

La conquista del Mediterraneo

MENO PROTAGONISTI, NUOVE VIE:
CRESCE LA COMPETIZIONE

DOPPIO FOCUS

VENEZIA E TRIESTE, REGINE
DEL NORD ADRIATICO



FINANCE & POLITICS

Sul fronte
dei porti
della Spagna

INTERVIEW

Juan Riva
presidente
della Flota Suardiaz

LEGAL

Autorità di Regolazione
dei Trasporti: profili
di legittimità costituzionale



SHIPBROKERS
SHIPAGENTS
DINNER
(FOURTEENTH EDITION)

promoters



part of



we gather
GENOA 30th JUNE 2017
Jean Nouvel Pavillon - Fiera di Genova

www.genoashippingdinner.it



<p>patronage</p> 	<p>organized by</p> 	<p>gold sponsor</p> 	<p>silver sponsor</p> 
---	---	---	--

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**
Stefano Pampuro
Hammou Jdioui
Bianca d'Antonio
Andrea Cuneo
Alberto Ghiara

Pubblicità
Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing
Daniela Montano

Supporto tecnico
Massimo Dragotto
Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza

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



4 La conquista del Mediterraneo

Meno protagonisti, nuove vie:
cresce la competizione

8 Sul fronte del porto

Tra scioperi e disordini il governo tenta di superare le riserve
dell'Europa salvando la produttività delle sue banchine

10 Così cresce l'altra Tangeri

La zona economica speciale porta ricchi frutti alla città marocchina

12 La pesca di frodo vale 20 miliardi

In vigore l'accordo internazionale sui controlli nei porti

14 INTERVISTA - Juan Riva

«Noi, l'autostrada Marocco-Atlantico»

18 INTERVISTA - Luca Vitiello

«Rimorchio, attenzione alle nuove gare in arrivo»

24 Art, profili di legittimità costituzionale

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

26 FOCUS ON TRIESTE

42 FOCUS ON VENICE



DESTRA Il pontone "Pioneering Spirit", operativo nel Turkish Stream, attraversa il Bosforo

Competizione in aumento

di **ALBERTO QUARATI**, Monaco di Baviera

MISURATI secondo l'indice di connettività dell'Unctad (la conferenza delle Nazioni Unite sul commercio), i porti italiani risultano 16esimi al mondo - prima la Cina - mentre fra il 2004 e oggi gli scali del Nord Africa hanno dimezzato il divario rispetto all'Italia, che invece rimane costante nella sua distanza con gli scali del Nord Europa, come sottolineato da Alessandro Panaro, **responsabile del dipartimento marittimo del centro studi Srm** (gruppo Intesa Sanpaolo), che ha condotto un'analisi sui traffici del Mediterraneo, presentata in occasione del seminario di Assoport presso il Tranport Logistic di Monaco di maggio.

NON SOLO CONTAINER

Dunque, secondo i dati dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo (Oecd), ogni anno nel Mediterraneo transitano due miliardi di tonnellate di merce (819 milioni di tonnellate attraverso il Canale di Suez), rappresentando il 20% del traffico globale. Di questo flusso di merce, il 33% viaggia in contenitore: i porti del Mediterraneo sono infatti toccati dal 25% delle linee mondiali, e 17 di questi superano ogni anno il milione di teu in termini di container movimentati - con un incremento del traffico in questo settore pari al 434% nell'arco di tempo che va dal 1995 al 2016.

Il 22% dei traffici nel Mediterraneo

sono rappresentati dai carichi convenzionali, sopra il 20% dei liquidi, il 15% in rinfuse secche e il 10% dei traghetti - **e 598 milioni di tonnellate sono i soli traffici di corto raggio**: l'Italia scambia traffico con il Mediterraneo per il 76% dei suoi volumi.

LA LENTA RIPRESA

Nel 2015 è stata superata a livello mondiale la soglia delle 10 miliardi di tonnellate di merce (+2,1 rispetto all'anno precedente) trasportate via mare, di cui il 60% di queste sono state caricate in Paesi in via di sviluppo, confermando la lenta ma costante crescita degli ultimi sette anni, **coronamento di un'impennata del trasporto iniziata nel 1985 e mai più finita**: da allora infatti i traffici sono cresciuti del 202%. Secondo i dati delle Autorità di sistema portuale, dopo la battuta d'arresto del 2009, **i traffici presso gli scali italiani hanno ripreso a crescere, benché a un ritmo altalenante e comunque lontano dai volumi pre-crisi** (nel 2008 i porti del Belpaese toccarono quota 509 milioni di tonnellate, mai più raggiunti) attestandosi nel 2016 a 483,8 milioni di tonnellate, di cui 37,7% rinfuse liquide, 23,7% merce in contenitore, 19,4% merce su traghetto, 14,5% rinfuse secche e 4,7% in carichi convenzionali.



SINISTRA Un traghetto nel porto del Pireo

DESTRA Il porto marocchino di al-Hoceima





IL MARE PUÒ CONTARE DI PIÙ...

Secondo le stime dell'Istituto nazionale di statistica, le relazioni commerciali tra l'Italia e il resto del mondo valgono circa 600 miliardi di dollari: **nel 2016 la quota di merce scambiata via mare vale il 37% del totale.** Una quota ridotta, benché il traffico marittimo tra l'Italia e il resto del mondo sia cresciuto dal 2000 al 2016 a un tasso annuo di crescita composto del 3,1%: la modalità con cui il Paese esporta e importa di più rimane la strada (49%), **mentre la ferrovia (3%) è superata anche dal traffico aereo (11%).**

...COME IL MEDITERRANEO

Ridotta è anche, nella grande torta degli scambi commerciali, la fetta rappresentata dall'area mediterranea: **67 miliardi di dollari**, di cui l'80% viaggia su mare - e nonostante l'andamento altalenante di questa relazione commerciale, **il Cagr 2000-2016 rimane positivo, +2,4%.** Per quanto riguarda le altre modalità, la strada rappresenta il 9,9%, l'aereo il 9,7% mentre è inesistente l'apporto delle ferrovie (0,2%).

L'AVANZATA AFRICANA

Venendo appunto al Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad, che misura la competitività dei porti e dei sistemi marittimi di 157 Paesi, non colpisce tanto il 16esimo posto al mondo in efficienza, ma - fatta 100 la posizione della Cina nel 2004 - **la riduzione della distanza tra i porti del Nord Africa e i porti italiani**, che invece continuano a patire in maniera pressoché inalterata lo stacco con gli scali del Nord Europa. Se infatti nel 2004 tra i porti italiani (punteggio 52,5) e i porti del Nord Africa (punteggio 26) c'erano 26 punti di gap, e tra i porti italiani e quelli del Nord Europa (punteggio 76,2) c'erano 23 punti; nel 2016 tra porti italiani (punteggio 71,2) e porti del Nord Africa (punteggio 58,9) **ci sono solo 12,3 punti**, mentre tra i porti italiani e quelli del Nord Europa (punteggio 94) la distanza è di 22 punti.

BOOM DI TANGERI E PIREO

Prendendo come riferimento il 2008 - anno pre-crisi e nel quale erano già in pieno corso gli investimenti legati al gigantismo navale, e confrontandolo con l'attualità, le differenze in effetti si notano: a parte la costante predominanza dei porti spagnoli - che da soli raccolgono il 37% del mercato, con Algeciras sempre primo scalo nel Mediterraneo - **a muovere i numeri sono soprattutto il Pireo** (cresciuto dal 2% all'11% del totale), **Tanger Med** (dal 4% al 9%), **mentre perdono colpi Port Said** (dal 14% all'11%), **Gioia Tauro** (dal 14% al 9%) e **Barcellona** (dall'11% al 7%). Rimangono sostanzialmente stabili le quote degli altri grandi porti: Algeciras e Valencia 15%, Ambarli e Marsaxlokk 9%, Genova 7%.

CAMBIA LA GEOGRAFIA

Secondo i dati della stessa Autorità di gestione dell'infrastruttura, nel Canale di Suez transitano l'8%-10% dei beni commerciati in tutto il mondo: si è trattato nel 2016 di 819 milioni di tonnellate di merce, per 17 mila navi: dal 2001 allo scorso anno la crescita è stata di questi passaggi è stata del 120%. Se analizziamo i transiti dal 2008, si nota però un cambiamento ancora più significativo: indipendente dall'andamento dei traffici, **il numero delle navi tende a diminuire - in maniera più altalenante se prendiamo in considerazione tutti i tipi di unità, in modo deciso se si guarda alle unità portacontainer.** Panaro fa notare che l'allargamento del Canale non ha incrementato il traffico, ma ha aumentato solo la velocità dei transiti, che è lo stesso effetto atteso nel medio-lungo termine quando sarà pronto il Canale di Panama allargato, che consentirà il passaggio simultaneo di tre navi, per un totale di 50 unità al giorno. **Navi più grandi, più transiti, ma anche nuovi traffici**, perché l'infrastruttura sarà aperta anche al passaggio delle gasiere.



SINISTRA Container in attesa di partire nel porto di Genova

DESTRA La "Msc Meraviglia" l'ultima mega-nave da crociera dedicata alla navigazione nel Mare Mediterraneo





ANCORA MEGA-NAVI

Benché gli ordini stiano rallentando, la domanda di infrastrutture sarà ancora alta, perché - spiega Panaro - **stanno ancora entrando sul mercato le navi portacontainer ordinate dalle compagnie gli anni scorsi**: nel 2019 infatti entreranno in servizio 173 nuove unità con capacità compresa fra 10 mila e 21 mila teu, **di cui un terzo saranno più specificatamente nella categoria 18 mila-21 mila teu**, così che nel 2020 il 34% della flotta mondiale portacontainer sarà composto di navi con portata superiore alle 10 mila teu (contro il 13% del 2012 e il 23% del 2015). La strategia delle mega-navi e delle mega-alleanze

renderà in questo segmento la controparte armatoriale sempre più forte.

IL FATTORE C

Un altro elemento da prendere in considerazione è la Cina, che gioca un ruolo determinante attraverso la compagnia statale Cosco all'interno della Ocean Alliance, cioè la seconda alleanza, per traffici gestiti, delle tre presenti nel settore container: **nell'ottica della politica avviata nel 2014 con la Via della Seta**, sono numerosi i porti nel Mediterraneo in cui le imprese di Pechino hanno rinforzato le loro attività. Oggi la Cosco controlla il terzo terminal di Algeiras, è presente nei capitali





del futuro terminal container di Vado insieme alla Maersk, controlla terminal ad Ambarli, Haifa, Suez e ha il controllo della maggioranza (oltre che un terminal container dedicato) dell'ente di gestione del porto del Pireo.

DOVE E COME CRESCERE

Quali sono quindi i settori in cui l'Italia può ambire a crescere ancora e recuperare posizioni contro la concorrenza del Nord Africa e del Nord Europa? Il traffico container come si vede tende alla concentrazione, **altre opportunità di sviluppo possono derivare dai traffici a corto raggio**, dove l'Italia è il primo Paese nel Mar Mediterraneo (36%, con 215,6 milioni di

tonnellate movimentate in media ogni anno, fonte Istituto europeo di statistica) - **così come nel trasporto auto**, dove le vendite a livello mondiale sono previste crescere nel periodo 2015-2023 a un Cagr del 2,1%, passando da 88 milioni a 103,6 milioni di unità vendute, secondo i dati dell'operatore di settore Wallenius Wilhelmsen. Il traffico di mezzi rotabili in Italia nel 2016 valeva 94 milioni di tonnellate (+3,5% nell'anno precedente), in costante crescita dal 2012 (+22,9%). I porti con i traffici più significativi in questo settore sono Livorno (12,4 milioni di tonnellate.); Genova (8,6 milioni); Trieste (8,5 milioni); Catania (7,1 milioni); Salerno (sette milioni).

Sul fronte del puerto

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

LA CAMERA bassa del parlamento spagnolo ha approvato di misura la riforma nazionale dei porti, **portando la regolamentazione delle banchine più vicina alle richieste dell'Unione europea.**

A lungo attesa, questa riforma è però respinta dai sindacati, **che hanno accompagnato l'intero iter di approvazione con un'ondata di scioperi in tutto il Paese.** Il decreto, rigettato una prima volta a marzo, ha come obiettivo la liberalizzazione delle assunzioni in un settore strettamente controllato proprio dai sindacati, **e arriva dopo mesi di sanzioni europee contro la Spagna**, accusata di non aderire alle normative comunitarie in materia. A metà maggio il parlamento ha approvato la riforma con 174 voti a favore, **165 contro e otto astenuti.**

La Commissione europea aveva multato la Spagna per una cifra superiore ai 21 milioni di euro, a partire dal 2014, per non aver provveduto a cambiare un sistema di regolazione del lavoro portuale datato e non in linea con i criteri di Bruxelles, **minacciando ulteriori sanzioni nel caso in cui la Spagna non fosse stata in grado di produrre una riforma di settore.**

Ora la proposta approvata in Parlamento ha già ricevuto il via libera della Commissione, e non rimane che renderla esecutiva, come ha sottolineato nei giorni scorsi il ministro del Lavoro spagnolo, **Inigo de la Sierna.**

La Spagna ospita i due maggiori porti container del Mar Mediterraneo, Valencia e Algeciras, oltre allo scalo di Barcellona, motore economico di una delle regioni più ricche d'Europa, **la Catalogna.**

Circa due terzi delle importazioni - ma soprattutto delle esporta-

zioni, che stanno diventando un fattore chiave nell'economia nazionale - **transitano dalle banchine del Paese.**

L'ultima versione della riforma portuale ha ottenuto il supporto del parlamento spagnolo dopo che il governo ha rivisto la propria posizione sui lavoratori addetti alla movimentazione in banchina di veicoli finiti destinati all'import-export, spingendo i deputati del partito nazionalista catalano (**il Pdecat**) all'astensione.

Ma già dopo che il governo aveva reso noti i dettagli della riforma, i sindacati avevano indetto otto giorni di sciopero (quattro a maggio, **quattro a giugno**) nel caso in cui il parlamento avesse approvato, come è successo, la nuova normativa.

I COSTI

L'ultimo sciopero è stato lanciato lo scorso 14 giugno per 48 ore, ed è costato - secondo la stima del ministero dei Lavori pubblici - intorno ai 110 milioni di euro, **o 123 milioni di dollari.** Durante i due giorni di sciopero 34 navi sono state dirottate dai porti spagnoli, **comprese 19 unità da Algeciras**, sette da Valencia, sei da Barcellona e due da Vigo.

«MERCATO DELLE VACCHE»

Paddy Crumlin, presidente della Federazione internazionale del lavoro (Iftf, di cui il sindacalista australiano è anche responsabile della sezione Porti) ha bollato la riforma spagnola come **«un tradimento dei lavoratori**, un mercato delle vacche gestito da politici che se ne fregano di quali effetti potranno avere queste norme sulle persone che lavorano in banchina. L'avevamo già detto a febbraio - aggiunge Crumlin - che ci sarebbero state conseguenze se il governo spa-





gnolo, come poi ha fatto, fosse andato avanti con questa riforma che mortifica non solo la manodopera nei porti, **ma anche la reputazione della Spagna e le convenzioni internazionali sul lavoro.** Ci sarà un fronte unito, sovranazionale, per supportare il lavoratori dei porti spagnoli».

COSA CAMBIA

A marzo di quest'anno, quando la riforma dei porti venne rigettata per la prima volta, il premier spagnolo Mariano Rajoy spiegò che **«dobbiamo seguire una direttiva europea.** Abbiamo ritardato l'approvazione, e ci è stato dato tutto il tempo di questo mondo per raggiungere un accordo».

Rajoy in quella sede faceva riferimento all'Articolo 49 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

In estrema sintesi, il nodo della riforma è questo: fino alla liberalizzazione, in ogni porto spagnolo esisteva un'unica compagnia (**Sageb**) di lavoratori portuali, partecipata da tutti i terminalisti. Tecnicamente, **con la riforma è possibile la costituzione di più compagnie all'interno dello stesso porto,** in concorrenza tra di loro e senza l'obbligo di essere partecipate dai terminalisti.

