Quando sbarca, non è una coincidenza che voglia vedere il porto. **Però non sarà tutto e subito**. Le logiche di investimenti di questi grandissimi gruppi mondiali, **si poggiano sulle certezze che dobbiamo garantire loro**. La geografia del porto potrebbe così cambiare radicalmente e la rivoluzione sbarcare sulle banchine. *Estote parati* dice Signorini ai suoi: «Mentre cerchiamo di agganciare i grandi operatori, **dobbiamo compiere tutto quello che è necessario per facilitare l'operazione**». Significa che è necessario completare le opere del piano triennale: «Quando parlo con i manager che guidano i grandi gruppi armatoriali e terminalistici, mi chiedono se

potranno contare su tempi certi per la realizzazione della nuova diga; mi interrogano su quando saranno disponibili i binari nella zona del Terminal Bettolo; **vo-gliano sapere con certezza quando completeremo il piano**». Questo è il livello concreto delle domande dei potenziali investitori. Poi c'è quello culturale: «Perché sono anche interessati a conoscere il livello di litigiosità che potrebbero trovare sul territorio - **dice Signorini** -. Mi spiego: se ogni atto della pubblica amministrazione suscita un vespaio tra gli attuali operatori, **l'investitore estero si spaventa**. Viene così convinto che non ci sia il clima giusto per sbarcare a Genova. Qui non si tratta di legittime rimostranze a provvedimenti che si vogliono avvertire: **è più un clima da guerra continua**. Lo voglio dire chiaramente: così non



ci sono stati e non ci saranno vincitori». Il capitolo sulle concessioni è solo uno dei tanti nel libro della litigiosità genovese: «Su questo abbiamo lavorato molto, **dobbiamo fornire un quadro concessorio chiaro**. È fondamentale per ottenere gli investimenti dei privati, di quelli che già ci sono e di quelli che potrebbero arrivare». Il terreno perché arrivino i grandi player va preparato anche sulle infrastrutture immateriali: «Abbiamo un vantaggio: **siamo stati i primi a sviluppare e utilizzare il Port community system**. Per gli operatori c'è stato un vantaggio immediato e dobbiamo proseguire su questa strada. **Intendo spronare l'Authority su questi temi**, chiederò ai privati sforzi maggiori. Perché dobbiamo diventare un porto 2.0, in grado di stare sul mercato e accelerare la rivoluzione». L'orizzonte del porto non è solo ad Est: **«Sono stato in Svizzera recentemente**. C'è grande interesse per i porti liguri e per Genova in particolare - **racconta Signorini** -. Li sono stati fatti tanti investimenti per togliere i camion dalle strade e incentivare l'utilizzo della ferrovia merci. Ora che gli incentivi stanno progressivamente calando, **gli operatori cercano i volumi per rendere quelle strutture sostenibili economicamente**». Significa che Genova è l'interlocutore naturale e che forse potrebbe non essere più la vittima dello strapotere del Nord che ruba ogni anno 600 mila teu agli scali liguri, **ma potrebbe diventare alleata degli svezzeri per aumentare il traffico**. E anche questa sarebbe una rivoluzione.

Il terminal di Vado corre: prime navi nel 2019

«Lavori già completati al 54%». L'opera tra le più attese in Italia: la nuova piattaforma

«LA COSTRUZIONE della piattaforma sta andando avanti bene, siamo al 54% del completamento dei lavori», spiega Paolo Cornetto, **amministratore delegato di Apm Terminals a Savona-Vado**. Accanto alle opere infrastrutturali per il nuovo terminal container di Vado Ligure (nella cui compagine Apm rappresenta il 50,1%, Cosco Shipping Ports il 40 e Qingdao port international development il 9,9) vanno avanti anche gli acquisti di attrezzature, gru di banchina e non solo: «A novembre - afferma il dirigente della società controllata dal gruppo danese Ap Moeller Maersk - sono arrivati le prime 10 gru a cavaliere per la movimentazione orizzontale dei container che abbiamo acquistato, dopo un investimento importante: sono 10, ma la flotta che prevediamo di utilizzare con la piattaforma a regime è di diciannove mezzi di questo tipo. Sono mezzi molto moderni, ad alimentazione mista, **diesel/elettrica**, cosa che fra l'altro ci consentirà di ridurre le emissioni, e per manovrarli stiamo assumendo operatori specializzati, e altri ne formeremo assumendo disoccupati. A fine marzo 2018 inoltre arriveranno anche le prime gru per il nuovo terminale, che partiranno dalla Cina proprio nei giorni attorno a Natale: **insomma la realizzazione della piattaforma di Vado procede e stiamo lavorando per vedere l'arrivo delle prime navi nella primavera del 2019**».

Mentre il terminal container, il più automatizzato fra quelli realizzati finora in Italia, si avvia a diventare operativo, nelle aree gestite da Apm ci sono già attività in corso, come quella del Reefer Terminal e il traffico intermodale: «Dopo anni



di fermo - ricorda Cornetto - da Vado sono ripartiti i primi treni merci, **un segnale di attività importante e in linea col nostro obiettivo di movimentare via ferrovia almeno il 40% dei contenitori**». Il terminal container di Vado Ligure è una delle sfide maggiori della portualità italiana degli ultimi anni. La piattaforma è stata con-

testata almeno su due fronti, entrambi i quali sostengono che l'opera non serve: i comitati di cittadini temono un peggioramento delle condizioni di vita a Vado, mentre molti operatori portuali genovesi considerano che il terminal non genererà nuovo traffico, **ma ne sottrarrà alle banchine della Lanterna**. Apm invece sostiene



che porterà a Savona circa un milione di teu a regime conquistando anche nuovi mercati, in Baviera, Svizzera, **Austria e Francia**. Per ottenere questo risultato la società terminalistica del gruppo danese punta sull'utilizzo della ferrovia. **Da Savona partiranno treni lunghi 450 metri che collegheranno il terminal con gli interporti dell'Italia settentrionale**. Lo scalo savonese diventerà uno di quelli con maggiore attività intermodale mare-ferrovia. L'obiettivo è il 40% del traffico totale movimentato su treno, un dato paragonabile o superiore a quello degli scali che oggi in Italia hanno maggiore traffico ferroviario, **ossia Trieste e La Spezia**. Un punto su cui il terminal si sta

muovendo è quello dell'occupazione. Già oggi la piattaforma fa lavorare 142 persone per l'attività dell'ex Reefer Terminal, su un'area di 37 mila metri quadrati dove si muovono circa 600 mila pallet di frutta fresca all'anno, **generando un traffico di 70 camion al giorno**. In futuro, grazie anche alla presenza nella compagine societaria della cinese Cosco, verrà sviluppato, accanto al traffico principale dei container, **quello dei carichi eccezionali**. Il piano di assunzioni prevede, in aggiunta ai lavoratori del Reefer, 237 lavoratori in una prima fase, che saliranno a 309 con l'entrata in servizio del terminal, nel marzo 2019, per diventare quattrocento con la piattaforma a regime, dal 2020, **quando**

sarà pienamente operativa la capacità di 1,1 milioni di teu. Nel quadro delle future assunzioni, il terminal si è impegnato ad assorbire almeno metà dei quaranta partecipanti al corso di formazione per operatori di terminal portuali, organizzato da Isforcoop e che fa parte del programma di iniziative avviate dalla Regione Liguria nell'ambito del programma Blue economy, **le cui iscrizioni sono ancora aperte fino al prossimo 12 gennaio 2018**. Il corso, gratuito e della durata di 600 ore, è rivolto a 40 disoccupati, giovani e adulti, in possesso di qualifica triennale, diploma di scuola secondaria superiore o laurea, **conseguita sia con il vecchio che col nuovo ordinamento universitario**.

Genova, l'ottimismo degli operatori

Dagli agenti marittimi agli spedizionieri, le previsioni per il 2018 sono positive. Il porto chiuderà l'anno con un nuovo primato nel traffico contenitori.

