

# Le rotte globali del contrabbando

COSÌ VIAGGIA LA MERCE FALSA  
IN GIRO PER IL MONDO: L'ANALISI

## FOCUS ON AFRICA

DAI NUOVI INVESTIMENTI AI PORTI  
LE PROMESSE DI UN CONTINENTE



### HI TECH & TRANSPORT

Così il treno  
Hyperloop  
brucia le tappe

### BUSINESS

Turismo,  
Dubai  
al raddoppio

### ENERGY & STRATEGY

Tenerife,  
l'ultima frontiera  
del gas

# REQUISITI PROFESSIONALI DEI SERVIZI TECNICO-NAUTICI. FUNZIONI E COMPETENZE DELLO STATO NEL NUOVO QUADRO NORMATIVO EUROPEO DEI PORTI. VERSO UNO STANDARD INTERNAZIONALE PER IL SERVIZIO DI ORMEGGIO.



PROFESSIONALITÀ: FARO DELLA SICUREZZA.



WWW.ANGOPI.EU · WWW.EBANET.ORG · WWW.IBLA.INFO

## In this issue



### 4 **Contrabbando: le rotte globali**

Così viaggia la merce falsa in giro per il mondo: l'analisi

### 12 **Cina e India alla guerra dei porti**

Le banchine del Belucistan, terra di confine tra Pakistan e Iran, sono al centro di una contesa a colpi di milioni tra le maxi-economie asiatiche

### 16 **Il treno Hyperloop brucia le tappe**

Musk teorizzò l'idea nel 2012, oggi i progetti sono decine

### 18 **Tenerife, l'ultima frontiera del gas**

Le Canarie hanno iniziato a rifornire le navi di Gnl

### 20 **Come diventare un comandante**

Perché crescita professionale spesso coincide con un percorso interiore

### 24 **Il caimano e i suoi cugini**

Viaggio nel "bestiario" dei ferrovieri italiani

### 26 **Turismo, Dubai al raddoppio**

Entro l'Expo 2020 l'Emirato vuole attirare 25 milioni di persone

### 30 **Sicurezza dei trasporti marittimi**

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

### 32 **FOCUS ON AFRICA**



DESTRA L'interporto di Ventimiglia

# Contrabbando: le rotte globali

di **ALBERTO QUARATI**, Genova

A LIVELLO globale, il commercio di prodotti contraffatti vale 461 miliardi di dollari, **circa il 2,5% del valore totale delle merci movimentate ogni anno intorno al globo**. La stima è prodotta dalle ricerche dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse) e dall'Ufficio proprietà intellettuale dell'Unione europea (Euipo). Le economie più sviluppate rappresentano gli obiettivi più appetibili, **tant'è vero che oltre il 5% delle importazioni Ue sono costituite da prodotti di provenienza dubbia**.

L'analisi - che prende come campione le 10 principali merceologie soggette a contraffazione, coprendo in termini di valore il 63% della merce contraffatta a livello globale - dimostra che su questa decina di categorie, la principale fabbrica di prodotti tarocchi è la Cina, **mentre Hong Kong, Singapore e gli Emirati Arabi Uniti sono i principali punti di smistamento della merce contraffatta a livello globale**.

In questo studio sulle rotte della contraffazione, sono proprio gli snodi a costituire l'elemento di maggiore interesse, **perché costituiscono i gangli di una logistica parallela, articolata e complessa almeno quanto il mondo dei trasporti "in chiaro"**. I punti di transito sono usati essenzialmente per tre funzioni: facilitare la **falsificazione**

**dei documenti** in modo da camuffare la reale origine del prodotto, **stabilire dei punti di distribuzione** dei prodotti contraffatti, e infine **ri-etichettare o ri-confezionare** la merce taroccata. Inoltre, mentre le importazioni di prodotti contraffatti sono, nella maggior parte dei casi, nel mirino delle locali forze dell'ordine, **i beni in transito solitamente sfuggono a questo tipo di controlli**.

La contraffazione viaggia perlopiù **in piccoli carichi**, questo anche per il combinato disposto determinato dallo sviluppo del commercio digitale e dal sensibile abbassamento dei costi, negli ultimi anni, **dei servizi postali e di corriere espresso**. In media, i colli contenenti meno di 10 pezzi costituiscono **il 43% dei carichi complessivi che compongono il traffico**.

Dagli sviluppi del rapporto, è evidente che sarebbe necessaria un'analisi più approfondita e un rafforzamento della normativa su almeno tre aree d'intervento: **il ruolo delle Zone economiche speciali** (Zes: delle 2.301 strutture maggiori nel mondo, il 62% è operato da privati, meno interessati del pubblico a garantire trasparenza nelle operazioni - a fronte del 25% degli anni Ottanta), **i problemi di intercettazione posti dal proliferare di piccoli carichi** di merce contraffatta, la funzione



economica dei **luoghi d'origine della merce contraffatta**, **comprese le relazioni quantitative tra il livello di produzione di merce contraffatta in un dato Paese e i suoi indici di libertà di commercio, qualità del governo, integrità morale** nel settore pubblico.

## TRAFFICI MALATI

Virtualmente, le merci contraffatte sono prodotte e scambiate in ogni Paese del mondo, ma come si diceva, la realtà dei fatti riflette nella sostanza la situazione della logistica in chiaro, con l'Asia che attraverso **Cina e Hong Kong** - dati derivati dai sequestri in dogana - costituiscono l'**80% della provenienza** della merce contraffatta a livello globale, e gli **Stati Uniti, l'Ue e il Medio Oriente** come principali mercati di **destinazione**.

L'analisi dell'Ocse è del 2016, su un campione di dati compreso tra 2011 e 2013 (lo scarto temporale è necessario per determinare statistiche certe su flussi di merce così difficilmente rintracciabili): sulla base dei sequestri, in quell'arco di tempo **la maggior parte della merce contraffatta viaggiava via posta (62%), il 20% per via aerea, il 9% via nave e il 7% su strada**. Nulli in termini di rilevanza statistica i trasporti su ferro e a piedi.

I sequestri però non dicono tutto: un esame più approfondito, per esempio, di quello che succede in Europa, dimostra che **pur costituendo numericamente solo il 3% del totale dei sequestri, la merce contraffatta in arrivo via mare costituisce il 74% dei pezzi e il 51% del valore totale dei sequestri**. Questo perché ogni sequestro di merce in arrivo via mare **sfiora una media di 12.300 pezzi, a fronte dei 16 pezzi** che in media possono viaggiare per posta. Per dare un'altra dimensione: nel corso del 2015, nei Paesi Ue i sequestri sul traffico postale sono stati 57 mila (70,5% del totale) contro i 2.400 (3%) del trasporto

marittimo, a fronte però di 893 mila oggetti sequestrati (2,2%) nel settore postale contro i 30,1 milioni del traffico marittimo (74%), per un valore di 57,7 milioni di euro di merce nel settore postale (9%) contro 325,4 milioni di euro nel traffico marittimo (50,7%).

## IN VIAGGIO CON I TAROCCHI

Lo studio ha affrontato le rotte di 10 tipi di merce contraffatta, per un valore di 284 miliardi di dollari, oltre la metà del valore stimato del commercio di contraffazione. Ecco i risultati.

## CIBO

# Il volume di affari del traffico di cibo contraffatto vale **12 miliardi di dollari, l'1,2%** del suo commercio totale.

# I prodotti maggiormente taroccati sono **biscotti, dolci, gelati**, ma ci possono essere anche manipolazioni su prodotti non lavorati come la **frutta** (cocomeri, fragole, mele), la **carne** (pollo, manzo, tonno), il **the** e il **caffè**.

# Il rischio del cibo contraffatto è riguarda **la salute dei consumatori**, perché chi traffica in questo ambito non ha interesse, o ha interessi limitati, nel garantire la qualità e la sicurezza del prodotto.

# I principali produttori mondiali di cibo contraffatto sono la **Cina, gli Emirati Arabi Uniti e la Turchia**.

# Il primo e il terzo Paese sono, insieme all'**Egitto**, i principali esportatori di cibo contraffatto verso l'Ue.

# Il prodotto cinese, così come quello turco, raggiunge l'Europa sostanzialmente via strada.

# Il **56%** del cibo contraffatto viaggia **in aereo**, il **99%** dei carichi è costituito da più di **10 oggetti**.

## PRODOTTI FARMACEUTICI

# Il commercio globale di prodotti farmaceutici vale **circa 486 miliardi di dollari, il 2,4%** dei traf-



SINISTRA Materiale contraffatto sequestrato all'Aeroporto di Genova

DESTRA Un container di "droga" del combattente dell'Isis scoperto nel porto di Genova



SINISTRA Il varco doganale al Terminal Traghetti di Genova

DESTRA Il laboratorio della dogana di Savona



fici globali.  
 # I prodotti maggiormente taroccati sono **medicinali**, sia **sfusi**, sia già **pronti per la vendita al dettaglio, filo e altri materiali per suture, cassette per il primo soccorso, cementi** per otturazioni dentali.  
 # Il commercio di questi prodotti contraffatti include rischi **ambientali, sociali, di salute pubblica e fiscale**, con serie conseguenze sulla **salute** e la **sicurezza** di chi ne fa uso.  
 # Le principali economie legate alla produzione di farmaceutici contraffatti (e primi esportatori verso l'Europa) sono **India** (55% del valore totale dei sequestri), **Cina** (32%) e **Hong Kong** (3%).  
 # Le principali rotte mondiali sono quelle che collegano l'**India** alla **Repubblica Democratica del Congo** (18% del valore complessivo della merce sequestrata) e al **Kenya** (16%), seguita da **Cina-Yemen** (10%).  
 # Il prodotto indiano come quello cinese raggiunge l'Europa via posta, mentre i punti di smistamento verso l'Ue sono l'**Iran** (via posta) e **Hong Kong** (via aerea e postale).  
 # In effetti, l'**86%** dei medicinali contraffatti viaggia **via posta**, e l'**85%** dei carichi è costituito da **più di 10 oggetti**.

#### PROFUMI E COSMETICI

# Il volume di affari del commercio di profumi e cosmetici vale **111 miliardi di dollari**, l'**1%** del commercio totale di questa merceologia.  
 # Le principali economie che beneficiano della contraffazione profumi e cosmetici sono **Cina** (58% del valore complessivo della merce sequestrata), **Turchia** (20%), **Emirati** (8%) - che sono anche i maggiori esportatori di questa merce contraffatta verso l'Europa.  
 # Le principali rotte mondiali sono quelle che collegano la **Cina** agli **Stati Uniti** (18% del valore complessivo della merce sequestrata) e alla **Spagna** (5%), insieme alla tratta **Turchia-Belgio**.  
 # I prodotti raggiungono l'Europa per via marittima e postale; gli snodi verso l'Ue sono **Hong Kong** per il prodotto cinese, insieme al **Kuwait** (che smercia anche per trafficanti emiratini e thailandesi), e all'**Albania**: in particolare questo Paese riceve merce non solo



da Emirati e Cina, ma anche dalla Turchia e di nuovo dalla Cina via Hong Kong, per poi re-indirizzarla nel Vecchio Continente via strada. Anche gli **Emirati** sono uno snodo di profumeria e cosmetici contraffatti verso l'Europa, principalmente per via marittima e aerea.  
 # Il **51%** della profumeria e dei cosmetici viaggia **via posta**, il **62%** dei carichi è costituito da **un singolo oggetto**.

#### PELLETERIA E BORSE

# Il volume di affari del commercio di pelletteria e borse vale circa **74,1 miliardi di dollari**, lo **0,5%** del commercio totale di questa merceologia.  
 # I prodotti maggiormente taroccati sono **abbigliamento in pelle**, ma anche **pantaloncini, completi, custodie, bigiotteria, borse da viaggio parzialmente o interamente in pelle, rivestimenti e materiali tessili**.  
 # Le principali economie che beneficiano della contraffazione della pelletteria e delle borse sono **Cina** (70% del valore complessivo dei sequestri di merce), **Hong Kong** (20%), **Emirati** (3%), che sono anche i principali esportatori verso l'Europa.  
 # Le principali rotte mondiali sono quelle che collegano la **Cina** con **Stati Uniti** (il 34% del valore complessivo della merce sequestrata) e la **Spagna** (7%), mentre quella con l'**Italia** (2%) risulta la 12esima per frequentazione. Consistente anche quella tra **Hong Kong** e Usa (10%).  
 # Il prodotto cinese raggiunge l'Europa via posta; quelli cambogiani, filippini, thailandesi, indonesiani e malesi per via postale ma anche aerea e marittima; quelli turchi per via postale, stradale e aerea. I punti di smistamento per il prodotto asiatico verso l'Europa sono **Hong Kong** (che può re-indirizzare la merce da Cina e Thailandia, così come quella direttamente prodotta nell'ex colonia britannica via **Kuwait** e per posta), mentre **Singapore** si qualifica per lo smercio in particolare di prodotto cinese, inviato nel Vecchio Continente via posta.  
 # Il **51%** della pelletteria e delle borse contraffatte viaggiano **via posta**, il **39%** dei carichi è costituito da **un singolo oggetto**.



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



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



NON È UNA CROCIERA QUALSIASI

[MSCCROCIERE.IT](http://MSCCROCIERE.IT)

\*Numero a costo ripartito. Per il dettaglio dei costi della chiamata visita il sito [msccrociere.it](http://msccrociere.it)



**VESTITI E TESSUTI**

# Il volume di affari del commercio di pelletteria e borse vale circa **252 miliardi di dollari**, l'**1,5%** dei traffici globali.