TRE ANNI NEL MIRINO

L'Europa, attraverso la Corte di giustizia, **ha messo i porti spagnoli sotto la lente nel 2014,** per violazione della normativa comunitaria sulla libertà d'impresa. Nei fatti, ad aprile dello scorso anno la Commissione europea aveva segnalato ai giudici di Lussemburgo che il governo spagnolo non era riuscito in sostanza a liberalizzare il settore dei porti, invitando il Paese **«ad attivare le riforme necessarie per ottemperare al giudizio della Corte,** che altrimenti dovrà comminare nuove sanzioni al Paese».

DALL'EUROPA ALLA REALTÀ

Il timore dei sindacati è però che questo sistema porti a una sostanziale perdita dei posti di lavoro nei porti. Dopo i fulmini e le saette seguite all'approvazione del regio decreto, va detto che la questione in Spagna sembra ammorbidirsi: lo scorso 24 maggio le organizza-

zioni dei lavoratori hanno cancellato il primo dei cinque giorni di sciopero previsti, dopo aver raggiunto un accordo con l'associazione dei terminalisti (Anesco) che comprende tagli di stipendio superiori al 10%, e questo perché - sostengono dal sindacato Cetm, il maggiore in Spagna - **«sulla base di un accordo collettivo viene garantita al 100% la salvaguardia occupazionale,** in cambio di una ridotta decurtazione degli stipendi».

Insomma: liberalizzazione sì, **ma i livelli occupazionali dei porti devono rimanere invariati a fronte di un costo del lavoro inferiore.**

Nei fatti vengono limitate le condizioni che avrebbero potuto originare l'ingresso in porto di soggetti concorrenti alle Sageb, **ma ottemperando formalmente alla normativa europea.**

Livia Spera, segretario politico dell'Ifp per il settore Porti e pesca, spiega infatti che **«il problema non è se il sistema possa o non possa essere cambiato.** Ma deve essere cambiato in un modo che permetta sempre il mantenimento delle condizioni di lavoro, **assicurando la partecipazione del sindacato».**

In più, al di là degli ultimi sviluppi, sulle banchine spagnole si registra un risentimento generale per come l'intera situazione è stata gestita: «Ci siamo scontrati con un atteggiamento fortemente dogmatico - **dice Spera** -. Noi non siamo certo contro la libertà di movimento dei lavoratori nei porti europei, ma ci devono essere le condizioni perché questa libertà possa essere applicata a tutti. Il sistema spagnolo sarà anche stato troppo chiuso, e noi abbiamo bisogno di adattarlo alla legge europea, ma questo realmente significa che bisogna aprire completamente l'intero quadro normativo, **senza che ci sia alcun tipo di protezione?».** L'accordo sindacati-Anesco sembra poter andare nella giusta direzione, **ma certamente questa non è la fine del problema.**

Al momento infatti i portuali hanno sospeso solo uno dei molti scioperi che hanno annunciato, e l'obiettivo del governo non può che essere quello di evitare altri problemi, **per porre fine ad anni di incertezza per i porti della Spagna.**

Così cresce l'altra Tangeri

La zona economica speciale porta ricchi frutti alla città marocchina, che rappresenta il 10% del pil nazionale

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

TANGERI è oggi un fulcro economico che cresce al ritmo vertiginoso del 20% annuale rappresentando il 10% del prodotto interno lordo marocchino.

La ristrutturazione del lungo mare (cinque chilometri di passeggiata) e la realizzazione di 16 parcheggi sotterranei con quasi 3.000 posti auto, costituiscono una scommessa sullo sviluppo marittimo della città.

Tangeri si presenta oggi come un centro cosmopolita che genera migliaia di posti di lavoro e ha in previsione di crearne ancora.

Il risultato è una città variegata con una popolazione che cambia da un giorno all'altro; tanto da duplicare il proprio censimento in soli cinque anni.

La sua posizione geografica, eccezionale, la converte in un luogo ottimale per i capitali stranieri: «Auspichiamo che attirò il turismo di lusso dei crocieristi e che si conosca la ricca storia del nostro passato» spiega Driss Benabad, direttore della società di Riconversione della zona portuale di Tangeri (**Sapt in francese**).

Gli ultimi anni sono stati determinanti per la trasformazione dell'immagine cittadina, **riconvertendola a una internazionalizzazione che ha attirato molti investimenti spagnoli e l'ha resa una rivale diretta del porto di Algeciras.**

In un Paese piuttosto restio ad aprirsi all'Occidente, pur essendo uno dei più religiosamente moderati e più progrediti, **Tangeri conserva una tradizione commerciale secolare.**

Fin dai tempi di re Mohamed VI, cioè agli inizi del 1999, **la regione Nord del Marocco appartiene alla**



mappa dello sviluppo regionale prevista nelle linee guida del regno.

Tangeri fa parte di una ristretta cerchia di città particolarmente idonee ad attrarre capitali stranieri, **come Singapore e Hong Kong.**

Situandosi all'entrata del Mediterraneo occupa una posizione chiave lungo l'autostrada marittima (attraverso lo stretto di Gibilterra transitano ogni giorno circa 300 navi) **ricevendo ogni anno da circa 10 anni, centinaia di milioni di euro.**

Non c'è compagnia importante nel mondo che oggi giorno non abbia una sede in città: **«Viene naturale credere che un attaccapanni non abbia valore... fino al momento in cui non è necessario. Quindi diventa improvvisamente imprescindibile»** dice Jose Carlos Mulero, direttore generale di

Erum-Maroc, l'azienda spagnola che vende appunto attaccapanni a Carrefour, **Inditex e altre multinazionali.**

Questo è stato il motivo, assicura, che ha spinto a creare una fabbrica nel 2003 e associarsi con Erum nel 2006, secondo produttore mondiale di attaccapanni, con installazioni in Paesi come Bangladesh, India, **Cina e Turchia.** Oggi, 10 anni dopo, Mulero dirige una fabbrica di 15.000 metri quadrati e 350 operai che lavorano su tre turni per fabbricare 300 mila attaccapanni al giorno, **dei quali il 90% si esportano.** Il fatturato annuale è di 16 milioni di euro.

Tangeri sta soffrendo una grave mancanza di personale qualificato: **«Ci contendiamo i tecnici come i club di calcio si contendono i migliori giocatori - assicura -.** Un tecnico per esempio è passato da guadagnare 350 euro al



«mese nel 2010 a 800 nell'ultimo anno» conclude.

Ma gli affari della sua industria sono strettamente correlati con il tessuto industriale portuale.

Ogni settimana partono infatti 35 container pieni di attaccapanni diretti nei principali porti europei, **grazie a accordi stretti con quattro compagnie di navigazione.**

Tuttavia, la stabilità politica e lavorativa sono fattori che danno un vantaggio alla competitività dell'impresario straniero.

Il triangolo Tangeri-Castillejos-Tetuan (**80 chilometri per lato**) è un alveare di laboriosità.

Ovunque si guardi si vedono scavatrici, gru, edifici appena terminati o in costruzione, **cantieri per posare nuove strade e infrastrut-**

ture di ogni tipo.

Il governo marocchino nel suo piano di Accelerazione industriale 2014-2020, ha stabilito due obiettivi: **generare più lavoro nel settore secondario e terziario e spingere sull'industria per incrementare il pil nazionale.**

Per questo il governo ha voluto ampliare il porto di Tanger Med e una linea ferroviaria ad alta velocità che collegherà dal prossimo anno Tangeri con Casablanca in poco più di due ore.

Nell'ultimo anno, **gli investimenti pubblici sono cresciuti di un 17,7% e quelli privati di un 3,1% rispetto al 2015.**

Oltre a questo, il Marocco ha adattato la propria legislazione economica a quella vigente nel

mondo sviluppato per attrarre grandi multinazionali.

Questo non significa che dal giorno alla notte il Paese si sia trasformato in un paradiso per gli affari, però si è progredito di molto. Nell'indice Doing Business della Banca Mondiale, **il Marocco è considerato meglio che la Tunisia e l'Egitto.**

Nell'indice di liberalizzazione economica che pubblica attualmente The Heritage Foundation, uno dei maggiori istituti di analisi politica di Washington, il Paese occupa l'86esimo posto tra quelli "moderatamente liberi", **in un totale di 180 casi.**

Nell'indice di corruzione del 2016 di Trasparenza Internazionale, **il Paese appare al 90 posto su 176.**

“carbuné”

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

COMPAGNIA PORTUALE
PIETRO CHIESA
Dal 1899 nel Porto di Genova

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

Pesca di frodo business da 20 miliardi

In vigore l'accordo internazionale sui controlli nei porti, ma la Fao avverte: «Non c'è personale qualificato per poterli applicare»

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

AL MOMENTO il sistema è poco efficiente e chi elude le norme internazionali raziando i mari si dilagua facilmente.

Come nella navigazione commerciale, **un'imbarcazione che svolge pesca illegale può battere bandiera di un Paese**, avere un comandante di un altro, essere assicurata per una compagnia straniera e avere l'equipaggio di un'altra ancora.

Si viene così a creare un rompicapo nel quale si ritrovano coinvolte diverse legislazioni, **regolamenti e autorità**.

Una confusione della quale approfittano i pirati della pesca, secondo Dean Burger, **dell'Interpol**.

La cattura del pescato illegale (non registrato o documentato) potrebbe avere un valore commerciale superiore ai 20 miliardi di euro all'anno, secondo le stime della Fao, **l'agenzia delle Nazioni unite per l'alimentazione e l'agricoltura**.

Questo senza contare naturalmente il danno che provocano queste pratiche irregolari ai banchi di pesce eccessivamente sfruttati (il 31% della riserva mondiale è gestita in maniera **"insostenibile"**) e allo stesso ambiente, per esempio con l'abbandono delle reti durante la fuga.

Via via che cresce la consapevolezza di questo problema, che pregiudica specialmente l'economia delle nazioni insulari in via di sviluppo, sorgono iniziative per stringere il cerchio sui criminali dell'ittica: «Un controllo adeguato è vitale per mantenere le risorse marine e combattere



queste pratiche abusive» sostiene Alberto Lopez Asenjo, **sottosegretario alla Pesca nel governo spagnolo**.

La seconda settimana di giugno si è tenuta a New York la Conferenza degli Oceani, **alla quale hanno partecipato i principali esponenti dei Paesi atlantici**.

Si è parlato di misure preventive urgenti da prendere, come il ritiro delle sovvenzioni a chi pesca irregolarmente, fino al controllo satellitare delle navi e alle ispezioni nei porti: «È questione di approvare manovre drastiche che rendano l'elusione della legge un enorme rischio per chi ci prova - dice il direttore generale della Fao, **Jose Graziano da Silva** -. Per la prima volta abbiamo un accordo che vincola i Paesi e ci permette di ispezionare unità in banchina».

Questo trattato è stato sotto-

scritto da una cinquantina di nazioni con l'obiettivo di estinguere la piaga della pirateria ittica.

Graziano ha poi sottolineato l'importanza di regolamentare anche nelle acque internazionali, visto e considerato che molti irregolari si spingono oltre le 50 miglia marine per eludere i controlli: **«Quello purtroppo continua a essere un territorio selvaggio e non regolamentato»**.

In Svezia il governo si è impegnato a versare 5,4 milioni di dollari per appoggiare il lavoro dell'agenzia nello sviluppo del Psma (Port State Measures Agreement, **la procedura che permette di effettuare i controlli sul pescato a bordo delle navi nei porti**), e l'obiettivo è aumentare la somma destinata questo tipo di attività.

L'obiettivo del Psma è che i pescatori illegali non possano scaricare la propria merce in nessuno dei porti dei Paesi aderenti all'accordo, che prevede inoltre una stretta collaborazione nello scambio di informazioni tra le varie autorità per identificare i pirati e facilitarne la loro consegna alla giustizia: «Ora la cosa più importante è rafforzare l'accordo, che permetterà a ciascuno Stato di esercitare realmente la propria sovranità sulle acque - **conclude Graziano** -. Ci sono molti Paesi in via di sviluppo che non hanno norme adeguate per applicare il Psma, **e recentemente hanno dimostrato di non disporre nemmeno di personale qualificato per svolgere correttamente alcune procedure previste dal protocollo**. La lotta contro il crimine organizzato richiede una ferrea collaborazione internazionale e una grande volontà politica».



“La sicurezza non è un costo ma un investimento sul futuro dei porti.”



Cesare Guidi, Presidente ANGOPI, al 2° Forum Nazionale di Ravenna rilancia il tema della sicurezza e della formazione professionale, alla presenza del Ministro Delrio. Individuati i temi che impegneranno il cluster marittimo nel corso dei prossimi mesi.

Il 2° Forum Nazionale sulla Sicurezza organizzato da ANGOPI, si è tenuto a Ravenna il 26 maggio, con la partecipazione, fra gli altri, del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, dell'Ammiraglio Giovanni Pettrino, in rappresentanza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, e dei presidenti delle Commissioni Trasporti di Senato e Camera, Altero Matteoli e Michele Meta.

Per Guidi, presidente ANGOPI, l'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioi dei Porti Italiani, il modello organizzativo definito dal legislatore *“ha dimostrato di funzionare bene, fornendo ai porti un presidio di sicurezza, economicamente sostenibile, il cui apporto va abbondantemente oltre la sola attività istituzionale”*.

Nel corso dell'incontro sono stati individuati i temi che saranno oggetto di confronto nell'ambito dell'*“Osservatorio sulla Sicurezza nei porti”*, con l'obiettivo di definire soluzioni capaci di rendere i nostri porti più sicuri ed efficienti.

In aggiunta all'aggiornamento del *Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione*, una particolare attenzione sarà, fra l'altro, dedicata alla qualificazione professionale degli ormeggiatori e dei piloti, nell'ottica di trasfondere nel nostro ordinamento le disposizioni recentemente definite in ambito internazionale ed individuare uno specifico certificato di competenza per entrambe le categorie. La natura pubblicistica del servizio di ormeggio è stata ribadita attraverso la firma di un protocollo fra ANGOPI e Comando Generale per la disciplina delle attività di supporto alla gestione delle emergenze in mare.

Al termine del Forum è stato assegnato il *Premio Nazionale per la Sicurezza del Trasporto Marittimo* a Ormeggiatori, Piloti e Rimorchiatori di Genova.

**2° FORUM NAZIONALE
SICUREZZA
PROFESSIONALITÀ
SVILUPPO PORTUALE**

**PORTI &
FUTURO**

ORGANIZZATO DA



IN COLLABORAZIONE CON



CON IL PATROCINIO



Per maggiori informazioni: www.angopi.eu

T & L

Transport & Logistic review



«Noi, l'autostrada Marocco-Atlantico»

Riva, presidente della Flota Suardiaz: «La nuova linea Tangeri-Vigo corona un obiettivo inseguito da anni. Ora è tempo di scommettere sul gas»

di **HAMMUOU JDIOUI***, Tangeri

JUAN Riva, presidente della Flota Suardiaz, è molto ottimista sul futuro. In questa intervista, condivide con noi l'entusiasmo per la nuova linea Tangeri-Vigo, così come le ambizioni del suo gruppo per i prossimi anni - e anche la questione dell'armatoria nazionale, che ha un posto centrale nel suo cuore.

Prima di tutto, benvenuto a Tangeri. Qual è stato il motivo della sua partecipazione alle Giornate della logistica che si sono tenute qui?

«Grazie... Abbiamo annunciato una nuova linea nel contesto di un'estensione delle Autostrade del mare, e siamo convinti che Tangeri sia il posto migliore per questa operazione».

Allora ci dica qualcosa su questa nuova linea...

«L'obiettivo è rispondere alla richiesta di clienti e autorità del Marocco, così come al porto di Tangeri, che fino ad oggi non ha avuto un collegamento regolare e ad alta frequenza con l'Europa in partenza dalla sponda atlantica. È vero che ci sono connessioni offerte dalle compagnie di trasporto contenitori, ma nel comparto dei traghetti questa è una novità; ed è difficile far partire un servizio come questo, ma noi teniamo presente il successo ottenuto con la nostra linea di Saint Nazaire (?) e vogliamo assicurare il collegamento con Tangeri».

Quali sono le caratteristiche di questo nuovo servizio?

