

Sulla rotta dei pirati

UN MARITTIMO RACCONTA
IL SUO VIAGGIO VERSO GENOVA

FOCUS ON FRESH FOOD LOGISTICS

FINANCE & POLITICS

Il gigante africano
si è messo
in movimento

ARTS & SHIPS

L'arte dei transatlantici
è uscita
dall'oscurità

TRANSPORT & LOGISTICS

Valencia
si avvicina
all'Oceano Atlantico



In this issue

COLOPHON

**Direttore
Responsabile**
Massimo Righi

**Responsabile
del Progetto**
Francesco Ferrari

Redazione
Simone Gallotti
Alberto Quarati
Matteo Dell'Antico

Hanno collaborato in questo numero

Un Marittimo
Leonardo Parigi
Matteo Martinuzzi
Umur Ugurlu
Hammou Jdioui
Stefano Pampuro
Felice Cuzzilla
Alberto Ghiara

Pubblicità
Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing
Daniela Montano

Supporto tecnico
Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza
Massimo Dragotto

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



4 Sulla rotta dei pirati

Un marittimo ci ha mandato alcuni scatti rubati della vita intorno alle navi che risalgono il Corno d' Africa

8 Il gigante africano in movimento

Obiettivo 2020: il Continente cerca l' affermazione economica ma l' Europa rischia di subire i rischi e non cogliere le opportunità

12 L' arte dei transatlantici

Per la prima volta in mostra le opere che abbellivano queste navi

16 La nuova porta del Mar Nero

Il ruolo di Filyos, scalo carbonifero e mega-porto container

18 L' impegno per la sostenibilità

La logistica verde in Marocco

20 Valencia si avvicina all' Atlantico

Patto tra Generalitat per creare un collegamento merci efficiente

22 L' Isis striscia verso al-Andalus

Ceuta e Catalogna sono state il crocevia degli estremisti

24 Valencia vuole 600 mila crocieristi

Il porto catalano ha grandi potenzialità, ma non ancora sfruttate

26 I droni in Italia

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

28 FOCUS ON FRESH FOOD LOGISTICS

Sulla rotta dei pirati

Un marittimo ci ha mandato alcuni scatti rubati della vita intorno alle navi che risalgono il Corno d'Africa. Una specie di "auto-reportage" che riceviamo e pubblichiamo



LA PRIMA volta che ho visto questa manovra pensavo fosse uno scherzo, o un'emergenza a bordo della nave su cui no ero stato aggiornato, **o proprio non mi ero accordato**. Invece adesso so che il pilota del porto di Durban - ma succede anche in molti scali australiani e americani - **arriva a bordo così**, appeso come un salame. Il mare in questa zona è così mosso che al posto della barca i piloti preferiscono abbordare le navi dal cielo. Nei giorni in cui siamo rimasti fermi lì, ho visto l'elicottero alzarsi decine di volte, **anche con raffiche da far venire i brividi**. Comunque, anche quando siamo entrati noi il cielo era grigio, **pesante come l'aria**. La baia con la città livida sullo sfondo, quest'uomo giù da una scaletta appesa al cielo che ha bisogno di una nassa per venire afferrata dal ponte della nave. **Qui a Durban le elicotteriste più brave sono tre donne nere**.

Chi sono io? Beh, questo purtroppo non lo posso scrivere qui. Sono uno dei tanti che naviga per il mondo, **scusate se non mi presento ma non credo che il mio nome direbbe qualcosa se non al pugno di amici che mi conoscono**. Sono un marinaio, e sì, mi stupisco se a guidare l'elicottero è una donna, **perché il nostro è ancora tutto un mondo fatto di uomini**. Sul ponte di comando adesso si comincia a vedere qualche ragazza ufficiale... Che piglio deciso, che difficoltà, immagino, farsi avanti tra lo scetticismo dei vecchi comandanti, **che già non vedono di buon occhio gli ultimi allievi**, nati con le mappe elettroniche... Ecco mi sono distratto, e nel frattempo siamo arrivati a Maputo, **città povera e capitale del Mozambico**.



Nacala è in Mozambico ma nei fatti è il porto del Malawi, **cui è collegata da 1.000 chilometri di ferrovia**. Profuma d'Africa: l'aria calda e secca investe il porto, la città mescola baracche, cementifici, **pompe di benzina e nuove costruzioni**. Spiagge bianche e vegetazione profumata, con i pescatori che tirano in secca reti lunghe decine di metri, proprio come gli amici della mia isola, **cambia solo il continente**. A un certo punto vediamo un puntino staccarsi dalla costa, **e man mano che si avvicina capiamo che è lui**. Lui, l'uomo che in ogni porto appena oltre le solite rotte arriva puntuale sul suo barchino, approfittando dei nostri giorni all'ancora per mercanteggiare lubrificanti in cambio di verdura, **vernici per frutta fresca...** questa volta l'offerta è diversa: mentre scucchiaia acqua con un bicchiere dalla canoa bucata, il nostro offre conchiglie e stelle marine, grandi come la tavoletta di un wc. **Gli lancio le mie sigarette**. Se ne va, non ringrazia.



Eccoci a Dar es Salaam, la "casa della pace". Finalmente posso scendere a terra. Via la tuta del lavoro, una doccia, **il dopobarba**. Usciamo veloci dalla zona e dai miasmi del porto. **La sera sembra piacevole in questa grande città**. Le luci però sono basse, il traffico scorre caotico. Camminiamo su e giù per i marciapiedi sconnessi, sotto palme e grandi alberi che lottano tra mucchi spazzatura e di cemento, e un po' ci sentiamo osservati, **il malditerra stordisce**. Incrociamo lo sguardo di uomini scuri, cerchiamo gli occhi alteri delle belle donne, stiamo attenti a non inciampare nei bambini, evitiamo, se possiamo, **polizia o altre autorità**. Ma poi di stradina in stradina arriviamo al ristorante inseguito dal nostromo, e se lui non si ricordava bene dove fosse, il gigantesco proprietario ha decisamente memoria migliore, accogliendolo con un abbraccio e fragorose risate, facendoci portare aragoste gigantesche, **sul menù non si discute**. Anche noi questa sera abbiamo trovato la nostra casa della pace.

A Mombasa la incontro di nuovo dopo 10 anni, fa ancora la tassista, ma quanta vita nel frattempo le è piovuta addosso: era una giovane ragazza piena di sogni, **ora è una signora rassegnata a vivere del poco che le dà il suo taxi**. Quello con il bollo per entrare in porto, tirare fuori da lì i marittimi e passeggeri desiderosi di vedere la città, consentire loro piccoli contrabbandi, **dire le solite cose sull'Africa**, i più colti o educati augurarsi un futuro migliore. Intanto lei pensa alle grane di casa, dei parenti, **alla giovane figlia**. Schiva i tuc-tuc, i riscio motorizzati che si trovano un po' ovunque sotto l'equatore, mentre io mi sento stretto nel mio ruolo di marinaio ficcanaso, **tante domande cui non ha voglia di rispondere**. Spero di rivederti tra altri 10 anni, sarà un momento migliore.





A Gibuti il caldo è insopportabile, le lamiere delle navi da guerra ormeggiate tremolano roventi sotto il sole, e mi ricordano che questa non è la rotta d' Africa, **e nemmeno quella di Suez.** Questa è la rotta dei pirati. Abbiamo videocamere e filo spinato steso lungo le murate, che faremo sparire quando entreremo nel Mediterraneo, **per evitare che l'Europa si accorga di essere un guscio di noce in un mare in tempesta.** Abbiamo le guardie armate a bordo, che scrutano ogni barchino e veletta si prospetti all'orizzonte. **Viaggeremo in convoglio.** Dieci anni fa i pirati non interessavano a nessuno. Non se ne poteva quasi parlare, **ma che paura quando si passava di qui.** Oggi siamo super-protetti, e infatti anche questa volta non abbiamo visto nulla di davvero preoccupante. **Il vento porta le voci di alcuni marinai tedeschi.** Mentre soffoco di caldo nell'officina, mi ritrovo a pensare a un gelido capodanno passato a Kiel.

Tramonto bianco su Gedda, il sole passa attraverso il moderno colonnato della Torre Piloti: in Arabia Saudita sono specialisti nelle Torre Piloti, **ne hanno di tutti i tipi e tutte le forme, sia sul Mar Rosso che nel Golfo Persico,** per controllare porti così piatti che forse basterebbe la sedia di un arbitro di tennis in cima a un molo. La Torre è allineata al sole, **i muezzin cominciano a intonare il richiamo alla preghiera dai minareti della città.** Da qui per la verità vediamo solo grandi palazzi, molto distanti, oltre le gru e un porto che ci sembra davvero più esteso e capiente di quello che serve. **In effetti il suo compito è mostrare la potenza di un Paese,** intimidire la nostra nave solitaria che tra le banchine africane sembrava un gigante, tra scheletri di gru decrepite e antichi magazzini. Ma questo porto infinito secondo me serve più che altro a tenerci lontani, **a debita distanza.** Qui non possiamo nemmeno mettere piede a terra. Vietato vedere cosa ribolle in alla base di quei palazzi e di quei grattacieli. Chi c'è per strada, **dove vanno le macchine.** Non sapremo mai cosa si stanno dicendo dentro quella Torre, se stanno scherzando bevendo un tè o se sono agitati per l'imminente visita di qualche cugino del re. Per avere questi privilegi servirebbero fior di permessi, carte su carte rigorosamente scritte in arabo, sulle quali cercheremmo almeno il conforto di qualche numero, **per scoprire che le nostre cifre non sono più da un pezzo uguali alle loro.**



Elegantissimo, il comandante Ahmed lascia la nave dopo averla condotta per 20 ore lungo il Canale di Suez. Guanti e divisa bianca, questo anziano pilota non si è quasi mai fermato, **dando ordini al marinaio con gesti regali e voce flautata**. Suez è un mondo fatto di acciaio, sabbia, acque scure e minacce nascoste appena dietro i miraggi del Sinai; questo comandante dall'inglese impostato ha il sapore di tempi andati, **quando il mondo era meno connesso e molto più globale**. Un'era di pace che non tornerà. I giannizzeri che lo hanno accompagnato - gente davvero di minor classe - ora si aggirano nei corridoi della nave, **provando a piazzare un po' di mercanzia tecnologica**, rubacchiata all'ombra di qualche parcheggio chissà dove. **Il capo-pilota si rimette panama e guantini**, scende sulla lancia. Il Mediterraneo ci accoglie poco più avanti, **onde rotte e vento forte**.



A Barcellona però non sono sceso. **Siamo lontanissimi dalla città e confesso che non ho tanta voglia di camminare con i turisti sulla Rambla**. Barcellona è bella, naturalmente, ma devo fare davvero un mucchio di cose e questa volta il mio lato curioso ha la peggio. Mi appoggio alla balastra, **guardo il canale che separa il porto al Molo Adossat**. In quel momento passa una barchetta dell'Autorità portuale, o della Guardia costiera: ci deve essere la visita di una delegazione, sono tutti in cravatta, silenziosi, **pensierosi**. Solo uno di loro, spalle alla prua, parla aiutandosi con ampi gesti delle braccia. Sarà un funzionario del porto, provo a indovinare. **Illustrerà meraviglie e segreti dei moli a gente venuta qui per qualche congresso**. In banchina vedo correre velocissimo un furgone bianco, clacson e fari spianati. **Stanno attirando l'attenzione dei passeggeri sulla barchetta istituzionale**. Il furgone si ferma in testa a un molo. Uno degli uomini a bordo mostra il sedere dal finestrino. Ripartono veloci, **sono sicuro che stanno sghignazzando**.

Arriviamo che Genova è ancora accarezzata dalle prime luci del mattino. Scatto veloce questa foto con il telefono, ben attento a non essere visto, **altrimenti sono guai**. È con questa immagine che mi sono ricordato di voi, **il sito italiano che pubblica molte cose di mare**. Vi ho mandato le foto e queste due righe di commento, non so se si possono pubblicare oppure no. **Sono solo ricordi di un marittimo a fine "turno"**... dopo cinque mesi infatti me ne torno a casa, non vedo l'ora di rivedere mio figlio e mia moglie. In realtà devo ancora prendere due aerei, qualche treno e un paio di taxi, **diciamo che non abito proprio dietro l'angolo**. Vi lascio il mio piccolo spaccato di vita, spero lo possiate trovare interessante.



A hand in a dark suit jacket points towards a digital map of Africa displayed on a screen. The map shows various regions and cities, with several locations marked by colored dots (purple, red, and blue). The hand is positioned on the right side of the frame, pointing towards the central part of the continent. The background is a blurred view of the map, showing geographical features like rivers and coastlines.