# I prodotti maggiormente taroccati sono **camicie maschili e femminili, cappotti e completi**.

# Le principali economie che beneficiano della contraffazione di vestiti e tessuti contraffatti sono **Cina** (59% del valore totale dei sequestri), **Turchia** (9%) e **Hong Kong** (8%), i primi due Paesi sono anche i principali esportatori di merce contraffatta verso l'Europa, cui si aggiunge **Singapore**.

# Le principali rotte mondiali sono dalla **Cina** verso **Spagna** (19% del valore complessivo della merce sequestrata), **Paesi Bassi** (8%), e **Repubblica Ceca** (7%). All'ottavo posto della classifica figura anche la rotta con l'**Italia** (3%), su un traffico generalmente via posta.

# Da notare che pure in volumi minori, vestiti e tessuti contraffatti raggiungono l'Europa anche da Vietnam, Thailandia, India per via aerea e postale. Per il prodotto cinese, thailandese e vietnamita, lo snodo logistico è **Hong Kong**, da cui la merce reindirizzata verso l'Europa: stesso ruolo giocato da **Singapore**, i cui trafficanti realizzano profitti più con attività logistica (postale) che con produzione. Gli **Emirati** sono un altro punto di smistamento di merce con provenienza ignota verso l'Europa per via postale, aerea e marittima.

# Il **46%** dei tessuti e dei vestiti contraffatti viaggiano **via posta**.

**SCARPE**

# Il volume di affari del settore calzaturiero vale **123 miliardi di dollari**, lo **0,6%** del commercio mondiale e il valore del contrabbando di scarpe è **13 miliardi**, il **10,5%** del commercio totale di questa categoria.

# Le maggiori economie legate alla contraffazione di scarpe, e i maggiori importatori di questa merce verso l'Europa sono **Cina** (90% del valore della merce sequestrata), **Hong Kong** (5%) e **Turchia** (2%).

# Le principali rotte mondiali sono quelle dalla **Cina** verso **Stati Uniti** (il 18,5% del valore complessivo della merce sequestrata), **Algeria** (12,5%) e **Malta** (10%); quella con l'**Italia** risulta al 20esimo posto (1,7%).

# Il prodotto cinese raggiunge l'Europa per via postale e marittima, come quello filippino, thailandese, malese, vietnamita, indiano: per tutti al netto dell'India il punto di transito è **Hong Kong**, da cui passa anche la merce cinese con modalità postale-aerea. Anche il **Senegal** è un punto di transito per il prodotto cinese. Il prodotto turco arriva in Europa con tutte le modalità: posta, strada, aereo, nave, mentre l'**Armenia** è un punto di transito per merce di origine sconosciuta verso l'Europa per via aerea e postale.

# L'**85%** delle scarpe contraffatte viaggia **via posta**, il **64%** dei carichi è costituito da **un singolo oggetto**.

**GIOIELLERIA**

# Il commercio mondiale di gioielleria vale **847 miliardi di dollari**, pari al **4,1%** dei traffici mondiali, la gioielleria contraffatta vale **40,9 miliardi**.

# Le principali economie legate a questo tipo di contrabbando sono la **Cina** (53% del valore totale dei sequestri), **Hong Kong** (42%), gli **Emirati** (2%), con il **Marocco** in terza posizione al posto degli Eau per quanto riguarda i massimi esportatori di gioielleria taroccata verso l'Europa.

# Le principali rotte mondiali sono verso gli **Stati Uniti** da **Hong Kong** (32% del valore totale della merce sequestrata) e dalla **Cina** (30%), che a sua volta ha un forte legame con la **Spagna** (3,5%). La rotta con l'**Italia** risulta 12esima per quanto riguarda Hong Kong (0,1%) e 16esima nel caso della Cina (0,1%).

# Il prodotto cinese, insieme a quello thailandese, indonesiano, malese e vietnamita raggiunge **via Hong Kong** l'Europa per via postale, aerea e marittima. La Cina ha anche **Singapore** e l'**Arabia Saudita** come punti di smercio per l'Europa, limitatamente alla modalità postale. Anche l'**Armenia** ha una sua quota di produzione, che raggiunge l'Europa per via postale. Gli **Emirati** sono punto di smercio verso l'Europa con modalità postale e o aerea per prodotto di origine indefinita. # Il **61%** della gioielleria contraffatta viaggia **per posta**, il **48%** in **carichi da oltre 10 pezzi**.

**PRODOTTI ELETTRONICI ED ELETTRICI**

# Il traffico di prodotti elettronici ed elettronici contraffatti vale **88,6 miliardi di dollari**, il **5,3%** del commercio globale in questo settore. # I prodotti maggiormente taroccati sono **schede di memoria, chiavette, cuffie, auricolari, telefoni cellulari, batterie, caricatori, microfoni, altoparlanti, circuiti elettronici integrati**.

# A questo traffico si sommano i **143 miliardi di traffici in tecnologie per informazione e la comunicazione (Ict)**, pari al **6,5%** del mercato complessivo in questo settore.

# Le principali economie che beneficiano della contraffazione sono la **Cina, Hong Kong** e gli **Emirati**, ai primi due Paesi si somma **Singapore** nel trio dei maggiori esportatori verso l'Europa.

# Il prodotto cinese raggiunge l'Ue per via postale, marittima e aerea. Tra gli altri Paesi produttori, si ricordano la Thailandia e l'India che raggiungono l'Europa per via postale e aerea. Il punto di smercio per tutti questi Paesi, esclusa l'India, è **Hong Kong**. Limitatamente alla modalità postale, la merce raggiunge l'Europa con modalità postale via **Singapore**. **Emirati** e **Turchia** sono punti di smercio per prodotti di provenienza sconosciuta sulla modalità aerea e postale, l'**Egitto** limitatamente alla modalità aerea.

# Il **66%** dei prodotti elettrici ed

elettronici contraffatti viaggia per posta, il **48%** in colli con **più di 10 pezzi**.

**ATTREZZATURE OTTICHE, FOTOGRAFICHE, MEDICHE.**

# Il valore totale di questa merceologia vale **561 miliardi di dollari**, il **3%** del commercio mondiale.

# I prodotti maggiormente taroccati sono **fotocamere, proiettori di immagini fotografiche, strumenti per uso medico, chirurgico, dentistico o veterinario**.

# Le principali economie legate alla contraffazione di questa categoria merceologica sono la **Cina** (54% del valore totale della merce sequestrata), l'**Uruguay** (17%), la **Malesia** (14%). La Cina è anche il primo esportatore verso l'Europa, insieme a **Mongolia** e **Hong Kong**, che a sua volta è anche il punto di smercio della Cina per la via aerea e postale, nonché con l'**Italia**, punto di partenza della 22esima rotta globale per questo tipo di contrabbando.

# Appunto le principali rotte mondiali sono **Uruguay-Paraguay** (17,5%), **Cina-Spagna** (14,5%) mentre quella con l'Italia risulta all'11esimo posto (2,5%), infine **Malesia-Arabia Saudita** (13,5%).

# Il prodotto cinese raggiunge l'Europa per via postale, aerea, marittima, mentre per l'opzione stradale è necessario un passaggio dalla **Turchia**, o dal **Kuwait**,

comprese per le merci già transitate via Hong Kong. Via mare o aereo, la merce tarocca cinese (o già smistata a Hong Kong) raggiunge l'Ue tramite **Marocco** e **Algeria**. L'Europa è raggiunta per via postale o aerea da Bangladesh, Cambogia, Malesia, Pakistan, Thailandia e Vietnam (con **Singapore** principale snodo logistico, anche per la Cina). La Turchia raggiunge l'Europa per via aerea, postale, stradale. Per quanto riguarda la merce di origine indefinita, l'**Albania** è un punto di passaggio verso l'Europa via strada e mare, la **Mongolia** per via postale.

# Quest'ultima modalità giustifica anche la posizione di Ulan Bator nello scacchiere internazionale in questo tipo di traffico, visto che è la principale modalità cui viaggiano attrezzature ottiche, fotografiche, mediche (77%), in pacchi con **oltre 10 pezzi al loro interno**.

**GIOCHI, GIOCATTOLI, EQUIPAGGIAMENTI SPORTIVI**

# Il valore globale del commercio di giochi, giocattoli, equipaggiamenti sportivi è di **88,3 miliardi di dollari**, pari allo **0,5%** del commercio mondiale.

# I prodotti maggiormente taroccati sono **tricycli, monopattini, automobili a pedali e altri giocattoli dotati di ruote, bambole, mo-**

**dellini, puzzle, videogiochi, biliardini, tavoli da casinò, articoli di carnevale o altre festività, attrezzi per la ginnastica, l'atletica, altri sport (compreso il tennis-tavolo) e attività all'aria aperta come canne da pesca e attrezzature affini, palle, palloni, biciclette, guantoni da pugilato, carte da gioco, figurine, robot.**

# Le principali economie legate a questo segmento della contraffazione sono **Cina** (87% del valore della merce sequestrata), **Hong Kong** (9%), **Emirati** (1,5%), cui si aggiunge **Singapore** nel ruolo di punto di transito per le modalità postali, aeree, marittime.

# Le principali rotte globali sono quelle della **Cina** verso gli **Stati Uniti** (24%), l'**Arabia** (15%) e la **Spagna** (8%).

# Il prodotto cinese raggiunge l'Europa attraverso tutte le modalità (via **Hong Kong** per quanto riguarda posta e aerea), quello indiano e pakistano via posta o mare, quello turco via strada, mentre non è nota la modalità di afflusso del prodotto del **Marocco**, sia di origine nazionale che smerciato con provenienza Cina. Gli **Emirati** sono punto di transito per la merce di incerta provenienza diretta in Europa via mare. # Il **42%** dei giochi, giocattoli e attrezzature sportive viaggia per **posta**, il **41%** in pacchi con **più di 10 pezzi**.



# Gwadar-Chabahar: la Cina e l'India alla guerra dei porti

Le banchine del Beluchistan, terra di confine tra Pakistan e Iran, sono al centro di una contesa a colpi di milioni tra le maxi-economie asiatiche

di LEONARDO PARIGI, Genova



IL TERMINAL di Gwadar, in Pakistan, **ha appena finito di installare le nuove gru arrivate lo scorso luglio.**

Le nuove strutture aiuteranno ulteriormente la crescita del terminale portuale, che sta diventando nel corso del tempo un punto centrale per lo sviluppo commerciale non solo della regione, **ma soprattutto della Cina.** Lo sviluppo del progetto di Pechino sulla nuova Via della Seta - ribattezzata Obor (One Belt One Road) **sembra ricalcare a grandi linee l'espansione portoghese sulle coste africane e del Golfo Persico nel corso del XV° e XVI° secolo.**

Le caracche portoghesi iniziarono infatti a spingersi con diverse spedizioni lungo le coste africane, **scendendo di approdo in approdo fino al Capo di Buona Speranza,** risalendo poi sulla parte orientale del Continente. Nell'arco di poco tempo vennero fondate città e piccoli insediamenti portuali, in grado di difendere le rotte esplorative e commerciali che resero Lisbona un impero non soltanto nel Nuovo Mondo, **ma anche nel tessuto commerciale tra Europa e Asia.** La strategia cinese di Xi Jinping sembra ricalcare sempre più questa visione, **anche se in questo caso non si parla di imposizione forzata o di costruzione ex novo di cittadelle e fortificazioni.**

L'acquisto delle infrastrutture portuali e gli accordi bilaterali stretti da Pechino negli ultimi anni rendono solidi comunque gli approdi commerciali, **senza necessità di impegnare gli eserciti.** La Cina ha deciso di puntare in maniera molto decisa sulla rete commerciale via mare, **ma non solo.**

Il mare è l'elemento scelto dai vertici di Pechino anche in ottica strategica e geo-politica, **e così vanno letti gli scontri diplomatici che la Cina porta avanti su piccole isole contese con il Giappone come le Senkaku,** o sulla costruzione di avamposti su rocce appena sporgenti dall'oceano, su cui poi rivendicare sovranità e zone esclusive di sfruttamento. Una visione di ampio raggio, **in cui si inseriscono anche i**

**porti asiatici.**

Lo Stretto di Malacca è da anni oggetto di controversie e di minacce tra i vari attori nazionali dell'area. Filippine, Giappone, Vietnam, Malesia, **sono tanti i concorrenti nelle acque dell'Asia orientale.** Anche per questo motivo Pechino ha individuato nel porto pakistano di Gwadar una possibile via d'uscita, **in grado di fornire notevoli flussi di idrocarburi alla Cina tagliando fuori Malacca.**

I pericoli però esistono, e lo scorso aprile la Repubblica Popolare ha dovuto schierare 13 mila uomini nella zona per proteggere le infrastrutture dalle forze dei ribelli Baluci, **che vogliono separarsi da Islamabad.** Cina e Pakistan hanno stretto accordi bilaterali per creare un corridoio economico tra i due Paesi, denominato Cpec, **nel corso del 2015.**

Il progetto è talmente importante per Islamabad che il ministro per lo Sviluppo Ahsan Iqbal affermava, durante lo scorso autunno, che il governo avrebbe trasformato Gwadar in una città modello e avrebbe reso il porto uno snodo di importanza globale, **come Dubai o Singapore.** Il Pakistan è infatti intenzionato a investire nel progetto una cifra pari al 7% del suo stesso prodotto interno lordo.

**Il Cpec è stato valutato in oltre 46 miliardi di dollari di investimenti diretti da parte di Islamabad e Pechino,** che vogliono anche collegare in maniera più diretta il confine cinese con la città portuale attraverso lo sviluppo della rete ferroviaria e autostradale. Se la crescita del Dragone cinese è fortemente dipendente dal petrolio del Golfo Persico, **il percorso che dovrebbe partire da Gwadar per arrivare al cuore della Cina potrebbe significare un grande risparmio in termini di costi e tempi.**

Gwadar è oggetto di un investimento cinese che sfiora i 50 miliardi di dollari, **e che potrebbe dimostrarsi un gigantesco volano economico per le casse pakistane.**

Ma lo sviluppo della città portuale è diventato anche motivo di concorrenza. Da Gwadar a Chabahar ci sono solo 70 chilo-

metri.