«È una linea di traghetti tutto-merci con quattro partenze a settimana, o almeno questo è

l'obiettivo: siamo partiti con due partenze settimanali, che eleveremo a tre nel medio termine, per poi arrivare appunto a quattro. Siccome sappiamo che non è facile cambiare lo schema logistico dei trasportatori, abbiamo optato per un inizio prudente, visto che è un rischio che si assume direttamente la Suardiaz, senza che ci sia alcun tipo di aiuto in cambio. Dunque dobbiamo essere prudenti, e

non ci avremmo nemmeno provato, è chiaro. Guardi, dobbiamo tenere conto che ogni anno passano da Detroit oltre 250 mila camion. La nostra linea non è altro che un'alternativa per servire un traffico del tutto simile: da qui verso il Portogallo (specialmente il Nord del Paese), il Nord-Ovest francese e spagnolo, l'area di Parigi. Inoltre presto avremo un ulteriore collegamento con Zee-



vedere un po' cosa succede. Ma la domanda c'è, i clienti chiedono. Lo scorso anno è stato lo stesso ministero dei Trasporti marocchino a sollecitare questo tipo di connessione. D'altro canto, clienti come le case automobilistiche francesi Renault o Psa, oppure Inditex nel settore dell'abbigliamento, o ancora tutto il comparto della pesca hanno più volte mostrato interesse per questo tipo di offerta. La vera domanda è se loro sono disposti a utilizzare questo servizio sin dall'inizio, e noi speriamo che sia proprio così. Certo, se non fossimo convinti delle possibilità di successo per questa linea,

brugge».

Con quante navi è partito il servizio?

«Tre unità con l'obiettivo di due partenze a settimana. Due di queste navi effettuano rotazione completa Vigo, Saint Nazaire, Zeebrugge. Le partenze sono al mercoledì e al venerdì da Tangeri. Questo è il disegno iniziale. Quando ci consolideremo faremo tre e poi quattro partenze settimanali».

Con che capacità di carico?

«Queste navi possono imbarcare 1.000 auto e 40 semi-rimorchi. Il

primo cliente è stato la Renault: hanno preso parte al progetto. Adesso speriamo di attirare altri tipi di carico, a partire proprio da semi-rimorchi e carichi speciali».

Parliamo del settore marittimo in generale: come assicurare i collegamenti dalla costa mediterranea del Marocco?

«Lavoriamo con i porti marocchino dagli anni Sessanta. Questo per dire che qui noi non siamo degli esordienti: sappiamo l'importanza del Marocco per le imprese europee, e sappiamo che questo è il Paese più occidentalizzato del Nord Africa e uno dei più importanti nell'ambito della facilitazione del commercio. I flussi di traffico si sono mossi, l'industria automobilistica e tessile sta diventando necessaria, e le connessioni logistiche tra Europa e Marocco sono fondamentali per rinforzare questa relazione commerciale. Il primo partner commerciale del Paese è la Spagna, seguita dalla Francia. I trasporti sono principalmente su strada, ecco perché abbiamo pensato all'alternativa marittima sull'Oceano Atlantico, un corridoio di cui sin qui l'industria logistica sembrava essersi dimenticata».

Suardiaz è un gruppo diversificato: industria armatoriale, operatore logistico integrato e agente di linea. Cosa farete in futuro? Quali sono i vostri progetti?

«Abbiamo una divisione dedicata al settore energetico. Abbiamo alcuni progetti innovativi: prima di tutto, lavoriamo sul gas naturale liquefatto come carburante, con il supporto dell'Unione europea. Il nostro obiettivo è realizzare delle bettoline che possano rifornire le navi del carburante, ma soprattutto del carburante del futuro, e cioè il gas. Stimiamo che nel medio termine ci sarà una forte domanda di questa risorsa energetica. Per questo stiamo sviluppando per questo settore nuove costruzioni e nuovi investimenti. Stiamo lavorando anche sulla doppia alimentazione, proprio a bordo delle unità operative sulle rotte atlantiche, sia cambiando i motori sulle navi già in servizio, sia ovviamente programmandoli bi-fuel sulle unità in ordine. Lei sa che il costo del carburante è la cosa più importante nella gestione operativa di una nave, insieme





alle normative, che sono sempre più complesse. Poche settimane fa ero a Bruxelles per presentare i miei progetti, ho riscontrato molto interesse su questi temi, perché fosse per l'Unione europea tutti i camion tra Francia e Spagna dovrebbero viaggiare via mare... Insomma, alla fine ognuno trae vantaggi dalla nostra attività: l'Europa per le tematiche ambientali, il Marocco per il suo interesse a diversificare le proprie modalità di traffico legate ai flussi della merce».

Facciamo un passo indietro, se permette, alla situazione dell'armamento nazionale.

«Lei pone una questione che mi sta particolarmente a cuore. Sono stato presidente del comitato Armatori spagnoli per sei anni, presidente per tre degli armatori europei e ora lavoro nell'ambito dell'International Chamber of Shipping. In Spagna abbiamo un problema, che ho potuto constatare da vicino. Benché l'associazione nazionale sia costituita da 53 membri, nei fatti solo cinque o sei aziende hanno una caratura realmente internazionale. Una situazione molto diversa ad esempio dai Paesi Bassi, che hanno un comitato di 100 aziende che in gran parte armano flotte di un certo livello, con almeno 10 o 15 navi. Oggi gli europei controllano il 40% della flotta mondiale. Possono nascondersi dietro schermature internazionali, ma nei fatti la situazione è questa. Però a ben vedere sono Paesi come Grecia, Danimarca, Germania e Norvegia ad avere una reale vocazione marittima: la loro industria è integrata con il trasporto via mare, e questo tratto caratteristico è continuamente sviluppato. La Spagna invece ha girato le spalle al mare: la nostra industria preferisce appoggiarsi a soggetti stranieri. Ecco, penso che se gli operatori economici di Spagna o Marocco facessero riferimento a operatori locali che conoscono bene i porti nazionali e il loro ambiente, avrebbero una bella opportunità per rafforzarsi, così come l'avrebbero i nostri Paesi. Ovviamente spero che un giorno tutto questo si possa trasformare in qualcosa di concreto».

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



«Rimorchio, attenzione alle nuove gare in arrivo»

Luca Vitiello, presidente della Gesmar: «Anche con un flotta piccola si può essere bravi, il nostro vero problema è la tematica dei turni»

di **BIANCA D'ANTONIO**, Ravenna

LUCA Vitiello? Un napoletano nostalgico, legato alla sua terra e desideroso di fornirci, **anche se ama il suo lavoro che lo ha portato a Ravenna.**

Armatore perché ci si è trovato, con un padre morto troppo presto, **ha dovuto affrontarne le difficoltà con qualche rimpianto per non avere avuto una guida che lo introducesse in un mondo così difficile.**

Ma tant'è, ce l'ha fatta e continua a misurarsi con il mercato diversificando anche la sua attività in un momento così delicato per l'industria marittima.

Presidente di Assorimorchiatori, prevede un periodo piuttosto difficile per la categoria. I suoi miti? Giovanni Visentini e Manuel Grimaldi.

Nuovi ordini?

«Lo scorso anno abbiamo preso in consegna cinque nuovi rimorchiatori, tre costruiti in Turchia, uno in un cantiere olandese e il quinto costruito a Ravenna dal cantiere Rosetti. Questo anno non abbiamo in programma alcun ordine».

La sua flotta com'è composta?

«Il gruppo Gesmar gestisce direttamente o attraverso le aziende controllate e collegate circa 40 rimorchiatori, oltre a un mezzo Anchor Handling, tre Supply Vessel veloci e cinque mezzi rec-oil».

Qual è la situazione del servizio rimorchio in Italia e quali le sue problematiche?

«Com'è noto l'attuale assetto normativo prevede che il servizio di rimorchio sia svolto a seguito del rilascio di una concessione esclusiva a un'impresa che viene individuata attraverso una gara europea. Io ri-

tengo che questo modello sia il migliore: garantisce la contendibilità del mercato e il pronto intervento per il soccorso alle navi, perché con l'esperimento della gara l'Autorità marittima impone in capo al concessionario selezionato una serie di obblighi di servizio pubblico. Riprendo il primo punto: la contendibilità del mercato del-

tere sindacale. In due parole il problema è il seguente: mentre nel resto del mondo i marittimi imbarcano sui rimorchiatori per alcune settimane alternando momenti di lavoro al riposo, in Italia il sindacato ritiene che tutto il tempo che si trascorre a bordo debba essere considerato lavoro (anche quando si è in attesa, si riposa o si dorme); da



morchio è garantita solo attraverso una gara, perché la gara è l'unica possibilità che un'azienda di dimensioni familiari può avere per spuntarla contro una multinazionale del rimorchio (per esempio la Svitser, che ha una flotta di oltre 500 rimorchiatori ed è controllata dal più grosso armatore del mondo, il gruppo danese Maersk), posto che nessuna azienda farà mai un'offerta sotto-prezzo per un contratto della durata di 10 o 15 anni. La più grossa problematica del servizio di rimorchio è di carat-

questo teorema "permanenza a bordo uguale lavoro" ne deriva che un equipaggio non può permanere a bordo più di 40 ore la settimana. Questo può creare una differenza competitiva enorme con le altre aziende europee».

C'è un futuro o le nuove norme europee rischiano di decimare i rimorchiatori italiani? La risposta può essere l'accorpamento di varie compagnie?

«Il problema non è tanto la dimensione, che comunque deve essere

non piccola, delle aziende italiane, ma come dicevo prima, la competitività. Non occorre avere una flotta di 500 rimorchiatori, anche con 50 rimorchiatori si può avere un ruolo in Europa e in Italia; negli ultimi cinque anni abbiamo vinto la gara per la concessione nel porto di Trieste, una gara per il porto di Ashdod, questa seguita tutta personalmente e due in Norvegia. Nei prossimi cinque anni tutte le concessioni dei porti italiani saranno soggette a gara, saremo quindi in piena concorrenza con aziende di tutta Europa. Quando un'azienda europea farà un'offerta per il servizio di rimorchio in un porto italiano, vorrà importare in Italia la propria organizzazione del lavoro, che è più competitiva della nostra».

Come vede il futuro dello shipping in Italia?

«L'industria marittima è un mercato mondiale e in Italia ha gli stessi problemi che nel resto del mondo, chi ci governa dovrebbe cercare di migliorare la competitività della nostra bandiera».

Pensa che in Italia ci vorrebbe un ministero del Mare?

«Ne sentiamo la mancanza, gli attuali dirigenti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si occupano di noi, e di cui ho molta stima, non hanno a disposizione le persone e i mezzi necessari per risolvere i nostri problemi».

Qual è la sua posizione nella Gensmar?

«Io e mio fratello Riccardo ci dividiamo le responsabilità nelle varie aziende operative del gruppo, comunque abbiamo un forte coordinamento con il nostro socio genovese Rimorchiatori Riuniti».

Lei è napoletano, da quanto tempo si è trasferito a Ravenna?

«Sono a Ravenna da oltre 20 anni, da quando è mancato mio padre».

Che cosa le manca della sua città?

«Il sole, il mare, il cielo azzurro, la pizza, gli amici, tutto...».

Ha cercato di tornare a Napoli con qualche attività? Mi riferisco all'avventura Solacem di Torre Annunziata, per esempio.

«Più volte negli anni ho cercato di iniziare attività imprenditoriali a Napoli, anche molto recentemente attraverso la Docks Cereali - terminal specializzato nella movimentazione di bulk cargo in cui abbiamo una importante partecipazione -



abbiamo provato a rilevare un piccolo terminal operante nello stesso settore a Torre Annunziata, ma alla fine non abbiamo avuto successo».

Cosa glielo ha impedito?

«Credo diversità caratteriali con i venditori».

Ha sempre voluto fare l'armatore o è stata una scelta dettata da suo padre?

«Mi piace il mio lavoro, certo il fatto che mio padre mi abbia lasciato una compagnia di navigazione ha determinato le mie scelte».

Da ragazzo cosa sognava di fare?

«In verità non lo ricordo».

Ha rimpianti?

«Il mio vero e unico rimpianto è non aver fatto altri quattro o cinque figli».

Lei ha una figlia, che cosa sogna per lei?

«Che sia una donna forte e serena».

La vedrebbe armatrice?

«Sì, magari assieme ai suoi tre cugini, ma sarei contento comunque, qualsiasi attività imprenditoriale volesse affrontare».

La farà studiare all'estero o in Italia?

«Se riuscirà mi piacerebbe che trascorresse un periodo all'estero».



Lei ha sempre seguito le sue passioni?

«Purtroppo no, sono stato più attento a seguire le regole».

È sportivo e quale sport pratica?

«Ero molto sportivo da ragazzo, oggi quando posso vado in mountain bike o a sciare».

Nel suo lavoro ha qualche rimpianto?

«Ho commesso degli errori che non avrei fatto se avessi avuto la guida di mio padre per qualche anno in

più».

Quali sono i prossimi obiettivi?

«Semplicemente continuare a migliorare le aziende che dirigo».

È uno stakanovista o riesce a prendersi le sue pause con moglie e figlia?

«Lavoro lunghe ore durante la settimana, ma riesco a fare delle belle vacanze durante l'anno».

Per quale squadra tifa?

«Ovviamente per il Napoli».

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.mscevga.ch

Come giudica la sua esperienza alla guida di Assorimorchiatori?

«È stata molto stimolante perché ci sono state, e ci sono, molte questioni da affrontare. Ho impostato il mio lavoro cercando di aumentare la comunicazione, per spiegare cosa fanno e cosa sono in grado di fare le aziende italiane di rimorchio. Ho cercato di affrontare la questione della concorrenza nel nostro settore con onestà intellettuale».

Quali sono gli armatori che più ammira?

«Ce ne sono due: Giovanni Visentini e Manuel Grimaldi, scherzo sempre quando li vedo dicendo che da grande voglio essere come loro, ma poi non è che tra noi ci sia molta differenza di età».

Ama la musica e cosa canta - se canta - sotto la doccia?
«Sono l'essere più stonato dell'Europa Meridionale, ironia della sorte mia figlia ha una bellissima voce».

È riflessivo o impulsivo?

«Impulsivo, però poi rifletto molto».

Cosa proprio non sopporta nelle persone?

«L'ipocrisia, ma bisogna farsene una ragione».

Ha molti amici e crede nell'amicizia?

«Conosco molta gente e ho diversi amici, credo molto nell'amicizia».

Come giudica le armatrici?

«Brave e belle, belle e brave».

Cosa vede nel suo futuro di imprenditore e di uomo?

«Penso che sarà molto dura, per la mia azienda e per l'industria italiana, ma ce la caveremo».

Ha mai pensato di cambiare lavoro?

«Molte volte, ed è per questo che ho iniziato nuove attività nel settore dei terminal e del turismo».

Lei ha una bella moglie, come ha capito che era la donna per lei?

«Grazie, in effetti era la più bella ragazza della città - di una piccola città, ma pur sempre la più bella. Appena l'ho incontrata sono rimasto fulminato, il problema è che come me Lorenza fulminava molti altri ragazzi per cui ho impiegato molto tempo per conquistarla».



È superstizioso?

«Sì molto, tanto da sfiorare la fobia».

Qual è il suo primo pensiero la mattina e l'ultimo prima di dormire?

«Quando mi sveglio penso sempre che avrei voluto dormire di più e la sera continuo a pensare che dovrei andare a letto più presto».

Luca Vitiello come definisce Luca Vitiello?

«Penso di essere abbastanza brillante, ma non credo di avere particolari doti o capacità. Come imprenditore, ma questo lo penso per la maggior parte dei miei colleghi, penso che la fortuna abbia un ruolo determinante».

Come si considera come marito e come padre?

«Sono un decente marito e un buon padre, ma ho il pregio di mettere la mia famiglia prima di tutto».

Cosa la fa ridere e cosa la fa incavolare?

«La mia città natale mi diverte molto, penso che i napoletani siano tutti matti. Mi incavolo spesso, anche per sciocchezze, ma poi subito passa».

A che cosa non rinuncierebbe mai?

«Alla famiglia, al buon cibo, agli amici, al mio lavoro, alla mia moto, alla lettura...».