Il gigante africano si è messo in movimento

**Obiettivo 2020: il Continente cerca l'affermazione economica
ma l'Europa rischia di subire i rischi e non cogliere le opportunità**

di **LEONARDO PARIGI**, Genova



L'AFRICA entro il 2020 sarà un gigante economico. **Possibile?** Da almeno 10 anni si leggono scenari internazionali che prevedono una crescita esponenziale di molte regioni mondiali, **spesso poco legate a dinamiche già consolidate.** Poco più di 10 anni fa si iniziava a parlare di Paesi Brics. Dal Brasile alla Russia, **dall'India alla Cina.** Ma una visione più ampia vedeva presenti in questo gruppo di Paesi in via di sviluppo anche il Messico, **la Corea del Sud e altre nazioni satellitari.** La crescita c'è stata. Per molti, non per tutti. Eppure alcune realtà si sono dimostrate giganti con i piedi d'argilla, strangolati dalla crisi economica globale, colpiti dalle scarse risorse interne, **affossati da un sistema istituzionale non in grado di far fronte a crisi politiche esterne e interne.** La Cina, certo, è diventata un attore mondiale non solo importante, **ma fondamentale.** Forse il primo in assoluto, a spartirsi il dominio dell'economia globale con gli Stati Uniti, **ma non ancora quello politico.** L'Africa in tutto ciò è cambiata molto. Certo dipende dai punti di vista. **Dai parametri.** Lo scorso dicembre, nel corso della conferenza "Africa: sfide e prospettive", **alla Camera di Commercio di Genova,** si è cercato di fare il punto della situazione. In poco più di cinque anni, **lo scenario dei Paesi africani affacciati sul Mediterraneo è completamente cambiato.** Le rivolte popolari - o pilotate - contro il ceto dirigente di Egitto, Tunisia, Libia e Siria hanno modificato dalle fondamenta le prospettive verso il Mediterraneo, **e anche l'Europa guarda a loro.** Intanto l'instabilità si è espansa in tutta la fascia del Sahel, dalla guerra civile in Costa d'Avorio nel 2010-2011 al conclamato fallimento statale in Somalia, **passando per la guerra aperta tra Sudan e Sud Sudan.** Ma tanti altri attori nazionali hanno iniziato a crescere. Per inerzia, per sforzi interni, **per cambiamento.** Anche grazie agli investimenti esteri. Della Cina, soprattutto, **ma non solo.** La Nigeria è un gigante da 180 milioni di abitanti che entro il 2050 potrebbe vedere più che duplicata la sua popolazione, **mentre il Sudafrica cresce a ritmi impressionanti per i Paesi occidentali.** Il Kenya, il Gambia e il Senegal sono mete turistiche che si stanno ritagliando uno spazio sempre più ampio, **ma ancora**



non basta. A tracciare la linea economica africana è Lia Quartapelle, deputata del Partito Democratico nella Commissione Esteri: «L'Unione europea crea il 25% della produzione mondiale, **e da sola fornisce il 50% dello stato sociale globale.** Ma nel 2040 un quarto della popolazione del pianeta sarà africano». **Il fenomeno migratorio oggi presente in Europa non è certamente un aspetto nuovo dell'umanità,** anche se le dinamiche attuali spingono verso nuove direzioni le intenzioni politiche internazionali. Ma attenzione a vedere il fenomeno solo come intercontinentale: le migrazioni inter-africane sono molto più ampie di quello che abitualmente si pensa: **«il governo ha cercato di consolidare la presenza italiana nel Continente Nero per avere un quadro complessivo dello sviluppo africano.** Per quanto riguarda la cooperazione si fa già molto - spiega Quartapelle - **ma oggi l'Italia possiede un disegno strategico-economico condiviso da più mi-**

nisteri con un'indicazione di priorità». Questo significa affrontare strutturalmente come sistema-Paese sfide quali la formazione, il sostegno alle imprese, **il cambiamento climatico.** La formazione, *in primis.* Collegare e migliorare i sistemi di interazione tra le università italiane e le tante università africane, per essere già presenti in un contesto in rapido sviluppo: «Il ministro dello Sviluppo economico, Carlo Calenda ha già fatto molto, con la costituzione di snodi italiani nel continente per fornire appoggi e supporti istituzionali per l'esplorazione di mercati nuovi, **ma nelle iniziative del governo c'è anche una base collegata a Cassa depositi e Prestiti legata alla legge 125 sulla cooperazione internazionale».** Nelle intenzioni di Roma dunque sarà Cdp a mettere una base di risorse per abbassare i costi degli investimenti in mercati ad alto tasso di rischio, e perciò esageratamente costosi per piccole e medie imprese italiane, **che però potrebbero avere in Africa un naturale sbocco commerciale.** Per

quanto riguarda il clima, la ratifica degli accordi di Parigi ha aiutato la visione più ampia della cooperazione, **insomma creare un ambiente migliore per l'intera comunità umana.** Se già oggi molte migliaia di migranti che spingono sui confini europei sono persone che fuggono da povertà e miseria, **il futuro potrebbe essere anche più drammatico.** L'aumento delle temperature globali porterà alla desertificazione di grandi aree che verranno dunque strappate all'agricoltura e alla pastorizia. Le inondazioni e le alluvioni, di contro, **saranno eventi atmosferici disastrosi in regioni con scarse misure di prevenzione.** In questo caso quindi contribuire a un miglioramento sostanziale dell'approccio ambientale significa investire per un futuro migliore in campi anche diversi, **tra cui le possibilità di commercio e i fenomeni migratori di massa.** Una struttura, quella di supporto del ministero italiano, ben vista dal mondo del commercio: «L'African Act è lo strumento necessario alle imprese per sentirsi maggiormente supportate» dice Paolo Odone, **presidente della Camera di commercio di Genova.** Gli interventi di Giorgio Musso, ricercatore dell'Università di Perugia, Massimo Zaurrini, direttore del magazine "Africa e Affari", e Andrea Romano, **amministratore delegato della Etc,** hanno seguito lo

stesso filone di pensiero. **L'Africa si sta aprendo davvero,** e lo fa a passi da gigante. Nonostante le sempiterni carenze strutturali, e le incessanti instabilità interne ed esterne, **molti dei Paesi oggi coinvolti nello sviluppo vedranno davvero la luce.** Potranno imparare dagli errori e dai pericoli che hanno corso i Brics nell'ultimo decennio, migliorando l'ambiente economico e politico, **investendo in formazione e in riforme politiche adeguate.** Certamente ci saranno problemi, e molti che oggi sembrano lanciati verso un futuro radioso avranno grane non da poco. **Ma alcune nazioni africane sono pronte per il salto di qualità.** Tuttavia «quello che si è messo in moto con le rivolte arabe non sarà un'instabilità che terminerà nel breve periodo - **afferma Giorgio Musso** -. Abbiamo oggi dinamiche conflittuali, come in Siria e in Yemen, **che hanno ripercussioni profonde anche sull'Europa,** e che continueranno ad acuitizzarsi. Dal 2014 il Mediterraneo non si può più considerare come in precedenza, **e tutto ormai viene svolto con accordi bilaterali tra gli attori nazionali.** In Africa le piccole e medie imprese sono presenti in Paesi a basso rischio, ma è necessario dare degli strumenti di lettura alle aziende. **Basti pensare alla Nigeria:** un colosso che viene ritenuto ad alto rischio per le pmi, ma in realtà solo in alcune

regioni il pericolo è reale. **Così come in Sudan,** dove la guerra continua, ma è circoscritta a un'area precisa. Analisi condivisa e approfondita da Zaurrini, che dice: **«Fondamentale studiare il territorio e trovare dei soci seri in loco.** L'Africa è un luogo di straordinarie possibilità, ma gli europei tendono a vedere i problemi, **mentre la Cina e l'India notano le infinite occasioni per fare affari.** È necessario cooperare con le istituzioni italiane già prima di insediarsi in un nuovo Paese, **per evitare di dover poi ricorrere a paracaduti istituzionali solo in caso di problemi.** Il ministero degli Esteri ha una nuova linea di funzionari giovani, preparati e tenaci. Fra 20 anni - continua - **l'Africa sarà l'unico mercato ad avere forza lavoro giovane in crescita.** Oggi qui si sperimenta innovazione tra tecnologia e sviluppo, utilizzo delle rinnovabili, **dei pagamenti con Internet,** della protezione climatica. Per affrontare questo tipo di mercati però è necessaria una buona preparazione». **I dati delle Nazioni unite affermano che entro il 2050 il 60% della popolazione africana vivrà in un contesto urbano,** modificando quindi consumi e abitudini. Di pari passo, aumenteranno speranza e qualità di vita, condizionando gli acquisti, il cibo, i mezzi di trasporto. Una rivoluzione che non può più aspettare.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

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

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



L'arte dei transatlantici è uscita dall'oscurità

Per la prima volta in mostra le grandi opere che abbellivano una delle più imponenti flotte di navi passeggeri del mondo

di **MATTEO MARTINUZZI**, Roma

MOLTI hanno ormai dimenticato che l'Italia ha costruito alcuni dei transatlantici più belli che abbiano navigato nei mari di tutto il mondo, **probabilmente solo il Regno Unito può vantare una tradizione maggiore.**

La nostra prima grande flotta transatlantica, concepita tra gli anni Venti e Trenta del secolo scorso, **era stata spazzata via dalla Seconda Guerra Mondiale.** Con la ristrutturazione delle poche navi superstiti si diede il via alla costruzione di quella flotta che è stata soprannominata il Rinascimento della marineria italiana.

Splendide navi nate tra gli anni Cinquanta e Sessanta che offrivano il meglio dell'industria italiana: **dovevano essere delle ambasciatrici del Paese all'estero e per questo i migliori architetti e artisti dell'epoca parteciparono alla creazione di quei sontuosi interni che affascinarono i loro passeggeri, soprattutto stranieri.**

Con l'affermazione del trasporto transatlantico

aereo, quelle navi divennero in pochi anni obsolete.

Furono frettolosamente demolite o vendute nella seconda metà degli anni Settanta del secolo scorso; **il nostro Paese così non ha saputo conservare nessuna testimonianza dell'ingegno dei nostri connazionali del secondo dopoguerra.**

L'ultimo di questi transatlantici, l'"Augustus", è stato demolito nel 2012 senza che nessuna istituzione facesse qualcosa per la sua preservazione. Ma qualcosa di quelle navi è rimasto, **infatti molte opere d'arte presenti a bordo furono sbarcate prima della demolizione o della vendita dei transatlantici.** Dopo molti anni d'oblio una parte di quel patrimonio è stata finalmente esposta al pubblico e restaurata, nel corso della mostra "Arte sulle Motonavi. Il varo dell'Utopia" **che si è tenuta a cavallo dello scorso anno e nei primi giorni del 2017 presso la Galleria nazionale d'arte moderna e contemporanea di Roma e anche negli spazi espositivi dell'Auditorium Via Veneto - spazio cultura di Fin-tecna.**



Queste opere, ricordate ormai solo dalle foto in bianco e nero dell'epoca, hanno finalmente ripreso il loro colore facendo conoscere ai visitatori le tonalità e sfumature che abbellivano le nostre celebri navi; **si tratta quindi di un piccolo tuffo nel passato negli anni del boom economico.**

L'ideazione di questo progetto è stata possibile grazie a GmgProgettoCultura: questo gruppo composto dalle restauratrici e storiche dell'arte Sabrina Fiorino, Claudia Canalini, Nicoletta Provenzano, Caterina Salvagno, si dedica alla progettazione culturale per la valorizzazione dei patrimoni artistici attraverso mostre, pubblicazioni ed eventi d'arte; **la loro collaborazione con Fintecna è iniziata nel 2013.**

Le stesse ideatrici di questo progetto ci illustreranno la sua genesi e come questi cimeli dalle navi sono giunti ai giorni nostri: «L'esposizione - racconta Fiorino - intendeva riportare alla luce il patrimonio artistico dei grandi transatlantici italiani e presenta le opere che hanno legato l'industria all'arte, **esportando il Made in Italy in tutto il mondo.** L'arte all'interno dei grandi giganti del mare, si fondeva con l'ingegno architettonico e dava vita a delle strutture pulsanti, in cui il viaggio non era semplice svago o intrattenimento, ma un cammino di speranze, un percorso in un tempo sospeso, in grado di riportare l'identità, l'essenza, **la realtà di un'intera epoca.** L'anello di congiunzione tra il mondo del fare, quello della cantieristica, e il

mondo del pensare, la cultura, l'arte e la scienza, **è rappresentato nella mostra dalla avanguardistica rivista *Civiltà delle Macchine*.** Tra la mostra temporanea della Galleria nazionale e quella permanente presso l'Auditorium Via Veneto Spazio Cultura, sono ospitati gli allestimenti di queste lussuosissime turbonavi, come il "Conte Biancamano", la "Cristoforo Colombo", il "Leonardo Da Vinci", **la "Michelangelo" e la "Raffaello"**, considerate il fiore all'occhiello delle navi di linea italiane. A partire dal 2013 la ricognizione del patrimonio di Fintecna, (la società del ministero del Tesoro che gestisce la partecipazioni dello Stato) ci ha portato sulle tracce dei tesori artistici dei grandi transatlantici italiani, di proprietà Finmare (la finanziaria che gestiva le attività marittime dello Stato, tra cui la società che armava i grandi transatlantici nazionali, l'Italia di Navigazione, chiusa nel 2006 e il cui patrimonio è poi confluito in Fintecna, ndr) che dopo la dismissione erano stati messi in deposito presso diverse sedi museali romane, **ma anche istituzioni pubbliche estere).**