E Chabahar è lo scalo iraniano su cui la collaborazione tra India e Iran prova a farsi sentire, **con un investimento da 700 milioni di euro.**

Un rilancio non casuale, che evolve la battaglia commerciale tra India e Cina a un nuovo livello. Un documento del 2013 a cura della Commissione europea faceva già il punto sulle sfide potenziali a livello regionale, **e sulle implicazioni dirette e indirette per l'Unione europea.** Nell'analisi già emergeva che **«l'interesse di entrambi i Paesi si interseca nell'Oceano Indiano.**

Ciò ha portato ad ampie speculazioni circa il potenziale di un nuovo grande gioco che si svilupperà nelle grandi distese del mare tra il Corno d'Africa e l'arcipelago indonesiano.

All'inizio di agosto il porto di Hambantota nello Sri Lanka è diventato ufficialmente un scalo della Cina, **in concessione per 99 anni.** Sarà la China Merchants Ports Holdings a gestire il terminal, **dopo che Pechino aveva finanziato l'enorme espansione del sito.** Quando le casse statali cingalesi non hanno potuto rimborsare il prestito, **la Cina ha convertito il credito diventando proprietaria del porto.**

La teoria del filo di perla risale al 2004, quando Booz Allen Hamilton, **redigendo un documento per il dipartimento della Difesa americano,** sottolineò per la prima volta in questi termini la rete portuale cinese per proteggere le proprie linee commerciali.

Di questa collana fanno dunque parte il porto di Chittagong, in Bangladesh, il nuovo terminal di Kyauklphy in Myanmar, i porti di Hambantota e Colombo in Sri Lanka, **e i siti di Gwadar e Karachi in Pakistan.**

L'India risponde all'atteggiamento dinamico cinese stringendo ulteriori accordi con il Giappone, **Singapore e l'Australia,** e i suoi timori sono fondati. Ma se è improbabile una forte instabilità tra i due colossi regionali, **è altresì possibile che il gioco al rialzo nella regione possa comportare la costruzione di colossali impianti e infrastrutture difficilmente gestibili.**



**COSCO SHIPPING Lines (Italy) Srl**  
[www.coscoshipping.it](http://www.coscoshipping.it)

#### GENOVA

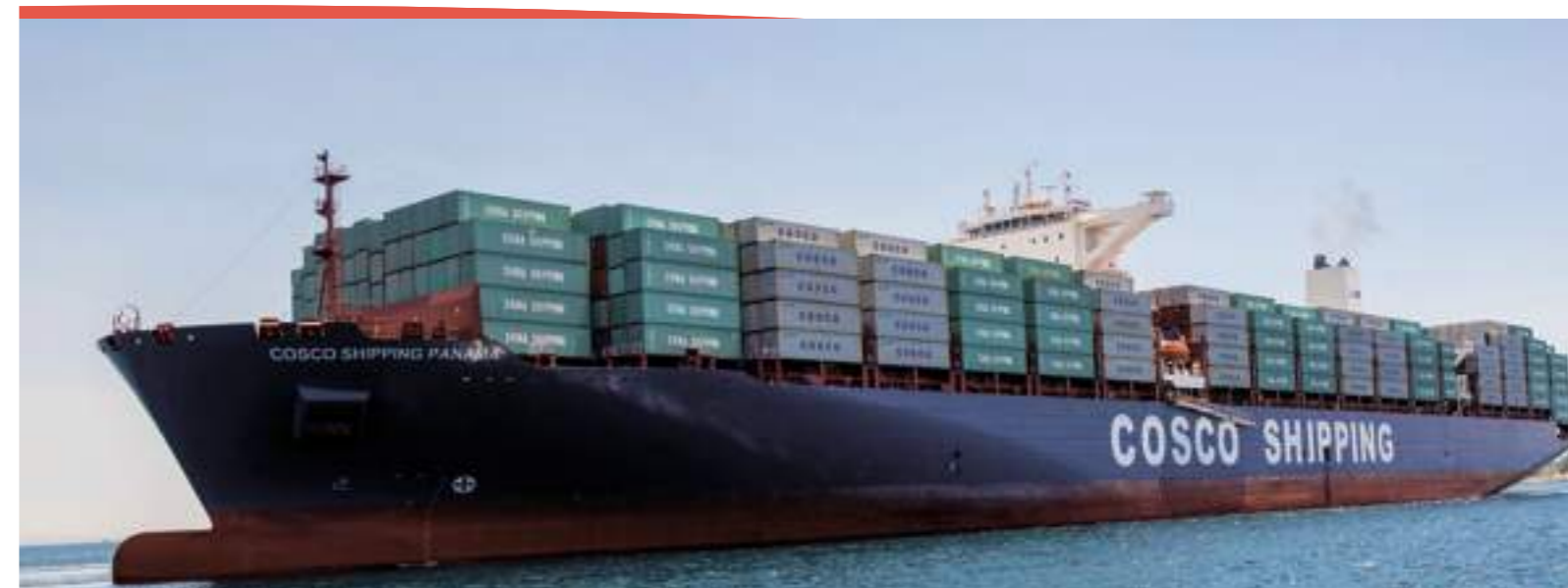
Ponte Morosini, 41 - 16126 GENOVA  
Tel. +39 010.270.71 - Fax + 39 010.270.7500 - [commercial.ge@coscoshipping.it](mailto:commercial.ge@coscoshipping.it)

#### MILANO

P.zza Centro Commerciale, 44 - 20090 S. FELICE SEGRATE  
Tel. +39 02.703.0681 - Fax +39 02.753.2767 - [commercial.mi@coscoshipping.it](mailto:commercial.mi@coscoshipping.it)

#### NAPOLI

Via A. De Gasperi, 55 - 80133 NAPOLI  
Tel. +39 081.423.3557 - Fax +39 081.423.3501 - [commercial.na@coscoshipping.it](mailto:commercial.na@coscoshipping.it)



**COSCO - SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE**  
per/da LA SPEZIA - GENOVA per/da

FOS, VALENCIA, PIREO, JEDDAH, COLOMBO, SINGAPORE, HONG KONG, QINGDAO, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, KAOHSIUNG, YANTIAN

**COSCO - SERVICE AEM2 - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE**  
per/da GENOVA per/da

MALTA, BEIRUT, JEBEL ALI, PORT KELANG, XIAMEN, QINGDAO, BUSAN, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, NANSHA

**COSCO - SERVICE AEM6 - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT & VENEZIA VECON**  
per/da TRIESTE - VENEZIA per/da

RIJEKA, KOPER, MALTA, DAMIETTA, JEDDAH, PORT KELANG, SHEKOU, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, BUSAN

**COSCO - SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA SECH PER MIDDLE EAST**  
per/da GENOVA per/da

MALTA, DAMIETTA, KHOR FAKKAN, KARACHI (SAPT), MUNDRA, NHAVA SHEVA

**COSCO - SERVICE AGT - SERVIZIO EXPORT DA VENEZIA VECON E ANCONA PER INTRAMED & FAR EAST**  
per/da VENEZIA - ANCONA per/da

PIREO, SALONICCO, ISTANBUL (Kumport), ISTANBUL (Haydarpasa), GEBZE (Yilport), IZMIR

**COSCO - SERVICE IAS - SERVIZIO EXPORT DA VENEZIA VECON & RAVENNA SETRAMAR PER FAR EAST, MED & ISRAELE**  
per/da RAVENNA - VENEZIA per/da  
PIREO, HAIFA, ASHDOD

**COSCO - SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA GPT & NAPOLI PER ISRAELE**  
per/da GENOVA - NAPOLI per/da  
ASHDOD, HAIFA

**COSCO - SERVICE MAF - SERVIZIO EXPORT DA VADO RF TML & GENOVA MESSINA TML PER WEST AFRICA**  
per/da VADO - GENOVA per/da

CASTELLON, VALENCIA, ALGECIRAS, DAKAR, LOME, LAGOS APAPA, LAGOS TINCAN, TEMA, TAKORADI, ABIDJAN

**COSCO - SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT DA SALERNO, LIVORNO TDT & GENOVA VTE PER USA**  
per/da SALERNO - LIVORNO - GENOVA per/da  
NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH, MIAMI + DOOR DELIVERY IN USA EAST COAST

**COSCO - SERVICE PNX - SERVIZIO SHUTTLE DA NAPOLI**  
per/da NAPOLI per/da  
FAR EAST, OCEANIA, MIDDLE EAST, EAST MED, NORTH EUROPE, USA EAST COAST

**COSCO - SERVICE NET - SERVIZIO DIRETTO DA SALERNO PER IL NORD EUROPA DA CAGLIARI PER IL FAR EAST/INTRAMEDITERRANEO**  
per/da SALERNO per/da

UK, GERMANY, BELGIUM + PROSECUZIONI: DANIMARCA, SVEZIA, FINLANDIA, RUSSIA, ESTONIA, LETTONIA, LITHUANIA, POLONIA  
per/da CAGLIARI per/da

PIREO, ISTANBUL (Kumport), GEBZE (Yilport), IZMIR

**COSCO - SERVICE SICILY EXPRESS - SERVIZIO SHUTTLE DA CATANIA PER MALTA**  
per/da CATANIA per/da  
FAR EAST, OCEANIA, MIDDLE EAST, EAST MED, NORTH EUROPE

# Il treno Hyperloop brucia le tappe

Musk teorizzò l'idea nel 2012, oggi i progetti sono decine. Ma sarà la Htt dell'italiano Gresta a presentare il primo prototipo a Dubai

di **LEONARDO PARIGI**, Genova

IL LANCIO della nuova Model 3 di casa Tesla a un prezzo di fascia media - intorno ai 35 mila dollari - apre la strada a una scommessa che può già dirsi vinta a metà.

Nel secondo trimestre del 2017 Tesla ha bruciato oltre un miliardo di dollari di cassa, ma i numeri rimangono decisamente migliori rispetto alle aspettative.

Cifre che rendono la determinazione del fondatore Elon Musk: il magnate sudafricano ha però in cantiere una serie di progetti che già operativi.

Non solo Space X e Tesla, ma anche Hyperloop, che sostiene a livello di sviluppo concettuale.

Sul super-treno sono già state scritte molte suggestioni, e molti attori istituzionali si sono già detti interessati allo sviluppo di un sistema che potrebbe rivoluzionare completamente il traffico passeggeri tra i continenti. Ma non c'è solo Musk.

Hyperloop infatti è una tecnologia su cui concorrono principalmente tre aziende: Hyperloop One, Hyperloop Transportation Technologies, azienda californiana guidata da Dirk Ahlborn e dall'italiano Bibop G. Gresta, e la canadese Transpod.

Tante altre piccole realtà stanno sorgendo, agganciandosi alle enormi potenzialità di questa tecnologia. Tra queste, molte università europee.

Ma prima facciamo un passo indietro: **Hyperloop è una tecnologia che promette di abbattere notevolmente la durata di lunghi tratti di strada**, andando a concorrere direttamente con il settore aereo sugli spostamenti via terra.

**Le capsule di Hyperloop vengono**



**sparate ad altissima velocità dentro a un sistema di tubi a bassa pressione**, che possono essere anche coperti da pannelli fotovoltaici, rendendo il sistema altamente molto sia per la velocità del trasporto sia per i costi.

**Lo sviluppo di questa tecnologia è "nuova"**, anche se l'idea di base risale addirittura a più di un secolo fa.

La possibilità di avere materiali più resistenti e tecnologia più efficace, **però rende l'Hyperloop una possibilità reale**. All'inizio di agosto sono state portate a termine nuove prove da parte di Hyperloop One nel deserto del Nevada.

La capsula creata per le prove è riuscita a raggiungere la velocità di 310 chilometri orari, **ancora lontani dagli oltre 800 chilometri orari promessi dall'azienda per la fase operativa**.

Le tratte principali che sono in fase di progetto riguardano il percorso New York, Washington, Mosca, San

Pietroburgo, Dubai - Abu Dhabi, ma anche la più suggestiva **Corsica-Sardegna**.

I problemi sono molti, a partire dai rischi per la sicurezza e dall'alta velocità che raggiungerebbero le capsule, fino a una più pratica domanda: in certi casi, a cosa servirebbe?

**Prendiamo il caso delle due isole del Mediterraneo**. Anche ammesso che sia possibile costruire la tratta, e che i costi siano sostenibili, quale valore aggiunto potrebbe portare a livello economico o sociale? Come sarebbe possibile superare i certi contrasti con chi invece vorrebbe preservare tratti di costa e di mare di una bellezza assoluta? Meglio forse concentrarsi su spostamenti più scomodi e pesanti, come nel deserto, **o magari in aree geografiche desolate**.

E se l'Hyperloop diventasse invece un sistema di trasporto merci? **Le domande sul tavolo sono tante**.

Intanto circolano le idee, e già molti privati e tante nazioni si sono dette veramente interessate.

**Il progetto della canadese Transpod prevede infatti di collegare le due città di Toronto e Montreal in soli 40 minuti**, mentre al momento occorrono oltre cinque ore di macchina.

**Hyperloop One invece prevede di collegare in 55 minuti Melbourne e Sidney**.

Due città che al momento sono collegate via aereo in oltre quattro ore e mezza, **via treno in addirittura 11 ore**.

Un abbattimento dei tempi che stravolgerebbe completamente il trasporto continentale, **e che potrebbe rendere semplice vivere in un Paese e lavorare in un altro**. Fantascienza, forse.