SHIPOWNERS & SHIPBUILDING

2° FORUM STAZIONE MARITTIMA DI GENOVA, 5 GIUGNO 2017

The
Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

TIM
TECNOLOGIE TRASPORTI MARITTIMI

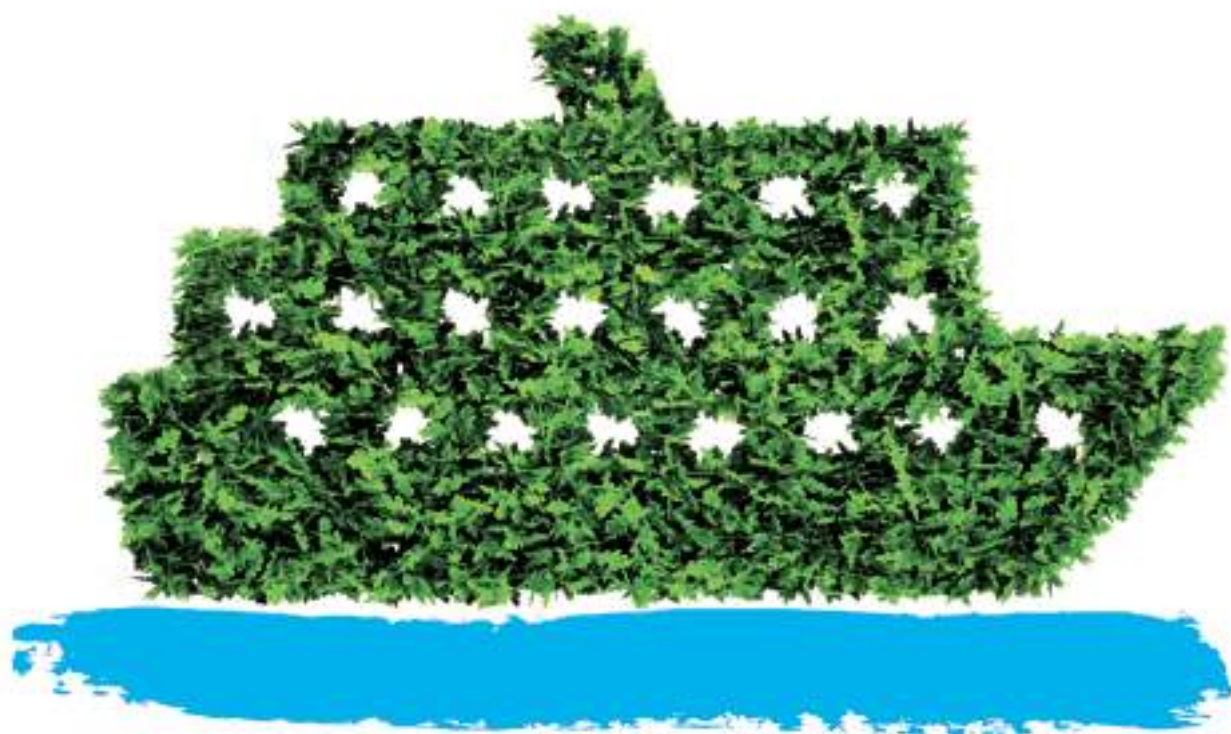
IL SECOLO XIX

Con la disponibilità di

Stazioni Marittime Genova 

Navi passeggeri, porti e ambiente

La svolta verde dello shipping: investimenti e opportunità



Il Secondo Forum Shipowners & Shipbuilding è stato un grande successo di pubblico e partecipazione:

“L’armamento tra best practice e nuove regole”

“GNL: un’opportunità (ecologica) per il bunkeraggio e nuove infrastrutture”

“Recuperare il rapporto tra navi e città”

“Citizen science al servizio dell’ambiente”

sono i temi che hanno animato la mattinata di dibattito e di confronto.

Grazie per la partecipazione e arrivederci alla prossima edizione!

www.themeditelegraph.com - forum.themeditelegraph.com

Con il sostegno di



Camera di Commercio
Genova

Con il Patrocinio di



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Gold Sponsor



Silver Sponsor



Sponsor



Catering
realizzato da



Autorità di Regolazione dei Trasporti

Profili di legittimità costituzionale

di **ANDREA CUNEO**, Genova

NELL'AMBITO delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (**ART**).

ART è una autorità amministrativa indipendente competente nel settore dei trasporti, dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, la cui finalità è quella di garantire la liberalizzazione del mercato dei trasporti e conseguentemente tutelare la concorrenza.

In particolare, ART è deputata a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture esistenti, il contenuto delle condizioni minime di qualità dei servizi nonché i criteri per la fissazione delle tariffe che i gestori sono tenuti ad applicare a tutela degli utenti.

Le attività di regolamentazione, di controllo e sanzionatorie svolte da ART sono rivolte ai **"gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto"**.

Il comma VI lett. b) dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 prevede che ART - per garantire il regolare svolgimento delle proprie attività e sostenere la propria struttura organizzativa - abbia il potere di autofinanziarsi attraverso la richiesta di un **contributo**. L'ammontare del contributo è calcolato sul fatturato dei soggetti destinatari (categoria non chiaramente definita dalla norma) e può essere liberamente determinato da ART stessa, previa approvazione del presidente del Consiglio dei Ministri, entro i limiti imposti dalla legge (*"in misura non superiore all'uno per mille del fatturato"*).

Ciò significa che, da un lato ART ha diritto di

richiedere il contributo ad una platea di soggetti non precisamente identificata o comunque non facilmente identificabile (la norma parla genericamente di **"gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto"**) e, dall'altro, di quantificarne l'ammontare di anno in anno, sempre nei limiti di legge.

Il *casus belli*, su cui ci si sofferma nel presente articolo, scaturisce dalle deliberazioni n. 10 del 2014 e n. 78 del 2015 con cui ART ha determinato e approvato il *quantum* del contributo relativo a quegli anni.

Con tali deliberazioni, ART ha indirizzato la richiesta del contributo non solo ai "gestori di servizi e infrastrutture" che svolgono attività di pubblica utilità ma anche a chiunque fornisca servizi connessi con il trasporto, come ad esempio servizi di magazzinaggio, di logistica, consulenza per la catena di distribuzione, trasporto merci per via aerea terrestre e marittima, spedizione, brokeraggio doganale, gestione terminal portuali e altro.

Tale scelta ha fatto insorgere i destinatari della richiesta (prevalentemente spedizionieri, vettori e operatori logistici) nonché le rispettive associazioni di categoria (tra cui Confetra, Fedespedi, Assologistica), i quali, sostenendo di non potere essere in alcun modo ricompresi tra i soggetti passivi del contributo, hanno proposto ricorso di fronte al TAR avverso le due deliberazioni di ART sopra richiamate. I ricorrenti, tra le altre cose, hanno sostenuto di non svolgere attività soggette alla competenza di ART in quanto operatori economici afferenti al c.d. **libero mercato**, spazio che quindi esula dal trasporto di pubblica utilità cui invece sono rivolte le funzioni di ART, e hanno sottolineato profili di incostituzionalità dell'art. 37, comma VI, lett. b), del D.L. 201/2011.

Il TAR, condividendo le ragioni di diritto dei ricorrenti circa i profili di dubbia costituziona-



*Avvocato,
Studio Lca

lità della norma, con ordinanza del 17 dicembre 2015 ha sollevato questione di legittimità costituzionale, per un - a suo giudizio - rilevante e non manifestamente infondato contrasto della disciplina primaria con l'art. 23 Cost., difettando la norma di tassatività e determinatezza con riferimento alla quantificazione dei contributi, nonché con l'art. 3 Cost., in relazione all'ampia e "indiscriminata" platea dei soggetti obbligati, che non permetterebbe di operare le dovute distinzioni tra gli stessi, in relazione alle attività svolte (e, dunque, consentendo di individuare con esattezza i presupposti della contribuzione).

Con sentenza n. 69 del 7 aprile 2017, la Corte Costituzionale si è pronunciata affrontando i vari profili di costituzionalità della disposizione. La Corte ha inteso non avvallare le motivazioni contenute nell'ordinanza di rimessione non ravvisando alcun profilo di illegittimità costituzionale nell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

In primis, la Corte Costituzionale ha dichiarato che i criteri per determinare la procedura da cui scaturisce la quantificazione del contributo e la base imponibile dello stesso siano esenti da criticità in quanto il potere impositivo di ART troverebbe nella norma in esame limiti, indirizzi, parametri e vincoli procedurali complessivamente adeguati ad arginarne la discrezionalità.

Circa il profilo dell'individuazione dei soggetti obbligati - fulcro del *casus belli* - la Corte, richiamandosi al dettato testuale della legge che delinea i soggetti oggetto

delle attività di regolazione di ART nei "gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati", ha ritenuto che tale espressione sia criterio sufficientemente chiaro per individuare i destinatari del contributo in quanto non si tratterebbe di un "mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di «mercato dei trasporti»", quanto piuttosto di un'indicazione che consentirebbe di circoscrivere l'applicazione **solo a coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie internazionali.**

Sulla base di tali motivazioni la Corte Costituzionale ha quindi dichiarato non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, dichiarando che "È compito del giudice comune verificare se, nella determinazione della misura dei contributi, oltre che nell'individuazione dei soggetti tenuti a corrisponderli, siano stati o meno rispettati i criteri desumibili dal contesto normativo".

Il criterio dettato dalla Consulta è chiaro: l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) **non può obbligare a pagare il contributo annuale quei settori su cui non esercita funzione istituzionale.** Sembrerebbe quindi potersi escludere dal novero dei soggetti passivi gli autotrasportatori, gli spedizionieri, gli operatori di logistica e tutti coloro che, non fornendo un servizio di pubblica utilità, non soggiacciono alla regolamentazione dell'ART.

Non resta però che attendere la pronuncia del TAR.

 **PSA VOLTRI-PRA**

READY FOR



20.000 TEUs

VESSELS



FOCUS ON TRIESTE



TE





«Alla fine di quest'anno contenitori a più 25%»

D'Agostino: «Investiremo sulle crociere, vogliamo portare a Trieste mezzo milione di passeggeri». Parla il presidente dell'Authority

di ALBERTO GHIARA, Trieste

L'OBIETTIVO è quello di una continua crescita, che a fine anno, in quasi tutti i traffici del porto segnerà un più 20%. «Lo confermano i dati dei primi mesi del 2017, lo scalo sta crescendo e anche nel mese di maggio si stanno facendo grandi progressi», spiega Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste.

L'Italia è tornata ad essere uno snodo vitale della Nuova Via della Seta cinese attraverso i porti di Genova e Trieste. Questo cosa significa?

«Torniamo a una prospettiva in cui l'ingresso marittimo della Via della Seta in Europa arriva da Sud. Da presidente di Trieste questo mi rende felice. In quella che era l'ultima versione della Belt&Road Initiative sembrava che l'Italia venisse bypassata», ricorda D'Agostino commentando le dichiarazioni del presidente del consiglio, Paolo Gentiloni, e l'impegno della Cina, riferito dal presidente Xi Jinping, di investire sui porti italiani, in particolare su Genova e Trieste. «Se in origine si parlava di Venezia come possibile snodo della Nuova Via della Seta - aggiunge D'Agostino - nelle versioni più recenti il braccio marittimo della Via cinese attraversava Suez e Gibilterra e arrivava in Europa da Nord, bypassando la nostra penisola. Una visione che, ovviamente, preoccupava l'Italia».

Parliamo dell'andamento dei traffici che riguarda il porto. Quali sono le prospettive per i contenitori?

«Contiamo di chiudere con un più 25% a fine anno. E il dato in-

coraggiante è che stanno aumentando i container pieni. Abbiamo solamente i dati dei primi cinque mesi del 2017 ma le previsioni sono più che incoraggianti. Al momento siamo più che soddisfatti».

Gli altri traffici invece? Quali sono i numeri di Trieste?

«Sulle rinfuse abbiamo avuto un calo a inizio anno dovuto sostanzialmente alla chiusura di alcuni stabilimenti in Germania. Adesso le cose stanno andando meglio e stiamo registrando già da alcune settimane una netta ripresa».

Trieste ha investito molto sullo sviluppo della ferrovia. Risultati?

«Sta crescendo il numero dei convogli, specialmente quelli che hanno come destinazione finale l'Est Europa. Scommettere sul traffico su ferro è stata certamente una mossa vincente che intendiamo portare avanti anche nei prossimi anni. Uno dei tanti risultati raggiunti è stato il primo treno partito da Trieste che unisce i mari Adriatico e Baltico. Il servizio intermodale a lunga percorrenza corre sulla direttrice Kiel-Göteborg, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia e dalla Grecia. Il servizio promosso dai turchi di Ecol rappresenta il primo collegamento operativo lungo il corridoio Ten-T Adriatico-Baltico. La partenza è prevista ogni mercoledì alle ore 11 da Trieste con l'arrivo il giorno successivo a Kiel in Germania alle ore 13, per una distanza ferroviaria di 1.360 km coperta in 26 ore. Il carico prosegue poi via mare per

ulteriori 234 miglia, per raggiungere la destinazione finale di Göteborg in Svezia nella mattinata di venerdì mattina, dopo 14 ore di navigazione».

Sul versante passeggeri quali sono i piani della nuova Autorità di sistema?

«Per quanto riguarda i traghetti, i numeri sono più o meno stabili. Sulle crociere invece abbiamo grandi margini di miglioramento. Attualmente movimentiamo circa 140 mila crocieristi all'anno ma l'obiettivo è quello di poter raggiungere il mezzo milione di passeggeri cruise».

Come farete a raggiungere questi numeri?

«Trieste è una città che molto ha investito sul turismo, una città dalle grandi potenzialità e dalle enormi bellezze. Proprio per questi motivi ritengo che un traguardo del genere, nel medio-lungo periodo, sia raggiungibile anche dopo aver fatto un adeguato lavoro di pianificazione con le compagnie crocieristiche che scalano Trieste».

Torniamo all'interesse cinese per lo scalo giuliano e alla Nuova Via della Seta. Non teme la concorrenza dei principali porti greci in questa operazione?

«È giusto che il Pireo sia una base per una serie di traffici. Ma per sfruttarlo appieno e per entrare in Europa serve un'altra testa di ponte cui anche il Pireo possa collegarsi via nave. E io la vedo a Trieste per l'Europa Centro-Orientale, come a Genova per l'Europa Occidentale».

Trieste 2017: meno petrolio ma più treni

La “cura del ferro” funziona, e i nuovi punti franchi rafforzano la vocazione internazionale dello scalo. L'analisi

di **ALBERTO GHIARA**, Trieste

IL CALO della movimentazione di petrolio ha fatto partire al ribasso il 2017 per il porto di Trieste. Nel primo trimestre si è avuta una flessione dei volumi complessivi (-2,10%) per 14,5 milioni di tonnellate che, come nota un comunicato dell'Autorità di sistema portuale, è «**dovuto ad alcune operazioni programmate di manutenzione ordinaria al terminal marino della Sioh**», dedicato appunto alle rinfuse liquide.