IL MOMENTO è favorevole: «Perché tra il 2017 e il 2022 il traffico delle merci e delle merci in container ha una previsione di crescita del 5,6% e del 5% rispettivamente». Alberto Banchero, alla guida di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, spiega come i volumi «saranno supportati da progetti infrastrutturali come quello cinese, Belt and Road Initiative, l'International North-South Transport Corridor, che interessa l'India, la Russia e l'Asia centrale, e la **Quality for infrastructure partnership del Giappone**». Genova (con Savona) sono centrali in questo quadro: «Sono due realtà che i cinesi hanno messo sotto attenzione e lo dimostra la presenza di Cosco a Vado - **spiega ancora Banchero** -. Perché sono due porti polivalenti, che ospitano quasi tutte le attività dai passeggeri, alle rinfuse solide e liquide, nel quadro nazionale finalmente la nostra importanza è stata sottolineata anche da Piemonte e Lombardia, come loro porto, questo ha permesso di mettere il piede sull'acceleratore delle infrastrutture, **perché la vera chiave del futuro dei nostri scali sta nella connessione con l'entroterra**». Proprio il porto di Genova chiude con un nuovo record storico di traffico contenitori: «C'è una ripresa diffusa - analizza Alessandro Pitto, numero uno di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - **tira l'export e anche l'import è aumentato**». Nel quadro positivo ci sono però due questioni che le maggiori associazioni di operatori genovesi vorrebbero risolte: «C'è un problema relativo all'insufficienza degli spazi per ospitare i contenitori vuoti ed è stato sollevato questo autunno da un paio di compagnie associate, dopo un periodo particolarmente

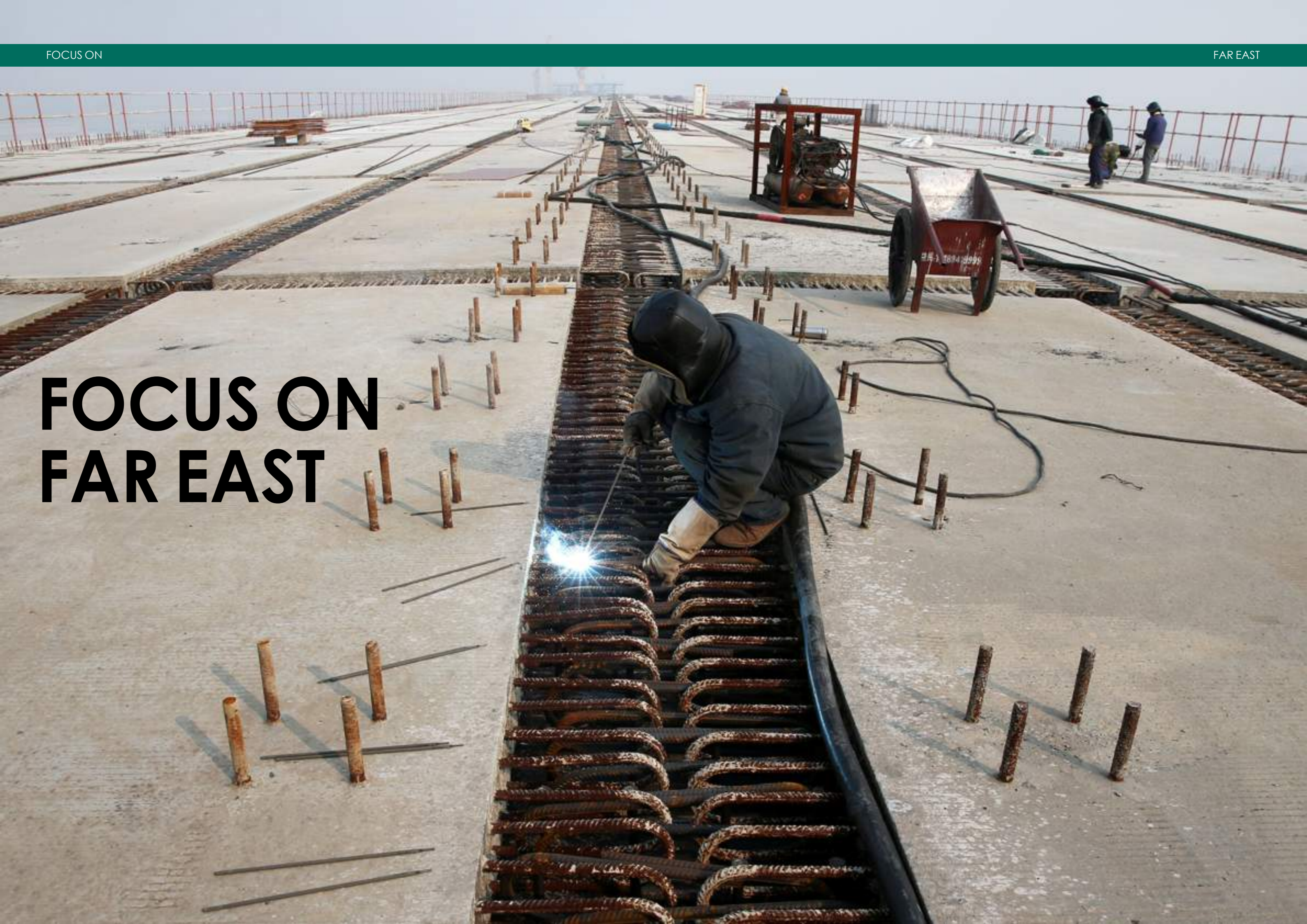


congestionato dovuto a uno sbilanciamento import-export - **racconta Banchero** -. Fino a qualche anno fa, i picchi di mercato erano abbastanza uguali nel tempo, ma oggi, alle condizioni attuali, **facciamo fatica a fare previsioni attendibili e Genova ha il numero di aree per garantire un buon supporto all'import-export in condizioni che possiamo definire normali**, ma non in condizioni straordinarie. Quello che si conosce poco è che la logistica dei vuoti è strutturale rispetto allo sviluppo dei traffici. Accogliamo con entusiasmo i progetti del presidente Signorini di portare il nostro scalo a 3,5 milioni di teu, ma bisogna essere consapevoli che per

arrivare a questi numeri occorrono delle infrastrutture di corredo essenziali, **come le aree protette lo stoccaggio dei vuoti**. L'altro tema è incentrato sulla natura delle Authority: «Trasformarle in Spa come chiede anche il presidente di Genova e Savona Paolo Signorini, potrebbe rendere più efficiente e snello il processo decisionale - **spiega Pitto** -. Ma a legge invariata, con questa riforma, non credo sarà possibile attuare la trasformazione». Anche per Pitto il tema della coesione tra operatori riveste un ruolo centrale: «Perché così potremmo vendere meglio il nostro sistema portuale, **attirando più investimenti**».



FOCUS ON FAR EAST





«Così l'Estremo Oriente condiziona il mondo»

Vettosi: «La Via della seta? Non so se porterà benefici. Ma la modalità marittima resterà la più forte». Parla il numero uno di Vsl

di ALBERTO GHIARA, Genova

IL FAR EAST è ancora la stella polare dello shipping italiano? «Sì, il mondo - risponde Fabrizio Vettosi, managing director della società Venice Shipping and Logistics (Vsl) - consuma e produce sempre di più a Est e a Sud, non a Nord e a Ovest. Al di là del ritorno di alcune attività produttive in Paesi come Stati Uniti e Germania, il mondo va dove va lo sviluppo demografico. I motori dello sviluppo demografico sono in Estremo Oriente, in senso allargato e non soltanto riferito alla Cina, e in Africa».

Lei crede nel progetto cinese Belt and road initiative, la cosiddetta nuova via della seta?

«Non ho mai creduto in One belt one road, ma ora mi rendo conto che è una cosa concreta. Se mai, ho qualche dubbio sul fatto che la modalità terrestre possa essere più conveniente di quella marittima».

In che senso "concreta"?

«La Cina controlla i carichi, le costruzioni navali e anche la capacità di trasporto, essendo diventata armatore. Vediamo il controllo totale della Cina nel settore dry bulk. Con le tanker, il greggio va verso India e Far East, mentre il prodotto raffinato dal Far East raggiunge Stati Uniti ed Europa. Insomma, la centralità del Far East per i trasporti marittimi internazionali non è in discussione».

Quindi ha cambiato idea?