Provenzano invece racconta come queste opere sono giunte fino a oggi: «Le navi di linea della società Italia di Navigazione a partire dal 1975 vennero poste in disarmo e le opere ivi contenute furono immagazzinate nel porto di Genova fino al 15 settembre del 1980, quando vennero sdoganate e prese in carico dal sovrintendente della Galleria nazionale di Roma, **Giorgio de Marchis.** Il patrimo-



nio recuperato consisteva di arredi di vario genere e contava opere d'arte scultorea, **pittorica e arazzeria degli artisti più noti del panorama contemporaneo**. Inizialmente le opere furono trasferite a Roma al Museo delle arti e tradizioni popolari, fino al 1983 quando il patrimonio fu diviso tra due diverse sedi: **la Galleria nazionale d'arte moderna e la sede del Complesso monumentale di San Michele a Ripa Grande dell'allora ministero per i Beni culturali e ambientali**. Le opere vennero conservate all'interno dei depositi delle due istituzioni e valorizzate nel corso degli anni con interventi di restauro. Alcuni arazzi e sculture furono oggetto di mostre temporanee, tra cui la mostra del 1989 a Palazzo Venezia a Roma, **e la mostra dedicata a Marcello Mascherini**. Salvagno ricorda inoltre che «dato il pregio della raccolta alcune delle opere appartenenti alle navi sono state poste a decoro di edifici pubblici come il Comando generale dell'Arma dei Carabinieri, il Consolato generale d'Italia a Berlino, **la Biblioteca del Senato**. Il sovrintendente de Marchis selezionò all'epoca per la collezione della Galleria nazionale circa un centinaio di opere tra dipinti e arazzi dei maggiori artisti contemporanei dell'epoca; all'interno delle navi quest'ultime erano inserite in ambienti progettati da architetti del calibro di Gustavo Pulitzer Finali, Nino Zoncada, **Vincenzo Monaco e Amedeo Lucichenti**. Ci siamo emozionati moltissimo nell'entrare nei depositi del San Michele e della Galleria nazionale, andando a vedere dal vivo tante opere che sono state a lungo custodite in luoghi





non accessibili al pubblico, **a ogni apertura delle ringhiere alcune delle opere che avevamo potuto studiare solo sui libri ci apparivano in tutto il loro splendore.** Ci sembravano infinite le opere d'alto artigianato, racchiuse ora nelle scaffalature, che un tempo percorrevano le pareti delle navi, **ci sembrava di poterle percorrere davvero con lo sguardo di quanti hanno viaggiato con questi giganti del mare».**

Per Canalini «vedere ricongiunte queste opere con gli arredi conservati presso il Complesso monumentale del San Michele ci permette oggi di immergerci nel pensiero di quanti hanno generato gli ambienti delle navi. Questa visione si è concretizzata dopo tre anni di ricerca sul connubio tra il mondo dell'arte e quello dell'industria, uno studio costante che con questa mostra lo vede finalmente protagonista, non solo negli spazi dell'azienda, ma all'interno di un museo nazionale, che si qualifica per definizione come luogo di riflessione, **di crescita e condivisione creativa per tutti i cittadini.** La storia delle opere, travagliata soprattutto se pensiamo alla spoliazione che è stata attuata al momento della dismissione delle navi di linea, continuerà a partire da questa restituzione con l'intento di rendere sempre più vivo il dialogo con il pubblico con la contemporaneità, **con l'arte odierna e cercando sempre più di restituire l'unità e la ricontestualizzazione degli arredi e dei manufatti artistici dell'epoca d'oro dei transatlantici italiani».**

La nuova porta del Mar Nero

di **UMUR UGURLU***, Istanbul

NEI PRIMI nove mesi del 2016, il traffico contenitori sul Mar Nero al netto della Turchia e dei trasbordi è sceso del 12,2% a quota 1,7 milioni di teu. Una delle ragioni di questa recessione, tutt'ora in corso, sta in alcuni grossi cambiamenti che si sono verificati in questa tipologia di traffico, e che hanno cominciato a manifestarsi sin dall'anno precedente, **il 2015**.

Anche la formazione della grande alleanza tra le prime due maggiori compagnie mondiali per il trasporto marittimo di contenitori, cioè Maersk Line e Msc, **ha determinato alcuni cambiamenti di grosso rilievo per il Mar Nero**. Per esempio, in Ucraina i due membri di questa mega-alleanza hanno deciso di trasferire i loro volumi di traffico dal porto commerciale di Ilychevsk a quello peschereccio, mentre a Odessa il container della Maersk sono approdati al terminal Hpc-Ukraina abbandonando la loro vecchia destinazione presso la grande città portuale del Mar Nero, **il terminal Brooklyn-Kiev**. Dal 2015, anche la stessa distribuzione geografica del traffico container è mutata in maniera significativa - e questo discorso ha valore in particolare proprio per la Russia, l'Ucraina e di conseguenza anche per lo scalo di Novorossiysk, **in particolar modo se guardano le rotte che qui confluiscono da Estremo Oriente e Indocina**.

I cambiamenti sono ancora più significativi se guardiamo ai mutamenti dei volumi di traffico nei primi cinque porti della regione del Mar Nero, **con Dp World a Costanza e Apm Terminals a Poti che comunque rimangono rispettivamente al primo e al secondo posto di questa partico-**

lare classifica. Ma nel frattempo il terminal Nle di Novorossiysk scende al quarto posto, rimpiazzato dall'Hpc-Ukraina di Odessa che invece sale di una posizione. Al quinto posto il Nutep, sempre a Novorossiysk - ma di fondo rimane il dato che ad eccezione di Dp World, **tutti i terminal dell'area hanno segnato un significativo decremento dei traffici rispetto al 2014**.

Da questa prospettiva si può capire perché, nella regione del Mar Nero, **all'orizzonte ci potranno essere buone occasioni per i porti della Turchia**, sia come scali di destinazione che come snodi per il trasbordo. **Molta della merce in arrivo e in partenza dalla Penisola Anatolica infatti è legata ai Paesi che si affacciano sull'antico Ponto Eusino**. I principali protagonisti sono ovviamente Russia e Ucraina, e oggi l'asse di traffico con la Turchia parte dalla sponda Nord del Mar Nero, passa da Istanbul e arriva dopo 360 chilometri con treno o camion alle porte di Ankara - **e viceversa**.

Il potenziale dei porti turchi si esplicita anche nel traffico verso le Repubbliche dell'Asia Centrale.

L'IMPORTANZA DELL'AREA DI ZONGULDAK

La regione del Mar Nero copre circa il 18% del territorio turco, con una superficie di 141 mila chilometri quadrati, estendendosi dal confine della Georgia fino al limite occidentale, **segnato dalla Piana di Adapazari**. Fanno parte di questa regione tutte le province di Artvin, Rize, Trabzon, Gümüşhane, Bayburt, Kerasunta, Ordu, Sinope, Samsun, Amasia, Kastamonu, Zonguldak, Bartın, Bolu e quasi





tutta la provincia di Tokat - meno la contea di Artova, **che invece è compresa nella Regione dell'Anatolia centrale**. La contea di Corum è invece per metà nella Regione del Mar Nero e per metà in Anatolia Centrale. **La Regione del Mar Nero è inoltre divisa in tre sezioni:** orientale, centrale e occidentale, con caratteristiche geografiche ben definite.

L'area di Zonguldak si trova nell'area occidentale, e comprende uno dei maggiori bacini carboniferi del mondo.

Benché nel tempo questa città abbia perso gran parte di questa industria - che ne determinava la sua identità economica - tutt'oggi sono ancora attive nell'area alcune miniere, che si insinuano nella movimentata topografia del luogo: **solo una parte della città si affaccia in effetti sulla costa del Mar Nero**.

È in quest'area a circa 360 chilometri a oriente di Istanbul che il governo ha dato il via libera alla costruzione di un nuovo porto, **quello di Filyos**.

La società Ports Consultants di Rotterdam ha già condotto uno studio di fattibilità per la costruzione ex novo dell'intera infrastruttura. La prima fase della costruzione di questo porto andrà a gara nel primo trimestre di quest'anno, **per un valore di circa 360 milioni di dollari**.

Il porto, che fa parte di un più ampio progetto di industrializzazione della Valle del Filyos, dovrebbe avere capacità a regime di movimentare 25 milioni di tonnellate di merce l'anno, **secondo l'Agenzia di investimenti per la Turchia**.

Il ruolo di Filyos sarà quello di uno scalo carbonifero - **materia buona per l'approvvigionamento energetico sia in caso di rialzo o ribasso dei prezzi del greggio**.

Ma anche i container - sempre più centrali nelle strategie dei

traffici mondiali - giocheranno un loro ruolo importante a Filyos, **che beneficerà nel tempo di una maggiore infrastrutturazione verso la capitale Ankara**, a dispetto dei porti sul Mar di Marmara.

ALTRE OPPORTUNITÀ: RO-RO E LO-LO

In questo momento, tutte le compagnie dei Paesi che si affacciano sul Mar Nero stanno facendo investimenti su navi a carica verticale (lo-lo) e anche questo porterà traffico a Filyos, anche in virtù dell'atteso ridursi di spazi a disposizione nei porti esistenti - **come per esempio accadrà presto in Russia e Ucraina**. Anche se in questo senso la competizione con i nuovi terminal privati sul Mar di Marmara è molto forte.

Sulla nuova area di Zonguldak non è previsto nei prossimi anni un grande investimento sulla ferrovia: per entrare e uscire dal porto, i container infatti non passeranno sulla ferrovia, opzione che invece sarà usata per il trasporto di carbone, **prodotti in acciaio, minerale di ferro e prodotti da e verso gli impianti industriali Kardemir a Karabuk**.

Quando il progetto sarà completato, l'area sarà dedicata alla costruzione di grandi fabbriche. Il governo supporterà l'insediamento di almeno 10 grandi aziende, **con l'obiettivo di dare occupazione a 12 mila persone**.

Il porto di Filyos avrà un'estensione di banchina pari a tre chilometri, e dovrebbe essere una volta ultimato uno dei più grandi della Turchia, **con l'obiettivo di rilanciare il Mar Nero come punto di esportazione per il Paese**. Alla realizzazione dell'infrastruttura lavoreranno 4.000 persone. **I lavori di raccordo alla rete stradale e ferroviaria dovrebbero essere ultimati già entro quest'anno**.

Wishing You All Calm Seas.

**Captain*

*& Seaway Logistics Professional
umurugurlu@umurugurlu.com*

L'impegno per la sostenibilità

La logistica verde in Marocco

di **HAMMOU JDIQUI***, Marrakech

L'AGENZIA marocchina per lo sviluppo della logistica (Amdl) sta dimostrando il suo impegno nel quadro della Cop22 (la mega-conferenza mondiale sul clima organizzata dalle Nazioni Unite che ogni anno si riunisce in un posto diverso: novembre 2016 è stato il turno di Marrakech) lanciando l'Iniziativa marocchina per la logistica verde (**Mgl**).

L'iniziativa punta a ottenere un contributo da parte degli operatori logistici del Marocco a perseguire gli obiettivi ambientali fissati all'interno di questo Paese, e **mobilitare gli attori della catena logistica nel lungo termine per nuove attività di collaborazione.**

L'iniziativa è appunto stata lanciata nel contesto della Cop22, in collaborazione con la Confederazione generale delle imprese marocchine (Cgem) e di **concerto con gli operatori della comunità logistica del Paese.**

Da una parte, la Mgl è un'iniziativa volontaria e inclusiva, con ampia platea di sostenitori nel contesto della comunità logistica (federazioni professionali e sindacati, associazioni istituzionali e dirigenziali, fornitori di servizi, speditori, formatori, società di consulenza, **ricerca e sviluppo**).

Dall'altra, la Mgl costituisce un approccio comprensivo e coerente di tutte le aree di sviluppo della Logistica verde (strutture e infrastrutture, attrezzature e materiali, pratiche della gestione della catena logistica, formazione, ricerca e sviluppo, standardizzazione, **etichettatura ecc...**). L'iniziativa è strutturata in tre componenti principali.



Prima di tutto, la pubblicazione di un testo di riferimento sullo stato dell'arte e sulle prospettive per l'espansione della **"attitudine al verde"** nel settore della logistica marocchina, prodotto in via collaborativa con il contributo di un alto numero di esperti e professionisti.

Poi, l'organizzazione nel corso della Cop22 di un evento collaterale chiamato **"Quali iniziative per concretizzare la Logistica verde?"**.

Infine, la preparazione e l'organizzazione di una comunità intorno alla Carta per la logistica verde in Marocco, **sviluppata con l'aiuto di diversi esperti e rappresentanti di entità e associazioni che coprono molte delle situazioni-chiavi nel contesto della catena logistica.**

Queste varie azioni in termini di sviluppo sostenibile sono state presentate alla Cop22 di Marrakech presso il padiglione della Adml.

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





Valencia si avvicina all'Oceano Atlantico

Patto tra Generalitat per creare un collegamento merci efficiente tra il porto e Saragozza, superando il modello della "Spagna radiale"

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

L'AUTORITÀ portuale di Valencia ha deciso che investirà 50 milioni in un progetto di ristrutturazione della linea ferroviaria Valencia-Saragozza.

Lo ha annunciato il presidente della Generalitat, Ximo Puig, dopo la riunione tenutasi a fine novembre con il suo pari aragonese, Javier Lamban, e il vertice del porto, **Aurelio Martinez**.

Da diversi anni la linea soffriva di diversi problemi dovuti a carenze strutturali lungo una tratta di 130 chilometri, **problemi che non erano mai stati risolti per mancanza di volontà e di fondi**.

La tratta non è mai stata considerata strategica perché la maggior parte del flusso passeg-

geri e merci che viaggiano da Valencia a Saragozza, **transitano per Madrid con l'alta velocità**.