L'andamento delle rinfuse liquide è importante per il porto di Trieste. Grazie a questa tipologia di merce lo scalo ha potuto raggiungere negli ultimi anni la leadership nazionale per traffico complessivo movimentato: «Il petrolio - nota anche il presidente degli agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia, **Alessandro de Pol** - è un elemento fondamentale per le economie occidentali, non lo vediamo come un traffico riduttivo per uno scalo. Quasi il 100% del petrolio della Baviera e il 60% dell'Austria passa da Trieste, **che movimentata più di 40 milioni di tonnellate all'anno.** Spesso si tende a sminuire questo traffico, ma ogni anno arrivano a Trieste circa 500 petroliere, **ognuna delle quali lascia in media sul territorio 70 mila euro.** Al di là della *querelle* sui numeri, il porto di Trieste è uno dei più dinamici della penisola da alcuni anni. Già nel 2014 aveva fatto discutere l'accordo sulle concessioni ad alcuni terminalisti, prolungate per diversi decenni, **contestate e infine promosse dall'Unione europea.** Più recentemente è stata applicata dall'Authority una cura del ferro, cioè un miglioramento dei servizi ferroviari, **che ha portato a un forte aumento dell'utilizzo dei**



treni. Trieste è il porto italiano con la maggiore vocazione internazionale e l'utilizzo del treno è favorito dalle lunghe percorrenze che compiono le merci che transitano per le banchine, dirette o provenienti da paesi come ad esempio Germania, Austria, Repubblica Ceca, Slovenia, **Ungheria.** A spingere i traffici inoltre è la presenza

di operatori marittimi turchi che utilizzano lo scalo per i loro traffici ro-ro con l'Europa centrale. Per il futuro, la scommessa del presidente dell'Autorità di sistema, **Zeno D'Agostino**, è la valorizzazione dei nuovi punti franchi per attirare attività logistiche e produttive. Per quanto riguarda le tipologie



In particolare il presidente D'Agostino, ha sottolineato che con 7.631 treni movimentati e un aumento del 27,61% sul 2015, **Trieste è diventato lo scorso anno il porto italiano dove viene utilizzata di più la ferrovia**, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera. Nel dettaglio delle diverse tipologie, lo scorso anno erano aumentate sia le rinfuse liquide, del 3,56% rispetto al 2015, con 42.756.341 tonnellate, sia le rinfuse solide, del 22,45%, **con 1.967.984 tonnellate**. Anche le merci varie (ro-ro e container) sono cresciute in termini di tonnellaggio dell'1,92%, **attestandosi a 14.512.968 tonnellate**. Andando a guardare i traffici legati alle "Autostrade del mare" si registra una sostanziale stabilità del settore: 302.366 mezzi transitati nel 2016, **con un +0,29% rispetto all'anno precedente**. C'è invece stata una flessione del numero dei container del 2,94% con 486.507 teu, che però non ha intaccato il tonnellaggio movimentato perché si è registrato un aumento del 6,49% dei contenitori pieni, **con 437.129 teu**. Sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in teu equivalenti) lavorati complessivamente nel corso dell'anno, si arriva anche nel 2016 a superare il milione di teu movimentati: **1.157.805**.

merceologiche diverse dal petrolio, l'Authority segnala nel 2017 numeri positivi «che confermano la crescita ormai consolidata di alcuni traffici, **tra cui spicca una buona ripresa del settore container con 137.220 teu movimentati nel primo trimestre 2017 e una crescita del 14,02%**. Da evidenziare

un incremento anche per le merci varie (+5,75%) e per il comparto ro-ro con 74.358 unità transitate **(+2,21%)**. Un buon dato generale quindi, a eccezione delle rinfuse solide che segnano un -34,14%). Nel 2016 erano state movimentate 59.237.293 tonnellate, **con una variazione positiva del 3,68%**.



CPM
Compagnia Portuale
Monfalcone
merci varie

TMT
Trieste Marine Terminal
container

Hub Alto Adriatico per container e merci varie

Trieste Marine Terminal
e Compagnia Portuale
sull'asse dei traffici
tra Europa Centrorientale
e Far East



Trieste Marine Terminal s.p.a.
Punto Franco Nuovo, Molo VII - 34123 Trieste
segreteria@trieste-marine-terminal.com
www.trieste-marine-terminal.com



Compagnia Portuale s.r.l.
Via Timavo, 69/8 - 34074 Monfalcone (Go)
info@c-p-m.it
www.c-p-m.it

«Le agenzie non devono rifiutare nuovi soci»

«Trieste deve cambiare mentalità se vuole crescere»
dice Alessandro De Pol, presidente degli agenti marittimi del Fvg

di ALBERTO GHIARA, Trieste

CRESCONO i traffici convenzionali (container e ro-ro) nel porto di Trieste, ma per gli agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia questa crescita non si ribalta in maniera generalizzata sui fatturati degli operatori, che continuano a soffrire: «Occorre un cambio di mentalità», avverte Alessandro de Pol, **presidente dell'associazione degli agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia e membro del consiglio direttivo di Federagenti.**

De Pol cita come modelli positivi a cui fare riferimento i casi delle agenzie triestine Samer e Parisi. A differenza di altre realtà, come ad esempio quella di Genova, dove le agenzie marittime negli ultimi anni hanno subito una trasformazione profonda, legandosi in maniera sempre più stretta alle compagnie di linea internazionale, intorno ai porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro esiste ancora un tessuto di agenzie medio-piccole gelose della propria autonomia: «Per anni - afferma de Pol - **gli agenti marittimi hanno beneficiato del periodo florido dell'industria marittima.** Adesso che questo periodo è passato, in termini di fatturato sta facendo bene chi ha diversificato, intraprendendo ad esempio anche l'attività di terminalista, **e ha saputo razionalizzare l'attività.** Società come Samer e Parisi hanno fatto partnership con soci turchi che danno risultati in termini di crescita. **Altre realtà invece sono ancora legate a management familiari che considerano la vendita di quote soltanto come ultima ratio in caso di difficoltà e non come uno strumento utile per crescere.** Questo comporta che c'è più difficoltà a far entrare nuovi

soci, soprattutto se stranieri». Che cosa incide sui fatturati? **«I diritti di agenzia sono inferiori rispetto a quattro o cinque anni fa.** L'aumento del traffico non ha compensato questo calo. Inoltre i decreti di semplificazione dell'attività della pubblica amministra-



zione riducono le spese pubbliche, **ma le riversano sugli operatori privati.** Penso ad esempio alle verifiche sulle merci pericolose, **che prima erano svolte dalla Capitaneria di porto.** Oggi sono a nostro carico, mentre la Capitaneria controlla soltanto che siano svolte correttamente». La sfida della crescita, a cui il presidente de Pol chiama le agenzie marittime del Friuli Venezia Giulia, risponde ai dati positivi registrati finora dal porto, da pochi mesi governato dall'Autorità portuale di sistema creata dalla riforma del ministro Graziano Delrio: «L'Authority - dice il presidente degli agenti - **sta lavorando benissimo,** ha messo a sistema strumenti che già c'erano, ma di cui in precedenza non ci si era resi conto. **Il punto principale è la cura del ferro.** Non sono stati costruiti chilometri di nuove linee, **ma sono stati fatti aggiornamenti all'interno del porto.** Le infrastrutture esistevano già, ma non erano usate come si doveva. **Il presidente Zeno D'Agosto**

stino ha lavorato per superare i colli di bottiglia. Con risultati brillanti, come la realizzazione della manovra ferroviaria unica, mentre prima veniva svolta da tre soggetti differenti, **con perdite di tempo e costi non competitivi.** Il primo passo è stata la semplificazione, il porto era già pronto, **bastava capirlo.** La nostra categoria cercava da tempo di sensibilizzare sull'importanza della ferrovia, **questa amministrazione lo ha capito.** Il porto di Trieste è al centro del sistema dell'Adriatico settentrionale, uno dei due assi, insieme a quello tirrenico che fa perno su Genova, **su cui sta lavorando il governo per aprire canali di comunicazione commerciale con il Far East.**

Nei giorni scorsi anche il presidente cinese Xi Jinping, durante un incontro con il presidente del Consiglio italiano, Paolo Gentiloni, **ha annunciato l'interesse della Cina a investire su questi due assi,** come terminali del progetto della nuova via della seta. Gentiloni ha voluto sottolineare che l'accordo non è in alternativa alla presenza cinese nel porto del Pireo: «Sì - afferma de Pol - **ma dal Pireo le merci dove vanno?** Le navi devono passare da Trieste e Venezia. **Il fatto è che negli anni passati non c'erano le condizioni per investire in Italia,** non ci veniva data fiducia. C'erano tanti terminali privati, **ognuno pensava al proprio interesse e non a quello del Paese.** I cinesi a Taranto non hanno avuto successo e anche in Grecia non sarebbe stato semplice entrare se il paese non fosse stato finanziariamente in difficoltà. La concorrenza piuttosto ci viene da Capodistria, **che però non riesce a risolvere i suoi problemi coi collegamenti ferroviari».**



Trieste Your Rail Port in the Heart of Europe

  #TriesteRailPort
www.porto.trieste.it



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale**
Porto di Trieste

www.themeditelgraph.com

DESTRA Una nave della Costa presso il Terminal Crociere di Trieste

«L'evoluzione più rapida»

di ALBERTO GHIARA, Trieste

LA NUOVA della Via della Seta è una grande opportunità che va colta con almeno due doverose precauzioni: la prima è che siano valutati in corso d'opera costi e benefici, per evitare che diventi un boomerang per l'Italia; la seconda è che per cogliere questa occasione il sistema portuale italiano si muova come una rete unita, **senza che si scatenino conflitti fra i singoli scali**. L'invito alla riflessione arriva dal presidente di Fedespediti, Roberto Alberti.

I due assi italiani su cui si dovrà innestare il progetto cinese di via della seta sono quelli adriatico e tirrenico, fissati dalle strategie del governo per la riforma logistica e portuale del Paese.

Quali sono le caratteristiche della portualità italiana del mare Adriatico?

«L'Adriatico - risponde Roberto Alberti - è sempre stato il collegamento dell'Italia con Turchia, Grecia e mar Nero, oltre che punto d'ingresso per la via della seta. Gli scali maggiori sono Ravenna, Venezia e Trieste. Ravenna è il primo porto italiano per le rinfuse, importante per l'approvvigionamento di materie prime. A Venezia si lavorano diversi tipi di merce, in particolare ha la vocazione per il turismo e le navi da crociera. Il porto di Trieste è quello che sta avendo l'evoluzione più rapida».

Quanto è importante quest'area per

gli operatori logistici italiani?

«I porti che si affacciano sull'Adriatico sono fondamentali per noi. Sono importanti nei settori delle rinfuse, dei container, per l'intermodalità, con funzione di hub logistico verso l'Europa. Come indicano gli ultimi rapporti, quest'area è in forte crescita e destinata a una spinta ulteriore con il progetto della nuova Via della Seta».

Il governo ha polarizzato la propria attenzione sui due assi adriatico e tirrenico e l'accordo con la Cina prevede investimenti a Trieste e Genova. Pensa che sia stata la scelta giusta?

«Credo che si sia parlato di Genova e Trieste per semplificare, scegliendo i due porti più emblematici: Trieste per i collegamenti con l'Europa e Genova perché porto più grande d'Italia, che serve uno dei mercati più grandi del mondo, la pianura padana e la Lombardia. L'Italia si deve presentare come sistema portuale, ma sono certo che il governo ne sia consapevole. Questa proposta si deve leggere come proposta della rete dei porti italiani, non può essere diversamente. Ad esempio non si può escludere Vado Ligure, dove i cinesi hanno già fatto investimenti. Le aziende cinesi hanno investito in diversi porti, come Savona, Genova, Napoli. C'è l'interesse delle ferrovie cinesi per il progetto della piattaforma Europa a Livorno. Occorre evitare la tentazione



SINISTRA Roberto Alberti, presidente degli spedizionieri italiani

DESTRA Camion ai varchi del porto





che i singoli porti si presentino da soli».

Che rischi vede?

«Penso al Pireo, dove il traffico è cresciuto di sei volte dopo che il porto è entrato nella via della seta, da mezzo milione a tre milioni di teu. Bisogna vedere che scelte faranno i cinesi in Mediterraneo e quante navi arriveranno. La volontà di passare dall'Italia per raggiungere l'Europa potrebbe ridurre il traffico verso il Northern Range. A questo si aggiunga l'aumento fisiologico dei traffici. Nessuno scalo italiano potrebbe reggere da solo una crescita di questo genere. Se dovessero avere un'espansione dei traffici come è avvenuto al Pireo, i porti di Genova e Trieste andrebbero in tilt. Se ci presentiamo come singoli porti, partiamo sconfitti».

Intanto a Venezia sta tramontando l'ipotesi di terminal container off-shore.

«Quella è un'opera che non ho mai capito. Costringerebbe a scaricare e caricare la merce più volte, per me non sta in piedi economicamente. Ma vorrei aggiungere una riflessione sulla Via della Seta».

Quale?

«Questo progetto ha bisogno di essere governato dall'Italia. Potrebbe avere effetti non previsti, è bene che sia monitorato. Il timore è che il movimento di un soggetto importante come la Cina possa destabilizzare il nostro mondo dello shipping. Bisogna controllare che ci sia una effettiva convenienza, non soltanto nel brevissimo tempo, ma anche nei prossimi decenni. Al momento di firmare accordi vanno stabiliti alcuni principi in merito alla ripartizione di costi e benefici. L'interesse della Cina è distribuire le proprie merci al prezzo più basso possibile e non di lasciare valore aggiunto sul territorio. E' un aspetto che non vedo segnalato da nessuna parte, ma non va sottovalutato».



SINISTRA Il terminal intermodale di Ferneti

DESTRA Il bacino portuale storico di Trieste



«Puntiamo su servizi sempre migliori»

Q & A - Giuseppe Bortolussi

amministratore delegato dell'Interporto di Pordenone

CON la recente missione italiana in Cina è stato formalizzato il ruolo centrale di Trieste nei rapporti tra il Mediterraneo e l'Asia. Qual è il suo punto di vista, a tale proposito?

«Ritengo che per Interporto Centro Ingrosso di Pordenone si possano aprire interessanti prospettive di nuova crescita, tenendo conto che la fase 3 di sviluppo della Repubblica Popolare Cinese passa per il nuovo asse del trasporto ferroviario dalle zone interne della Cina attraverso l'Asia centrale fino a giungere all'Europa continentale. Un cambio di paradigma che porta a considerare non solo il traffico di merci via nave, ma anche ferroviario. In questo senso Interporto è pronto. Certo è che il ruolo del porto di Trieste è fondamentale per una crescita complessiva della piattaforma logistica della regione Friuli Venezia Giulia».

Il porto di Trieste è sempre più orientato verso i territori mitteleuropei e la Baviera. Quali sono i vantaggi più concreti che offre oggi il sistema logistico che ruota attorno al porto?

«Ritengo che l'asse naturale mitteleuropeo sia un importante "zoccolo duro" radicato nella storia e nel consolidato del porto di Trieste e del sistema dei trasporti e della logistica del Friuli Venezia Giulia. Tuttavia, in una logica di mercati globali una visione orientata ad una sola direttrice rischia di essere penalizzante per il sistema manifatturiero e industriale dei territori del Friuli occidentale e del Veneto orientale che gravitano attorno ad Interporto di Pordenone aperte verso altre direttrici».



Quali dovrebbero essere, a suo avviso, gli investimenti prioritari da programmare per sostenere lo sviluppo dei traffici?

«Sicuramente investire su un sistema logistico e dei trasporti che risponda sempre di più alle esigenze delle imprese e degli operatori. Per intenderci il mercato ci dà delle chiare indicazioni e gli investimenti devono andare verso questo senso. Certe volte la politica pensa di sapere e cerca d'imporre soluzioni dirigistiche, ma si tratta di una presunzione fatale (per dirla con Von Hayek)».

Che cosa pensa dei rapporti tra Trieste e gli altri scali, anche non italiani, dell'Alto Adriatico?

«Auspico una visione d'insieme che riesca a far crescere i traffici,

ma per certi aspetti non nascondo la mia propensione da uomo di mercato a considerare che una sana concorrenza senza ingerenze indebite possa stimolare e far crescere l'economia».

Quali sono le prospettive della sua azienda?

«Interporto di Pordenone sta completando importanti investimenti per trovarsi pronto a dare risposte alle aziende e agli Mto che ci chiedono un'operatività orientata a dare risposte alle loro esigenze. In questo senso ci stiamo impegnando fortemente e la collaborazione con Rfi per arrivare alla realizzazione di una stazione elementare per il trasporto ferroviario delle merci e ad una completa intermodalità, è sempre più strategica».