«Non so se la Via della seta, in termini di costo del trasporto, porterà benefici. Piuttosto la vedo come una spinta al miglioramento della supply chain. Ma

non credo che su tratte di lunghezza superiore a 4.000 o 5.000 miglia sia più conveniente il trasporto intermodale rispetto a quello marittimo. Credo oggi in Italia la via della seta sia una moda, come lo è parlare delle attività di Gianluigi Aponte».

Il progetto di nuova Via della seta prevede anche investimenti in infrastrutture.

«Negli ultimi due anni la Cina ha investito nove miliardi di dollari, pari al 20% delle risorse finanziarie messe a disposizione delle infrastrutture dello shipping, le navi».

Ma hanno anche comprato terminal, da Savona alla Spagna.

«I cinesi investono in Spagna e anche in Italia, ma sono operazioni indipendenti rispetto al progetto della via della seta. E non investono soltanto nel container, che rappresenta il 15% del traffico marittimo mondiale. I cinesi non sono ingenui, quando si mettono a fare qualcosa sono bravissimi. Anche nel settore del dry bulk sono diventati i principali vettori, con il 16% della capacità».

Lo sviluppo cinese ha influito sulla crisi che ha vissuto l'armamento italiano negli ultimi anni?

«Gli armatori italiani hanno ragionato nel 2008 con la stessa mentalità che avevano dal 1958. Pensavano di essere in una crisi ciclica e non hanno capito che era un momento di discontinuità della congiuntura, legata allo sviluppo delle domanda di trasporti verso il Far East. Si è creata una domanda straordinaria, che faceva gioco ai cinesi. La Cina

ha capito il cambiamento e ha costruito nuove navi, tenendo il costo del trasporto basso. Noi abbiamo alimentato le loro risorse, facendo costruire le nostre navi nei loro cantieri e aumentando la loro capacità di investimento. Gli abbiamo dato l'opportunità di sconfiggerci. Abbiamo ragionato come se lo shipping non cambiasse mai, invece il mondo è cambiato».

Quindi la scissione che si è avuta in Confindustria è almeno indirettamente una conseguenza delle difficoltà che vive il settore italiano per la concorrenza cinese?

«E' indubbio che Confindustria sia l'associazione più autorevole del settore, l'unica conosciuta a livello internazionale. Adesso la vogliamo distruggere, è un suicidio. In Italia c'è un doping associativo, ma molti dimenticano che l'attività di un'associazione non è soltanto stare seduti intorno a un tavolo, è un impegno serio. In Italia abbiamo tante associazioni nel settore dei trasporti, ma se andiamo a sentire le loro proposte, non c'è differenza. Dicono tutte le stesse cose».

Lo sviluppo della tecnologia può accorciare le distanze internazionali e avvicinarci al Far East?

«Un episodio che mi è capitato recentemente a Rotterdam non mi fa essere ottimista. Ho incontrato un operatore genovese che mi ha chiesto di spiegargli che cos'è la blockchain, una cosa di cui io sento parlare da tre anni. Siamo ancora proiettati nel passato. C'è sempre resistenza al cambiamento».

Il sogno non svanisce, ma il passo rallenta

Tutte le compagnie credono nelle crociere in Asia
I numeri però sono meno pesanti del previsto. L'analisi

di **MATTEO MARTINUZZI**, Monfalcone

IL MERCATO cinese delle crociere inizia a dare i primi segnali di sofferenza dopo la crescita vertiginosa di questi ultimi anni. Quali i motivi? Possiamo riassumerli in tre concetti: **ecceso di capacità, instabilità politica dell'area e problemi organizzativi con le agenzie locali.**

Vediamo di approfondire il primo di questi fattori, **forse quello più importante.** Nello scorso biennio, a seguito della crisi di altre aree (Mediterraneo e Sud America), **tutti i maggiori operatori hanno scelto di entrare in forze sul mercato cinese con un numero sempre maggiore di navi.** Questo per cavalcare l'onda di una crescita vertiginosa con una marginalità elevata del prodotto turistico.

Però le navi trasferite a Oriente hanno superato probabilmente la capacità del mercato locale di assorbire un numero così elevato di nuovi posti letto. Il mercato cinese quindi continuerà a crescere nei prossimi anni, **ma non ai ritmi forsennati tanto celebrati fino a pochi mesi fa.**

In questo contesto di eccesso d'offerta il crocierista cinese ha tendenzialmente privilegiato le navi più nuove realizzate appositamente per soddisfare i suoi desiderata. Quindi unità riadattate alle sue esigenze sono state penalizzate rispetto a quelle di nuova costruzione: per questo motivo (e anche per la ripresa del mercato Mediterraneo) saranno richiamate in Europa **"Costa Victoria", "Msc Lirica" e "Costa Fortuna"**. La possibilità di rapidi spostamenti è un punto di forza dell'industria delle crociere che è così in grado di aggiustare sempre il tiro in tempi abbastanza rapidi. Non sarà così per le navi costruite apposta per il mercato cinese, **visto che le**



loro caratteristiche poco si prestano agli usi e costumi occidentali. Una conversione delle aree alberghiere per un altro mercato costerebbe parecchi milioni di euro. Tra 2016 e 2017 sono state consegnate cinque navi concepite per il mercato cinese: **"Ovation of the Seas", "Genting Dream", "Majestic Princess", "Norwegian Joy" e "Genting World".**

Altre ne seguiranno nei prossimi anni per i marchi Costa, Royal Caribbean, **Norwegian Cruise Line e Star Cruises.** Oltre a richiamare alcune navi quali sono state le mosse delle compagnie? Aida ha deciso di congelare il suo debutto sul mercato cinese, cancellando la stagione in Estremo Oriente di **"Aidabella"** che doveva



ricevere un'intensa ristrutturazione. Msc ha sostituito **"Lirica"** con la più grande e appetibile **"Splendida"** e Costa punterà tutto sulle due nuove costruzioni di Costa Asia a partire da **"Costa Venezia"**. Princess e Royal Caribbean hanno deciso di dividere le proprie ammiraglie cinesi tra il Paese asiatico e l'Australia. Infine il

maggior gruppo crocieristico cinese, **Genting Hong Kong, non ha escluso un ritorno delle sue navi in Europa e Nord America.** L'instabilità politica dell'area inoltre non ha sicuramente giovato a tutto il comparto. Tutti potrebbero pensare alla situazione della Corea del Nord, **ma in realtà quest'anno la tensione**

diplomazia tra Cina e Corea del Sud ha portato le agenzie turistiche cinesi a boicottare tutte le crociere che prevedevano scali nei porti sudcoreani. Questo ha causato la cancellazione di quasi tutti gli scali previsti in quel Paese con le conseguenti gravi ricadute sull'economia locale.

Infine le compagnie sono spesso alle prese con le agenzie cinesi che acquistano un gran numero di cabine e alcune volte noleggiavano l'intera nave. La gestione di queste operazioni è spesso difficoltosa con tante cabine che rimangono poi invendute da parte dell'operatore turistico locale o con problematiche riguardo i pagamenti pattuiti. **Se il mercato cinese sta soffrendo un po' in questo periodo,** quello giapponese invece sta dando segni di vitalità. Infatti la nave da crociera è il miglior modo per visitare questo affascinante Paese dove il tenore di vita è molto elevato e quindi spesso improponibile per il turismo di massa. Inoltre anche i giapponesi apprezzano il prodotto crociera, **soprattutto con navi dove viene dedicato tanto spazio al centro benessere.** La nave che si distingue di più qui è la **"Diamond Princess"** di Princess Cruises che ha fatto costruire a bordo un autentico bagno giapponese, ma anche la **"Costa neoRomantica"** di **Costa è molto apprezzata vista la vastità della sua Samsara Spa.**

L'IMPECCABILE SERVIZIO LCL IMPORT-EXPORT SU CUI POTETE CONTARE

I Nostri Uffici:

- Milano
- Koper
- Belgrado
- Budapest
- Praga
- Varsavia
- Vienna
- Vilnius

Paesi serviti:

| | |
|-------------------|-----------------|
| Italia | Polonia |
| Albania | Repubblica Ceca |
| Austria | Romania |
| Bielorussia | Russia |
| Bosnia Erzegovina | Serbia |
| Bulgaria | Slovacchia |
| Croazia | Slovenia |
| Kosovo | Svizzera |
| Macedonia | Ucraina |
| Montenegro | Ungheria |
| Paesi Baltici | |