Le parole di Martinez sono state ottimistiche e hanno lasciato intendere che gli imminenti lavori restituiranno una più efficiente transitabilità lungo i 350 chilometri che separano le due città spagnole: «Esistono 15 punti critici in tutto - spiega Martinez - **e una volta che saranno sanati permetteranno di aumentare la velocità nel trasporto delle merci**».

Entrambi i presidenti regionali hanno segnalato che i miglioramenti nell'infrastruttura ferroviaria saranno imprescindibili per ciascuna delle due Generalitat. **Questo asse Nord-Sud collega il**

mar Mediterraneo all'Oceano Atlantico e potenziarlo sarebbe un'importante integrazione del collegamento stradale sulla medesima direttrice.

Lamban ha spiegato come migliorare la comunicazione tra Saragozza e il porto di Valencia attraverso Teruel, cittadina a metà strada del tragitto - **resta però da definire la quota di partecipazione che ciascuna amministrazione locale dovrà fornire**.

Il progetto risulta essere molto ambizioso, e capace di portare lavoro lungo la linea, ma mettere mano al portafogli per dei risultati che si vedranno solo tra qualche anno, **per adesso sembra frenare l'entusiasmo**.



Importanti saranno le determinazioni dell'incontro con il ministro dello Sviluppo economico, Iñigo de la Serna, **per sollecitare la partecipazione da parte di Adif**, l'azienda che gestisce la rete tranviaria nazionale.

L'iniziativa parte da un principio di fondo: «Non è tollerabile - dicono i due governatori - che la terza e la quarta città spagnola non siano collegate da una linea adeguata» e in effetti la Valencia - **Saragozza è una delle molte tratte ferroviarie spagnole non interamente elettrificate.**

Il presidente aragonese si è definito come un «credente in una Spagna federale che possa contare con infrastrutture che supe-

rino la Spagna radiale», che in effetti ancora oggi è la struttura delle strade e delle ferrovie della Penisola Iberica: **Madrid al centro e una raggera di infrastrutture fino ai confini terrestri e marittimi del Paese.**

L'obiettivo è che le comunicazioni obbediscano più al controllo economico del territorio che alla pianificazione centralista.

L'impostazione a raggera delle

ferrovie spagnole venne sviluppata in epoca franchista, nel corso del XX secolo, **dove la centralità di Madrid imponeva che tutti i collegamenti nella penisola passassero per la capitale.**

I due presidenti hanno stabilito un'alleanza strategica per potenziare l'asse cantabro-mediterraneo e superare una realtà ancorata tutt'oggi a logiche obsolete.

Lo Stato Islamico striscia verso l'antica *al-Andalus*

Ceuta e Catalogna sono state il crocevia degli estremisti verso il Medio Oriente, ora le forze di sicurezza attendono l'ondata di ritorno

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona



GLI ULTIMI sei mesi del 2016 sono stati tragici per l'autoproclamato Stato Islamico: **sia in Siria che in Iraq le forze del califato hanno perso terreno sotto una crescente pressione internazionale.**

Questo scenario potrebbe però portare a conseguenze di varia natura che coinvolgerebbero direttamente l'Europa e la Spagna, come dimostrato dall'intensificarsi degli attentati, **ultimi in ordine di tempo quelli Berlino e di Istanbul.**

Già da diverso tempo l'intelligence della Guardia Civil e della Policia Nacional stilano rapporti

che identificano i futuri pericoli che si potrebbero manifestare sulle sponde del Mediterraneo. **L'Isis**, nella sua propaganda integralista, avverte che il Maghreb e in particolare la Libia, saranno delle "piattaforme" per colpire Roma e riconquistare *Al-Andalus* (l'antico regno islamico nel Sud della Penisola Iberica) e dell'Europa.

Le forze di sicurezza europee non sono preoccupate più di tanto da questi messaggi, al contrario sono ben consapevoli che se dovessero prendere per vero ogni messaggio lanciato, **si vivrebbe in uno stato d'allerta co-**

stante.

È pur sempre vero tuttavia che la situazione attuale della Libia resta molto preoccupante, data la sua instabilità politica, **e non bisogna perderla di vista.**

I due governi in vigore, che restano in carica nonostante le previsioni degli esperti, **di certo non favoriscono la situazione.** La posizione strategica dell'ex colonia italiana potrebbe essere causa di notevoli minacce a breve termine, **dovute al ritorno in Europa di alcuni combattenti militanti nelle forze islamiste.** Secondo i dati dei servizi segreti francesi, più di 8.200 cittadini

dell'Unione europea hanno raggiunto la Siria (**passando per la Turchia**) per unirsi alle fila dell'esercito del califfato.

Ora molti di questi combattenti potrebbero tornare in patria e costituirebbero un'ingente minaccia per la sicurezza.

Non bisogna dimenticarsi che l'obiettivo prioritario di Daesh è il consolidamento del suo califfato.

A questo fine si muove in una triplice direzione: espansione, **propaganda e scontro con l'Occidente.**

Se L'Isis continuerà con queste intenzioni non è da escludere che perderà in breve ulteriori risorse e territori, **schacciato dalle forze che ci sono coalizzate per combatterlo.**

Questa è già una realtà che non lascia molti dubbi su quello che sarà il destino delle regioni siriane e irachene sotto il suo controllo.

Abu Bakr Al-Baghdadi esigerà una maggiore attivismo da parte delle sue province, che si converrà in una rinnovata minaccia per gli interessi europei.

Secondo i dati in possesso ai servizi segreti di Parigi, **il ripiegamento dell'Isis in Siria ha provocato negli ultimi quattro mesi un rimpatrio del 30% delle forze combattenti che due anni fa si univano alle fila dei terroristi.**

Una percentuale da non sottovalutare assolutamente se teniamo in conto che dalla sola Francia negli ultimi cinque sono partiti in 2.000 per raggiungere il teatro di guerra mediorientale. Tra questi dati e percentuali colpisce il caso spagnolo, che a differenza di tutti gli altri Paesi con sbocco sul Mediterraneo, **vede partire ogni mese una media di quattro persone verso la Siria.**

Al momento, in questo Paese sconvolto dalla guerra civile ci sono 200 persone provenienti dalla sola Spagna. **Continuano a partire in gran parte da Ceuta e dalla Catalogna.**

Un 70% sono di origine magrebina con permesso di soggiorno,



e il restante 20% sono spagnoli.

Proprio i porti della costa mediterranea prendono il posto dei grandi snodi aeroportuali di Madrid e Parigi.

Tra Italia, Francia e Spagna, **sono dodici i porti che collegano l'Europa all'Africa settentrionale,** e otto di questi sono appunto porti spagnoli.

Lo scorso 9 aprile venivano arrestati nel terminal traghetti di Almeria tre giovani tunisini con permesso di lavoro spagnolo, **che la Guardia Civil seguiva da più di tre mesi intercettando le telefonate sul telefono cellulare.**

I tre giovani avevano intenzione di raggiungere Ceuta per poi passare illegalmente in territorio marocchino e proseguire la marcia con mezzi di fortuna fino all'Egitto.

Quello che preoccupa maggiormente in questo momento non è però il traffico in uscita quanto quello in entrata.

È accertato che realizzino itinerari sempre diversi, **di difficile localizzazione.**

I foreign fighters hanno smesso di viaggiare in aereo per evitare di essere detenuti sul suolo turco, **e preferiscono spostarsi in auto.**

Del totale dei partenti, in 30 hanno deciso di ritornare, **e la metà di questi è in stato di fermo con l'accusa di terrorismo.**

Non è ancora del tutto chiaro il motivo per cui decidono di fare ritorno in Europa, una delle ipotesi è stata individuata nelle condizioni di vita estremamente dure, **e dall'inasprimento dei requisiti pretesi da Daesh per entrare nelle proprie fila.**

Gli sforzi fatti dall'Unione europea sono notevoli, **ma non ancora sufficienti per sembrare risolutivi.**

Le diverse situazioni interne di ciascun Paese, le elezioni nazionali previste quest'anno in sei Paesi membri, la mancanza di un organo con un potere decisionale concreto sono i fattori che frenano l'Europa tenendola con le mani legate, **e questa volta anche gli Stati Uniti stanno a guardare.**

Valencia, obiettivo 600 mila crocieristi

Il porto catalano ha grandi potenzialità, ma non ancora sfruttate: in Authority si festeggiano comunque i numeri portati da Costa e Msc

di STEFANO PAMPURO, Barcellona

VALENCIA è il quinto porto europeo per numero di crocieristi, **nell'anno che si sta per concludere sono sbarcati nella città spagnola 400 mila passeggeri.** Dopo anni di crisi per questo settore nello scalo catalano, i dati confermano una notevole ripresa, alla luce di un incremento del 12% previsto per il 2017, **che porterebbe il numero a 450 mila.** Il piano strategico dell'Authority portuale di Valencia prevede tuttavia di raggiungere i 600 mila passeggeri e i 250 scali entro il 2020.

Il turismo è la chiave con cui rilanciare l'economia di una città, **e non sono affatto pochi gli esempi in terra iberica che lo hanno dimostrato.**

La variabile quantitativa non è determinante ai fini delle entrate di cui beneficia un porto, ma lo è assolutamente per la città circostante, questo lo ha ben chiaro Aurelio Martínez, presidente dell'Authority valenciana, **che ha offerto tutta la sua collaborazione al capoluogo e alla sua fondazione Turismo Valencia per potenziare questa risorsa.**

Martínez ha dichiarato che i dati registrati nel 2016 sono andati ben oltre le più rosee aspettative: **«Le previsioni per l'anno prossimo sono piuttosto attendibili e aumenteranno di un 12% il numero di turisti imbarcati e di un 15% degli scali».**

I crocieristi spendono in media 64 euro ciascuno tra ingressi a musei o palazzi storici, trasporti e ristoranti, **e molti di loro ci tornano per visitarla con più calma.** La maggior parte di loro è di na-



zionalità italiana, tedesca e inglese, l'età media di 52 anni. «L'importante è crescere e crescere bene»: parole del direttore di Turismo Valencia, **Antoni Bernabé**, che non nasconde il suo desiderio di vedere crescere il numero di crocieristi, magari anche il tempo trascorso in città, per accrescere gli introiti derivati da questa forma di turismo. **Il porto di Valencia dispone di due moli che permettono l'attracco di navi fino a 300 metri di lunghezza e altri tre moli situati nella zona Nord per navi che invece le superano.**

Tutte le sue infrastrutture rispettano gli standard di qualità più esigenti in termini di sicurezza. Il vicesindaco di Valencia, **Sandra Gomez**, ha insistito sul fatto

che le aspettative turistiche della città sono migliorate, sottolineando l'aumento degli scali aerei e dei pernottamenti. Ci sono diversi studi e dati che dimostrano che i margini di miglioramento sono ancora notevoli: **«Incrementeremo il lavoro in sinergia tra tutte le amministrazioni locali, perché questo settore ha un effetto ineguagliabile sull'economia».**

Per il 2017 è previsto l'attracco di 29 diverse compagnie crocieristiche, dalla Msc, a Costa Crociere, **passando per Tui o la tedesca Aida sempre del gruppo Costa.** La compagnia Holland America ha rafforzato la sua partecipazione nel porto con gli arrivi delle navi Koningsdam e Eurodam.



I droni in Italia: gli aspetti legali e amministrativi

di **FELICE CUZZILLA***, Milano

Ormai è ineludibile: i droni si stanno affermando sul mercato imponendosi come strumenti in grado di rendere obsolete le tecnologie fino ad oggi adottate nel campo dei servizi e dei settori produttivi.

Dalle videoriprese (per scopi ludici, amatoriali, professionali, di polizia, ecc...) al monitoraggio (ad esempio, nel campo agricolo, ma anche nel mondo industriale) fino addirittura al trasporto di cose (**come nella consegna dei beni acquistati**): i droni sono capaci di sovvertire le tecniche fino ad oggi utilizzate con un notevole risparmio di tempo, denaro e con una efficacia di risultato molto più elevata rispetto agli standard tradizionali.



*Avvocato,
Pavia e Ansaldo

La vera rivoluzione in questo settore è rappresentata dalla miniaturizzazione e dalla capacità della macchina di sapersi muovere nella più completa autonomia rispetto ai droni del passato, ciò che ha permesso una diffusione più massiva verso il pubblico, peraltro favorita anche da una riduzione dei costi (**di acquisto e di gestione**) dei mezzi. Tecnologie che sono già allo studio per essere implementate sia su mezzi terrestri che su mezzi navali: esistono infatti già i primi droni terrestri e anche i droni marini, **che si apprestano anch'essi a una più massiva diffusione sul mercato.**

Questo scenario ha reso improcrastinabile un intervento a livello normativo: se tuttavia la maggior parte delle istituzioni internazionali non hanno ancora rilasciato un documento ufficiale, **alcuni Stati si sono attivati in via autonoma.** Tra questi, l'Italia è stata tra i primi al mondo a regolamentare in dettaglio l'utilizzo dei droni per usi civili.

Il primo intervento è stato nel 2005, con la modifica alla parte aeronautica del codice della navigazione attraverso cui i droni, definiti *mezzi aerei a pilotaggio remoto*, sono stati parificati agli aeromobili (**Art. 743, comma 2, cod. nav.**). Successivamente, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha emanato un Regolamento – in vigore dal 30 aprile 2014 – **che disciplina l'uso dei droni per scopi commerciali e gli aeromodelli**, ossia quelle macchine che, oltre ad avere particolari caratteristiche, vengono utilizzate per scopi ludici, ricreativi o sportivi.