Interporto di Trieste
Ferneti

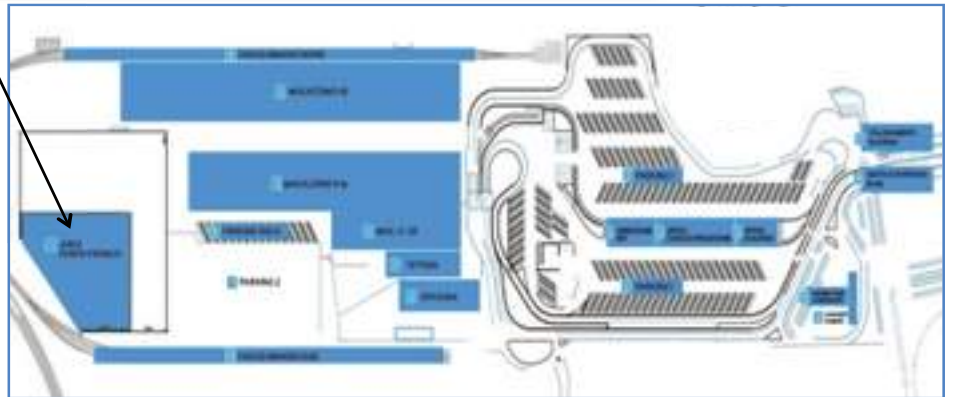
Infrastructure:

- 130,000 sqm open space
- 33,000 smq warehouses
- 3,000 sqm roofed area



FREE ZONE AREA in Interporto di Trieste

- Custom facilities as in Trieste Port
- Trieste Free Port connected with our Free Zone through a "Controlled Corridor"



Location:

- Close to the Slovenian border
- 18 km from Trieste Port
- 30 km from Monfalcone Port
- 35 km from Koper Port



Direct connections:

- Italian railway track (Villa Opicina)
- Slovenian railway track (Sezana)
- Italian/Slovenian highway



Our services:

- Warehouses: National, bonded, ADR, food and beverage, VAT
- Consolidation and deconsolidation groupage
- Handling container, swap body, megatrailer, heavy lift
- High level security 24h

Our train services:

- RO-LA services from/to Salzburg
- Receiving/sending general cargo or intermodal trains from/to European Countries
- "Shuttle" service from/to Port of Trieste



Interporto di Trieste S.p.A.
Loc. Ferneti - 34016 Monrupino (TS) info@interportotrieste.it
www.interportotrieste.it

«Collegamenti col porto sempre più solidi»

Q & A - Giacomo Borruso

presidente dell'Interporto di Trieste

CON missione italiana in Cina è stato formalizzato il ruolo centrale di Trieste nei rapporti Mediterraneo-Asia. Qual è il suo punto di vista?

«Il progetto mirato a riproporre l'antica Via della Seta rappresenta la conferma dell'attenzione da parte della Cina verso il Mediterraneo, e in particolare dell'area Nord Adriatica, dove Trieste rappresenta uno snodo fondamentale, che assume crescente importanza negli scambi con l'intera area continentale asiatica. Nell'impegnativa sfida che si è già avviata nell'acquisizione di ruoli di rilievo nella nuova via della seta Trieste può giocare le importanti carte di cui dispone, rappresentate dalla sua collocazione all'incrocio di prioritari corridoi europei (Mediterraneo e Adriatico Baltico), dei fondali di cui il Porto dispone (18metri naturali), e della presenza di un punto franco avente caratteristiche uniche e irripetibili nel contesto internazionale. Il Sistema Logistico Triestino e, in termini più estesi, l'intera Piattaforma Logistica Regionale hanno dunque, in questo particolare momento storico, la possibilità di realizzare rilevanti incrementi di traffico, ripristinando altresì la valenza dei suoi distretti industriali».

Trieste è sempre più orientata verso Mitteleuropa e Baviera. Quali sono i vantaggi più concreti che offre oggi il sistema logistico del porto?

«È stato di recente ricordato che l'illuminata imperatrice austriaca Maria Teresa ha assunto decisioni importanti relativamente a Trieste senza avere mai visitato la città; ha colto dunque con una semplice analisi della carta geografica la valenza strategica di un sito per lo sviluppo di una grande area continentale. Da questa felice intuizione di un grande personaggio è derivata in pochi anni la costruzione di due linee ferroviarie di collegamento,



di un grande porto e di un punto franco, destinato a dare rilevanti ritorni economici agli ingenti investimenti effettuati. È venuta di seguito, come logica conseguenza, la costruzione del canale di Suez di cui operatori triestini sono stati convinti protagonisti. I vantaggi che il sistema logistico triestino può offrire sono quelli intuiti da Maria Teresa, legati ad un accesso facile ed efficiente ai mercati asiatici».

Quali dovrebbero essere gli investimenti prioritari da programmare?

«La Presidente della Regione, Debora Serrachiani, ricorda spesso la necessità prioritaria di utilizzare al meglio le infrastrutture di trasporto esistenti nel Friuli Venezia Giulia. In effetti nessuna di esse sia per quanto concerne quelle puntuali (porti e interporti), sia per quanto concerne quelle lineari

(ferrovie e strade) risultano pienamente utilizzate. La sola autostrada risulta frequentemente sovrautilizzata a causa del traffico pesante che deve assorbire, problema che verrà risolto con la realizzazione della terza corsia. La priorità negli interventi va comunque data al trasporto ferroviario, non già con la realizzazione di nuove linee ma con la realizzazione dei necessari potenziamenti di taluni nodi attualmente inadeguati. Va rilevato che la Regione Friuli Venezia Giulia è l'unica a disporre di un'infrastruttura ferroviaria verso il Nord Europa (la linea Pontebbana) nettamente sotto utilizzata e quindi in grado di assorbire traffico aggiuntivo. Risulta questo un vantaggio differenziale molto importante per il Sistema Portuale Regionale nel suo impegno verso i mercati dell'Europa Centro Orientale».



Cosa pensa dei rapporti tra Trieste e gli altri scali dell'Alto Adriatico?

«I rapporti del Porto di Trieste con la rimanente portualità dell'Alto Adriatico sono in questa fase improntati ad un'accentuata competitività. Tale situazione deriva dal fatto che il traffico afferente su tale sistema logistico non è adeguato alle sue effettive potenzialità. La competizione più accesa è con il Porto di Capodistria che risulta molto efficiente e competitivo; la situazione competitiva deriva dalla sostanziale coincidenza dei mercati di riferimento. La concorrenza risulta meno accentuata con il Porto di Venezia, il cui mercato di riferimento prioritario è rappresentato dalla pianura padana. Deve ritenersi definitivamente accantonato il progetto di realizzare in laguna un super porto da destinare in particolare al traffico contai-

nerizzato: il rilevante impegno finanziario necessario per costruire questa infrastruttura non risulta economicamente giustificato ed è di tutta evidenza l'inutilità di ricercare adeguati fondali al di fuori della laguna mentre è agevole utilizzare quelli naturali di cui è dotato il Porto di Trieste. La situazione di competitività è destinata a raffreddarsi con l'aumentare del traffico sul sistema logistico Nord Adriatico, situazione per la quale vi sono tutte le premesse. L'aumento naturale del traffico consentirà di realizzare in una logica sistemica integrando le potenzialità dei principali porti dell'area e della connessa disponibilità di inland terminal».

Quali sono le prospettive della sua azienda?

«L'azienda in cui opero, Interporto di

Trieste, ha attualmente una situazione operativa molto buona, in fase di progressivo miglioramento in termini di connessione con lo sviluppo del porto triestino. Negli ultimi due anni in effetti si sono consolidati i rapporti tra lo salo marittimo e l'Interporto anche grazie all'attivazione di un servizio di navetta ferroviario che consente di trasferire mezzi gommati dall'altipiano al porto e viceversa. Si può fondatamente ritenere che i rapporti fra le due infrastrutture si intensificheranno nel prossimo futuro e si estenderanno agli altri terminali operanti sul territorio regionale, sia porti (Porto di Monfalcone e Porto Nogaro) che interporti (Interporto di Cervignano, Interporto di Pordenone, Sdag). Nel giro di pochi anni si costituirà una piattaforma logistica integrata al servizio dei traffici internazionali e del sistema produttivo industriale regionale».

«In forte aumento i volumi intermodali»

Q & A - Fabrizio Zerbini

presidente del Trieste Marine Terminal

CON la recente missione italiana in Cina è stato formalizzato il ruolo centrale di Trieste nei rapporti tra il Mediterraneo e l'Asia. Qual è il suo punto di vista, a tale proposito?

«Il porto di Trieste può essere un vero e proprio hub per i traffici tra il Far East, l'Europa Orientale e l'Europa del Sud. E ciò non solo per le banchine e i fondali naturali a disposizione delle navi, ma soprattutto per i collegamenti intermodali sviluppatosi in maniera importante negli ultimi anni. Tutto questo fa di Trieste il vero porto italiano a vocazione internazionale».

Il porto di Trieste è sempre più orientato verso i territori mitteleuropei e la Baviera. Quali sono i vantaggi più concreti che offre oggi il sistema logistico che ruota attorno al porto?

«A Trieste il treno è la prosecuzione della nave o del braccio della gru. Per raggiungere il porto dal Far East, rispetto ai porti del Nord Europa si risparmiano quattro o cinque giorni di transit time. Le distanze ferroviarie, inoltre, sono minori per raggiungere il Sud ed l'Est Europa: un treno, da Trieste, arriva a Monaco di Baviera in nove ore».

Quali dovrebbero essere, a suo avviso, gli investimenti prioritari da programmare per sostenere lo sviluppo dei traffici?

«Innanzitutto è necessario utilizzare bene ciò che già esiste, per poi proseguire su progetti già presentati, sia per quanto riguarda le banchine del porto che per quanto relativo ai servizi ferro-



viari».

Che cosa pensa dei rapporti tra Trieste e gli altri scali, anche non italiani, dell'Alto Adriatico?

«Trieste, come ricordavo poc' anzi, è l'unico porto italiano che fa riferimento in maniera prevalente a mercati internazionali. Quindi non c'è competizione con altri porti italiani. Koper in Slovenia e Rijeka in Croazia, invece, hanno gli stessi mercati di riferimento del porto di Trieste. È indubbio che la competizione aiuta a migliorarsi, ma a patto che tutti applichino le

regole dell'Unione europea in maniera uniforme».

Quali sono le prospettive della sua azienda/attività?

«Per quanto riguarda Trieste Marine Terminal, i teu movimentati nei primi mesi del 2017 hanno registrato una crescita superiore al 12%, ma è da sottolineare anche l'importante aumento dei volumi intermodali, frutto di investimenti recenti e tuttora in atto: nei primi 4 mesi dell'anno in corso, la crescita si è attestata al 50% rispetto allo stesso periodo del 2016».





FOCUS ON VENICE



Venezia, lo snodo tra l'Europa e l'Oriente

Prove di retroporto con Verona: da questo mese collegamento trisettimanale con Fusina. Obiettivo, due milioni di merce con Grimaldi

di **ALBERTO QUARATI**, Venezia

LA "FUSINA" era il macchinario che sorgeva sulla Tajada, **il possente argine costruito dai veneziani negli anni Trenta del XIV secolo per bloccare e incanalare tutti i corsi d'acqua che si gettavano nella Laguna**, e le cui sabbie rischiavano di imprigionare la città.

Fusina si trova infatti sulla riva della bocca più antica del Brenta, quella che si formò, secondo l'antica storiografia, nell'ottobre del 589 a seguito della Rotta della Cucca, la grande alluvione da cui nacque la Laguna veneta: prima di quell'evento da fine del mondo, il fiume pare raggiungesse l'Adriatico passando tra due vasti laghi, **con un percorso sinuoso che si individua ancora nel Canal Grande**, reliquia di quell'antico corso d'acqua.

La vocazione di Fusina come industria e snodo logistico di Venezia è rimasta nel tempo, **perché questa località è a un tempo l'accesso principale via Laguna alla città e dalla metà del Novecento parte della sua vasta area industriale**.

Proprio per questo nel 2014 l'Autorità portuale ha aperto qui il Venice Ro-Port Mos, con un investimento da 230 milioni (70% da privati) **e un cofinanziamento europeo da 10 milioni**.

L'infrastruttura sorge sulle aree ex Alumix, **il colosso di Stato dell'alluminio ceduto negli anni Novanta al gruppo americano Alcoa**.

Del terminal, che ha concessione 40ennale, sono soci a fianco dell'Autorità di sistema portuale Mantovani (con la maggioranza) Adria Infrastrutture e Coveco, **mentre a ottobre 2016 la compagnia Grimaldi aveva manifestato il suo interesse a entrare nella società**.

Con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura è stato eliminato il passag-



gio dei traghetti dal Canale della Giudecca e quindi da davanti a Piazza San Marco.

A tre anni dall'ingresso in attività, a fianco delle linee merci-passeggeri per la Grecia operate dalla compagnia Anek, sta prendendo forma lo scopo per cui il Venice Ro Port Mos è stato progettato, **e cioè quello di farne un grande crocevia per i traffici dal Mediterraneo Orientale verso la Germania e l'Europa Centrale**.

Il servizio (cinque partenze alla setti-

mana) di Grimaldi con collegamento marittimo per Igumenitsa e Patrasso (con opzione di passaggio via Bari) ha generato nel 2016 un milione di tonnellate di merce movimentata - la quasi totalità del traffico ro-ro transitato da Venezia, **1,052 milioni di tonnellate - lanciando così una funzione nuova per lo scalo**, che deve reinventare un futuro logistico per le aree dove l'industria è venuta meno, lasciando però in eredità spazi e dotazione infrastrutturale uniche in Italia per



(fonte Srm).

Il porto con i volumi maggiori è Livorno, con 12 milioni di tonnellate, mentre per dare un riferimento Genova si attesta sui sette milioni, **stessa cifra della vicina Trieste.**

Oltre ai piani di incremento dei traffici di Grimaldi - di collegamenti con la Grecia si aggiunge il servizio settimanale verso i porti di Alessandria, Ashdod, Haifa e Limassol - **l'Adsp punta a rinforzare la parte terra del corridoio intermodale.**

Il terminal di Fusina è infatti a cinque minuti dall'autostrada, ma per i collegamenti via terra di ampio raggio l'opzione ferrovia oggi dispone di linee verso Francoforte, Duisburg, **Lubecca e Rostock.**

Manca tuttavia un retroporto in grado di attirare e convogliare la merce da e per il porto di Venezia: Padova lavora per le linee sul Mar Tirreno, e dunque il partner ideale, con cui l'Adsp ha già avviato dei contatti, **è l'interporto di Verona.**

Una delle strutture più grandi in Europa, che oggi rappresenta nei fatti il punto di presa del sistema logistico centro-europeo in Italia, **attraverso l'autostrada e la ferrovia del Brennero.**

Proprio per questo l'interporto potrebbe funzionare da collettore per i traffici su ferrovia da e per Venezia, **e un esperimento in questo senso è il nuovo collegamento tri-settimanale annunciato da Grimaldi all'inizio di questo mese tra Verona e Fusina.**

estensione.

Così, il traffico generato dalle Autostrade mare nel porto di Venezia è cresciuto in un solo anno del 30% «e anche il 2017 promette di essere chiuso con un incremento a doppia cifra» dice Pino Musolino, **presidente dell'Autorità di sistema portuale di Chioggia-Venezia.**

Per Guido Grimaldi, direttore commerciale dei traffici a corto raggio della compagnia, il risultato di Venezia è doppiabile: l'obiettivo è due milioni di tonnellate, in un settore che rappresenta una delle peculiarità logistiche italiane, raccogliendo il nostro Paese il 36% di questa tipologia di traffico nel Mar Mediterraneo

EUROPORTS

The Partner of Choice in Maritime Supply Chain Solutions

EUROPORTS ITALY

Terminal Rinfuse Venezia S.p.A - Porto commerciale Molo B - F ab b. 550 30175 Marghera Venice Italy T +39 041 533 4528 - F +39 041 533 4577

www.euroports.com

Focus:

- Agribulk
- Coal
- General Cargo
- Steel

Strategically located at the top end of the Adriatic Sea
Draft 11,5 mt

Network:

One of the largest port operators in Europe:
22 port terminals in Europe
2 port terminals in China



«La nuova scommessa per il porto di Venezia»

Musolino: «Il porto d'altura? Meglio progetti più sostenibili»
Intervista al presidente dell'Autorità di sistema

Che ruolo potrà avere, secondo la sua esperienza, il porto di Venezia nel prossimo futuro?