Ma dipende anche da una serie di fattori che si sono messi in moto in maniera estremamente rapida.

**Musk aveva teorizzato l'idea tra il 2012 e il 2013**, e nel giro di soli quattro anni esistono già aziende globali pronte a lanciarsi sui primi progetti esecutivi.

Hyperloop One, ad esempio, **ha un cronoprogramma che prevede la prima produzione in serie delle capsule nel corso del 2018**.

Lo scorso anno Bibop G. Gresta, di Hyperloop Transportation Technologies, diceva proprio al *MediTelegraph*: **«L'infrastruttura da costruire si basa su una costruzione snella**. I piloni che sorreggono il tubo sono in grado di resistere alla sismicità, **rendendo l'Hyperloop sicuro**, e

non sono impattanti, perché non impediscono ai terreni di essere coltivati o vissuti. **La velocità di un Hyperloop è in grado di trasportarci da Roma a Milano in 30 minuti**». Come detto, la geografia e la morfologia delle regioni possono frenare o aiutare lo sviluppo dei progetti.

Così, in Italia sarebbe possibile vedere un Hyperloop correre per la Pianura Padana, **mentre per il resto della Penisola sarebbe estremamente difficile far convivere gli Appennini e l'attività sismica con la rete di tubi di un Hyperloop**.

Proprio per questo Asia, Africa e Australia sono soggetti molto interessati.

Lunghe percorrenze, difficoltà dei viaggi, **ampi spazi incontaminati**.

Il lancio ufficiale del primo super treno di Htt potrebbe svolgersi in concomitanza con il prossimo Expo di Dubai nel 2020, **e gli accordi per l'implementazione della tecnologia sono già stati raggiunti**.

I problemi, oltre che tecnici, sono anche normativi.

Come in ogni caso di nuova tecnologia, **anche qui serve tempo per studiare la fattibilità e le norme che dovranno regolarlo**.

In Corea del Sud Htt è già presente con il progetto HyperTube Express, **sostenuto dal dipartimento coreano per l'innovazione tecnologica e le infrastrutture**.

La collaborazione prevede non

soltanto la progettazione del sistema, **ma anche la creazione di una piattaforma di studio tra università e azienda per la sicurezza dei passeggeri e la loro comodità**. Il progetto principale prevede di collegare Busan a Seul in soli 20 minuti, **anziché in tre ore di treno come avviene oggi**.

La canadese Transpod ha rilasciato recentemente un'analisi più puntuale per i costi dell'infrastruttura, **sottolineando come il costo totale della costruzione di una linea finita costerebbe fino al 30% in meno rispetto alla costruzione di una tratta ferroviaria ad alta velocità**.

Ancora, se la Francia ha investito sul settore ferroviario negli ultimi anni - aprendo anche la nuova Bordeaux-Rennes - **è possibile che nel prossimo decennio saranno invece gli Hyperloop i motori di un più organizzato trasporto nazionale**.

Parigi potrebbe collegarsi con Tolosa, al Sud, e con Francoforte, **ma anche con Amsterdam**.

Questo potrebbe rendere la capitale francese un luogo ancora più appetibile per il turismo e le aziende.

Visti anche i numeri di crescita, **è lecito aspettarsi che nei prossimi tre anni gli Hyperloop inizino a sorgere qui e là per il mondo**, modificando completamente il sistema dei trasporti.

Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi

## Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione



Sede di Roma  
Viale Asia 3 - 00144 Roma

Sede di Genova  
Piazza Dante, 6

[www.federagenti.it](http://www.federagenti.it)

Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi

# Tenerife, l'ultima frontiera del gas

Le Canarie hanno iniziato a rifornire le navi di Gnl: l'Arcipelago è all'avanguardia grazie alla sua posizione geografica ottimale

di **STEFANO PAMPURO**, Palma di Maiorca

ALLA FINE di aprile, è stata effettuata la prima operazione di rifornimento in Europa direttamente da un impianto di gassificazione a una nave. Repsol e Enagas le protagoniste, e **Santa Cruz de Tenerife il teatro del successo.**

Questa tecnica di rifornimento, pionieristica in Europa, è conosciuta come rifornimento "dalla condotta alla nave", e viene realizzata per mezzo di pompe criogeniche flessibili che collegano il terminal direttamente con l'unità da rifornire.

Da quel 24 aprile, quando la bitumiera canadese "Damia Desgagnés" (prima unità di questo genere alimentata a gas, realizzata presso i cantieri turchi Besiktas) riceveva 370 metri cubici di gas naturale liquefatto nel porto di Tenerife, non sono certo rimasti troppi a festeggiare.

Negli ultimi 100 giorni il governo spagnolo ha stanziato 82 milioni di fondi (più altri da soci privati) per ampliare le installazioni già presenti, allestendone di nuove e più moderne.

**Le Canarie puntano a consolidare la posizione dell'Arcipelago come aggregatore di investimenti stranieri nel settore dell'energia.**

Ancora poco tempo fa, Antonio Llardén, presidente di Enagas, la più importante società gasiera spagnola, ha fatto richiesta al governo di Madrid per cominciare i lavori di costruzione della nuova installazione nella parte Sud-Est di Tenerife.

L'autorizzazione amministrativa del ministero dell'Energia è l'ulti-

mo atto mancante prima di cominciare coi cantieri, **verosimilmente tra settembre e ottobre.** L'entrata delle Canarie nella cartina geo-politica del gas è il risultato degli sforzi sinergici che il direttore generale delle Relazioni con l'Africa per il governo canarino, Pablo Martín, ha portato avanti con la consulenza di PriceWaterCooper e il dipartimento regionale per l'attrazione e di investimenti, **Javier Garabal.** Con l'appoggio di CanariasHub, l'agenzia locale per lo sviluppo economico, **gli ispettori tecnici messi in campo dal governo regionale e Pwc hanno lavorato per ricollocare strategicamente le isole Canarie rendendole un centro logistico per il Gnl.**

A metà giugno il presidente dell'Autorità portuale di Tenerife, Ricardo Melchior, si è incontrato a Parigi con la compagnia British Petroleum (Bp), **che è socio commerciale della società petrolifera americana Kosmos Energy in Senegal e Mauritania.** Il sistema mondiale del rifornimento di gas via nave subirà un profondo cambiamento dovuto all'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea, **che vedrà sostituita la sterlina con l'euro come divisa di riferimento.**

Questo presuppone un abbassamento dei prezzi e una riduzione dei costi di fatturazione energetica presso gli stabilimenti che si trovano nel territorio canarino. Nella nuova strategia mondiale del gas, quest'arcipelago nell'Atlantico si ritaglia quindi uno spazio considerevole, **nonostante il porto di Las Palmas con-**

**tinui in realtà a registrare brusche frenate per quanto riguarda la messa in opera delle installazioni che la porrebbero al pari di Tenerife.**

Lo scorso maggio l'Autorità portuale di Las Palmas aveva constatato l'impossibilità di somministrare combustibile alle navi da crociera, contemporaneamente ad altre operazioni di carico e scarico navi, **per motivi di sicurezza.**

Per questa ragione lo stesso presidente dell'Authority, Salvador Capella, aveva delegato queste operazioni alle installazioni di Tenerife, **che diventerà pertanto il nuovo centro di distribuzione del gas marittimo delle Canarie.** Il rifornimento delle navi verrà velocizzato sia a Santa Cruz de Tenerife che a Granadilla de Abona.

**Questo rafforzerà la posizione dell'isola nella triangolazione di materie rispetto ai giacimenti presenti in Senegal e Mauritania.**

In qualunque caso, i porti delle Canarie rappresenteranno un modello rivoluzionario per quanto riguarda la tecnologia del rifornimento navale.

**Le nuove piattaforme saranno le prime ad entrare in servizio in Europa.**

Un grosso vantaggio, considerando anche che in tutta la costa dell'Africa Occidentale le installazioni funzionanti sono solo tre.

**È prevista la costruzione di due impianti di stoccaggio in Ghana e Costa d'Avorio,** ma sarà difficile che queste strutture funzionino prima di due anni.

## 5<sup>th</sup> MED PORTS 2017

THURSDAY 26 AND FRIDAY 27 OCTOBER 2017  
WORLD TRADE CENTER BARCELONA, SPAIN

HOSTED BY



Port de Barcelona

ORGANISED BY



TRANSPORT EVENTS

SPONSORED BY



Supporting Media



- Technical Site Visit • 35 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 300 Conference Delegates • Networking Welcome Reception
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies at only €795! Save €500!
- FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) • Networking Welcome Dinner •

### HIGHLIGHTED TOPICS

- Transport infrastructure and logistics – The Strategic levers of trade and competitiveness
- Premier regional container port and terminal development projects in the Mediterranean
- Project financing in the Mediterranean transport infrastructure – IFC experience
- Continued growth in port activities for the Mediterranean region
- Euro-Mediterranean trade: Infrastructures and innovation solutions for gateway ports
- Container shipping in Mediterranean Sea in 2017: Overview and development prospects
- Ship size evolution and transshipment patterns in the West Mediterranean
- Role of port state control and accident technical investigation in improving maritime safety and security
- PortNet, a strategic alliance of the port and foreign trade community at the service of the economic operator
- Intermodal connections and facilities in the Mediterranean: Industry trends and issues
- The logistics clusters in Mediterranean: A trend or a necessity?
- Energy efficiency in ports – Impact on money savings
- Latest technologies which boost cargo handling operation
- Mobile harbour cranes in managing terminal operation requirements
- Crane simulators to increase port productivity and safety
- Operation automations for improved time management and cost saving measures
- Technology integration outlook in container terminals

### For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com) Website: [www.transportevents.com](http://www.transportevents.com) Follow us on:

Follow us on:

LinkedIn



facebook



Associate Member





# Come diventare un comandante

A bordo delle navi, la crescita professionale spesso coincide con un percorso interiore. Dove la cosa più importante è il rispetto

di **MARCELLO NOVELLI\***, Genova

Il Comandante.

Non è difficile descrivere questa persona. Tutti i regolamenti internazionali, a partire dal "Codice della Navigazione" hanno stabilito che ogni nave in servizio (ossia "armata") deve avere il suo comandante. Giuridicamente è il capo della spedizione, il responsabile della nave e di tutto ciò che contiene, **equipaggio incluso**.

Nei fatti, il comandante è la persona a capo di tutto, quella che ha una sola parola ma tante facce quante il suo equipaggio, quella che deve vedere le cose cinque minuti prima degli altri; quella che una volta salita sul pulpito, deve anche saperci stare; quella che fa gli interessi dell'armatore e rappresenta ovunque il suo Paese e per questo, **fatta inalberare la bandiera dello Stato riviera-**

**sco dove arriva la sua nave**, è tenuto a dimostrare carisma, efficienza, diplomazia, per essere degno di quello che rappresenta sulla nave e riceverne il necessario rispetto.

## UN PASSO INDIETRO

All'inizio, la carriera sulle navi era bellissima: **momenti da ricordare per sempre e con gioia**. I vecchi marinai avevano cura degli allievi, molto spesso erano ragazzini, troppo piccoli per starsene a bordo da soli: addirittura capitava che talvolta gli anziani si esponessero per te, e si cresceva in quest'atmosfera, crescendo professionalmente alba dopo alba, **tramonto dopo tramonto**. Saremmo diventati marittimi cazzati, stalattiti di sale, grandi come loro, ma soprattutto il loro punto di riferimento, **in giro per il mondo che non avrebbe avuto più confini**.

Da loro abbiamo appreso modi di fare e di dire, ne ricordo uno in particolare: **«Fatti comandante e mangi gallina»**. Il significato di queste parole è cosa vecchia di centinaia di anni.

Sulle navi di oggi però, dove a muoversi è più una squadra, il significato forse perde aderenza in favore della logica, ma ai tempi dei velieri, **era l'incentivo morale che ti spronava a diventare presto un condottiero**.

Sui galeoni che solcavano i mari ci si imbarcava per anni, si lavorava per la parte, al comandante spettava la migliore, **dopo quella dell'armatore e così via fino al mozzo**.

Raggiungere al più presto quella carica con il carisma e le capacità più audaci era la garanzia del loro futuro, di quello dell'equipaggio e rispettive famiglie.

## RITORNANDO ALL'OGGI

Oggi sulle navi è appunto organizzato in squadra, c'è più competizione tra i membri dell'equipaggio, ma il comandante rimane la figura più importante, perché è la persona in grado di gestire, coordinare e assemblare rispettivamente sicurezza, **produttività e rispetto**. Detto questo, sembrerebbe non ci sia altro da dire su questa figura, ma così si toglierebbe merito a tante altre persone e mestieri.

## DIVENTARE COMANDANTI

Il comandante deve a sua volta dare conto della sua attività, gestire il bene che gli è stato affidato, esercitare il suo lavoro, stabilire l'ordine delle cose a bordo, **e sapere qual è il coefficiente di finezza per tenere insieme il tutto**. La parte commerciale che si muove attraverso l'impiego delle navi si colloca ai primi posti di una sorta di graduatoria.

Il costo della nave, insieme al valore del carico, come gli indirizzi commerciali (**linee**), riguardano la movimentazione di una parte dei grandi capitali dell'intero globo.