Il Regolamento è stato successivamente sottoposto a revisione integrale: il 17 luglio 2015 è stata infatti pubblicata la seconda edizione del Regolamento,

una sostanziale rivisitazione della disciplina già emanata. Sono poi state emanate alcune circolari esplicative, direttive e, ancor più recentemente (dicembre 2016), **ENAC ha pubblicato una ulteriore modifica al Regolamento**, che vedremo di qui a breve.

In linea generale, il Regolamento distingue due tipologie di apparecchi (art. 1.2): i mezzi aerei a pilotaggio remoto propriamente detti (MAPR, che fanno parte dei Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto - SAPR) **e gli aeromodelli, quest'ultimi utilizzati ai soli fini ludico-sportivi.**

Viene inoltre effettuata una classificazione basata su diversi fattori:

- **il peso dell'apparecchio** (la c.d. massa operativa al decollo dell'apparecchio) (i) superiore ai 25 kg, (ii) inferiore ai 25kg e superiore a 2 kg, (iii) inferiore ai 2kg
- **tipologia delle operazioni condotte** (c.d. operazioni specializzate e operazioni non specializzate);
- **eventuali pericoli** nella conduzione dei voli (le c.d. criticità delle operazioni);
- **aspetti operativi legati alla capacità** del pilota di rimanere o meno in contatto visivo con l'apparecchio (c.d. operazioni BLOS e BVLOS/EVLOS).

L'impiego dei droni è inoltre subordinato a una serie di condizioni (art. 8), quali la dotazione di un manuale di volo (art. 8.3), l'installazione di dispositivi necessari a effettuare le operazioni previste e a segnalare l'altezza di volo dell'apparecchio (8.5), l'apposizione di una targhetta riportante i dati identificativi del sistema e dell'operatore (**art. 8.1**) e l'installazione di un dispositivo elettronico di identificazione.

I MAPR con massa uguale o maggiore di 25 kg devono inoltre essere iscritti nel Registro degli Aeromobili a Pilotaggio Remoto, con l'apposizione di marche di registrazione dedicate (art. 14.1). In relazione alle operazioni di volo, esse devono essere condotte nel rispetto delle regole di circolazione e utilizzo dello spazio aereo previste dal regolamento (**art. 8.4 e sezione V**).

Il MAPR, infine, deve essere condotto da un pilota in possesso di un appropriato riconoscimento di competenza valido (**sezione IV**). Il Regolamento prevede un iter differenziato in relazione alla massa del

mezzo, alla criticità delle operazioni e ad altre condizioni esplicitate nella richiesta. In particolare, viene richiesta:

• **una dichiarazione**, da effettuarsi tramite il sito web ENAC, per operazioni non critiche; • **un'autorizzazione rilasciata**, sempre da ENAC, in caso di operazioni critiche.

Un tema sul quale il Regolamento e le ulteriori disposizioni complementari si soffermano con particolare attenzione è la preparazione e l'addestramento dei piloti di APR. La seconda edizione del Regolamento ha introdotto significative novità che non poche perplessità hanno sollevato tra gli operatori, tanto da indurre ENAC a concedere una proroga, deliberata il 22 dicembre 2016, **dei vecchi attestati di pilota di drone professionale, la cui conversione potrà essere fatta fino al 30 giugno 2017.**

Anzitutto, il Regolamento distingue tra *attestato di pilota e licenza di pilota*. L'*attestato di pilota* consente di condurre gli APR di massa inferiore a 25 chilogrammi; per il rilascio dell'*attestato* occorre una certificazione medica, la frequenza di un corso di formazione, **un programma di addestramento e un esame pratico presso un Centro di Addestramento (CA) APR approvato da ENAC.**

La *licenza di pilota*, rilasciata in applicazione delle procedure in uso per il rilascio delle altre licenze per il personale di volo, **è invece necessaria per le operazioni BLOS o per gli APR di massa uguale o superiore a 25 kg.**

Entrambe le autorizzazioni possono essere rilasciate dai centri di addestramento, riconosciuti e approvati da ENAC. Per dettagliare ancor più specificamente le attività dei centri di addestramento, **ENAC ha emanato il 9 giugno 2016 una specifica Circolare con cui sono stati regolamentati i corsi**, gli esami teorici e pratici, e le classi di aeromobili per le quali potrà essere richiesta la formazione.

L'*iter* è sostanzialmente composto da 4 fasi, due teoriche (corsi) e due pratiche (**esami**). Oltre a queste quattro fasi molto importanti (che permettono di ricevere un attestato di pilota APR), per ricevere il riconoscimento da parte ENAC e di conseguenza poter lavorare con un drone si dovrà ottenere un certificato medico rilasciato da un esaminatore aeromedico (AME - Aero Medical Examiner) ed essere in possesso di un'assicurazione per la responsabilità civile, **che dovrà tener conto dei parametri fissati nel Regolamento (CE) 785/2004.**

Senza scendere nel dettaglio, il corso teorico forma gli aspiranti piloti su diversi argomenti relativi a navigazione aerea, meteorologia, elementi di aerodinamica, dinamica dei multirotori e il loro controllo, **regolamentazione ENAC relativa ai SAPR**, sicurezza, compilazione dei manuali di volo, manutenzione e

delle operazioni, più qualche altra materia meno rilevante. **Il corso deve durare almeno 15 ore.**

La formazione pratica è specifica per la classe di APR con il quale si dovrà operare, e comprende almeno 30 missioni di volo, **ciascuna di almeno 10 minuti**. È infine previsto un esame teorico (questionario a risposta multipla) e pratico (missione di almeno 10 minuti, **con una serie di manovre standard e di emergenza**).

Sono anche regolati aspetti particolarmente delicati quali la sicurezza operativa (c.d. *safety*): oltre al generale divieto di sorvolo di assembramenti di persone, per cortei, manifestazioni sportive o inerenti forme di spettacolo o comunque di aree dove si verificano concentrazioni inusuali di persone, divieto che si applica addirittura anche alle operazioni condotte in spazi indoor (art. 10, comma 8), vi sono specifiche previsioni tra cui quella per cui in caso di traffico interferente di un altro aeromobile, i droni devono portarsi a terra o a un'altezza di sicurezza massima di 25 metri (così l'art. 27, **comma 1**).

Sono inoltre incluse previsioni in tema di sicurezza per la prevenzione di atti illeciti durante le operazioni (art. 33) e sulla tutela

della *privacy* (art. 34).

Infine, il Regolamento prevede delle specifiche sanzioni (art. 30), alle quali si devono aggiungere le sanzioni penali, **civili e amministrative come previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi applicabili in materia.**

Si tratta di uno scenario in continua evoluzione, **nel quale trovare un equilibrio tra la sicurezza e le possibilità tecniche che i mezzi offrono non è certo facile**. Pare, comunque, che il Regolamento offra un apprezzabile compromesso tra operatività e sicurezza.

Ci sono aspetti che, senza dubbio, dovranno essere riconsiderati anche alla luce di interventi da parte delle istituzioni internazionali: si pensi, ad esempio, in tema di *privacy* l'Opinion 1/15 on *Privacy and Data Protection Issues relating to the Utilisation of Drones* dell'Art. 29 Working Party (il gruppo dei Garanti Europei) che fornisce tra l'altro una serie precisa di raccomandazioni operative per gli obblighi di informativa e per il rispetto dei principi di liceità, trasparenza, necessità, proporzionalità, pertinenza e non eccedenza, **nel trattamento di dati personali a mezzo droni.**

Resta tuttavia indubbio che la regolamentazione italiana rappresenti ad oggi un punto di riferimento per l'aviazione mondiale, almeno per la primogenitura del tentativo di dare una regolamentazione a un settore così innovativo e, nello stesso tempo, così delicato, **come quello dei mezzi aerei a pilotaggio remoto.**





FO
FRE
LO

OCUS ON ESH FOOD GISTICS



Ortofrutta, per l'Europa un affare da 33 miliardi

Danesi, polacchi e spagnoli sono i maggiori consumatori del continente

L'INTERSCAMBIO commerciale dell'ortofrutta all'interno dell'Unione Europea vale 33,4 miliardi di euro (dato Eurostat relativo al 2015), un valore circa sette volte più elevato rispetto a quello relativo ai flussi da e verso Paesi terzi (**4,7 miliardi**). Nel campo della frutta e della verdura, dunque, il mercato comune rappresenta la quasi totalità degli scambi, anche se il commercio extra-Ue è in decisa crescita. Nel dettaglio fa capo alla frutta il 61,5% del commercio Ue, **mentre il restante 38,5% è costituito dalla verdure**. Questo nonostante il pomodoro sia il singolo prodotto più scambiato con una quota sul totale del 9,8%. Tra i Paesi, i principali attori di questo mercato sono Spagna, Olanda e Italia, **che da soli generano più di due terzi del valore degli scambi tra Stati membri**. La Spagna è leader in tutti i comparti, eccezione fatta per pomodori, carote e mele. L'Olanda è prima nel commercio di pomodori mentre l'Italia è in cima alla classifica per l'export intra europeo di uva da tavola (con il 31,7% del mercato) e mele (**28,2%**).

Nel Vecchio Continente i maggiori consumatori di prodotti ortofrutticoli sono i Danesi con 275 chilogrammi a testa all'anno; seguono i Polacchi (257 kg), gli Spagnoli (255 kg) e gli Italiani (**230 kg**). A livello di Paesi i maggiori consumatori sono Italia, Germania e Spagna, con la differenza che i due Paesi mediterranei hanno visto scendere significativamente i volumi nel corso della crisi, mentre la Germania, il cui consumo pro-capite è basso (**156 kg**), ha visto leggermente incrementare i volumi nell'ultimo decennio.



L'unico altro Paese che non ha sofferto la crisi è stata la Francia ma anche in questo caso i consumi pro-capite sono tutt'oggi molto bassi (**144 kg**). Se gli scambi all'interno dell'Unione Europea rappresentano la fetta più grande del mercato europeo, va però anche rilevato - come già accennato - **che l'import dai Paesi extra-Ue è in forte crescita**. Nei primi sei mesi del 2016 le importazioni di ortaggi

hanno fatto registrare una crescita a volume del 23%, **mentre a valore si è fermata all'11%**. Si tratta di un totale di 1,55 milioni di tonnellate per un totale di 1,602 miliardi di euro, frutto di rapporti commerciali sempre più intensi con Egitto e Marocco, **che rappresentano rispettivamente il 31% e il 15% dell'import totale di ortaggi del Vecchio Continente**. I due Paesi hanno registrato un aumento delle esportazioni rispetti-



condo posto nel ranking ci sono le banane (17,7%), seguite da datteri, fichi, ananas e avocado (in totale 11,5%), uva da tavola (9,9%) e agrumi (9,1%). Nonostante l'origine dei prodotti acquistati sia molto varia, quasi la metà della merce arriva da soli cinque Paesi: Stati Uniti (15,0%), Turchia (10,7%), Sud Africa (8,4%), Marocco (6,7%) e Costa Rica (6,2%). Da sottolineare una chiara tendenza alla specializzazione dei Paesi in fatto di prodotti forniti: tre quarti della frutta a guscio proviene da Stati Uniti (53,2%) e Turchia (21,3%), due terzi delle banane ha origine in Centro e Sud America (Colombia 26%, Ecuador 24,5%, Costa Rica 17%) e due quinti di datteri, fichi, ananas e avocado proviene da Costa Rica (24,5%) e Perù (16,3%). Quasi un terzo degli agrumi in entrata è sudafricano (31,3%) mentre un altro terzo proviene da Argentina (11,2%), Turchia (9,9%) e Marocco (9,3%). Il Sud Africa è anche il primo fornitore di uva da tavola (26,0%), seguito da Turchia (20%) e Cile (15,4). Infine quasi quattro quinti di mele e pere provengono da soli tre Paesi: Sud Africa (29,6%), Cile (27,7%) e Nuova Zelanda (21,6%), mentre la metà delle ciliegie, albicocche, susine e pesche hanno origine cilena (20,5%), neozelandese (18,7%) e marocchina (11,9%).

vamente del 13% e del 10%, per un totale di 482.571 e 250.559 tonnellate spedite. Per la frutta, invece, tale incremento si è attestato al 9% in termini di volumi e all'8% a valore, per un totale di 6,5 miliardi di tonnellate e 6,714 miliardi di euro. Un risultato trainato dall'andamento delle importazioni di agrumi, in impennata del 21% (a 946.174 tonnellate), oltre a quello di mele e pere, che hanno

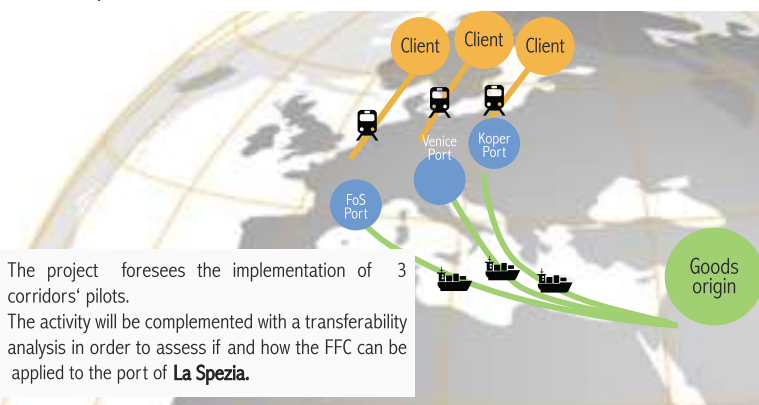
registrato un +15% (a 450.468 tonnellate). In crescita anche gli acquisti europei di ananas (+9%), banane (+5%), meloni e cocomeri (+5%), e uva da tavola (+1%). Sempre in termini di import la frutta a guscio è il prodotto più acquistato da tutti gli Stati del Vecchio Continente e rappresenta più di un quarto dell'intero valore (circa 19,1 miliardi di euro) di ortofrutta acquistata. Al se-



"The Fresh Food Corridors project at Fruit Logistica 2017. Visit us in our stand (Hall 1.2/Passage D03) and learn more about the project and the results achieved".