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

www.boxlineucl.com

Boxline UCL



Giappone, settimo progresso consecutivo

È il più lungo periodo di espansione degli ultimi 16 anni: merito (anche) degli stimoli monetari. Il Nikkei si è portato su valori di metà anni Novanta

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

LA LARGA vittoria del primo ministro Shinzo Abe nelle elezioni dello scorso ottobre, che si sono tenute per rinnovare la Camera dei Rappresentanti (la camera bassa del Parlamento), trovano spiegazione nella cosiddetta Abenomics, **la dottrina economica che il primo ministro ha varato per provare a rilanciare l'economia del Giappone.**

Nel terzo trimestre di quest'anno il prodotto interno lordo del Sol Levante ha fatto segnare il settimo progresso consecutivo, **facendo così registrare il più lungo periodo di espansione degli ultimi 16 anni.** Per Tokyo si tratta di un importantissimo risultato che alimenta le speranze di lasciarsi definitivamente alle spalle la crisi iniziata nei primi anni Novanta, in seguito allo scoppio della bolla del decennio precedente, **quando gli immobili della sola capitale valevano quanto tutti quelli presenti sul territorio della California.**

Secondo i dati diffusi dall'Istituto di ricerca economica e sociale del Cabinet Office giapponese, nel periodo luglio-settembre, il prodotto interno lordo giapponese ha mostrato una crescita tendenziale dell'1,4%, un dato leggermente inferiore alle stime degli analisti (+1,5%); va però anche rilevato che un'analoga differenza è stata apportata al dato definitivo del secondo trimestre che è salito al 2,6% **(dal 2,5% della lettura preliminare).**

Gli stimoli monetari voluti da Abe stanno dunque sortendo gli effetti sperati ed è probabile che continueranno a sortirli visto che il governatore della Banca centrale giapponese, Haruhiko Kuroda, ha ribadito che non intende cambiare rotta: «Andando avanti, con la differenza tra il prodotto interno lordo effettivo e quello potenziale in costante miglioramento, la posizione delle imprese verosimilmente si muoverà gradualmente verso l'aumento dei salari e dei prezzi - **spiega Kuroda** -. Se ulteriori aumenti di prezzo divente-

ranno diffusi, le aspettative sull'inflazione cresceranno. Dopo 15 anni di deflazione tra imprese e consumatori è diventata profondamente radicata una mentalità deflazionistica, la percezione cioè che i prezzi non aumentino facilmente, **e c'è ancora molto da fare prima che sia raggiunto l'obiettivo del 2% di stabilità dei prezzi.**

Il principale indice della Borsa di Tokyo, il Nikkei 225, non ha mancato di reagire al buon andamento dell'economia portandosi su valori - oltre i 22 mila punti - **che non vedeva dalla metà degli anni Novanta**, anche perché le grandi società giapponesi hanno di recente fatto registrare gli utili trimestrali più alti di sempre.

Secondo gli analisti di T. Rowe Price, con la disoccupazione a livelli minimi, il rigido mercato del lavoro giapponese sta iniziando a registrare un miglioramento dei salari e consumi crescenti: «Oltre ai volani più locali di mercato, **anche la condizione dell'economia globale esercita un'influenza molto forte sul destino del Giappone.** A questo proposito - osserva Archibal Ciganer, **gestore del fondo T. Rowe Price Japanese Equity** - restiamo cautamente ottimisti, con uno scenario base che rappresenta una continuazione dell'attuale contesto di crescita globale moderata e gradualmente in miglioramento. **Questa congiuntura ideale nel ciclo economico dovrebbe continuare ad aiutare le migliori società giapponesi a registrare buone performance.** È il caso dei titoli azionari di più alta qualità, che hanno sottoperformato notevolmente verso la fine del 2016, in un contesto di forte crescita per le azioni ad alto valore in seguito alla vittoria alle elezioni dell'attuale presidente degli Stati Uniti, **Donald Trump.**»

Una conferma del buon andamento del Sol Levante è arrivata anche da Moody's, **che ha confermato il giu-**

dizio sul credito sovrano ad A1 con previsione stabile. L'agenzia di valutazione statunitense ha motivato la decisione con prospettive migliorate per una stabilizzazione del debito nei prossimi anni, **grazie anche a una crescita del Pil leggermente superiore alla media.** Moody's prevede che l'economia giapponese registri un'espansione dell'1,5% nel 2017 e dell'1,1% nel 2018.

ESPRESSO ORIENTE CINA - ITALIA

servizio settimanale
da vari terminals in Cina
per Milano-Segrate

resa terminal-terminal
21 giorni

servizio ritiri
in ogni punto di Cina

TARIFE COMPETITIVE

info, quotazioni e prenotazioni
customerimp@combiline.it

COMBI LINE
International SpA



«Non solo trasporti: Cina esempio di innovazione»

«Ottima notizia la partenza del primo treno merci dall'Italia». Parla Riccardo Fuochi, vicepresidente di International Propeller Clubs Italy

di ALBERTO GHIARA, Genova

QUALI SONO oggi i dati principali dell'interscambio dell'Italia con il Far East?

«Nei primi dieci mesi del 2016 - spiega Riccardo Fuochi, vicepresidente di International Propeller Clubs Italy - il dato complessivo dell'interscambio tra Italia e Cina, secondo i dati Eurostat, è stato pari a 38,3 miliardi di euro. Il deficit commerciale italiano si è ridotto del 9% rispetto al 2015, attestandosi a 16,2 miliardi di euro. Le nostre esportazioni per la prima volta hanno superato gli 11 miliardi di euro mentre le importazioni hanno raggiunto un valore pari a 27,2 miliardi. La Cina da anni sta sperimentando una crescita significativa. Nel decennio trascorso dall'ingresso nell'Omc (dicembre 2001) la Cina è balzata dall'ottavo al secondo posto tra le economie del mondo (in termini di potere d'acquisto è già prima) e potrebbe superare gli Stati Uniti entro 15 anni (nello stesso periodo il Pil combinato dei Bric avrà superato quello dei G7). I governi di Italia e Cina dispongono oggi di un'agenda focalizzata su forti priorità dei due sistemi economici. Le tecnologie verdi, l'agroalimentare, l'urbanizzazione sostenibile, i servizi sanitari, le infrastrutture e l'aerospaziale sono campi su cui Italia e Cina possono investire con la consapevolezza di una perfetta complementarità tra le capacità tecnologiche e industriali italiane in questi settori e le necessità dello straordinario sviluppo cinese. Un esempio di questo è il grande progetto Obor».

Oggi quest'area è importante per il nostro paese come lo era dieci anni fa?

«Molto di più. Oggi la Cina non è solo la Fabbrica del Mondo ma il più grande mercato mondiale di consumatori. Mi piace citare ad esempio il caso dell'e-commerce. Oggi la Cina è diventata fonte di ispirazione primaria per il business in quanto è uno dei maggiori attori

dell'innovazione tecnologica mondiale. Il gigante asiatico, passando dal ruolo di "Displacer" a quello "Disruptive", ha visto i propri abitanti acquistare on line oltre 4 volte i volumi che acquistano gli europei (il totale 2016 parla di 467 milioni di shoppers on line, mentre le previsioni 2020 addirittura di 750 milioni), grazie anche al massiccio utilizzo degli smart device».

I nuovi servizi ferroviari per la Cina rappresentano un'alternativa valida al trasporto marittimo?

«Sono fondamentali. Tutt'Europa si sta muovendo in questo senso. E mi fa piacere citare con orgoglio italiano la partenza del primo treno merci diretto Ita-

treni settimanali, destinati in prospettiva a diventare tre, se ci sarà domanda».

Pensa che gli investimenti che la Cina sta compiendo per la Nuova via della seta rappresentino una svolta epocale dal punto di vista dei traffici o c'è il rischio che si tratti di un'operazione di marketing commerciale e politico?