A questo banchetto i commensali sono gli armatori, le grandi compagnie di navigazione, le banche e almeno altre due categorie professionali che, gra-

## BORCHARD LINES

**SERVIZIO FULL CONTAINER  
DISPONIBILITÀ IMBARCHI OLTRE A  
CONTAINERS STANDARD, DI SPECIAL  
EQUIPMENT (OPEN TOP - FLAT RACK),  
CONTAINERS REEFER E PALLETWIDE**

da **GENOVA** per  
**PIREO, GEBZE, ISTAMBUL AMBARLI,  
IZMIR-ALIAGA, LIMASSOL, ASHDOD,  
HAIFA, ALESSANDRIA, (MERSIN)**

Per informazioni e noli:

*Fratelli Cosulich*

Molo Ponte Morosini, 41 - 16126 Genova  
Ph.: +39 010 27151 - Email: borchard@cosulich.it  
www.cosulich.it



zie alla loro conoscenza del mercato, forse si cibano dei profitti più appetibili con navi di proprietà, **noleggiate**, o anche solo con singoli spazi a bordo di diverse unità.

#### PER COSA E COME SI CORRE

Le flotte sono in competizione, **perché in tutte le corse c'è un oggetto che si muove e che ha bisogno di essere pilotato.**

Ma nell'industria marittima, il fine ultimo non è sempre la vittoria, **ma il risultato.**

Questo è un circuito dove si corre non per conseguire medaglie, il fine ultimo da perseguire è dato da determinazione, classe, prestigio, **affidabilità.** Sinergie che portano in maniera tangibile beneficio per l'intera scuderia.

Questa, insieme alla capacità di gestire una nave (comandante) o una flotta (**compagnia**) è la politica che paga.

Ancora più nel dettaglio: **il comandante è al centro di un cerchio.**

Sulla circonferenza c'è tutto quello cui deve dare conto: porti, amministrazioni e leggi; codici, regolamenti e guide; compagnia, **gestione nave e navigazione.**

Un menù corposo con altrettanti sotto-menù che comportano situazioni che non sono tra loro divise in compartimenti stagni.

Ogni settore può essere più o meno grande, **e richiedere più o meno competenze.**

Le informazioni arrivano alla nave, uguali per quante sono il numero di unità in flotta.

Questo è sempre avvenuto, chiaramente oggi i settori sono aumentati, **come i mezzi di comunicazione.** Le informazioni vengono sparate a raffiche, dai 360 gradi del bordo, verso il centro.



#### TROPPIA CARTA

A riceverle queste informazioni, assemblarle, **discu-terle e metterle in pratica è sempre il comandante.** Senza queste affluenze, la gestione di una nave rischierebbe di collassare sotto il peso di una burocrazia che a dirla tutta, **sta pian piano soffocando l'elemento marinaresco di questa vita.**

Lo scopo iniziale per il quale i comandanti hanno abbracciato il mare, **soffoca per la troppa carta.** Quello del comandante non è un mestiere semplice, è sicuramente un modo di essere che deve piacere, qualcosa che, si voglia o no, modella e forma il carattere nel tempo, riempie di concretezza, **con la nave che va indossata come un vestito.**

Ma tutto questo avviene nella maniera più semplice di questo mondo.

L'arte del mare disciplina le esperienze, che prendono posto nella mente, **appunto alba dopo alba, tramonto dopo tramonto.**

La mente umana è un pozzo senza fondo: **più cose si mettono dentro e più ce ne stanno.** Questo è un dato di fatto, ed è uguale per ognuno.

In ogni istante della giornata il comandante deve essere pronto a rispondere, ordinare, **dare suggerimenti.**

Sempre sul pezzo per ogni argomento che richiede un suo intervento.

Gestisce il suo sapere a uso e consumo della nave, **mette in pratica tutte le strategie idonee al conseguimento del risultato.**

Deve essere in grado di coordinare una linea di condotta che gli consenta di far lavorare se stesso e gli altri membri dell'equipaggio il più delle volte senza poter conoscere la disponibilità delle proprie

energie. **È l'uomo cui 24 ore al giorno ogni nave affida il suo destino.**

La nave è un bene che comporta denaro, **orgoglio,** sicurezza e spetta al comandante portare in scuderia il risultato.

#### IL VALORE DEL RISPETTO

In quel momento non si può restare a guardare, **o ad aspettare la manna dal cielo.**

Si parte, valorizzando quel molto o quel poco che si ha, eseguendo il lavoro, **come si conviene e come a bordo solo il comandante può o riesce a fare.**

Personalmente, non sarei riuscito a far nulla senza riconoscere il merito a un denominatore comune al quale devo la mia riconoscenza.

Una parola, che è la prima cosa che tolgo dalla valigia appena sono a bordo, e che risponde a tutte le mie esigenze: **il rispetto.**

Si rispettano le leggi, si rispetta la natura, **il volere di Dio e tutti gli uomini che hanno una dignità.**

Ogni nave si muove secondo un ordine paramilitare, è vero, **ma soprattutto con la forza della squadra.**

Il tempo e l'esperienza mi hanno insegnato che quanto più è concreto l'ordine delle cose, **tanto meglio una nave riesce ad andare da sola.**

Si rispetta più di tutto l'equipaggio per poter contare sulla sua forza e raggiungere il risultato. Su una nave si chiede per avere. Si chiede per rispetto, e lo si fa con umiltà davanti a Dio. Se si smette di farlo, **si dice addio alla speranza.** Un comandante che si rispetta è tutto questo.

\*Capitano superiore di lungo corso

# Turismo, Dubai al raddoppio

IL TURISMO è uno dei fattori fondamentali della diversificazione di Dubai e della sua economia, dove questa peculiare industria ha generato un giro d'affari di 64 miliardi di dollari per l'intera economia degli Emirati Arabi Uniti (UAE) nel 2016, e secondo il Consiglio mondiale per i viaggi e il turismo, questa cifra raddoppierà nei prossimi 10 anni.

Una delle iniziative principali che Dubai sta attualmente intraprendendo per aumentare l'industria del turismo è l'Expo 2020.

Helal Al Marri, direttore generale del dipartimento del Turismo e commercio di Dubai (DTCM) spiega che «da questo momento in poi, è possibile sfruttare la capacità di attrazione di un evento come Expo 2020, e l'attenzione che verrà posta su Dubai per attrarre visitatori» aggiungendo che l'evento attirerà circa 25 milioni di persone, il 70% dei quali arriverà da Paesi esterni agli Emirati: «L'Expo 2020 sarà un volano enorme per l'incremento turistico di Dubai. L'obiettivo è quello di attirare almeno 20 milioni di visitatori, pari al doppio dei visitatori che sono stati qui nel 2012, secondo i dati che vengono costantemente monitorati» sostiene Thomas Paoletti, titolare e Managing Partner dello Studio Paoletti Legal Consultant con sede proprio nell'Emirato, dove si occupa, assieme a una squadra di professionisti, di assistere le imprese italiane in materia di investimenti all'estero e in fase di internazionalizzazione in Medio Oriente.

«Il DTCM - prosegue Paoletti - si concentrerà su tre obiettivi chiave: mantenere la quota di mercato nei mercati già esistenti, aumentare quella sui mercati con un potenziale di crescita elevato, e incentivare il numero di visite ripetute. Il principale obiettivo della strategia del turismo, degli investimenti e dello sviluppo è promuovere Dubai come destinazione turistica ambita. In tale contesto, per esempio, la Emirates Airline ha avviato da tempo la strategia del volo "stop and go" ovvero sia dello scalo a

**Dubai prima di raggiungere la destinazione finale del passeggero».**

Per soddisfare le richieste dei nuovi visitatori, Dubai Tourism Vision 2020 ha già richiesto che vengano costruiti e avviati velocemente nuovi alberghi. Del resto i dati confermano che la crescente affluenza li rende necessari: nel primo trimestre del 2017 le camere d'albergo esistenti erano 104.503, distribuite su 680 strutture.

Inoltre, le notti in hotel sono passate da 7,5 milioni nel 2016 a 7,9 milioni nel 2017, con un aumento del tasso medio di occupazione in tutte le categorie di albergo e di appartamenti del 2%, pari all'87% del totale dei posti occupati.

Dall'inizio del 2017 il numero dei turisti internazionali sbarcati a Dubai è salito del 12%. Uno dei fattori che hanno maggiormente inciso è stata l'offerta da parte degli Emirati di visti gratuiti per i visitatori cinesi e russi, due dei Paesi che recentemente hanno contribuito di più all'incremento di turisti verso l'Emirato: «L'obiettivo del ministero del Turismo - dice Paoletti - è in primis quello di aumentare l'accessibilità di Dubai e rimuovere le barriere di viaggio, collaborando strettamente con i soci e le parti interessate, nel settore pubblico e in quello privato. In definitiva si cerca di rendere il viaggio e il ritorno il più semplice e senza soluzione di continuità possibile per qualsiasi turista».

I grandi investimenti infrastrutturali sono uno dei principali fattori coinvolti nell'industria del turismo a Dubai e non interesseranno solo Expo 2020, ma anche altre infrastrutture quali l'Opera di Dubai, il Dubai Parks and Resorts e la IMG Worlds of Adventure, rispettivamente il più importante parco tematico integrato della regione e il più grande parco a tema coperto al mondo: «Inoltre Dubai spenderà 32 miliardi di dollari per espandere l'aeroporto internazionale, il Dubai World Central, e trasformarlo nel più grande del mondo, in



grado una volta completato, di soddisfare circa 220 milioni di passeggeri» conclude Paoletti, che aggiunge come «questo snodo logistico rappresenterà per gli Emirati in genere e per Dubai in particolare uno snodo di grande rilievo anche per il settore merci, tenuto conto anche che l'aerea è direttamente collegata con il porto di Jebel Ali».

Lo studio Paoletti Legal Consultant, con sede a Dubai, è specializzato in consulenze legali internazionali, in particolare per i Paesi dell'area del Golfo Persico.

Paoletti si occupa di assistere le imprese italiane in materia di investimenti all'estero e in fase di internazionalizzazione in Medio Oriente, coprendo l'intero arco delle operazioni, dalla pianificazione alla costituzione e consulenza nella gestione di imprese estere. Riveste la carica di Consigliere e Vice Presidente dell'Italian Business Council of Dubai & Northern Emirates.

## A PALERMO IL SETTIMO ITALIAN CRUISE DAY

FARÀ tappa a Palermo venerdì 6 ottobre Italian Cruise Day, l'appuntamento di riferimento in Italia dedicato al comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica presieduta da Francesco di Cesare. Il forum, giunto alla settima edizione, è organizzato quest'anno in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale di Palermo-Trapani, il supporto di Clia Europe e si svolgerà presso il Grand Hotel Villa Igea. Oltre 250 i delegati attesi da tutta Italia in rappresentanza di tutte le categorie che operano nel comparto, per una giornata di confronto, contatto e dibattito su tendenze, dinamiche, processi produttivi e prospettive future di uno dei settori che negli ultimi anni ha dato un crescente contributo all'economia e all'occupazione in Italia. Dopo i saluti istituzionali e gli interventi introduttivi il forum entrerà nel vivo con la presentazione della nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto annuale di ricerca sul settore crocieristico in Italia curato da Risposte Turismo contenente i dati più aggiornati sul comparto e le prime previsioni per la stagione 2018. La mattinata di lavori sarà dedicata allo stato dell'arte e alle prospettive future della crocieristica in Italia, cui parteciperanno esponenti di vertice delle compagnie di crociera più attive nel Paese e di alcuni dei principali terminal passeggeri nazionali. L'edizione 2017 di Italian Cruise Day ospiterà nuovamente la Casa dei porti crocieristici italiani, lo spazio informativo dedicato ai terminal nazionali che potranno presentare in anteprima agli operatori del comparto e alla stampa le loro ultime novità, i risultati ottenuti, i lavori in corso di svolgimento e i progetti per il futuro. Dopo pranzo i lavori riprenderanno con due tavole rotonde parallele dedicate rispettivamente alle iniziative realizzabili per tornare a far crescere la domanda italiana del prodotto crociera e alla portualità crocieristica italiana secondo i punti di vista degli agenti marittimi.

A blue and white Trenitalia electric locomotive (E656) is pulling a train at a station platform. The locomotive has the Trenitalia logo and the number E656 on its side. The train is moving along the tracks, and the platform is visible in the foreground. The locomotive is pulling a blue and white passenger train. The background shows a large, multi-story building with many windows.

# Il caimano e i suoi cugini

Da sempre, i ferrovieri riescono a sintetizzare le caratteristiche di una locomotiva con una singola parola. Viaggio nel bestiario italiano

di GIOVANNI VACCARO, Savona

LA SILHOUETTE tondeggiante della Tartaruga, **il corpo massiccio del Caimano e la figura potente della Tigre.** Ma c'erano anche la Mucca e l'Ochetta, **poi il Cammello e pure il Mulo.**

Non è un viaggio in un giardino zoologico, sono gli animali che si incontrano, o si incontravano in passato, in testa ai treni delle Ferrovie dello Stato, **a tirare i convogli più prestigiosi come l'Orient Express**, i popolari regionali o addirittura i merci. C'è sempre stato un rapporto di affetto tra il macchinista, quello vecchio stampo, e la locomotiva che conduceva; un rapporto che ha solleticato la fantasia e l'ironia dei ferrovieri, **che consideravano la propria locomotiva come un cagnolino da tenere al guinzaglio.**

Alcuni soprannomi sono rimasti confinati nel gergo di chi vive e lavora sui binari, **altri sono piaciuti a tal punto da convincere i dirigenti Fs ad ufficializzarli attraverso un concorso sull'allora rivista interna Voci della Rotaia.**

Il primo caso fu per battezzare la E.444, la prima locomotiva italiana pensata per correre a 200 chilometri orari, a dispetto del nome: **Tartaruga.** Tra le 1948 proposte, la più azzeccata fu quella di un coadiutore capo del deposito locomotive di Genova, Angelo Cattaneo, **che nel 1967 pensò a un nome che donasse un tocco di simpatica contrapposizione a una macchina costruita per entrare nella storia.**

Il progetto venne affidato all'Ufficio studi e progettazione mezzi di trazione delle Ferrovie dello Stato, **diretto dal 1966 al 1983 dall'ingegner Giulio Giovanardi.**

Proprio nei giorni scorsi la Tartaruga ha compiuto 50 anni di servizio e, nonostante l'età, **continua a trainare a tutta birra gli Intercity.**

La ristrutturazione, che dal 1989 le ha donato nuove cabine e quindi un nuovo volto, ne ha modificato il nome da E.444 a E.444R, come riqualificazione, ma per i ferrovieri fiorentini è stato istintivo ribattezzarla subito **"Tartaruga ribollita"**. Qualche anno dopo, le Fs lanciarono la locomotiva E.656, **il polivalente Caimano.**



SOPRA Una locomotiva E 633 "Tigre" restaurata dal Treno Club di Savona. In alto a destra, il dettaglio del suo logo



SOPRA La storica locomotiva E 550.88 detta il "Mulo dei Giovi" dalla linea su cui operava

Come per la Tartaruga, il nome venne scelto dagli stessi ferrovieri attraverso la loro rivista e ufficializzato dalle Fs facendo disegnare le caricature degli animali in atteggiamento spiritoso sotto il finestrino del macchinista.