«Il porto di Venezia - risponde Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale Venezia-Chioggia - e il suo sviluppo possono contribuire in maniera fondamentale supportando, da un lato, le necessità di esportazione delle imprese del territorio contribuendo a far crescere ancora il tessuto produttivo del Nord-Est e portando su tutti i mercati del mondo il meglio del Made in Italy. Dall'altro lo sviluppo della portualità e della logistica a Porto Marghera potranno attrarre nuove imprese e generare nuovi occupati per oggi e per i giovani di domani. Dobbiamo riuscire a valorizzare in primis le dotazioni infrastrutturali esistenti e osservare attentamente il mercato, le sue esigenze e le sue dinamiche. Oggi porto Marghera occupa 13 mila persone e ospita più di 1.000 aziende, tre quarti delle quali impegnate in logistica e portualità; verso di loro e verso il tessuto imprenditoriale del Nord-Est va il nostro impegno, pur avendo l'ambizione di puntare anche a raggiungere sempre di più anche i mercati del Centro-Sud Europa. Inoltre punteremo sempre più su logistica e portualità integrata e sostenibile. È necessario attrarre nuove produzioni ad alto valore aggiunto occupando o riconvertendo le aree dismesse di porto Marghera capaci di mettere in valore l'enorme patrimonio infrastrutturale esistente, valutato in circa 6,4 miliardi di euro».

Quali sono i principali punti di forza per chi lavora nel o con il porto di Venezia?

«Oltre alla tradizione millenaria che ci caratterizza come porto da sempre, sicuramente una posizione geografica privilegiata rispetto alla manifattura europea, una dotazione di aree infrastrutturate tra le più vaste d'Europa e operatori specializzati in settori ad alto potenziale di crescita. Tra questi penso ad esempio ai colli eccezionali - che crescono del 15% su base annua - al settore dell'agribusiness che per Venezia vale 2,5 milioni di tonnellate di merci all'anno tra cereali, semi oleosi e farine; senza dimenticare la movimentazione di container che vede il porto di Venezia al primo posto in Adriatico con oltre 600 mila teu all'anno. Rispetto al comparto che genera più valore per il territorio, quello dei ro-ro, stiamo crescendo speditamente dopo un periodo difficile dovuto all'instabilità nel bacino del Mediterraneo. I ro-ro infatti tra il 2015 e il 2016 sono cresciuti del 30,7%. A tutto questo va aggiunta la grande opportunità di movimentare le merci non solo via mare ma anche efficientemente via ferrovia.

Dal 2009 al 2016 il traffico ferroviario è quasi raddoppiato, +180% dei carri manovrati nel servizio di terminalizzazione di base. Il 2016 è stato un anno record per il trasporto ferroviario a Porto Marghera, con circa 2,2 milioni di tonnellate e circa 90 mila carri movimentati - pari a 7.140 treni - e sono sei le imprese ferroviarie - Trenitalia, Rail Traction Company, Inrail, Captrain, Sbb, Cfi - che operano, a Marghera Scalo, raccordate a 25 terminali di cui 14 operativi. Anche il 2017 sta confermando la tendenza, anzi è in leggero au-

mento: primo trimestre quasi 600 mila tonnellate di merce, pari a circa ad un +2,5% rispetto al trimestre record dell'anno scorso».

Quali sono le prospettive del Porto di Venezia?

«Ci aspettiamo una grande crescita e la possibilità di sfruttare al meglio tutte le potenzialità di questo porto. A Venezia il 23 luglio prossimo celebriamo i 100 anni di questo polo industriale-portuale incredibile che si chiama Porto Marghera che consentirà la realizzazione di una piattaforma logistica straordinaria, la semilavorazione in porto e quindi sviluppo per il tipo di manifattura che oggi conosciamo. Oggi, abbiamo dei colli di bottiglia da risolvere tra questi l'adeguamento della conca di navigazione per l'accesso al porto una volta che sarà entrato in funzione il sistema Mose per la protezione della città di Venezia dalle acque alte e una soluzione per la crocieristica. Due temi che da troppo tempo sono irrisolti, che rischiano di pregiudicare la crescita futura del porto ma che possono aprire nuova opportunità, una volta risolte».

In che senso?

«Per quanto riguarda la conca di navigazione, dovendo necessariamente metterci mano per renderla funzionale, stiamo pensando di realizzare un ormeggio in acque profonde "deep water berth" che consenta alle navi più grandi di arrivare a Venezia. Questo investimento, non di eccessiva entità ma cruciale, potrà sfruttare alcune strutture esistenti del Mose che dovrebbero essere demolite (con un ulteriore e inutile aggravio di costi) e diventare nel breve periodo la



soluzione per rilanciare l'accessibilità nautica del porto. Oltre a questo dovremo lavorare per agganciare ogni nuovo possibile traffico non solo nel settore container ma anche, come abbiamo fatto, nel settore ro-ro e automotive che a maggio 2017 per la prima volta è arrivato a Venezia».

L'Alto Adriatico è stato al centro della recente missione italiana in Cina. Quali dovrebbero essere, a suo avviso, i rapporti di Venezia con gli altri porti, anche stranieri, dell'area?

«Piena collaborazione con Trieste, siamo porti complementari per traffici e mercati. Osserviamo con attenzione i porti dell'altra sponda dell'Adriatico che presentano tassi di crescita a doppia cifra, ma non ci spaventiamo. Il progetto della Via della Seta cinese è molto complesso e dà per certa Venezia. Ci stiamo preparando per accogliere al meglio le opportunità e i traffici che arriveranno, ciascun porto

farà il suo dovere come è giusto. Per il momento, sotto il profilo istituzionale abbiamo già siglato accordi di collaborazione con due i porti cinesi di Ningbo e Tianjin e stiamo lavorando con l'Università veneziana di Cà Foscari che da tempo ha avviato una preziosa collaborazione con i partner cinesi; sotto il profilo commerciale, oltre alla linea diretta container con l'Estremo Oriente della Ocean Alliance, restiamo un porto di riferimento per l'export dei colli eccezionali verso la Cina e l'import di siderurgico. A ciò si aggiungono le relazioni internazionali che abbiamo intrapreso con i Paesi dell'Asean e, in particolare, con il Vietnam. Queste dunque sono le basi solide e concrete sulle quali poggia la nostra strategia di marketing, inserita nel contesto Bri (Belt and Road Initiative)».

La precedente presidenza dell'Autorità portuale ha puntato molto sul progetto del porto d'al-

tura. Qual è il suo punto di vista a tale proposito?

«Prima di imbarcarsi in investimenti faraonici bisogna far rendere al massimo quello che si ha e soprattutto bisogna studiare bene il mercato e le sue dinamiche. Oggi, nelle grandi rotte di trasbordo il Nord Adriatico non è presente, pensare di realizzare un grande investimento - anche economico - che sarebbe arrivato al punto di pareggio con sei milioni di teu oggi non è sostenibile. Dobbiamo pensare a realizzare progetti, magari più piccoli, ma totalmente orientati al mercato. È in questa direzione che va il progetto della "deep water berth" a Malamocco unita all'altissimo potenziale dell'area ex-Montesyndial (che era già prevista anche progetto Offshore) e che andrà interamente dedicata alla crescita del settore container fino a un milione di teu in più. Ritengo che questo sia un obiettivo raggiungibile e sostenibile per Venezia».

«A piccoli passi verso il milione di teu»

Scarpa (Assosped): «Approfondire la conca di navigazione per far entrare navi con capacità oltre i 7.000 container»

di **ALBERTO GHIARA**, Venezia



APPROFONDIRE il canale di accesso al porto per accogliere portacontainer più grandi; migliorare le linee ferroviarie verso l'Europa centrale; completare la realizzazione del Port community system, che ancora manca; ma soprattutto proseguire nella politica dei piccoli passi intrapresa dalla nuova Autorità portuale di sistema: sono

gli ingredienti di cui ha bisogno il porto di Venezia secondo il presidente dell'Associazione delle imprese di spedizione di Venezia (Assosped), **Andrea Scarpa**.

La comunità del porto lagunare non è più concentrata sul grande progetto del terminal container offshore, voluto dall'ultimo presidente dell'Autorità portuale di Ve-

nezia, Paolo Costa, e congelato dal primo presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, **Pino Musolino**. Una scelta, quest'ultima, che Scarpa condivide: «Il porto - afferma - ha potenzialità inesprese. Al di là di nuove infrastrutture, se verrà applicato bene il coordinamento fra amministrazioni avviato



importante perché così anche gli altri si sentono in dovere di attivarsi».

Questo non significa che non siano necessari investimenti sulle strutture: come l'ingresso e l'approfondimento della conca di navigazione, **l'unica via che dà accesso alle navi dirette a Porto Marghera quando il Mose è chiuso.**

Oggi le navi di dimensione maggiore che possono arrivare sono quelle da 7.000 teu, passando dalla parte del Mose, le cui paratie, anche quando sono abbassate, limitano comunque i fondali: «La conca di navigazione - **ricorda Scarpa** - è sottodimensionata, ma prima ancora bisogna risolvere la questione dell'ingresso. **Ci sono stati errori di progettazione.** Per questo la Capitaneria ha limitato l'accesso alle navi fino a 170 metri di lunghezza».

Risolvendo i problemi di ingresso, a partire dallo spostamento di una diga, si potrebbe garantire l'accesso a navi fino a 270 metri, **ossia le 7.000 teu che riescono a passare dove c'è il Mose.**

Approfondendo la conca di navigazione, **potrebbero arrivare a Venezia anche portacontainer più grandi.** Dal canto loro, gli spedizionieri di Assosped sono attivi su due fronti.

Con gli agenti marittimi stanno portando avanti il progetto del Port community system, uno strumento ormai indispensabile per offrire servizi rapidi, ma che a Venezia ancora non c'è: «**Siamo a un buon punto nella sua realizzazione,** ma non è ancora partito. Occorrono investimenti importanti. **Adesso abbiamo coinvolto l'Autorità di sistema portuale,** che di solito promuove queste iniziative. Ma a Venezia finora l'Authority era stata latitante».

La seconda attività a cui tiene Scarpa è la partecipazione di Assosped, anche con quote societarie, all'Its Marco Polo, **la scuola post-diploma che prepara i ragazzi a diventare operatori della logistica e spedizionieri.**

Ne sono soci, oltre a Assosped, Cflì (ente di formazione dell'Authority) e altre realtà locali: «**Si tratta di un corso di due anni,** intervallati da un periodo di esperienza diretta di lavoro, riconosciuta a livello europeo. **Produce circa 30-40 diplomati all'anno.** È operativa da due anni e tutti i diplomati del primo corso dopo un anno hanno trovato lavoro».

dal presidente Musolino, ci sarà un bell'incremento dell'attività portuale».

Il coordinamento fra amministrazioni e categorie, dall'Authority alla dogana, dagli autotrasportatori agli spedizionieri, **è una delle misure avviate da Musolino nelle prime settimane del suo mandato.**

Scarpa nota anche l'attivismo nella promozione dello scalo, alle fiere di Anversa (sul break bulk) e di Monaco di Baviera (sulla logistica) e il congelamento, appunto, del progetto di porto offshore, per il momento accantonato senza escludere una sua ripresa in futuro: «**Mi sembra che il nuovo presidente sia**

una persona pragmatica, che non presenta progetti pressoché irrealizzabili. **Affronta problemi più piccoli per risolverli.** Parla di rendere più efficienti le strutture che già abbiamo e con cui potremo movimentare più container di quelli che muoviamo adesso. **L'anno scorso Venezia ha registrato 600 mila teu,** ma l'obiettivo che possiamo raggiungere è un milione di teu. Prima le cose più banali non venivano prese in considerazione. **Questo presidente si impegna parlando con Capitaneria,** dogane, sanità marittima. Si crea un coordinamento senza spendere cifre enormi. **L'intervento dell'Authority è**

DESTRA A Venezia è fondamentale la mediazione tra patrimonio artistico e sviluppo industriale

Puzzle Venezia

di ALBERTO GHIARA, Venezia

«LA PRIORITÀ per il porto di Venezia - spiega Alessandro Santi, presidente dell'Associazione agenti raccomandatori e mediatori marittimi del Veneto - è sistemare il comparto delle crociere, ancora nell'incertezza dopo il decreto Cini-Passera di cinque anni fa. Occorre una soluzione innervata su una visione futura di tutto il porto. Risolvere la questione delle crociere permetterà di trovare una soluzione anche per il resto del porto commerciale».

Come si sta muovendo la nuova Autorità di sistema portuale?

«Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Venezia-Chioggia, Pino Musolino, ha la stima della comunità portuale ed è supportato nelle sue proposte. Fra queste c'è anche quella dell'accessibilità nautica delle navi da crociera alla stazione marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele».

Lei è favorevole a mantenere la stazione marittima nella sua posizione attuale?

«Sì, la stazione marittima ha sei terminali operativi su cui sono stati investiti milioni di euro. C'è poi un altro tema introdotto da Musolino».

Quale?

«La ricerca di una soluzione per il futuro dei container, non nel progetto della piattaforma offshore del precedente presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, ma in un'area ad alti fondali vicino a Venezia. È un progetto

possibile con costi contenuti. Bisogna ricordare che i volumi di merce containerizzata nel porto di Venezia rappresentano cinque milioni di tonnellate su un totale complessivo di 25 milioni nel 2016. Il nostro porto non è legato soltanto ai container. Circa nove milioni di tonnellate sono rinfuse liquide e altrettante di rinfuse solide. Inoltre lo scalo è leader nel general e project cargo in Alto Adriatico. Senza dimenticare il settore passeggeri».

Dove sarebbe posizionato il terminal container in base al nuovo progetto?

«La conca di navigazione di Malamocco serve per garantire l'accessibilità nautica in presenza del Mose. Questa accessibilità sarà limitata con le barriere sollevate. Il terminal sarà posizionato all'imboccatura delle Bocche di Malamocco, dove un'area è già pronta, in quanto veniva utilizzata per l'attività del cantiere del Mose. I fondali potrebbero essere portati a 16 metri. Il progetto è già stato portato al ministero, che lo ha ritenuto possibile. È un'evoluzione dell'idea di Costa, più sostenibile in termini di costi e di previsioni sui volumi di container. Il piano di Costa prevedeva il passaggio di sei milioni di teu in Alto Adriatico, una cifra che va ridimensionata, tenuto conto che oggi fra Venezia, Trieste e Capodistria si arriva a 1,8 milioni di teu».



SINISTRA Una nave da crociera nel Canale della Giudecca

DESTRA Il MiniMose sul Canal Vena a Chioggia





Qual è attualmente lo stato di salute delle agenzie marittime del Veneto?

«Anche se il 2016 si è chiuso per Venezia con segnali positivi, la redditività delle nostre aziende non è esaltante. C'è una tendenza dei clienti a ridurre le tariffe. Il margine di guadagno va trovato in una maggiore efficienza».

Quali sono le prospettive per il 2017?

«I primi due mesi sono andati bene, poi c'è stata una contrazione nei tre mesi successivi. A giugno confidiamo in una ripresa. Le compagnie marittime sono molto attive. A maggio riparte la linea diretta per l'Estremo Oriente che Cma-Cgm aveva sospeso lo scorso ottobre 2016. La linea Neptune ha annunciato una linea di car carrier per le auto. Il terminal Ro-port-mos sviluppa le Autostrade del mare per la Turchia. La compagnia Grimaldi investe sull'intermodale nave treno dalla Grecia via Fusina verso l'Europa settentrionale. Le linee ro-ro sono in aumento. L'unico declino si registra sulle rinfuse: siderurgici, agroalimentare, prodotti energetici».

Che cosa pensa della rivalità fra i porti di Trieste e Venezia?

«Non penso che fra i due scali ci sia un problema di concorrenza né che abbiano una sovrapposizione dei traffici. Penso che la vera competizione i porti di Trieste e Venezia l'abbiano con Capodistria, ad esempio sui contenitori. Lo scalo sloveno è cresciuto più rapidamente. Oggi loro muovono 850 mila teu, contro i 600 mila di Venezia e i 500 mila di Trieste. Capodistria movimentata 700 mila automobili, in Italia questo traffico è limitato a Monfalcone e soltanto adesso, col traffico di Neptune, in parte a Venezia. Per quanto riguarda i passeggeri, invece, se si risolvono i problemi, Venezia non ha avversari».