«È una grande e reale opportunità. Con il Summit 2017 di settembre ad Hong Kong si è parlato di fatti e non solo progetti. Finalmente da un'informazione di carattere generale si è passati a presentare azioni concrete in tutti i settori, industria, logistica, commercio, turismo, professionale, information technology, comunicazione, con la pos-



lia-Cina dal terminal ferroviario del Polo logistico integrato di Mortara, in provincia di Pavia, avvenuta il 28 novembre e che affronterà un viaggio lungo 10.800 chilometri e 18 giorni. Il treno arriverà a metà dicembre a Chengdu, capoluogo del Sichuan, con una ventina di container di prodotti made in Italy: in particolare per questo primo viaggio il trasporto comprende macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e componenti per automobili. A dicembre ci sarà l'inaugurazione del collegamento in senso inverso, dalla Cina all'Italia. Poi da gennaio la "nuova via della seta" entrerà a regime con due coppie di

sibilità di entrare in contatto con potenziali finanziatori. La maggior parte dei progetti è dislocata nei Paesi dell'ASEAN, Pakistan, Bangladesh, ma anche in Paesi distanti dall'area geografica della Belt&Road. Alcuni esempi concreti frutto di Obor sono l'ampliamento del porto di Gwadar in Pakistan; la linea ferroviaria Giacarta-Bandung; le centrali elettriche in Pakistan (Karaf) e Indonesia; il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Europa e Cina, che andranno a ampliare le tratte già operative: Lodz-Chengdu, Duisburg-Chongqing, Madrid-Yiwu e Londra-Yiwu».

DESTRA Uno stabilimento della CSSC in Cina

Giappone fuori, dentro la Cina

di **MATTEO MARTINUZZI**, Monfalcone

LA CINA rappresenta, nonostante le incertezze del momento, **il futuro per il mondo delle crociere**. Nel 2030 diversi esperti stimano che il suo mercato potrà raggiungere la maturità di quello statunitense dove il 4% della popolazione sceglie il viaggio in mare per le sue vacanze. **Rapportando questa proiezione al gigante asiatico con oltre 1,2 miliardi di abitanti**, ci si rende conto quale potenziale enorme abbia ancora da esprimere. **Bisogna dare solo il tempo al turismo di massa di svilupparsi adeguatamente**. Questa realtà fa però gola a molti e il Paese vuole poter godere dei benefici delle crociere anche a livello industriale, **cioè essere in grado di costruire le grandi navi dedicate ai propri cittadini**.

In quest'ottica va inquadrato l'accordo tra China State Shipbuilding Corporation (Cssc), **Fincantieri e Carnival Corporation per la costruzione delle prime navi da crociera in Cina**. La società tra Fincantieri e Cssc fungerà da contraente generale per la costruzione presso il cantiere Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding di due navi da crociera (con opzione per altre quattro) **per un nuovo marchio sino-statunitense**. Le nuove unità saranno basate su una piattaforma realizzata da Fincantieri per il gruppo americano concessa in licenza a SWS limitando il suo utilizzo esclusivamente al mercato asiatico. Il loro progetto sarà adattato ai gusti dei crocieristi ci-

nesi del nuovo brand che nascerà dalla joint venture tra Carnival, **Cssc e Cic Capital**. Se non ci saranno intoppi la prima consegna è prevista per il 2023. Dalla fine degli anni Ottanta del secolo scorso, quando è scoppiato il boom del mercato crocieristico, la costruzione delle navi da crociera è stato un fortino quasi inespugnabile di pochi paesi europei: parliamo di Italia, Germania, **Francia e Finlandia**. Un timido tentativo di rompere il monopolio del Vecchio Continente l'avevano fatto gli Stati Uniti, **ma soprattutto per ben due volte il Giappone con Mitsubishi**. L'impresa però si è rivelata sempre fallimentare nonostante le conoscenze tecniche messo in piazza. Sarà capace ora la Cina di vincere questa sfida? Il primo passo è stato quello di non impegnarsi in un'impresa troppo impegnativa come quella voluta dai giapponesi con "AidaPrima", **progetto rivelatosi troppo avanzato anche per il Sol Levante**. La scelta è stata quella di legarsi ad un socio strategico che portasse in dote un'esperienza riconosciuta in questo campo e una piattaforma nave già rodata. Quindi il debutto di un cantiere cinese avverrà non con un prototipo, ma con una ripetuta: **un progetto consolidato con nessuna innovazione tecnologica particolare come poteva essere la motorizzazione a doppio carburante o l'installazione di un sistema di lubrificazione dell'aria**.



L'intervento occidentale risulta essenziale per insegnare ai cinesi la costruzione di un prodotto tecnologico molto complicato. **Ovviamente verranno prese tutte le precauzioni per difendere il know how europeo del saper fare navi**. Il grosso problema sarà costruire la rete di fornitori che serve per portare a termine un'impresa industriale del genere. **A questo scopo sta nascendo nel distretto di Baoshan uno snodo in grado di supportare tutta la rete d'impresa che dovranno insediarsi nella zona per garantire l'allestimento tecnico-alberghiero delle navi**. Probabilmente saranno coinvolte molte aziende europee che avranno l'opportunità di espandere il proprio business visto che in Cina mancano gli specialisti del settore. Il nuovo distretto permetterà l'erogazione di finanziamenti, agevolazioni fiscali, **commerciali e amministrative alle aziende che vi operano o che vi si insiederanno**.

Bisogna vedere se verrà rispettato il crono programma o se l'attuale rallentamento del mercato suggerirà una dilazione dei tempi dell'impresa. Già negli ultimi anni si è sentito più volte annunci sulla realizzazione del fantomatico "Titanic 2" **del magnate Clive Palmer in un cantiere cinese**. Di dilazione in dilazione non si è saputo più niente. Ma nel caso di Cssc si parla di un'impresa di stato che non vorrà di certo deludere le aspettative: **evitare il fiasco di Mitsubishi sembra un obbligo**.



SINISTRA Navi in costruzione presso il cantiere cinese Qingshan

DESTRA La firma dell'accordo tra CSSC e Fincantieri



SINISTRA "AidaPrima", unità dell'ultima classe di navi da crociera realizzate dai cantieri giapponesi Mitsubishi

DESTRA Il "Titanic 2", progetto in fase di realizzazione in Cina



La Cina diventerà prima economia mondiale

Il sorpasso sugli Stati Uniti (che per certi versi si è già verificato) avverrà ufficialmente entro il 2030. Così cresce il gigante asiatico

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

LA CORSA dell'economia cinese ha significativamente rallentato ma questo andamento è almeno per ora perfettamente in linea con gli obiettivi delle autorità di Pechino. **La seconda economia al mondo è infatti nel bel mezzo di un profondo cambiamento che dovrebbe progressivamente ridurre l'incidenza dell'export sul prodotto interno lordo**, in particolar modo di quello a basso costo, favorendo al contempo lo sviluppo dei consumi interni e del settore dei servizi. Secondo i dati raccolti dall'organizzazione per la Cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse), il Pil cinese dovrebbe chiudere il 2017 con una crescita del 6,8%, **che dovrebbe poi rallentare al 6,6% e al 6,4% rispettivamente nel 2018 e nel 2019**. Il piano quinquennale redatto dal Partito comunista fino al 2020 fissa una tabella di marcia del 6,5% annuo per la crescita del Pil, **con un passo che nel triennio 2015-2017 ha oscillato fra il 6,7% e il 7% su base trimestrale**. Procedendo a questo ritmo il sorpasso sugli Stati Uniti è previsto entro il 2030 ma, come ha di recente rilevato Lloyd Blankfein il numero uno di Goldman Sachs, prendendo alcuni indicatori diversi dal Pil Pechino è già ora davanti a Washington: «L'economia della Cina sorpasserà gli Stati Uniti, e in una certa misura li ha già superati - **spiega uno dei più potenti banchieri di Wall Street** -. Sul fronte del Pil la distanza è ancora significativa ma su quello del potere di acquisto il sorpasso è già avvenuto». Il Pil degli Stati Uniti è stato pari a circa 18.500 miliardi di dollari nel 2016 contro



gli 11.400 miliardi della Cina; **nel 2030 entrambi i Paesi raggiungeranno i 26 mila miliardi con la Cina leggermente avanti**. Andando ad analizzare nel dettaglio la performance dell'economia cinese emerge come il settore che hanno trainato la crescita fino ad oggi sia in calo, **mentre i settori più avanzati siano**

in decisa accelerazione. Le attività minerarie, per esempio, hanno perso l'1,3% su base annuo nel mese di ottobre anche in conseguenza delle misure anti-inquinamento prese dall'esecutivo, mentre è stato ancora più marcato l'arretramento dell'industria pesante **(-2,2%)**. A fare da contraltare a



questi andamenti c'è il +13% del comparto elettronica-computer e il +17% degli investimenti del settore dell'alta tecnologia in generale. **Già oggi l'economia digitale genera quasi un terzo dell'intero Pil**. Secondo un rapporto presentato da Pechino lo scorso anno l'eco-

nomia digitale ha generato un fatturato di 22.580 miliardi di yuan, **pari a circa 3.400 miliardi di dollari**. I tre grandi cinesi della Rete, Tencent, Alibaba e Baidu stanno oscurando i rivali statunitensi, Facebook e Amazon **in primis, anche in termini di capitalizzazione di Borsa**.