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility



The project foresees the implementation of 3 corridors' pilots. The activity will be complemented with a transferability analysis in order to assess if and how the FFC can be applied to the port of La Spezia.



ffcproject.com

facebook.com/freshfoodcorridors

Frutta e verdura

Italia in buona salute

Frutta e verdura, mercato italiano in buona salute
I consumi crescono, ma cambiano rapidamente gli stili di vita

IN UN CONTESTO non certo brillante per i consumi alimentari, **la frutta e la verdura hanno mostrato una buona vivacità nel corso del 2016**. A favorire questo comparto, che ha mostrato il segno più sia per quel che riguarda i consumi interni sia per quel che riguarda le esportazioni, **è stata la crescente attenzione degli Italiani a un'alimentazione equilibrata e sana che vede nella frutta e nella verdura uno dei suoi capisaldi**.

Secondo la rilevazione effettuata dal Macfrut Consumers' Trend, nei primi sei mesi del 2016 (ultimo dato disponibile), **gli acquisti di ortofrutta sono cresciuti del 2% rispetto allo stesso periodo del 2015**. Complessivamente le famiglie italiane hanno acquistato 3,47 milioni di tonnellate di frutta e verdura fresche, complici i prezzi rimasti quasi invariati: se il costo medio per chilo della specie frutticole è rimasto fermo a 1,59 euro, quello degli ortaggi è sceso dell'1%, **fermandosi a 1,81 euro al chilogrammo**.

A favorire questa performance è stata soprattutto la frutta che ha centrato un balzo del 3% in termini di volumi nel periodo compreso fra il gennaio e il giugno dell'anno scorso: in totale sono stati comprati circa 2,18 milioni di tonnellate di frutta, **mentre gli acquisti di ortaggi hanno registrato un +1% a 1,88 milioni di tonnellate**. A dominare la classifica dei frutti più venduti sono state le mele, che hanno raggiunto le 461 mila tonnellate, in leggero aumento rispetto al 2015; seguono le arance, a quota 406 mila tonnellate **(con un rialzo dell'1%)**. Meglio ancora hanno fatto le pere: nelle dispense domestiche ne sono finite 185 mila tonnellate, **12**



mila in più sullo stesso periodo del 2015. Anche clementine e fragole hanno avuto un andamento brillante con acquisti pari rispettivamente a 127 mila e 80 mila tonnellate, **segnando un +11% e +5% rispetto al primo semestre 2015**. Per quel che riguarda invece gli ortaggi spiccano i rialzi messi a segno dalle patate (+4% a 280 mila tonnellate) e dai pomodori (+3,9% a 268 mila tonnellate); seppur con quantitativi più bassi,

hanno fatto ancora meglio le cipolle (+8% a 106 mila tonnellate), il radicchio (+10% a 37 mila tonnellate) e gli asparagi **(+13% a 20 mila tonnellate)**.

Il 2015 si era chiuso con consumi complessivi pari a 8,1 milioni di tonnellate di ortofrutta e il triennio 2013-2015 aveva fatto registrare un progresso nell'ordine dell'8%. Il buon andamento degli ultimi anni non è perché ancora riuscito a riportare i consumi ai livelli del 2000



primis), **le vendite di ortofrutta italiana all'estero continuano a mostrare significativi progressi.** L'ultimo dato aggiornato al mese di ottobre dice che le imprese italiane hanno esportato 3,5 milioni di tonnellate di ortofrutta, **per un valore di poco superiore a 3,8 miliardi di euro.** In aumento i flussi di esportazione di ortaggi (16,7%), di agrumi (17,7%) di frutta fresca (2%) e di frutta secca (**12%**). Questi dati restano positivi anche tenendo conto della componente dei prezzi, che sono in deflazione: +6% per gli ortaggi, +29,7% per gli agrumi, **+1,1% per la frutta fresca e +8,1% per la frutta secca.** Complessivamente i volumi sono cresciuti del 5,8% e i valori del 4,5%; è dunque lecito ipotizzare che il risultato conseguito nel 2015 (4,5 miliardi di euro di export) **sia stato ampiamente superato nel corso di tutto il 2016.**

(9,5 milioni di tonnellate), **anno in cui è iniziata una crisi decennale che ha fatto scivolare il dato fino a 7,6 milioni di tonnellate.**

«Alla luce dei tanti cambiamenti in atto negli ultimi mesi nel mondo, la fotografia del settore si può sintetizzare in tre punti - spiega il presidente del Centro Servizi Ortofrutticoli Italy, **Paolo Bruni** -. I consumi sono in crescita seppur lievemente; sono in atto

profondi cambiamenti di stile di vita alimentare e le nuove tendenze sono sempre accompagnate dalla ricerca di salute e benessere attraverso il cibo; **si produce molto ma il mercato diventa sempre più protezionistico e gli accordi commerciali fra Europa e resto del mondo subiscono spesso dei rallentamenti.**

Nonostante le limitazioni all'export in alcuni Paesi (Russia in

Per quanto riguarda invece le importazioni l'Italia ha acquistato circa 2,7 milioni di tonnellate di ortofrutti per un valore di poco superiore a tre miliardi di euro. Tra i singoli comparti hanno mostrato un incremento in termini di volumi solo per la frutta secca (13%) e la frutta tropicale (3,8%); in calo la frutta fresca (-7,9%), gli ortaggi (-4,8%) e gli agrumi (**-26,2%**). In termini di valori solo la frutta tropicale può vantare un segno positivo.



EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI

Head Office
Via Trapani, 1/D
90141 - Palermo
Phone +390916306005
Fax +390916304028

Catania Terminal
Nuova Darsena Porto Catania
95121 - Catania
Phone +39095533102
Fax +390957477545

www.terminal.com



STEVEDORING & CONTAINERS STORAGE srl

Head Office
Via Trapani, 1/D
90141 - Palermo
Phone +390916306005
Fax +390916304028

Sede Operativa:
Via Isolella, 29
91100 - Trapani
Phone +39092322568
Fax +39092325463

www.scstrapani.it





Il difficile rapporto fra ortofrutta e treni

Normative sui container reefer e poche certezze sui tempi sono gli ostacoli da superare

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

IL RAPPORTO fra prodotti ortofruttili e ferrovia non è mai stato facile, **almeno finora**. «Oggi i treni reefer praticamente non si usano: sono rarissimi e costosi perché ogni container refrigerato deve essere dotato di un proprio generatore di corrente», spiega un esperto del settore, Alberto Ghilardi, responsabile tecnico dell'azienda elvetica Passive refrigeration solutions (Prs, azienda che aderisce al Cisco, **il centro studi sui container che ha sede a Genova**). Un problema è che le norme prevedono che la corrente possa essere fornita dall'esterno soltanto al locomotore, **ma non ai singoli vagoni**. Il container reefer tradizionale deve quindi avere un generatore

di corrente. Un altro problema è dovuto al fatto che l'ortofrutta è un prodotto delicato, **che richiede tempi rapidi e certi nel trasporto**. Tutto questo ha limitato l'utilizzo del treno in questo settore, **ma dallo scorso dicembre Prs è entrato sul mercato con una soluzione che potrebbe cambiare le cose e aprire nuove opportunità**. Si tratta della cosiddetta refrigerazione passiva: la temperatura all'interno del container viene abbattuta alla partenza e rimane stabile per il tempo sufficiente a compiere il trasporto, **senza più bisogno di generatori o di prese di corrente lungo il tragitto**. Secondo Ghilardi i test compiuti negli ultimi tre anni **(l'ultima versione del brevetto per**

questo nuovo tipo di container reefer è stato depositato da Prs nel 2013) hanno reso possibile commercializzare questo metodo. La svolta è avvenuta con l'allungamento dell'autonomia del container, **da 10 a 30 giorni**, il che consente di operare su percorsi sufficientemente lunghi per rendere competitivo il treno. I container a refrigerazione passiva sono operativi dallo scorso dicembre sulla linea ferroviaria da Catania a Svizzera e Austria via Milano, **con un servizio offerto dall'operatore intermodale austriaco Nothegger in collaborazione con Prs**. Ma le ambizioni sono ancora maggiori e dal prossimo marzo partiranno le prime spedizioni verso la Cina: «L'obiettivo è colle-

garsi alla ferrovia che collega l'Europa con Russia e Cina, su cui operano servizi di Nothegger, Fee Landbridge, Deutsche Bahn, **Ferrovie russe**. Su questa rotta, Deutsche Bahn ha trasportato 40 mila container nel 2016 e ne prevede 100 mila nel 2017. **Ma nessuno di questi è reefer**. Secondo Ghilardi ci sono le potenzialità per aprire ai produttori ortofrutticoli italiani un mercato enorme. **La ferrovia non è l'unico fronte**. A marzo partiranno verso la Cina anche i primi container marittimi: «I prodotti esportabili non sono soltanto ortaggi e frutta, ma anche cosmesi, farmaceutici, carne fresca, salumi, caseari, **pasta fresca**. L'Italia è brava a produrre, ma il trasporto è difficile». Un'altra destinazione interessante è il Medio Oriente: **«Già oggi parte da Genova insalata per Dubai**. Ma la maggior parte degli alimentari arrivano nel golfo Persico per via aerea dall'Olanda. **È assurdo se si pensa che l'Italia è soltanto a 10 giorni di distanza via mare**. Si può aprire una prospettiva interessante per compagnie marittime come la genovese Messina, **ben presente in quell'area**».

Occasioni si offrono anche per la produzione di container, **che è la parte in cui è direttamente coinvolta Prs**. Ogni anno vengono prodotti nel mondo 120 mila container reefer e Ghilardi conta che molti di questi in futuro saranno a refrigerazione passiva. **Per questo sono state avviate collaborazioni per la produzione in Serbia e in Cina**. In Cina Prs ha costituito una joint-venture con un socio locale per la produzione di migliaia di container a refrigerazione passiva: **«Il periodo fra la raccolta dei prodotti nel campo e il principio della refrigerazione è quello più critico**, perché il calore fa perdere a frutta e ortaggi parte delle loro caratteristiche. **Finora questo problema non era stato risolto**. Abbiamo effettuato test in Egitto, dove solitamente i beduini prendevano i prodotti nel campo coi



pick-up per indirizzarli al trasporto aereo. Ma questo comporta deterioramento. Con il nostro sistema invece i prodotti sono stati refrigerati già a partire dal campo, **dove sono stati caricati sul container reefer**. Questo a sua volta è stato poi caricato sulla nave, con una riduzione del costo di trasporto a un decimo, **volumi maggiori e deterioramento nullo**».

I container possono essere refrigerati direttamente nell'azienda agricola, attaccando a una presa elettrica l'unità di ricarica, **che è grande come un pallet**. Il prossimo passo sarà far riconoscere l'unità come un componente del container, **in modo che non venga trattato ogni volta come merce in import-export da parte della dogana**.

DESTRA Al centro della foto, lo Spezia Reefer Center

«Normativa Ue disattesa»

di ALBERTO GHIARA, Genova

«LA NORMATIVA europea sull'igiene e la sicurezza alimentare relativa agli Haccp (Hazard Analysis and Critical Control Points) è disattesa: i controlli andrebbero fatti senza rottura della catena del freddo, invece vengono sempre fatti all'aria aperta - afferma Marcello Debellini, esperto della logistica dei prodotti deperibili -. Nessuno investe in aree per verifiche climatizzate».

Debellini è general manager dello Spezia Reefer Center, una piattaforma logistica dedicata alla frutta dal gruppo Contship alle spalle del proprio terminal spezzino, **di cui sono soci anche il gruppo Clerici e Thermocar**. Il Center è una delle poche realtà dotate di queste aree, **non soltanto in Italia, ma anche in Europa**. Il rispetto delle procedure europee sulla logistica del freddo, oltre a essere previsto da una direttiva, **favorirebbe l'utilizzo di centri come quello dello Spezia**, nati in vista di uno sviluppo di questo settore, in un periodo in cui il mercato ortofrutticolo attraversa un momento di difficoltà: «Il 2016 - afferma Debellini - **è stato un anno veramente difficile**. Abbiamo avuto problemi sulle importazioni, **per esempio della frutta dal Cile**, dove c'è stato un calo della produzione e i volumi movimentati sono decisamente diminuiti. **Anche le banane**

hanno frenato dopo la crescita che avevamo avuto nel 2015. Ci si aspetta che il 2017 veda una ripresa di importazioni e consumi e che porti a una diversificazione dei Paesi d'origine. D'altra parte le difficoltà del Cile favoriscono le nostre esportazioni di kiwi, **che con le mele costituiscono il maggior volume di esportazione di frutta dall'Italia**».