La riforma portuale funziona?

«C'è uno stallo preoccupante, serve che il ministero dia una scossa, se no non possono partire neanche i tavoli nazionali. Nel frattempo scali come quelli di Rotterdam e Anversa non stanno fermi».



SINISTRA La "Ruby Princess" presso la Stazione Marittima di Venezia

DESTRA Lo stabilimento Fincantieri di Marghera



«Marghera non può morire per asfissia»

Corbellini (Euroports): «Ma l'ossigeno non è qui accanto, e ancora troppa burocrazia frena chi vuole investire»

Che ruolo potrà avere, secondo la sua esperienza, il porto di Venezia nel prossimo futuro?

«Il Terminal Rinfuse Venezia, di proprietà del gruppo internazionale Euroports, è la dimostrazione concreta che il porto di Marghera può ancora offrire risposte adeguate a imprenditori che intendano investire sul territorio con serietà, fermezza e rispetto del contesto - risponde Marco Corbellini, presidente e amministratore delegato Euroports Italy, del gruppo Euroports -. Consapevoli che le loro aspettative devono tenere conto della peculiarità pressoché unica di un porto lagunare. Purtroppo però il legislatore è intervenuto nelle problematiche portuali generali applicando la solita norma che non intende far torto a nessuno. Sicché oggi, le imprese, che non dispongono dello specchio magico della strega Grimilde, debbono calibrare l'attività in ragione dei tempi necessari affinché tale norma possa trovare applicazione. Non occorre la magia per cercare di rimanere bene in piedi superando eventuali difficoltà per far fronte con successo alle aspettative di sviluppo commerciale proprie di ogni impresa. Marghera non può morire di asfissia anche se l'ossigeno oggi non è qui accanto e i progetti di interesse per pochi non rispondono alla necessità della realtà giornaliera, cosa che la burocrazia difficilmente comprende e la politica, normalmente dedita a ben altri processi, arriva a condividere».

Quali sono i principali punti di forza per chi lavora nel o con il porto di Venezia?

«Allo stato odierno l'area portuale



di Venezia abbisogna di precise e puntuali proposte di sostegno, vuoi per la problematica della crocieristica, vuoi per quelle connesse al Mose e alla conca di navigazione. I limiti infrastrutturali esi-

stenti, a mio avviso, non consentono infatti di collocare la portualità veneziana con successo nell'attuale quadro di riferimento generale. Il piano nazionale della portualità e della logistica indica porti quali "nodi di catene logistiche che si occupano del trasferimento delle merci porta a porta. La nota scarsa capacità e lentezza di intervento dei pubblici poteri per rendere operanti moderne reti di distribuzione, penalizza gli interventi di adeguamento commerciale. La cieca applicazione burocratica delle cosiddette regole di governo dei porti può determinare momenti di impasse che possono seriamente danneggiare la complessa rete di attività di un porto. Sarebbe necessario salvaguardare la costante opera dei terminalisti che per corrispondere alle necessità di movimentazioni delle merci, loro stoccaggio e riconsegna, debbono porre doverosa attenzione all'andamento dei costi quale prima condizione per poter "stare sul mercato". Necessitano spazi a terra che sostengano la minimizzazione della costosa rotazione delle merci e tempi economicamente sostenibili anche per la loro riconsegna. Ovvio affermare che per gli scali veneziani auspichiamo con notevole interesse condizioni migliori che ci auguriamo la innovata autorità portuale vorrà proporre».

Quali sono le prospettive della sua azienda?

«Le prospettive in larga parte esse dipendono dall'impegno che il nuovo presidente dell'Autorità di sistema vorrà attuare come nuovo impulso alle nostre attività imprenditoriali con la consapevolezza che oggi è essenziale strut-



turare e migliorare il presente per renderlo più efficiente e disponibile per affrontare le nuove e attese sfide che, quale porto d'Europa, Venezia merita. Il compito non è facile, esso presuppone notevole spirito di squadra che sappia prescindere per quanto possibile dai singoli interessi, massima efficienza e la consapevolezza di operare per un nuovo domani, superando così il mero mantenimento di uno status quo sempre più privo di prospettive di sviluppo. Non possiamo dimenticare che il movimento portuale offre lavoro a molte, molte famiglie, cosa per la quale sarebbe importante che i rappresentanti dei lavoratori, a volte ancorati all'oggi, ponessero lo sguardo anche al prossimo futuro».

L'Alto Adriatico è stato al centro della recente missione italiana in Cina. Quali dovrebbero essere, a suo avviso, i rapporti di Venezia con gli altri porti, anche stranieri, dell'area?

«Non ho dubbio che le buone missioni attivano altrettanti buoni propositi riguardando priorità importanti per lo sviluppo dei traf-

fici e dei commerci mondiali. Purtroppo ciò non è sufficiente per cogliere reali risultati se sui territori interessati non vengono predisposte le cosiddette qualità di nodo essenziale, nel caso portuale, riconoscimento non facile dipendendo esso da potenzialità reali di porto europeo non soltanto sulla carta stampata. Nel caso poi dell'interesse collettivo per i porti commerciali dell'Adriatico Napa occorre considerare l'effetto concorrenziale che a voler dir bene esclude accordi anche fra gli scali nazionali. Non è detto che tutto sia superabile quindi anche le anzi esposte difficoltà, ma lo Stato non può pensare che le aziende portuali private rinuncino ad una equilibrata competizione a favore dei propri fondamentali e naturali interessi».

La precedente presidenza dell'Autorità portuale ha puntato molto sul progetto del porto d'altura. Qual è il suo punto di vista a tale proposito?

«La fredda analisi dei fatti che si sono succeduti nello scalo commerciale portuale merita una semplice valutazione. La crisi

mondiale che purtroppo ha dimostrato come in pochissimo tempo possano variare interessi, costumi, qualità della vita tali da modificare seriamente i sistemi di comunicazione commerciale quindi anche i traffici e i singoli interessi, nella nostra veste di terminalisti non possiamo evitare almeno due brevi considerazioni. Uno: i tempi necessari per la realizzazione di un porto off-shore con annessi e connessi come sino ad ora delineato, sono tali da far dubitare circa l'opportunità di proseguire nell'avviamento del progetto. Due: nel perseguire comunque nella attività di realizzazione del sistema di porto esterno, maggiormente si evidenzia la assoluta necessità di riproporre in termini pressoché definitivi il quadro generale del rimanente porto lagunare sotto ogni profilo quindi valutando e proponendo presenze, attività, sistemi innovativi, canali, dragaggi e quant'altro, pena la condizione di asfissia prima richiamata. Credo pertanto di non cadere in errore affermando che oggi non esistono le condizioni».

Break bulk, Venezia torna protagonista

Due nuovi servizi, con Neptune il debutto nel settore autoveicoli. Siglato un nuovo accordo con la Ocean Alliance

di **ALBERTO QUARATI**, Venezia

ANCHE quest'anno il porto di Venezia è stato protagonista ad Anversa alla fiera internazionale Break Bulk Europe, **che riunisce i più importanti operatori del settore a livello mondiale.**

Massiccia la presenza degli operatori a fianco dell'Autorità di sistema portuale di Venezia-Chioggia: per i terminal c'erano Multi-service di Venezia e Sorima di Chioggia; per gli agenti e raccomandatori presenti Radonicich, Mirco Santi, Tositti, Bassani, Columbia, Minucci; per gli spedizionieri, Baggio, Stemarshipping, **Broccardo e Cts Trasporti.**

Il presidente dell'Adsp, Pino Musolino, spiega che «ad Anversa ci siamo presentati forti di una crescita consistente (+15%) **nel comparto e una vasta serie di imbarchi di break bulk e colli eccezionali messi a segno negli ultimi mesi.** Imbarchi così rilevanti da ricordare i fasti del 1200, quando i veneziani trasportarono via mare, a bordo delle galee, **le colonne di San Marco e San Todaro e la quadriga della Basilica.**»

Un rimando al passato che si ritrova anche nel logo, **nelle grafiche e nei materiali con cui l'Autorità di sistema si presenta in fiera.**

Tra i colli eccezionali trasportati nel 2016 e nel 2017 vanno infatti ricordati la gigantesca caldaia partita per gli Emirati arabi (così grande da richiedere la nave più larga mai arrivata alle banchine veneziane); quattro reattori dal peso complessivo di 3.600 tonnellate diretti in Malesia, due dei quali prodotti a Mantova e arrivati a Venezia via fiume; una lunghissima colonna "gas absorber" (30 metri) **destinata a Port Said,**



movimentata in tempi record. **A questi vanno aggiunti i recenti trasporti eccezionali in esportazione di yacht e maxi yacht che hanno richiesto particolare attenzione e capacità nelle operazioni di imbarco e manovra, specializzate visto il loro pregio.**

L'appuntamento di Anversa è stato scelto per l'annuncio uffi-

ziale dell'attivazione da maggio 2017 di due nuovi servizi marittimi, **entrambi di rilevante importanza per lo sviluppo del porto del Veneto.**

Il primo, segna l'apertura di un nuovo comparto di traffico, **quello degli autoveicoli.** A darne l'annuncio Peter Menzel, direttore commerciale di Nep-



borazione con il nostro rappresentante locale, **il gruppo Tosifti**.

Neptune Lines può offrire la possibilità di collegamenti veloci diretti tra Italia, Turchia e Grecia, tramite il suo snodo intermodale del Pireo, verso i porti di Israele, Egitto, Libano, Algeria, Tunisia, **Marocco e Mar Nero per tutti i tipi spedizioni nel comparto.**

Il secondo servizio è in realtà un ritorno: a maggio è infatti ripreso il servizio diretto con l'Estremo Oriente operato dalla Ocean Alliance (composta dalle compagnie di trasporto container China Cosco Shipping, Evergreen di Taiwan, la francese Cma Cgm, e Oocl di Singapore) **sospeso nei mesi invernali per un calo strutturale della domanda e oggi ripristinato confermando Venezia e l'Adriatico come terminale marittimo della Via della Seta del 21esimo secolo.**

Il servizio diretto della Ocean Alliance è iniziato con la nave "Apl Oregon" presso il terminal Vecon di Venezia (gruppo Psa di Singapore) e come confermato dalle compagnie, consentirà di sviluppare in particolare il traffico break bulk (trasformatori, serbatoi, yacht, ecc...) **con l'obiettivo di movimentare circa 2.000-2.500 teu a nave tra esportazione e importazione.**

Le 10 navi utilizzate per il servizio hanno tutte capacità tra 6.500 e 6.800 teu.

tune Lines, compagnia greca tra più importanti al mondo nella logistica degli autoveicoli, il cui traffico di riferimento si concentra sul Mar Mediterraneo e il Mar Nero, **servendo oltre 20 mercati e 30 porti chiave in quest'area.**

Dopo aver chiuso un progetto con Ford Germania, Neptune Lines inizierà il suo rapporto con

Venezia aggiungendo lo scalo al Venice Ro-Port Mos terminal al suo servizio settimanale "Adriatico": «Siamo entusiasti - dice Mentzel - di iniziare a lavorare con il porto di Venezia potendo contare su un terminal specializzato e dedicato come quello ro-ro di Fussa, e siamo convinti che sarà un successo anche grazie alla colla-



«Col secondo terminal 4 milioni di crocieristi»

Appello al prossimo Comitato perché scelga rapidamente un progetto per le grandi navi. Parla Massimo Bernardo (Propeller)

di ALBERTO GHIARA, Venezia

«IL PROPELLER Club non entra nel dibattito sulle soluzioni da adottare per accogliere le grandi navi da crociera a Venezia. **Facciamo però notare che ci sono cinquemila persone che a Venezia lavorano in questo settore**, fra terminal e servizi. L'importante è che si faccia subito qualcosa», afferma Massimo Bernardo, **presidente del Propeller Club di Venezia e ex-presidente del comitato Cruise Venice**.

Bernardo auspica lo sviluppo del traffico crocieristico in Laguna e non nasconde la propria contrarietà per le iniziative che vanno in direzione opposta, come la consultazione popolare del prossimo 18 giugno, organizzata dal comitato No grandi navi per fermare qualsiasi soluzione che consenta l'arrivo delle grandi navi da crociera a Venezia: «È un'iniziativa - afferma - priva di interesse. Autorità di sistema portuale e Venezia terminal passeggeri (Vtp) **hanno già definito le proprie strategie**». Sottolinea per contro i passi avanti fatti recentemente per ridurre l'impatto della presenza delle navi, come il cosiddetto Blue Flag, l'accordo, giunto alla terza stesura, **con cui le compagnie marittime si impegnano con il Comune e con Vtp per utilizzare un carburante meno inquinante prima di superare le dighe all'ingresso della Laguna**.

Per Bernardo la questione di dove indirizzare le navi da crociera più grandi è complessa. Dopo il decreto Clini-Passera e l'ordinanza della Capitaneria di porto che limita l'ingresso al bacino di San Marco alle navi inferiori alle 96.000 tonnellate, **lo scalo ha perso 200 mila passeg-**



geri rispetto a quattro anni fa. Oggi gli operatori chiedono che venga utilizzato un criterio diverso per filtrare le navi, **non più basato sul tonnellaggio, ma calcolando la lunghezza**.

Intanto sono state presentate diverse ipotesi in alternativa al passaggio di fronte a San Marco. Attualmente ne sono in piedi

quattro: l'approfondimento del canale Vittorio Emanuele, che consentirebbe di arrivare all'attuale terminal passeggeri facendo un giro più ampio; un terminal crociera a punta Sabbioni (progetto Duferco-De Piccoli); un terminal a Marghera, da affiancare al Vtp; un terminal al Doghetto, **sul canale Malamoc-**



co-San Leonardo.

Quest'ultima sarebbe meno praticabile, perché «la conca è piccola», mentre secondo Bernardo è più interessante «realizzare un nuovo terminal a Marghera, **per cui le navi non toccherebbero la città**».

Il progetto del terminal di Marghera è legato al futuro del settore contenitori.

Durante il proprio mandato, il presidente dell'allora Autorità portuale, **Paolo Costa**, ha portato avanti il progetto di porto d'altura, con un terminal in alto mare che sarebbe stato collegato con un terminal a terra, da dove poi i container sarebbero stati smistati. Il progetto è stato sospeso dal presidente della nuova Autorità di sistema portuale, **Pino Musolino**.

Per quanto riguarda il terminal a terra, l'Authority ha acquisito un'area di circa 90 ettari, **ex area industriale in precedenza occupata dalle società Montefibre e Syndial**.

La realizzazione di questo terminal, come spiega Bernardo, consentirebbe di trasferire lì il terminal Tiv di Msc, e di liberare quindi a Marghera un'area per le crociere, che si andrebbe ad aggiungere agli otto accosti dell'attuale terminal passeggeri gestito da Vtp: «Questo progetto - **è la chiosa - permetterebbe di raddoppiare il numero di passeggeri registrati nel 2013 e raggiungere i quattro milioni di crocieristi a Venezia**».

Il progetto di terminal nell'area Tiv ha il vantaggio di essere realizzabile in tempi brevi, in attesa che si concretizzi l'escavo del canale Vittorio Emanuele, «**un progetto che richiederà almeno un decennio, con lo spostamento di 71 milioni di metri cubi di materiale e la realizzazione di bacini di evoluzione più grandi**».

Il porto di Venezia può contare sul terzo aeroporto intercontinentale d'Italia, dove transitano già oggi 500 mila crocieristi ogni anno che caricano i bagagli sull'aereo alla partenza e li ritrovano direttamente in cabina all'arrivo sulla nave: «**A breve verrà convocato il Comitato delle istituzioni che dovrà mettere fine alle discussioni e prendere una decisione**. Occorre fare presto, perché il rischio è che le navi vengano dirottate altrove».

All the news in your hands



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

 Sessioni 1.239.467 |
  Utenti 559.578 |
  Visualizzazioni di pagina 3.983.197 |
  Durata sessione media 05:35

Google Analytics
Gen-Dic 2016

Leggi ora
www.themeditelegraph.com

The **Medi** Telegraph
Shipping & Intermodal Transport