Mentre il digitale corre, sembra intanto essere rientrato l'allarme sulla tenuta del settore bancario che fino a non molto tempo fa era un osservato speciale a causa dei molti prestiti concessi al comparto immobiliare. **Per il Fondo monetario internazionale i grandi istituti di credito sono sufficientemente capitalizzati**, mentre avrebbero bisogno di rafforzare il proprio patrimonio quelli di piccole e medie dimensione. Con il patrimonio dei cespiti bancari cinesi che ha raggiunto i 34.700 miliardi di dollari, tre volte il Pil del Paese (11.200 miliardi), **detenere più capitali - ha spiegato l'organizzazione parigina - rafforzerebbe il sistema bancario e così la stabilità finanziaria**. Dopo aver viaggiato per anni sul filo della bolla, **il mercato immobiliare nel 2018 dovrebbe subire un moderato ridimensionamento in seguito alle restrizioni introdotte dal governo su erogazione dei mutui e compravendite**. Anche il credito dovrebbe ridimensionarsi, sempre per effetto delle misure varate dalle autorità da un anno a questa parte contro indebitamento e sistema bancario ombra. Si tratta di manovre tutt'altro che semplici, **ma fino ad oggi le autorità di Pechino hanno dimostrato di saper gestire queste situazioni senza farsele sfuggire di mano**.



COSCO SHIPPING Lines (Italy) Srl
www.coscoshipping.it

GENOVA
 Ponte Morosini, 41 - 16126 GENOVA
 Tel. +39 010.270.71 - Fax +39 010.270.7500 - commercial.ge@coscoshipping.it

MILANO
 Piazza Centro Commerciale, 44 - 20090 S. FELICE SEGRATE
 Tel. +39 02.703.0681 - Fax +39 02.753.2767 - commercial.mi@coscoshipping.it

NAPOLI
 Via A. De Gasperi, 55 - 80133 NAPOLI
 Tel. +39 081.423.3557 - Fax +39 081.423.3501 - commercial.na@coscoshipping.it



Spedizionieri genovesi alleanza a Hong Kong

Strategie commerciali: l'accordo firmato da Spediporto con l'associazione cinese

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

GLI SPEDIZIONIERI sono stati fra le prime categorie professionali a intuire, più di 20 anni fa, l'importanza e l'impatto che avrebbe avuto la Cina sulla nostra economia e sul nostro sistema portuale. I primi anni sono stati pionieristici, con gli operatori italiani che esploravano un territorio immenso e una cultura commerciale sconosciuta senza nessuna bussola, facendo esperienza sulla propria pelle, fiduciosi nel fatto che il fenomeno produttivo messo in moto dall'operosità cinese sarebbe stato duraturo e che quindi occorreva essere presenti in qualsiasi modo. Oggi i tempi pionieristici sono terminati, la Cina è una realtà bene nota, ma rimane un'opportunità per chi lavora nel campo dei trasporti e della logistica. **Soltanto a Hong Kong hanno aperto un ufficio**, inviando personale italiano, una dozzina di case di spedizione genovesi. Quel percorso di conoscenza cominciato almeno a partire dall'ultimo decennio del secolo scorso si è concretizzato nei giorni scorsi in un gemellaggio fra gli spedizionieri di Genova riuniti in Spediporto e l'associazione omologa di Hong Kong, Haffa.

Un'epoca si chiude, un'altra si apre, sulla scia dell'iniziativa Belt and Road, presentato ufficialmente dal governo cinese proprio quest'anno, di fronte a una platea di governi internazionali. Spediporto è pronta a raccogliere la sfida, come spiega il presidente dell'associazione, Alessandro Pitto: «Nel corso della missione organizzata a Hong Kong e Shenzhen da Propeller Clubs - spiega Pitto - **abbiamo inserito il gemellaggio con Haffa, l'associazione degli spedizionieri di Hong Kong**. Abbiamo firmato un memorandum in cui ci proponiamo collaborazione, reciproco appoggio per le aziende che hanno bisogno di assi-



stenza in loco, aiuto per eventuali controversie. Sia per le nostre aziende in Cina, sia per quelle cinesi in Italia. **Haffa è una realtà molto importante**, attiva sul via mare e sul via aereo. Inol-

tre l'associazione è fortemente coinvolta nel progetto della nuova Via della Seta. È tutto il comparto di Hong Kong che cerca di ritagliarsi un ruolo molto importante in questo senso, a



settembre scorso la città ha ospitato un importante incontro, **perché lo scalo sente la concorrenza delle città marittime cinesi e vuole invece mantenere la propria posizione**. Il contatto con il mondo cinese, per gli spedizionieri genovesi ha significato confrontarsi con una realtà molto avanzata nella gestione delle vendite sulla Rete. È un settore che apre prospettive inedite per la professione e che richiederà un percorso di adeguamento, anche perché si basa molto sul trasporto aereo, che a Genova è ancora molto poco sviluppato: «Loro - conferma Pitto - **stanno facendo molta attività con il commercio digitale**. Sono interessati ad avere un punto di riferimento che segua le procedure di sdoganamento e le consegne per i loro clienti cinesi che vendono online i propri prodotti in Italia e che per il momento utilizzano tipicamente la spedizione aerea. **Chi vende su Alibaba non ha un punto di appoggio in Italia**. Se questo mercato diventasse più consistente, servirebbe un magazzino in Italia, a quel punto alimentato via mare, **da dove distribuire direttamente ai compratori italiani**».

L'incontro con gli spedizionieri di Hong Kong quindi va oltre il gemellaggio fra associazioni con interessi comuni - **Spediporto ne aveva già siglato uno con gli spedizionieri di Amburgo e ne sta preparando altri** - e rappresenta invece un salto nel futuro della professione, sempre più chiamata a sviluppare nuove competenze man mano che la tecnologia si sviluppa. Afferma ancora Pitto: **«Il nostro ruolo è ritagliarci uno spazio non più soltanto nella gestione delle spedizioni tutto-contenitori, ma anche nel consolidato e nel via aerea, per essere in buona posizione in un settore che cresce e in cui non è facile operare, perché composto da tante piccole spedizioni. A Hong Kong gli spedizionieri sono già parecchio coinvolti in questa attività, da noi sta arrivando. È un'opportunità da esplorare»**. Proprio la polverizzazione delle spedizioni portata dall'e-commerce sta facendo venire in luce problemi dovuti alla scarsa conoscenza delle regole doganali, di cui il venditore non si occupa e che spesso è l'acquirente italiano a dover fronteggiare: **«Non è soltanto un problema legato all'imposta sul valore aggiunto e a dazi non previsti**. A volte la merce non arriva proprio perché non ha le autorizzazioni richieste. Non sappiamo ancora come, **ma pensiamo che sia necessario studiare qualcosa per diffondere un'informazione corretta**».

Accordo Ue-Giappone cosa cambia per l'Italia

Commercio: l'intesa raggiunta a Bruxelles lascia in sospeso la protezione degli investimenti e il flusso dei dati

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

UN POTENZIALE aumento delle esportazioni dell'Unione europea verso il Giappone fino a oltre 20 miliardi di euro, di cui 10 solo per i prodotti alimentari: **questo il valore dell'accordo di libero scambio tra Ue e Giappone formalizzato a fine anno sul tavolo di Bruxelles**. L'intesa, che ora dovrà essere approvato dal Consiglio e dal Parlamento Ue, dovrebbe entrare in vigore entro la primavera del 2019 ed è stata definita di «importanza strategica» **dal presidente della Commissione Ue Jean-Claude Juncker e dal primo ministro giapponese Shinzo Abe**.