Il nome richiamava l'immagine del grosso rettile che esce dalla tana come la locomotiva sbucava dalle gallerie, **ma i macchinisti lo chiamavano così anche perché le prime unità tendevano a scodare e serpeggiare in velocità.**



SOPRA La locomotiva E 444.044 "Tartaruga", insieme al suo logo

Il terzo locomotore battezzato in modo ufficiale dalle Fs è il Tigre (al maschile) E.632, E.633 ed E.652. L'idea venne nel 1979 ad un'assistente di stazione, Rossana Manetti, **che per l'idea vinse un premio di 100 mila lire.**

Dal Tigre a sei assi derivò una versione ridotta a quattro assi, il gruppo E.620 delle Ferrovie Nord Milano, **ovviamente soprannominato Tigrotto.**

L'assegnazione di un nomignolo ufficiale si fermò a quelle tre famiglie di locomotive, anche se la tradizione dei soprannomi ufficiali, **iniziata fin dal XIX secolo**, prosegue ancora oggi.

Nel 2008 l'allora ad del gruppo Fs, Mauro Moretti, pensò di ripristinarla con un concorso per ribattezzare i Taf (Treno alta frequentazione) e gli elettrotreni Etr 500 e 600.

Alla fase finale parteciparono 55 scuole, con 285 classi e 6400 studenti: rispettivamente Dingo, **Gazzella e Ghepardo i nomi scelti.** Confinati sulla carta, chiusi in un cassetto, **perché poi ai convogli sono rimaste assegnate solo le sigle aziendali.** A correre sui binari o nei ricordi sono però tantissimi soprannomi. Quelli ufficiali degli elettrotreni più famosi, come Pendolino, gli Etr 401, 450, 460, **480 e 485**, per via del sistema che fa inclinare la cassa nelle curve per affrontarle ad alta velocità.

Oppure Settebello e Arlecchino, **per gli elettrotreni di lusso degli anni Sessanta Etr 300 e 250**, a sette o quattro carrozze.

Molti i nomi nati nel gergo ironico dei ferrovieri, come Papero per la forma del muso dell'attuale Etr 600, Micecca per le Aln 668, poiché su un esemplare vennero disegnati due baffi, Levriero per la sagoma affusolata della vecchia E.432, Ochetta per la piccola vaporeiera 835, **Cammello per la presenza sulle E.330 di un serbatoio che evitava la necessità di soste in ogni viaggio per il rifornimento di acqua di raffreddamento.**

Non si può dimenticare infine lo storico Mulo dei Giovi, la locomotiva E.550 che si arrampicava instancabile sulle rampe della linea dei Giovi, **tra Liguria e Piemonte.**

# Sicurezza dei trasporti marittimi di passeggeri

Novità dall'Unione europea  
e dall'Organizzazione marittima internazionale

a cura dello  
**STUDIO LEGALE MORDIGLIA**, Genova

L'UNIONE Europea e l'Organizzazione Marittima Internazionale hanno recentemente varato diversi provvedimenti tesi a migliorare i livelli di sicurezza del trasporto marittimo di passeggeri.

In particolare, in data 14 giugno 2017 la Presidenza del Consiglio dell'Unione europea e il Parlamento Europeo hanno raggiunto un accordo informale sulla **"proposta di Direttiva che modifica la Direttiva 98/41/EC sulla registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della comunità e che abroga la direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri"**.

Il sistema vigente è basato sull'esigenza di garantire la sicurezza dei passeggeri, **da un lato impedendo il superamento del numero massimo autorizzato di persone sulla nave e dall'altro consentendo un efficace espletamento di operazioni di ricerca e salvataggio**. Per far fronte a questi impegni è previsto l'obbligo per la società di navigazione di conteggiare il numero di passeggeri a bordo, di registrarne il sesso, il nome e la data di nascita. Il problema delle norme attuali è che i dati sulle persone a bordo sono conservati dalla società di navigazione e, in caso di necessità, i servizi di salvataggio e ricerca per ottenere tali informazioni devono contattare la persona responsabile all'interno della società, **con pericolosi ritardi nelle operazioni**.

Il nuovo obiettivo del legislatore europeo è mettere a disposizione dei servizi di ricerca e salvataggio un sistema che, in

caso di incidente, consenta un controllo dei dati passeggeri con l'immediatezza necessaria in tali situazioni, **nonché rendere più precisa e tempestiva la registrazione iniziale dei dati**.

La normativa proposta prevede quindi che prima della partenza della nave, i dati relativi ai passeggeri (quali il numero esatto degli stessi, la nazionalità, i dati anagrafici ed eventuali necessità di cure) **vengano raccolti da personale addetto e trasmessi digitalmente sull'interfaccia unica nazionale di cui alla Direttiva 2010/65/UE**. Essi diverranno così disponibili a tutte le autorità competenti, **che potranno poi utilizzarli per contattare le autorità diplomatiche straniere o i parenti dei passeggeri coinvolti in eventuali incidenti**. Queste informazioni dovranno essere raccolte prima della partenza e trasmesse in via elettronica all'interfaccia unica entro 10 minuti dalla partenza della nave.

In base alle nuove disposizioni, i dati sui passeggeri, dopo essere stati trasmessi alle autorità competenti ed essere stati inseriti nell'interfaccia unica, **saranno distrutti dalle società di navigazione una volta che il viaggio è stato concluso con successo o al termine del periodo di indagine giudiziaria a seguito di incidente o alla fine di una situazione di emergenza**.

Gli stati membri saranno liberi di prevedere o meno l'obbligo di registrazione delle persone a bordo per le navi che operino esclusivamente **"in zone marine protette e che svolgano servizi regolari di meno di un'ora tra porti di scalo"** e solo nel caso il punto di partenza sia nel proprio territorio nazionale.



In data 15 giugno 2017, inoltre, la Presidenza del Consiglio dell'Unione europea e il Parlamento Europeo hanno raggiunto un accordo informale sulla **"proposta di Direttiva che modifica la Direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri"**.

Tale normativa specifica i requisiti tecnici per le navi in ambiti quali la costruzione, la stabilità e la protezione antincendio. Le nuove regole sono applicabili alle navi da passeggeri, **di lunghezza superiore a 24 metri**, ed alle unità veloci da passeggeri, adibite a viaggi nazionali, indipendentemente dalla loro bandiera.

Per recepire le norme volte alla digitalizzazione e alla registrazione dei passeggeri delle navi e per integrare le nuove disposizioni sulla sicurezza nella loro legislazione nazionale, **gli Stati membri avranno a disposizione due anni dall'entrata in vigore dei due progetti di direttiva**.

Per entrambe le riforme sopra illustrate, la prima lettura al Parlamento Europeo in seduta plenaria è stata fissata il prossimo 3 ottobre.

Infine, in data 16 giugno, al fine di garantire una maggiore sicurezza in mare, l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha adottato un accordo per istituire norme più stringenti sulla sicurezza delle navi passeggeri in condizioni danneggiate. Le revisioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), che entreranno in vigore nel 2020, si concentrano, in particolare, **sulla parte del capitolo II-1 relativo alla suddivisione e alla stabilità delle navi passeggeri in caso di danni**.

Gli emendamenti sono stati redatti a seguito di una serie di studi a cui hanno partecipato l'Unione Europea e l'EMSA (European Maritime Safety Agency) e che tengono in considerazione anche l'esito dell'investigazione sull'incidente della m/n **"COSTA CONCORDIA"**. Tra le altre cose elevano il cosiddetto "indice R" delle navi, **ossia il requisito di stabilità che rappresenta la capacità della nave di rimanere stabile e galleggiante in caso di allagamenti dovuti a una collisione**. Gli emendamenti invece, che prendono in considerazione l'incremento delle dimensioni delle navi passeggeri negli ultimi anni, **saranno applicabili alla costruzione di nuove navi**.


PSA VOLTRI-PRA

READY FOR




20.000 TEUs



VESSELS


# FOCUS ON AFRICA



# Grandi progetti per trasporti e logistica

Non solo porti marittimi: la Nigeria vuole investire 41 miliardi nelle ferrovie per ridurre la propria dipendenza dal petrolio

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

LE COSTE dell'Africa si stanno progressivamente popolando di porti, anche di grandi dimensioni, **sotto la spinta degli investimenti delle grandi compagnie di trasporto marittimo internazionale**. La maggiore debolezza logistica dell'Africa rimangono i collegamenti verso i retroporti e verso i mercati di produzione, **che se si sviluppassero maggiormente potrebbero diventare anche mercati di consumo**. Alcuni Paesi stanno cercando di superare questa differenza. Fra i progetti più interessanti presentati recentemente c'è la costruzione, annunciata dall'Autorità dei porti della Tanzania, di un porto secco gigante nella regione occidentale di Kigoma, **ai bordi del lago Tanganica**. Un altro annuncio recente che va nella direzione di migliorare la logistica interna è arrivato dalla Nigeria, **che vuole investire 41 miliardi di dollari nello sviluppo delle ferrovie**, per ridurre la propria dipendenza dal petrolio.

**La Nigeria è la maggiore economia dell'Africa**, che però nell'ultimo anno è entrata in stagnazione proprio a causa del basso prezzo del petrolio. Lo sviluppo della logistica e dei trasporti è la prossima sfida dell'economia africana, che sta attraendo investimenti sia dall'Europa sia dall'Asia, e negli investimenti internazionali confida l'Autorità dei porti della Tanzania (Tpa), **che ha annunciato la costruzione di una grande piattaforma logistica nella regione occidentale di Kigoma**. Si tratta di una località al centro della regione dei grandi laghi africani e strategica per tutta l'Africa orientale, **che potrebbe fare da volano per lo sviluppo del commercio in**



**queste zone**. Una località vicina a alcuni degli stati più tormentati del continente, come la Repubblica democratica del Congo (ex Zaire), il Ruanda e il Burundi che dalla crescita economica potrebbero ricavare l'energia per uscire anche dall'instabilità politica, **oltre che a Paesi come Uganda e Zambia**. L'annuncio del nuovo terminal è

stato fatto da Morris Nchindiuza, direttore della Tpa nella regione di Kigoma, **che però non ha specificato il costo del progetto**. Lo studio di fattibilità è stato assegnato alla società olandese Royal Haskoning, che ha specificato che il terminal beneficerà del fatto che nella regione verrà realizzata anche una zona economica spe-



ziale (**Zes**). Un primo finanziamento di 5,5 milioni di dollari è stato versato come indennizzo per indennizzare i 1.228 abitanti dell'area in cui sorgerà in porto secco. Tuttavia, dei 1.228 abitanti, 1.196 hanno accettato l'indennizzo, **mentre 31 non si sono presentati**. Alcuni hanno contestato

l'esiguità dell'offerta. **Nchindiuza li ha invitati a ritirare il denaro e permettere così che si avvii un progetto che darà lavoro a tutta la popolazione di Kigoma**. Il manager ha aggiunto che «il progetto sarà fra i più importanti investimenti realizzati dall'Autorità». **Il porto secco di Kigomi fa parte di**

**una serie di progetti infrastrutturali lanciati dalla Tanzania**. I cinesi di China harbour engineering company (Chec) investiranno 154 milioni di dollari per la costruzione di un terminal ro-ro e il potenziamento del terminal container nel porto di Dar Es Salaam, **che raddoppierà la capacità annuale dello scalo tanzaniano da 14 a 28 milioni di tonnellate**.

Intanto anche la Nigeria, uno degli stati africani con il maggior prodotto interno lordo, ha cominciato a investire 41 miliardi di dollari per rafforzare i legami ferroviari con i porti del paese e favorire il trasporto di merci: «Il piano è di arrivare fino agli angoli più remoti», ha detto il ministro dei trasporti nigeriano, **Rotimi Amaechi**. Fra i progetti principali che saranno finanziati c'è la costruzione di una seconda linea ferroviaria fra le due principali città del paese, **Lagos e Kano**. La linea, lunga 1.100 chilometri, servirà passeggeri e merci. **Inoltre verrà costruita una seconda linea costiera fra Lagos e Calabar**. Da soli, queste due opere assorbiranno 20 miliardi di dollari di investimenti, **che per la maggior parte saranno anticipati dalla Export-Import Bank of China**. Anche la costruzione sarà di marca cinese, affidata alla Civil Engineering and Construction, **con completamento delle due linee entro la fine del 2019**.

**FERFRIGOR**  
marine refrigeration



**MARINE AIR CONDITIONING AND REFRIGERATION PLANTS FOR SHIPS, CRUISE SHIPS AND YACHTS**

Ferfrigor has broad and proven experience, acquired over several decades, in the design, installation and maintenance of **on-board air conditioning and refrigerating systems**. Our technicians are available even at short notice, in any port of Africa and of the world, within 24/48 hours from call, according to travel time.