L'obiettivo di aprire alla Spezia un canale per il settore ortofrutticolo non è ancora raggiunto. **Il progetto è nato con la containerizzazione del trasporto della merce a temperatura controllata**. Tuttavia la catena distributiva di questo settore è in una fase di passaggio e il sistema non è ancora ottimale: **«Le flotte si trasformano sempre di più**. Ci sono sempre meno navi convenzionali e anche gli armatori specializzati acquistano navi full-reefer, cioè soltanto per container refrigerati, **mentre le compagnie portacontainer tradizionali si dotano anch'esse di prese per questo tipo di contenitori**. Quello che è successo per le merci varie 40 anni fa adesso avviene per la frutta. **Questa tendenza ha avuto un rallentamento nel corso del 2016 perché il prezzo del petrolio è sceso molto**. Sono state rimesse in circolazione navi che non erano state più usate e che sono tornate redditizie su certe rotte. **Così anche da un punto di vista**



SINISTRA Marcello Debellini, general manager dello Spezia Reefer Center

DESTRA Una coltivazione di kiwi





portuale siamo ancora in una situazione ibrida. La frutta arriva in container, ma utilizzando ancora i vecchi porti che erano specializzati nel traffico convenzionale, **da Vado Ligure a Civitavecchia.** Ma questo rallenta l'operatività perché le banchine non sono attrezzate efficacemente. Il nostro progetto è quello di dotare le banchine di retroporti attrezzati all'interno della cinta doganale, **ma forse siamo andati troppo avanti rispetto al mercato».** Riguardo alla mappa dei porti italiani più importanti del settore, Debellini aggiunge: «I principali nodi logistici continuano a essere Livorno e Genova per l'entrata della merce deperibile, è in crescita Civitavecchia e crescerà certamente Vado Ligure, dove il terminal frutta è stato acquisito da Apm Terminals, gruppo Maersk, che mette insieme la forza nel settore marittimo con quella a terra e collegherà lo scalo ligure con lo snodo di Algeciras per convogliare qui le merci che passano per lo stretto di Gibilterra, **provenienti da America centrale e meridionale.** E l'Adriatico? «Il mare Tirreno è il punto di riferimento per la merce proveniente dall'oceano Atlantico e da Paesi non-mediterranei. L'Adriatico è penalizzato in termini sia di transitive, superiore di quattro-cinque giorni rispetto al Tirreno, sia di numero di trasbordi, ma può dire la sua per quanto riguarda i collegamenti con Egitto, Turchia, **Israele.** Soprattutto dopo la chiusura alla Russia per le sanzioni, **l'Egitto era diventato un mercato importante per l'Italia.** Ma ora lo è meno e non per le tensioni politiche che pure ci sono state nell'ultimo anno, ma per la politica monetaria del governo del Cairo, fortemente protezionistica: «L'Egitto - **ricorda Debellini** - ha avuto serissime difficoltà con le merci italiane, perché aveva un sistema di pagamenti che non permetteva di far uscire valuta». In Adriatico fra i porti principali per l'ortofrutta ci sono Ravenna, **Trieste e Venezia.**



SINISTRA Il porto della Spezia

DESTRA Il Reefer Terminal nel bacino di Vado Ligure





Ortofrutta, primo alleato per l'autotrasporto

Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito: il business coinvolge il 20% delle imprese. «Ma servono incentivi per l'uso delle navi»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

QUANTO conta il settore ortofrutticolo per l'attività degli autotrasportatori italiani? «L'ortofrutta - risponde Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito, una delle associazioni che riuniscono le imprese italiane di trasporto su gomma - per noi rappresenta un settore importante. Il 20% delle imprese in esercizio sono impegnate in questa attività e sono attrezzate con mezzi

frigoriferi. Su 90 mila imprese in esercizio, sono circa 20 mila quelle interessate. Con i loro mezzi possono offrire una capacità di carico di circa 25 milioni di tonnellate».

Che cosa comporta per un'impresa di autotrasporto operare in questo delicato campo?

«Si parte dall'applicazione dell'accordo internazionale Atp, che include una serie di norme

da seguire. Ad esempio, i veicoli sono soggetti a controlli e autorizzazioni. Il personale deve seguire la formazione per l'Haccp (Hazard Analysis and Critical Control Points) per il settore alimentare. L'impresa si deve dotare di autorizzazione sanitaria per il trasporto di alimenti. Se si trasportano congelati le norme sono ancora più rigide, bisogna rispettare le temperature in tutte le parti del

mezzo. Il committente vuole che il prodotto non sia mai sotto certe temperature. Se si trasportano prodotti ortofrutticoli c'è qualche impegno in meno sui certificati».

Che caratteristiche ha il settore del trasporto ortofrutticolo in Italia?

«L'ortofrutta si muove lungo un flusso da Sud a Nord. Mediamente le imprese di autotrasporto impegnate in questo settore coprono tragitti più lunghi (circa 1.500 chilometri contro gli 800-1.000 del settore industriale). Si tratta di percorsi anche extra-nazionali, anche se questi ultimi sono diminuiti a causa della concorrenza dei produttori soprattutto spagnoli. Inoltre l'utilizzo della nave non offre ancora soluzioni ottimali per chi invia soltanto il trailer, perché gli orari delle linee sono tali da richiedere un'organizzazione all'arrivo, per completare l'ultima parte di trasporto a terra, che le piccole imprese di autotrasporto non hanno ancora. Ad esempio se un carico dalla Sicilia deve andare a Milano, se la nave arriva al porto di Civitavecchia dopo le ore 15 non ci sono le condizioni per far accogliere e far partire il trailer. Chi utilizza la nave deve così inviare il camion accompagnato dall'autista, con un aggravio dei costi, e molte imprese preferiscono fare il percorso tutto via strada».

Come si può risolvere questa situazione?

«Bisogna tornare a dare un incentivo per l'uso della nave per provenienze come la Sicilia. E anche incentivi perché le imprese di autotrasporto si consolidino, si dotino di una struttura organizzata che permetta loro di inviare via nave soltanto i semirimorchi».

Quale concorrenza avete dalle altre modalità di trasporto?

«Questo è un settore delicato con esigenze a cui le altre modalità non possono rispondere. L'utilizzo del treno per l'ortofrutta è un caso rarissimo. Quando si racco-



gliere la frutta in Puglia, nessuno pensa di usare per il trasporto al Nord il treno o la nave. Soltanto i mezzi su strada danno la garanzia che vengano rispettati i tempi di consegna. Per questo oggi viene praticato molto il tuttostrada. Il valore di un carico non è alto, circa 25-30 mila euro».

Come stanno andando la produzione e il trasporto di ortofrutta?

«Tra maltempo e contrazione dell'economia, nel 2017 si prevede una riduzione dei trasporti del 20 per cento. La situazione è difficile. I mezzi per il trasporto costano e inoltre fanno molti chilometri. Quindi anche i motori sono più potenti: mentre normalmente un camion ha in media un motore da 4.600 cc, nel trasporto di ortofrutta la media è di 5.200 cc. Anche questo fa salire il costo di gestione dei mezzi. Lo stesso di-

scorso vale per i semirimorchi, che richiedono un impegno economico maggiore. E poi è un mercato stagionale. Ci sono periodi dell'anno in cui i mezzi sono fermi. Durante l'inverno ci sono le pause, mentre soprattutto a luglio e agosto ci sono picchi di lavoro. E poi c'è il problema del rientro».

Cioè?

«Bisogna trovare un carico per evitare di fare il viaggio di ritorno a vuoto. Si raccolgono prodotti come carni e pollo. Questo spiega perché gli autotrasportatori siciliani, anche quelli che all'andata utilizzano la nave, al rientro preferiscono utilizzare il tuttostrada. Probabilmente organizzano tappe lungo il percorso per raccogliere carico o comunque pensano che sia meno costoso».



Genova, l'ortomercato punta sui servizi

Le ambizioni della nuova struttura: «Vogliamo approfittare della nostra posizione geografica» dice Stefano Franciolini, presidente di Sgm

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

IL MERCATO ortofrutticolo di Genova è rinato nel 2009, con l'apertura della nuova sede di Bolzaneto. Oggi la società che la gestisce, la Sgm, rilancia l'attività con iniziative che vogliono far crescere la vocazione logistica del mercato. «È l'approfondimento che stiamo facendo, affiancandola all'attività tradizionale di base che rimane. Il mercato dell'ortofrutta sta di per sé cambiando e orientando verso una logistica agroalimentare e la movimentazione della merce un po'

più rivolta al servizio e non soltanto al prodotto», afferma il presidente di Sgm, Stefano Franciolini. Sgm intende valorizzare la posizione strategica del mercato. «Anche gli operatori stessi si stanno orientando a ottimizzare i loro flussi. Inoltre i mercati si stanno orientando sempre di più a diventare centri agroalimentari. Quindi con servizi collegati al prodotto. Non ultimo conta il fatto che la posizione del mercato di Genova è privilegiata, all'interno di corridoi di logistica e vicino a un porto

e allo snodo autostradale che porta a Milano. È molto comodo. Ed è al crocevia di due assi fondamentali per la logistica, Sud-Nord e Est-Ovest. E' giusto approfittare di questa situazione».

Quali iniziative intendete portare avanti per sviluppare i servizi per la logistica e con quali investimenti?

«Per quanto riguarda gli investimenti, la struttura è già orientata a questa attività. Per esempio offriamo il servizio di pesa per i container, (reso obbligatorio dalla re-

cente normativa sul Vgm, verified gross mass, ndr), che non ha comportato particolari investimenti. Ci consente di effettuare una media di 70-80 contenitori pesati al giorno, con punte di 100. Avere una piattaforma logistica al nostro interno, con zone refrigerate e con bocche di carico, con l'organizzazione dei flussi che stiamo rivedendo e applicando con criteri un po' più moderni, agevola sia le attività tradizionali del mercato, sia consente alla società di gestione Sgm di offrire servizi alternativi».

Come state procedendo?

«Abbiamo affidato a una società di consulenza della logistica il compito di rivedere e gestire accanto a noi per un certo periodo, e poi lasciarci liberi, i flussi di merce all'interno. Dopo questa prima fase, proseguiremo da soli. Gli operatori, da quello che possiamo vedere, stanno già ottenendo buoni risultati da questo su come ricevere e distribuire la merce. Si impiega minor tempo e i flussi sono più incisivi nella distribuzione».

Che importanza ha per voi la promozione?

«La nostra partecipazione alla Fruit Logistica di Berlino è conseguenza di questo programma. Ci confrontiamo e prendiamo spunti. In passato ci eravamo già stati, ma avevamo interrotto la nostra presenza. Adesso riprendiamo più a ragion veduta. Per partecipare ci siamo associati a Italmercati, una rete nazionale che riunisce nove centri agroalimentari per un totale di 1.307 aziende interne, i più grossi da Roma in su».

Che effetto ha per l'attività di Sgm la maggiore attenzione alla logistica?

«Nuovi servizi e quindi speriamo maggiori volumi. Porta maggiore efficienza per gli operatori. I servizi vanno dalla pesa dei contenitori al packaging, al picking, l'operazione per cui dopo che un cliente ha depositato merce in un'area



in maniera generica, successivamente estrae in maniera puntuale il singolo prodotto per mandarlo a un proprio cliente».

Quali problematiche dovete affrontare?

«La logistica agroalimentare ha proprie problematiche, legate al fatto che il prodotto deperisce. Tra l'altro il mercato di Genova lavora sul fresco, al massimo sul refrigerato e sul refrigerato per maturazione, non sul congelato. Quindi è una logistica molto veloce, da prodotto fresco, con poco stoccaggio e molto movimento. A maggior ragione bisogna puntare sull'efficienza della merce in arrivo e della merce in partenza».

Che sinergie possono nascere con il porto?

«Appena nato, il mercato ha visto cambiare le logiche di distribuzione della frutta all'interno del porto. Non esiste più il terminal frutta. Adesso il porto è uno degli elementi all'interno del grande corridoio logistico in cui è compreso anche il mercato ortofruttilicolo. Indirettamente è importante il settore delle crociere. Le compagnie di navigazione non hanno più home port stabiliti. Si approvvigionano e gestiscono il passeggero in più porti. In questa zona, considerando due hub crocieristici a Genova e Savona, le compagnie Costa e Msc trovano qui punti di approvvigionamento. La vicinanza di queste compagnie potrebbe consentire in futuro uno sviluppo in questo senso».

L'Uir rilancia la legge sugli interporti

Gasparato: «Abbiamo presentato la bozza al ministero». Migliora la situazione finanziaria delle società di gestione dopo la crisi del 2016

di ALBERTO GHIARA, Genova

Uir (Unione interporti riuniti) fa ripartire il percorso della legge quadro sugli interporti, **che si era arenata nella scorsa legislatura dopo essere stata approvata alla Camera**. Una bozza della proposta, che riprende ampliando il testo di cui era stata relatrice Silvia Velo, è stato consegnato nelle scorse settimane dal presidente di Uir, Matteo Gasparato, **al ministero delle Infrastrutture e Trasporti e al sottosegretario Simona Vicari**.

«La condivisione politica c'è», assicura Gasparato, **forte del favore che la legge quadro ha avuto anche dal precedente Parlamento**. Il percorso della proposta presentata da Uir adesso prevede «uno screening tecnico del testo da parte del ministero, poi avremo un incontro più politico con il capo della struttura di missione, Ennio Cascetta, **e scriveremo alle commissioni competenti di Camera e Senato**».