Due gli aspetti chiave dell'accordo: l'apertura del mercato nipponico all'agroalimentare europeo - **destinata a fare dell'Ue il primo partner commerciale di Tokyo in questo settore** - e il completamento dell'apertura del mercato europeo all'industria automobilistica giapponese. Un mossa, quest'ultima che, secondo gli esperti, **attraverso la creazione di standard tecnici comuni consentirà la creazione di un polo mondiale che guiderà la definizione delle auto del futuro**. L'accordo lascia in sospeso due aspetti, la protezione degli investimenti e il flusso dei dati, mentre prevede periodi di transizione abbastanza lunghi - **tra i sette e i 15 anni** - per evitare di danneggiare i produttori nazionali. In considerazione del peso del settore agroalimentare, **l'intesa bilaterale riveste particolare importanza per le imprese italiane**. Tra gli interventi previsti figura infatti l'azzeramento dei dazi applicati dal Giappone sulle importazioni di alcolici, **pasta e formaggi a pasta dura come il parmigiano**. Inoltre, Tokyo si è impegnata a riconoscere 205 tra



Denominazioni di origine protetta e Indicazioni geografiche protette europee, **di cui 44 italiane conquistate da vini**, formaggi, frutta e prosciutti. Più nel dettaglio, avranno libero accesso al mercato locali prodotti come l'aceto balsamico di Modena, il prosciutto, la mozzarella di bufala campana, **il marsala**. Progressivamente cresceranno le quote per le importazioni di pasta, **cioccolato e salsa di pomodoro**. La formalizzazione dell'intesa è stata accolta come «una notizia molto buona» da BusinessEurope, **l'organizzazione che raccoglie le confederazioni europee guidate da Emma Marcegaglia**, che ne sottolinea la

valenza strategica e le nuove opportunità create. Soddisfatto anche il premier giapponese Abe e l'ambasciatore italiano a Tokyo Giorgio Starace: «È un segnale, anche politico, **di estrema importanza e siamo convinti che con l'entrata in vigore dell'accordo vi saranno significativi benefici per le aziende italiane e per le esportazioni del nostro Paese in Giappone**».

Attualmente le esportazioni annue Ue verso il Giappone di merci varie e servizi ammontano a 86 miliardi di euro e delle 74 mila aziende europee impegnate su questo fronte ben il 78% è rappresentato da piccole e medie imprese.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

for the real world

BORGHI DEI DOTTI

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



MSC OSCAR
19.224 TEU
197.362 DWT
395,40 M length overall
59 M width, 16 M draft
1.800 FEU reefer plugs

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

DESTRA Una nave della Cosco entra al Terminal Sech del porto di Genova

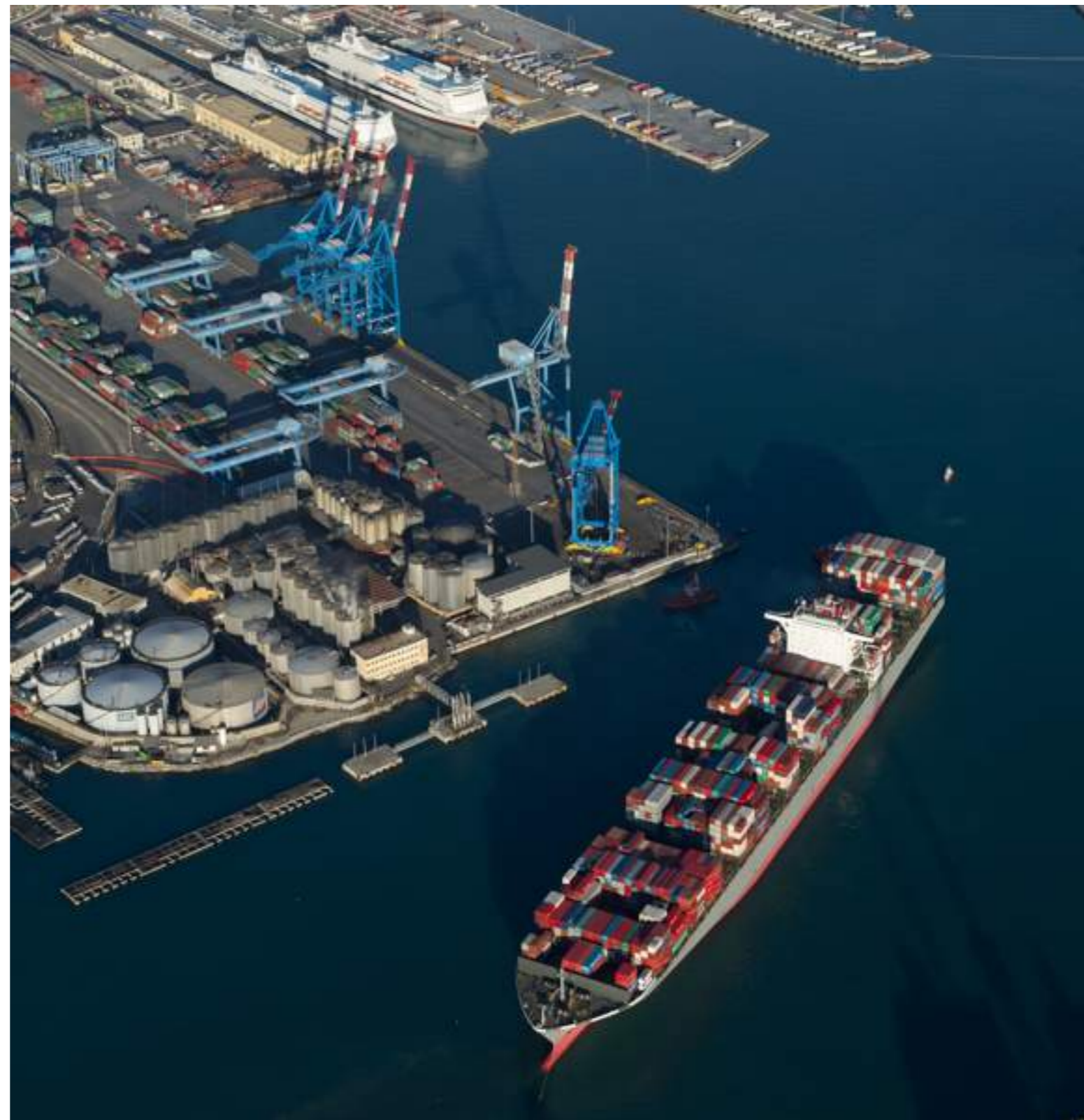
L'Est sempre più importante

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

FRA I 10 porti internazionali che hanno il maggiore interscambio di container con Genova, sei sono dell'Estremo Oriente. Al primo posto Singapore (156 mila teu nel 2016) e al secondo Shanghai (135 mila), poi Busan (Corea del Sud) al quinto, Hong Kong al settimo, Ningbo (Cina) al nono e Port Kelang (**Malesia**) al decimo. Complessivamente, il Far East è stata l'area con il maggior interscambio di container con il porto di Genova nel 2016: 712 mila su un totale di 2,3 milioni, seguita da Medio Oriente (351 mila) e America settentrionale (**286 mila**). In termini di tonnellaggio, pesano di più i traffici interni (i porti di Taranto e Palermo sono ai primi due posti con oltre due milioni di tonnellate) e le rinfuse solide e liquide, ma tra i primi 10 porti più connessi ci sono comunque due scali del Far East: Singapore (sesto con 1,7 milioni di tonnellate) e Shanghai (**nono con 1,3 milioni di tonnellate**). Complessivamente, in tonnellate movimentate, il Far East, con 7,5 milioni di tonnellate, è al secondo posto dietro al traffico interno con il resto d'Italia (13,2 milioni) e prima di Africa settentrionale (6,8 milioni) e Europa (**6,4 milioni**). Insomma, l'Estremo Oriente continua a essere punto di riferimento essenziale per l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, che riunisce Ge-

nova e Savona, come spiega il presidente della stessa Authority, Paolo Signorini, che recentemente è intervenuto come relatore a un convegno a Hong Kong: «Da quando sono presidente sono già stato quattro volte in Oriente, a Singapore, Shanghai, **Giacarta e adesso a Hong Kong**. È un segnale di come sta cambiando la geografia dei traffici. **La quantità di eventi legati a quest'area è impressionante**. Vuol dire che c'è un mercato: 25 anni fa non esisteva nulla di tutto questo. **Il Far East oggi pesa su porti come quelli di Genova e Barcellona per il 30% dei traffici**. Questa importanza è in crescita, i traffici tra Far East e Europa sono in aumento. **C'è un contatto quotidiano con soggetti in Estremo Oriente**».