**FERFRIGOR PORTO s.r.l.**  
Via al Molo Giano, 16128 Genova Italy  
Tel. +39 010 24.61.210/192  
Fax +39 010 24.61.185  
ferfrigor.com • info@ferfrigor.com



# «Tra Genova e Marocco legame sempre più forte»

Botta (Spediporto): «Il Paese ha puntato sulle zone franche per sviluppare i traffici con i porti europei»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

«IL MAROCCO è la vera sorpresa tra i Paesi africani legati al porto di Genova attraverso i traffici via mare». Secondo Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, lo scambio tra le banchine del capoluogo ligure e Rabat è progressivamente aumentato grazie alle misure adottate dal governo africano che ha agevolato investimenti industriali stranieri soprattutto attraverso la creazione di zone e franche: «In breve tempo - commenta il direttore dell'associazione che rappresenta gli spedizionieri genovesi - **l'istituzione di aree economiche speciali ha permesso al Marocco di rafforzare i rapporti economici con l'Europa e anche con gli operatori attivi nel settore marittimo.** Per quanto riguarda la categoria degli spedizionieri - prosegue Botta - sono diverse le aziende che negli ultimi tempi hanno rafforzato i rapporti di lavoro con Rabat, **così come sono aumentati i traffici via mare tra i principali scali marocchini e Genova.** Nel 2016 il governo marocchino ha avviato un potenziamento delle proprie infrastrutture portuali con l'obiettivo di incrementare gli scambi commerciali diretti specialmente verso l'Europa. Tra gli scali nazionali che il Marocco ha intenzione di rafforzare, grazie anche a investimenti di gruppi privati, c'è Casablanca, **che potrà contare su fondi per 350 milioni di euro da utilizzare fino al 2020.** Ma non c'è solamente la capitale economica del Paese. L'altro porto che il Marocco vuole consolidare è quello di Nador, situato a dieci chilometri di distanza da Mellilla, **nel bacino del Mediterraneo.** C'è poi Tanger Med, principale



scalo contenitori del Paese che dal 2007 a oggi ha più che quadruplicato il proprio volume di traffico. Le merci movimentate nel corso del 2016 dalla totalità dei porti marocchini è stata pari a 121,1 milioni tonnellate, **con un incremento dell'8,6% rispetto anno precedente.** L'Agence Nationale des Ports (Anp) ha spiegato che l'aumento è stato trainato dall'andamento del traffico nazionale **(+9,7%)**. Le esportazioni del settore automobilistico **(+11,5%)**, dell'aerospaziale **(+14,6%)** e dell'elettronica **(+6,7%)**

hanno girato tutti in positivo. Lo scorso anno i porti gestiti dalla Anp hanno movimentato un traffico pari a 1,1 milioni di teu, **segnando una crescita del 12,9%.** Casablanca si conferma primo porto del Marocco. Nel primo trimestre del 2017 i porti marocchini hanno invece movimentato 31,6 milioni di tonnellate di merce **(+11,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno).** Il traffico di importazione è stato pari a 13,5 milioni di tonnellate **(-2,2%)**, quello di esportazione a 8,5 milioni di tonnellate **(+23,5%)**, il traffico di trasbordo

movimentato nel porto di Tanger Med è stato pari a 8,5 milioni di tonnellate **(+31,8%)** e il traffico di cabotaggio a 1,1 milioni di tonnellate **(-3,4%)**: «Anche Tunisia, Egitto e Algeria sono Paesi con i quali il porto di Genova ha rapporti commerciali ormai consolidati da anni - prosegue Botta - **visto che l'area africana di maggiore interesse per il nostro scalo è certamente quella del Maghreb.** Un discorso differente - aggiunge il direttore generale degli spedizionieri genovesi - **va invece fatto per la Libia dove la situazione di instabilità politica del Paese ha frenato notevolmente l'interscambio commerciale con l'Italia.** Il traffico mercantile fra Genova e l'Africa settentrionale ha continuato a crescere negli ultimi 10 anni. Hanno segno positivo container (da 1,4 a 1,7 milioni di tonnellate fra 2007 e 2016) e convenzionale più traghetti merci **(da 1,2 a 1,5 milioni di tonnellate),** mentre a soffrire è stato soltanto il traffico delle rinfuse liquide. In termini di tonnellaggio, il tracollo di petrolio e affini (da 7,6 a 3,5 milioni di tonnellate) incide in maniera significativa sul dato complessivo **(sceso da 10,7 a 6,8 milioni di tonnellate fra 2007 e 2016).** Quasi irrilevante su queste rotte la movimentazione di rinfuse solide, soggetta a oscillazioni vistose di anno in anno, **ma mai superiore a 260 mila tonnellate annue.**

**EXPLORE AFRICA WITH SINERGY CARGO**

www.sinergy-italy.com  
info@sinergy-italy.com

**SINERGY CARGO**  
management Italy

**DAL 1871 UNIAMO NAZIONI, CONTINENTI, PERSONE, CULTURE.**

Il mare unisce e assicura da sempre la continuità degli scambi commerciali e culturali tra le nazioni e i continenti. La Michele Autuori è specializzata nei servizi per il trasporto marittimo, agente Grimaldi Group Napoli e leader nel Ro/Ro. I nostri clienti possono contare su un team di persone preparate, competenti e motivate a fornire il miglior servizio al miglior prezzo possibile.

Dal 1871 con il mare che unisce.

**michele autuori** 1871  
shipping and forwarding agency

reliable everywhere

michele autuori s.r.l. Piazza Umberto I, n° 1 84121 - Salerno - Italia  
tel: +39 089 230211 - fax: +39 089 253101  
autuori@autuori.it - http://www.autuori.it



# «In 10 anni Pil africano cresciuto del 30%»

Duci (Federagenti): «L'Etiopia è una delle realtà più interessanti del Continente»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

IL PREVISTO sviluppo dell'Africa ha suscitato speranza fra gli operatori economici negli anni passati.

**La crisi finanziaria del 2008, il fallimento delle aspettative delle primavere arabe del 2012, le tensioni internazionali hanno intaccato questa aspettativa, deludendo le speranze, o l'Africa mantiene ancora il suo potenziale di sviluppo?**

«L'Africa - risponde Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione italiana degli agenti marittimi - è un continente grande, si corre il rischio di confondere alcune sue parti con l'Africa in generale. Ma non dimentichiamo che sei dei dodici paesi al mondo che stanno registrando la maggior crescita del Pil sono africani. Al primo posto c'è l'Etiopia, ma nella classifica sono presenti anche Costa d'Avorio e Tanzania».

**Quali sono i numeri?**

«Negli ultimi dieci anni il pil africano è cresciuto del 30 per cento, una cifra da cui l'Europa è lontana. Se guardiamo ai macro-numeri, l'economia africana sta crescendo, sia pure con differenze forti fra i diversi paesi. Alcuni non hanno agganciato questo treno. La Banca africana di sviluppo prevede che il Pil del continente crescerà del 3,4 per cento nel 2017 e del 4,3 per cento nel 2018. Sono numeri che in Europa ci sognamo».

**Quindi è ottimista, anche in chiave di sviluppo dei traffici con l'Europa e l'Italia?**

«Un elemento rilevante, dal punto di vista del trasporto marittimo, è la crescita demografica, che si unisce al fatto che il Pil cresce più della media mondiale. L'Africa ha una popolazione di 1,3 miliardi di persone, che raddoppierà da qui al 2060. È un fenomeno che presenta problematiche, ma è evidente che quest'area è destinata a crescere. All'interno ci sono anche scenari di delusione. La Libia, che era un grande partner commerciale dell'Italia, è quasi scomparsa. Anche la Tunisia e l'Egitto hanno rallentato. I Paesi più vicini all'Italia purtroppo non si sono sviluppati come si era ipotizzato. Soltanto l'Algeria sembra interessante in questo periodo. Oltre al Marocco, che si può considerare come un paese europeo. È il Paese che spinge di più per l'utilizzo delle energie rinnovabili. L'obiettivo del Marocco è arrivare al 40% di consumo di energia da fonti rinnovabili. Inoltre ha deciso di diventare un hub logistico internazionale».

**L'Etiopia, il paese che sta crescendo di più, ha legami storici con l'Italia.**

«Sì, è una delle realtà che non hanno subito la crisi e ha forti scambi via mare con l'Italia. La compagnia Etiopia Lines, rappresentata dall'agenzia genovese Cosulich, non ha avuto flessioni di traffico».

**Quali sono le regioni che hanno maggiori scambi con l'Italia?**

«Il volume maggiore è quello che viaggia sulle navi ro-ro verso porti come Tangeri o Tunisi. Ma ci sono anche importanti legami via transhipment con il Corno d'Africa e la Somalia, serviti dalle navi della compagnia Messina. E con il Sud Africa, con navi Msc e Messina. I porti dell'Africa occidentale sono importanti per le materie prime, in particolare il petrolio, ma l'Italia non ha grandi scambi petroliferi con quest'area».

**Quali sono i tipi di merce che sostengono questi collegamenti?**

«Recentemente è diminuito il traffico break bulk (ad esempio legname) che l'Italia aveva con il West Africa, che è stato fagocitato dai container. Storicamente i traffici fra Italia e Africa sono misti. Ci sono ad esempio rotabili, macchine agricole. Il problema è riempire le navi sulla via del ritorno».

**Esiste un cluster africano oppure gli operatori marittimi e portuali sono in gran parte europei?**

«Sicuramente c'è una presenza forte di operatori locali. Basta pensare che il presidente designato di Fonasba, l'associazione mondiale degli agenti marittimi, è marocchino. In alcuni paesi esiste una tradizione locale, come in Marocco e in Sud Africa. Al contrario, in West Africa è più forte la presenza europea con imprese belghe e francesi. Anche in Egitto c'è una tradizione locale, mentre in Tunisia si sta muovendo qualcosa».

DESTRA Pellegrini in cammino su una strada deserta KwaNdengezi, Sud Africa

# Gli investitori ci credono

di ALBERTO GHIARA, Genova

**ENERGIA e agricoltura: sono questi, assieme ai servizi finanziari, i settori che traineranno la crescita degli investimenti in Africa da qui al 2022.**

È quanto emerge da una ricerca condotta da Havas Horizons e Institut Choiseul, che hanno sondato l'opinione di un campione di 55 investitori internazionali, appartenenti a gruppi come Danone, Credit du Maroc, Saint Gobain, **Société générale e Qatar National Bank**. I ricercatori parlano di «reale infatuazione per l'Africa». Secondo lo studio, il 63% intende rafforzare i propri investimenti in Africa, mentre il 98%, **richiesto di come sarà il periodo da qui al 2022 per l'economia africana**, si dichiara ottimista.

Il Kenya è considerato il paese più attrattivo per gli investimenti grazie a «una strategia del governo keniota - spiega Anne Sophie Bradelle, socia in Havas Paris - **che consiste nello sviluppo del settore imprenditoriale e industriale**». A seguire la Costa d'Avorio, l'Etiopia, **la Nigeria e il Senegal**.

La fiducia nei confronti dell'Africa arriva dopo un periodo di incertezza per molte economie del continente: «Il 2016 - dice Bradelle - è stato abbastanza difficile per l'Africa, **soprattutto a causa della crisi del petrolio e di numerose tornate**

**elettorali in diversi Paesi**. Di conseguenza, gli investimenti e l'ottimismo degli investitori erano diminuiti. **La buona notizia è che gli investitori si dichiarano ancora più ottimisti sul lungo periodo**. I risultati dello studio vedono infatti un 90% di investitori fiduciosi nel fatto che il 2017 sarà un anno positivo e un 98% fiduciosi che lo sarà il 2022. Prosegue la ricercatrice: «Ci sono settori molto innovatori e questo famoso concetto del "balzo in avanti", **i Paesi africani salgono quindi sul treno in movimento**».

Bradelle si riferisce alla teoria del "balzo della rana", **secondo cui lo sviluppo dell'Africa potrebbe saltare la fase industriale entrando direttamente nell'era informatica**. Infatti i settori guardati con maggiore attenzione dagli investitori non sono quelli dell'industria pesante.

Al primo posto c'è l'energia, **che oggi è in gran parte un settore innovativo**.

È noto ad esempio che il Marocco sta puntando molto sulle energie rinnovabili.

**Il 73% del campione della ricerca considera proprio l'energia il settore più promettente dell'economia africana**, seguita da agricoltura e servizi finanziari. In particolare, **l'agricoltura è un settore giudicato pieno di promesse**.

La prospettiva di un boom de-



mografico (secondo l'Unicef nel 2050 vivranno in Africa 2,4 miliardi di persone, un quarto della popolazione mondiale) e l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'approvvigionamento di generi alimentari dall'estero spinge le attività mirate a nutrire la popolazione e spinge di conseguenza anche gli investimenti nel settore, cresciuti del 7% nella prima parte del 2017 rispetto al 2016: «La demografia crescente è un fattore non trascurabile per gli investitori internazionali e africani», **dice ancora Bradelle**.

Lo studio precisa che i paesi africani più importanti per la produzione agricola sono nell'ordine Etiopia, Costa d'Avorio, Kenya, Marocco e, a pari merito, **Nigeria e Camerun**.

Per contro, i freni principali allo sviluppo dell'agricoltura in Africa, secondo gli investitori intervistati, sono la mancanza di infrastrutture (69%), le difficoltà di accedere al mercato (48%) e la scarsa industrializzazione (42%). Il prodotto interno lordo dei 54 Paesi che compongono il continente ha subito un rallentamento nel 2016, con un +2,2%, ma secondo la Banque africaine de développement (Bad) **nel 2017 sta riprendendo a correre e alla fine dell'anno registrerà una crescita del 3,4%**.