Dopo la valutazione del ministero dei Trasporti verrà coinvolto anche il ministero per lo Sviluppo economico. Rispetto al testo Velo, la proposta attuale ha ampliato la parte che riguarda le valutazioni ambientali Via (impatto ambientale) e Vas (ambientale strategica), introducendo uno snellimento delle procedure esistenti; una forma di autonomia finanziaria analoga a quella richiesta dai porti, con l'utilizzo del transato doganale per la manutenzione della struttura interportuale; **l'incentivo a quei Comuni che favoriscono l'aggregazione di poli logistici invece di capannoni sparsi**. Quali i tempi previsti? «In due o tre mesi dovrebbe arrivare l'imprimatur



del Mit. Ma poi conterà il percorso parlamentare», **risponde Gasparato**. Gli interporti italiani sono in cerca di un rilancio complessivo. **Oggi lavorano soprattutto quelli del Nord**, legati ai traffici internazio-

nali, mentre hanno maggiore difficoltà quelli del resto della penisola. Lo scorso anno molti interporti hanno dovuto affrontare problemi finanziari: «Sono soddisfatto - dice adesso il presidente nazionale - **del processo di risa-**



Rete ferroviaria italiana che ha deciso di investire sulle infrastrutture, **mentre Trenitalia rilancia il servizio merci su rotaia con la nascita di Mercitalia**. I punti più critici sono i collegamenti fra Sud e Nord lungo l'Adriatico, **il superamento degli Appennini**, i collegamenti dell'ultimo miglio. Il nodo è la galleria di Cattolica, **la cui entrata in funzione permetterà il passaggio di container high-cube**. L'inaugurazione era prevista per il 2015, **adesso Gasparato auspica che sia pronta entro il principio del 2018**. Lo sviluppo ferroviario cambierà la mappa interportuale italiana. Oggi è molto sbilanciata a Nord e rischia di favorire i porti dell'Europa settentrionale: **«Diffondere la rete intermodale lungo tutto il Paese spingerebbe le compagnie marittime a utilizzare di più i porti italiani»**.

Altro obiettivo che secondo Uir dev'essere portato a compimento è il progetto dei corridoi doganali, che facilitano l'invio dei container verso le piattaforme interne, **ma che hanno suscitato polemiche in quanto sottraggono lavoro ai porti**.

namento di alcuni interporti. Lo scorso anno ero preoccupato per le conseguenze del momento economico difficile e per la difficoltà di realizzare le opere per lo sviluppo. Oggi la situazione finanziaria registra passi

avanti, **con intervento di soci e risanamento con le banche**. Potremo tornare a ragionare sullo sviluppo e a come essere ricettivi per gli investitori stranieri». Fondamentale sarà l'impegno del gruppo Ferrovie dello Stato, con

SGM
società gestione mercato

AGRI-FOOD LOGISTICS CENTER
GENOVA. ITALY

- FRESH PRODUCE DISTRIBUTION
- VGM CERTIFICATE IN COMPLIANCE WITH SOLAS STANDARDS
- CUSTOMS WAREHOUSE
- INDUSTRIAL LOGISTICS
- NATIONAL AND INTERNATIONAL TRANSPORTATION
- GOODS SHIPMENT
- REFRIGERATION SYSTEM MAINTENANCE
- QUALITY SYSTEM MANAGEMENT
- SALES OFFICES

Adding value to logistics
See you at Fruit Logistica Hall 4.2 D-09!

www.mercatogenova.it vgm.mercato@mercatogenova.it



Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea
Port of Trieste

Port of Trieste
Your smart choice for cool logistics



Come and visit us in Berlin at **Fruit Logistica 2017**

8-9-10 February
Hall 4.2, stand A 10



«A Trieste più offerta di spazio grazie a Tft»

Enrico Samer commenta l'ultima operazione messa a punto dal suo gruppo

di ALBERTO GHIARA, Genova

Nel porto di Trieste la logistica della frutta è affidata soprattutto al gruppo Samer. Quali sono le novità che il gruppo offre al mercato?

«Con la Samer e le società controllate dal gruppo - risponde il presidente, Enrico Samer - partecipiamo da parecchi anni a questa importante fiera del settore a Berlino. Noi abbiamo da sempre offerto spazi refrigerati. Da quest'anno, avendo acquisito la Tft (Terminal Frutta di Trieste) dal gruppo Gavio, possiamo offrire maggiori spazi e maggiori servizi all'utenza».

Come si compone il Gruppo?

«Come Samer and Co Shipping, oltre a attività di terminalista portuale, assicurative e di agente marittimo, siamo anche spedizioniere internazionale. In particolare abbiamo già da parecchi anni all'interno del gruppo la società Frigomar. E' un terminalista portuale che offre spazi frigoriferi. E' situato nel porto di Trieste e offre celle frigorifere con circa 4 mila posti pallet. Storicamente la Frigomar ha operato con le nocciole della Ferrero provenienti dalla Turchia».

Che cosa cambia per voi con il nuovo terminal che avete avuto in concessione?

«Avendo acquisito il terminal frutta al principio dell'anno scorso, la Tft, siamo in grado di offrire maggiori servizi. Si tratta di 18 mila metri quadrati addizionali di celle frigorifere. Il traffico molto importante che storicamente svolge Tft è quello delle patate provenienti dall'Egitto e destinate al centro Europa, soprattutto Germania. Sono controllate da trader tedeschi. Il terminal frutta ha un rapporto storico con i grossi trader te-

deschi. Con i nuovi spazi abbiamo maggiori possibilità. L'intenzione è investire in questo settore. Ricavare nuovi spazi frigoriferi nei magazzini attualmente in concessione. Circa 25 mila metri quadrati non sono refrigerati. Si possono fare ulteriori investimenti in questo senso è offrire qualcosa di più al mercato».

Quali sono le possibilità di crescita per questo tipo di traffico?

«Il terminal frutta di Trieste confina con il terminal portuale dell'Autostrada del mare con la Turchia, Samer Seaport and Terminal, gestito da noi a Riva Traiana. Le navi dalla Turchia arrivano a Riva Traiana dal 1987. Ma c'è un importante traffico di camion frigoriferi dalla Turchia che in questo momento non transita da Trieste, ma va via terra attraverso i Balcani. E' nostra intenzione, nell'offrire nuovi spazi a nuove possibilità, andare all'acquisizione anche di questa importante fetta di traffico camionistico e di merce refrigerata. Parliamo di circa ulteriori 25 mila camion all'anno. Noi attualmente su Riva Traiana dalle navi traghetto manipoliamo 200 mila all'anno. L'intenzione è sviluppare la clientela attuale e aggiungere a questa attuale del terminal frutta ulteriore clientela, fra cui quella turca, in sinergia col terminal ro-ro».

In questa sinergia che ruolo gioca Tft?

«Può offrire spazi frigoriferi per la merce. Vogliamo rafforzare i traffici presenti dando anche al traffico delle patate dall'Egitto ulteriori spazi. E' un anno importante per il nostro gruppo. Più importante degli anni scorsi in quanto siamo in grado di offrire servizi e spazi maggiori».

Oltre le patate di Tft e le nocciole di Frigomar, che tipologie di merce portano le navi ro-ro?

«Per quanto riguarda i camion frigoriferi, parliamo di ortofrutta in generale».

Questo significa che, nel momento in cui parte la sinergia, dovete attrezzare gli spazi per questa nuova tipologia di merce?

«Le celle sono divise in varie sezioni. Nei 18 mila metri quadrati già esistenti ci sono nove sezioni diverse che possono essere distinte l'una dall'altra. Con temperature, umidità e trattamenti diversi. Possiamo già oggi accogliere queste nuove tipologie. Non parliamo di merce congelata, ma semplicemente refrigerata, quindi le temperature e le esigenze sono simili. La novità è che abbiamo spazi attualmente non attrezzati, che potrebbero essere attrezzate come celle frigorifere, se questo trend positivo dovesse continuare e aumentare».

Avete già qualche dato sul trend del 2017?

«Il traffico delle patate comincia adesso, al principio di febbraio. Speriamo che possano aumentare i quantitativi in confronto allo scorso anno, quando il traffico di patate ha raggiunto quasi le 50 mila tonnellate. Nel 2017 inoltre prevediamo un importante incremento dell'attività del terminal ro-ro per i traffici con la Turchia. Abbiamo fatto partire sul terminal un investimento da 12 milioni di euro per attrezzature e ottimizzazione di un parco ferroviario, equipaggiato con gru specifiche per lo scambio nave-ferrovia per i camion turchi e i contenitori da 45 piedi. Il 2017 è un momento di investimento».



Il porto di Trieste cerca alleati negli interporti

Il presidente D'Agostino: «Abbiamo bisogno di nuovi spazi a temperatura controllata»

di ALBERTO GHIARA, Genova

Il porto di Trieste ospita uno dei maggiori terminal frutta italiani, ha una fiorente attività di traghetti ro-ro, soprattutto da e per la Turchia, ed è il porto italiano con la maggiore quota di traffico internazionale. Queste caratteristiche ne fanno uno dei principali scali nazionali per quanto riguarda la movimentazione di prodotti ortofruttili. Recentemente il terminal frutta ha cambiato concessionario ed è passato sotto la gestione del gruppo Samer. Ma in questo settore lo scalo punta per il 2017 anche su altre due carte: il porto franco e l'immagine positiva degli alimentari "made in Italy".

È quanto spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale (di cui fa parte Trieste), Zeno D'Agostino.

«Il passaggio del terminal frutta - dice D'Agostino - al nuovo concessionario è un elemento positivo. Il gruppo Samer ha una capacità commerciale migliore, vede la partecipazione del gruppo Un-ro-ro, va oltre i confini nazionali ed europei».

A dicembre 2016 il ministero dei Trasporti ha avviato le procedure per il decreto attuativo del porto franco di Trieste. Che importanza ha per voi questo progetto?

«Nel settore alimentare, del food, il marchio del made in Italy è uno dei più importanti. Nell'ultimo anno abbiamo avuto una serie di contatti per portare qui iniziative industriali, che sono legati anche alla presenza del porto franco. Questo strumento presenta due vantaggi fondamentali. Il primo è quello doganale. Il secondo, per gli operatori esteri,

è la possibilità di installarsi in Italia, con il relativo ritorno di immagine».

Quindi si tratta di un'operazione non mirata soltanto all'attività logistica del porto?

«Gli investimenti nel porto franco riguarderanno anche attività industriali e non soltanto logistiche. Abbiamo contatti dalla prima metà del 2016. I soggetti interessati sono soprattutto del settore del food. Per me è stata una sorpresa, pensavo che il porto franco avrebbe attirato altri tipi di attività. Abbiamo imparato che una zona franca collegata all'Unione europea non ha soltanto svantaggi, ma anche vantaggi. Il costo della mano d'opera è più basso in altri continenti, ma venire a Trieste significa acquisire un brand, dato dalla localizzazione in Italia, che ha un grande peso. Questo è il messaggio che vogliamo promuovere».

Quali iniziative future prevedete per i prodotti deperibili?

«C'è bisogno di ulteriori spazi a temperatura controllata. Non li cerchiamo all'interno del porto, dove c'è un'intensa rotazione di merci e dove per questo sia l'anno scorso sia quest'anno abbiamo abbattuto e abatteremo vecchi magazzini. Per garantire spazi per l'immagazzinamento abbiamo avviato sinergie con gli interporti di Ferneti e Cervignano».

Siete sempre interessati alle aree della zona industriale (Ezit), la cui società di gestione rischiava la liquidazione?

«Sì, diventeremo il punto di riferimento di Ezit, che era in liquidazione. La legge regionale ci dà la maggioranza in Ezit. Vedremo

come utilizzare gli spazi. Si tratta di 100 mila metri quadrati brown field, in cui ci sono già strutture preesistenti, e un milione di metri quadrati green field, su terreno finora non utilizzato. Definire l'utilizzo di questi spazi è uno degli obiettivi del 2017. Lo spazio non è concentrato, ma distribuito in diverse aree. Alcune sono contigue al demanio portuale e comunque quasi tutte vicine alle banchine. Nelle aree Ezit ci sono già presenze importanti, come per esempio l'azienda di caffè Illy. Sono aree preziose e, come detto, anche in questo caso il settore dei prodotti deperibili è uno di quelli che hanno presentato più richieste».

A che bacino d'utenza si rivolge il porto di Trieste?

«Siamo al centro di un network intermodale ricco, che permette di raggiungere via treno un'area che va dal Lussemburgo a Budapest e comprende paesi come ad esempio Germania, Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, e anche l'Italia. Sono direttrici importanti per la merce ortofruttila. Il camion è importante in questo settore, ma è contendibile. Noi puntiamo sulla ferrovia».

La riforma portuale con la costituzione dell'Autorità di sistema offre altre opportunità?

«Probabilmente Trieste per ora è l'unico scalo rimasto uguale a prima. Non ci siamo ancora integrati con Monfalcone, anche se lo saremo presto. Monfalcone è un'altra area su cui ragioneremo in termini di spazi disponibili, ma non per l'ortofrutta, quanto piuttosto per tipologie come cellulosa, automobili, siderurgici».



Lo scalo più importante per le ultime notizie dal Mediterraneo.



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

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

Seguici su   