L'ultima missione a Hong Kong, organizzata da Propeller Clubs, ha visto la partecipazione dei presidenti di tre Autorità di sistema portuale: Genova-Savona, **Napoli-Salerno e Taranto**. La scelta di muoversi insieme secondo Signorini è una scelta in linea con la recente legge sulla *governance* dei porti: «**La missione di tre porti è nello spirito della riforma Delrio**. Per confrontarsi con il pianeta Cina non si può muoversi come singoli porti, **ma occorre presentarsi con iniziative di sistema**. L'Italia fra



l'altro è un interlocutore privilegiato della Cina e l'unico Paese del G7 che ha inviato il proprio primo ministro a Pechino alla presentazione dell'iniziativa Belt and road». A Hong Kong il presidente ligure è intervenuto presentando il ruolo di un porto del Mediterraneo come quello di Genova-Savona nel contesto dell'evoluzione dell'industria marittima, che vede come fenomeni principali grandi alleanze fra vettori, gigantismo navale e organizzazione verticale della catena logistica, e il sempre maggiore interessamento di paesi come Cina e Stati Uniti; «L'Unione europea - nota Signorini - **non riesce a essere un interlocutore univoco come gli altri**. Questa è una difficoltà aggiuntiva per un'Adsp come la nostra».

Qual è stata la risposta degli operatori alla presenza italiana a Hong Kong? «Ho notato - risponde Signorini - **un grande rispetto e una conoscenza dell'alto livello del comparto marittimo italiano**. I nostri operatori sono noti, sono presenti da molti anni in Oriente. Bisogna piuttosto pubblicizzare le Autorità di sistema portuale, ma noto una crescente curiosità per il posizionamento dell'Italia, **anche se l'Europa settentrionale rimane leader portuale**. Contrariamente a cinque anni fa, c'è maggiore curiosità di utilizzare l'Italia come porta di accesso all'Europa, da un lato per la riforma portuale, **dall'altro perché si capisce che gli investimenti sulla Genova-Rotterdam non sono più soltanto parole**. A chi in Italia teme che le opere attese saranno pronte soltanto fra qualche anno dico che gli imprenditori che abbiamo incontrato in Cina guardano anche a prospettive di cinque-sette anni. Se si convincono che c'è un impegno vero dall'altra parte, **partono con la programmazione**. Le loro aspettative nei nostri confronti sono cambiate».



SINISTRA Lavoratori portuali di Singapore

DESTRA Container nel porto di Shanghai



SINISTRA Mezzi di banchina a Busan

DESTRA Il terminal container di Hong Kong



La banda larga, nuovo motore dello sviluppo

Pechino punta al 5G per consentire all'economia di crescere più veloce. Non solo industria, ma anche servizi, digitalizzazione, consumi

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

NON SOLO industria manifatturiera ma anche servizi, economia digitale e consumi. **Il piano strategico che la Cina sta perseguendo è ormai chiaro da diversi anni e in questa logica rientra il progetto annunciato di recente di voler sviluppare la banda larga.**

Pechino ha infatti deciso di dare un impulso alla strategia denominata Broadband China, che si basa su tre pilastri: la fibra ottica, **le reti mobili 5G e la comunicazione quantistica.** I dettagli del piano sono stati resi noti dal National Development and Reform Commission (NdrC). La fibra ottica con una velocità di 100Mbp verrà portata nelle regioni centrali e occidentali, **dove garantirà l'accesso a Internet del 50% della popolazione che vive nei centri più piccoli.** Le grandi città nelle zone del fiume delle Perle, del delta dello Yangtze e nella regione Pechino-Tianjin-Hebei verranno invece servite dalle reti mobili 5G, **la cui costruzione partirà a breve.** Sempre in queste zone più popolate verrà realizzato un'infrastruttura per la comunicazione quantistica. **Per tutte e tre le modalità di connessione i lavori dureranno dai tre ai cinque anni.**

Mentre la fibra ottica e le reti 5G sono ampiamente diffuse in Occidente, la comunicazione quantistica, che è basata sull'invio di fotoni, è un fiore all'occhiello della Cina che, nel 2012, ha lanciato il progetto Ques: **Quantum Experiments of Space Scale.** Le caratteristiche principali della comunicazione quantistica sono due, **velocità e sicurezza.** Si tratta infatti di un'applicazione tecnologica della meccanica quantistica che sfrutta alcune proprietà



della materia e in particolare delle particelle descritte dalla fisica dei quanti e non da quella classica. La sicurezza, tanto cara alle autorità cinesi, è assicurata da uno dei principi basilari della quantistica, ovvero che qualsiasi atto di misurazione - **in questo caso di intercettazione** - perturba ciò che viene osservato, ovvero

la comunicazione. **Ogni tentativo di violare la sicurezza di una comunicazione porterebbe dunque alla perdita della stessa.** Nel giugno scorso la Cina è stato il primo Paese al mondo a fare una telefonata quantistica da un satellite in orbita a tre stazioni terrestri. **L'attenzione delle autorità cinesi per Internet non si limita ovvia-**



mente solo alla possibilità di accesso ma rientra in una politica molto più ampia. Durante la quarta edizione della conferenza World Internet di Wuzhen, che si è tenuta di recente, il presidente Xi Jinping ha promesso maggiori aperture sulla Rete, anche se ha voluto precisare che lo farà a

modo suo, cioè difendendo il concetto di sovranità sulla rete: «Lo sviluppo del cyberspazio della Cina è entrato nella corsia di sorpasso - **ha scritto Xi nel messaggio che ha fatto leggere durante la conferenza** -. Le porte della Cina diventeranno sempre più aperte», ha poi specificato in

una frase che riecheggia i toni del discorso di apertura del diciannovesimo Congresso del Partito Comunista Cinese, **che si è tenuto nell'ottobre scorso a Pechino.** La Cina, ha proseguito Xi, «vuole lavorare con la comunità internazionale per rispettare la sovranità del cyberspazio e promuovere collaborazioni». Alla conferenza hanno partecipato, fra gli altri, Tim Cook, l'amministratore delegato di Apple, e Sundar Pichai, quello di Alphabet, **la compagnia madre di Google,** e la cosa non stupisce per nulla: con più di un miliardo di utenti connessi, l'economia digitale cinese si appresta ad oscurare qualsiasi altro mercato. Oggi sono 710 milioni i Cinesi che hanno accesso a Internet e la metà di questi è servita dalla fibra ottica; di questi, **il 74,7% è compreso nella fascia di età fra i 10 e i 39 anni,** senza grosse distinzioni in base al sesso. Il numero di coloro che hanno un telefono di ultima generazione è pari a 656 milioni, **con un tasso di crescita di quasi il 10%.** Questo significa che ogni anno una popolazione superiore a quella italiana compra per la prima volta uno smartphone. **Tutto questo avviene però nelle grandi città.** Nelle zone rurali la percentuale di coloro che non è online è molto alta. **Ma le cose stanno per cambiare presto.**



All the news in your hands



Notizie e approfondimenti su shipping, trasporti, logistica, economia, tecnologia e ambiente.

| | | | |
|---|--|---|---|
|  Sessioni |  Utenti |  Visualizzazioni di pagina |  Durata sessione media |
| 707.700 | 325.177 | 2.266.998 | 05:07 |

Google Analytics | Gennaio-Giugno 2017

Leggi ora
www.themeditelegraph.com

The
Medi Telegraph
 Shipping & Intermodal Transport