Ancora migliori le prospettive nel 2018, **con una crescita prevista del 4,3%**.

Secondo la Bad, nel 2016 dieci paesi hanno raccolto il 92% degli investimenti esteri: Egitto, Marocco, Angola, Ghana, Mozambico, Etiopia, Sud Africa, Nigeria, **Tanzania e Kenya**.



DESTRA Cantiere in Sud Africa

DESTRA Migranti in viaggio ad Agadez, nel Niger



SINISTRA Un aereo sorvola il deserto africano

DESTRA Il traghetto "Taniit" in partenza da Genova per la Tunisia





# Sinergy, 80 partner per presidiare l'Africa

Aziende e strategie: la società genovese si appoggia su una rete organizzata di operatori locali, l'African Freight Bridge Network (Afbn)

SINERGY, unica società genovese di consolidamento merci in un mercato dominato dai milanesi, punta con sempre più decisione sul mercato dell'Africa, appoggiandosi su una rete organizzata di operatori locali, l'African freight bridge network (Afbn). La rete è nata da poco più di un anno e riunisce oggi 80 partner. **L'obiettivo è quello di presentare un'offerta capillare di servizi su tutto il continente africano.** Per una realtà come Sinergy questo rappresenta l'occasione per estendere la propria presenza internazionale. **Il groupagista infatti genovese è nato con l'occhio mirato a Estremo Oriente e India.** Cinque anni fa è entrato anche nel mercato dell'America centrale e meridionale, regione verso cui oggi offre un servizio settimanale regolare per ogni Paese: «Da un anno e mezzo - dice Luigi Trojani, direction and management department di Sinergy - abbiamo pensato al conti-

nente africano. È un'area molto difficile rispetto al resto del mondo, che presenta difficoltà uniche a causa di regimi doganali complessi, **in cui è facile che cambino le regole e la loro applicazione.** Per questo è importante avere un rappresentante *in loco*. **Afbn è una rete diffusa non soltanto nei Paesi costieri,** ma anche in quelli interni. Serve 28 paesi attraverso otto porti marittimi: Tunisi, Algeri, Casablanca, Dakar, Tema, Abidjan, **Durban e Alessandria.** La regola è che alla rete possano aderire da uno a tre operatori per ogni paese: «L'importante - continua Trojani - è avere rappresentanti che possano dare garanzie su trasporto, **dogane e distribuzione della merce**». La rete consente ad esempio di avere garanzie sul rispetto del pagamento dei crediti. **Se un operatore non rispetta i parametri richiesti viene espulso dal network dagli altri membri.** Il primo incontro

di tutti gli operatori della rete si è tenuto lo scorso anno a Marrakech. **Quest'anno si terrà a Dakar.** L'attività di consolidamento risponde alle domande di spedizione per unità di dimensione inferiore al container completo. In Italia ci sono una decina di operatori, a fronte di 7.000 spedizionieri: «Per essere competitivi - spiega Trojani - occorre offrire il numero più alto possibile di destinazioni. Quando ad esempio uno spedizioniere pensa a un collegamento con il Sud America, cerca chi è in contatto con tutti i porti, **non con uno soltanto**». Il settore delle spedizioni di piccole unità ha un andamento differente rispetto a quello dei container pieni. La concorrenza con l'Europa settentrionale è meno sentita: «Il bacino dei nostri clienti si estende oltre all'Italia in Svizzera, Austria, Bassa Francia e Bassa Germania, **perché il Mediterraneo è più vicino**

dell'Europa settentrionale a certi mercati. Per la raccolta di merce sciolta che non utilizza l'intermodalità ferroviaria, ma i servizi su gomma dei corrieri locali, **giochiamo alla pari con i porti del Nord.** La qualità dei servizi, anche portuali, è la stessa e il transit time è migliore. **Il nostro polo antagonista è piuttosto quello di Barcellona.** Per contro Fos-Marsiglia non ha una rete di *groupage*, tranne che per grandi destinazioni come Shanghai, **perché il mercato francese per fare massa critica deve fare riferimento al porto del Havre o a**

**Rotterdam**. L'attività di consolidamento in Italia settentrionale è tradizionalmente svolta in pianura Padana, dove gli spazi non mancano. da qualche anno, Sinergy sta facendo richiesta di concessione per aprire la prima area di *groupage* all'interno del porto di Genova: **«Puntiamo a fare attività a Genova,** perché questo risparmierebbe tempo ai nostri clienti. Abbiamo fatto richiesta all'Autorità di sistema portuale, **che è molto interessata perché sarebbe un servizio utile agli spedizionieri locali**».

Un'altra caratteristica peculiare del *groupage* è che, a differenza di altri anelli della catena logistica che hanno attirato le compagnie marittime, **in questo caso la tendenza è in senso contrario.** Ci sono sempre più imprese di consolidamento indipendenti: **«Prima anche compagnie marittime come Messina e Tarros avevano servizi di consolidamento,** che oggi non hanno più. Il *groupage* è molto dispendioso e dà bassa remunerazione. **Le compagnie hanno disinvestito e lasciato ai consolidatori indipendenti il 90% della merce**».



# La Costa d'Avorio investe nei terminal

L'Obiettivo è ridurre i costi di trasporto per lo sviluppo dell'agricoltura

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

IN AFRICA non investono soltanto cinesi e emiri. Anche il Giappone ha deciso di dare il proprio contributo, del tutto interessato, concedendo un prestito agevolato a un terminal cerealicolo nel porto di Abidjan, in **Costa d'Avorio**. Il prestito, del valore di 90 milioni di euro, è stato concesso dall'Agenzia giapponese di cooperazione internazionale (Jica): «Questo progetto - spiega un comunicato del Consiglio dei ministri ivoriano - mira all'aumento della capacità di movimentazione delle merci nel porto autonomo di Abidjan (**Paa**), per la costruzione di un nuovo terminal cerealicolo e di un'area di stoccaggio. **Permetterà al Paa di far fronte all'aumento delle spedizioni di prodotti cerealicoli e contribuirà così allo sviluppo economico della Costa d'Avorio e della sottoregione dell'Africa Occidentale**».

Il finanziamento è stato concesso dalla Jica con un tasso di interesse dello 0,1%, restituibili in 40 anni, **di cui 10 differiti**. Il terminal fa parte dei grandi progetti infrastrutturali del Piano nazionale di sviluppo 2016-2020. **Verrà costruito un terminal con un accosto dedicato ai cereali con un fondale di 13,5 metri**. Sarà dotato di un piazzale di 10 ettari dotati di magazzini doganali e di attrezzature di movimentazione che il governo richiede siano moderne ed efficienti. Secondo gli esperti, l'agricoltura è uno dei settori più promettenti dell'economia africana, **in vista anche della prevista esplosione**



**demografica del continente**. I dati dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'alimentazione e l'agricoltura (Fao), mostrano come l'Africa sub-sahariana sia l'unica regione fra quelle in via di sviluppo in cui si prevede che gli occupati nel settore agricolo avranno una crescita continua anche nei prossimi decenni, **da**

**200 milioni nel 1950 a 800 milioni nel 2050**. Nel suo rapporto 2016 sull'agricoltura africana, **la Fao sottolinea gli ostacoli che impediscono ai prodotti africani di raggiungere i mercati**: l'alto costo del trasporto, l'accesso limitato a segmenti di mercato più ricchi, incapacità di immagazzinare i prodotti per trarre

vantaggio dalla crescita stagionale dei prezzi e basso potere contrattuale.

In particolare, gli alti costi di trasporto sono provocati da mancanza di un'adeguata infrastruttura stradale, di libera concorrenza, di regole efficienti per il settore della logistica delle merci e ostacoli al commercio transfrontaliero (tasse formali e informali, tariffe, **tangenti e ritardi**). La Banca mondiale ha calcolato che il costo dal produttore al cosiddetto mercato primario è quattro volte superiore a quello all'ingrosso. La prima fase della distribuzione, quella a corto raggio, **incide per il 45% sul trasporto totale**. Questo riduce i margini dei produttori, **che non sono incoraggiati a investire nell'aumento della produttività**. È stato stimato che una diminuzione del 10% del costo del trasporto dei prodotti agricoli produrrebbe un aumento del 25% del volume venduto.

**La Costa d'Avorio è uno dei Paesi più attivi nell'investire in infrastrutture**. Oltre al recente finanziamento per il terminal cerealicolo di Abidjan, **lo scorso anno ha concluso un accordo con la compagnia di navigazione ginevrina Msc per lo sviluppo di un terminal container nell'altro scalo nazionale di San Pedro**.



Msc sta investendo 200 milioni di dollari. Lo scorso anno il governo ivoriano ha sbloccato il progetto per la costruzione di un terminal nello scalo, **che è il secondo più importante del paese ed è specializzato nella movimentazione di generi coloniali come caffè e cacao**. La Costa d'Avorio ha as-

segnato il contratto a un consorzio formato da Msc e dal gruppo Bilal degli Emirati arabi uniti (**che metterà 300 milioni**). A San Pedro, Msc è già titolare di una concessione di cinque ettari per la movimentazione di container. **L'estensione porterà lo spazio dedicato ai container a 23 ettari**.



# Il patto Autuori-Grimaldi rende l'Africa più vicina

La storia: il legame è strettissimo anche grazie al servizio Med Waf



NEL PORTO di Salerno, il lavoro di agenzia marittima per le navi del gruppo Grimaldi è svolto dalla Michele Autuori. Il gruppo ha preso il controllo della storica agenzia nel 1996, **ma al timone operativo ci sono ancora i rappresentanti della famiglia del fondatore, con Ferdinando Autuori nel ruolo di presidente.** La Michele Autuori svolge

l'attività di agente operativo di Grimaldi nel porto di Salerno, **mentre come agente commerciale segue un'area più ampia che comprende il centro e sud Italia.** Il porto di Salerno è uno snodo fondamentale nella rete dei servizi marittimi di Grimaldi. Qui si incrociano il servizio Euromed, che collega il Mediterraneo orientale con

l'Europa settentrionale, toccando Salerno sia westbound che eastbound, e il servizio Med Waf che unisce l'Italia ai porti dell'Africa occidentale, regione in cui Grimaldi ha una forte e consolidata presenza, a partire dal terminal di Lagos, in Nigeria: «Il Med Waf - spiega Autuori - è il servizio che ha ripreso i collega-



menti con l'Africa occidentale, **10 anni fa.** Siamo partiti con cadenza ogni 15 giorni, poi ogni 10 e adesso è settimanale. Anche il numero di porti toccati è cresciuto progressivamente nel corso degli anni, **con l'aggiunta ad esempio di scali importanti come Casablanca e Dakar.** Il servizio Med Waf, che in principio

era servito da due navi, è oggi operato con quattro navi, "Repubblica Argentina", "Repubblica del Brasile", "Grande Costa d'Avorio" e "Grande Ghana". Arriva a Salerno proveniente da Valencia, Marsiglia, Genova e Livorno e prosegue per Casablanca, Dakar, Banjul, Abidjan, Lome, Cotonou e Lagos, **da dove**

**riparte per il Mediterraneo.** Da Dakar partono diversi collegamenti verso altri porti: per Freetown via Monrovia e Conakry; per Nouakchott; per Libreville via Luanda, Pointe Noire, Douala, Bata/Malabo; e uno per il Sud America che tocca Vitoria, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Asuncion (via Montevideo), Zarate, **Paranagua.** Questa linea è utilizzata soprattutto per merci in esportazione dall'Italia verso l'Africa: «La compagnia Grimaldi ricorda Autuori - **è forte nel settore ro-ro e multipurpose,** è il terzo vettore mondiale in questo settore. **Le navi del servizio Med Waf vengono utilizzate per il trasporto di autovetture, pullman, camion, nuovi e usati.** In particolare si sta muovendo bene il mercato dei mezzi nuovi, **è un periodo interessante.** Inoltre viene spedito e trasportato molto project cargo. Le navi sono attrezzate anche per il trasporto di container da 20 e 40 piedi. **La versatilità delle navi del gruppo Grimaldi consente di compensare i diversi livelli di richiesta nei vari periodi per il carico di diversi tipi di merce.**»

Il servizio è interconnesso con altri della Grimaldi, in particolare con l'Euromed, un altro servizio che tocca l'Africa, questa volta settentrionale, **collegandola con il resto del Mediterraneo e l'Europa settentrionale.** Euromed è attivo da 20 anni, al principio con due navi, **oggi con cinque.** Ha cadenza settimanale e fa perno sul porto di Salerno, **che tocca due volte.** Da Salerno va a Est verso Pireo, Smirne, Ashdod, Limassol, Alessandria d'Egitto, poi torna a Salerno e prosegue per Savona, Setubal, Portbury (Bristol), Cork, Esbjerg (Danimarca), Wallhamn (Svezia), Anversa, Southampton e chiude il giro su Salerno: «L'Africa - dice ancora l'agente salernitano - **è un Continente importantissimo,** interessato da un notevole sviluppo demografico e economico. **Sconta anche forti instabilità.** Ad esempio 10 anni fa la Nigeria era un mercato molto forte, oggi si è indebolito per il terrorismo e per il calo del prezzo del petrolio, **che rappresenta la sua maggiore ricchezza.** L'aggiunta al servizio del porto di Casablanca è stata molto interessante, **perché consente di intercettare anche nel traffico intra-africano.** Salerno è un porto nodale per Grimaldi, **come Anversa in Europa settentrionale.**»

# 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](http://www.themeditelegraph.com)

The  
**Medi Telegraph**  
Shipping & Intermodal Transport