

MAGAZINE

The Medi Telegraph

Shipping & Intermodal Transport

Numero 6 - Maggio 2018

Pace, nel segno delle banchine

FINE DELLA GUERRA TRA L'ETIOPIA
E L'ERITREA: È IL MOMENTO DEL BUSINESS

FOCUS ON LOGISTICS

IL MONDO DELLA LOGISTICA RACCONTA
OBIETTIVI E FRONTIERE DEL SETTORE

PORTS

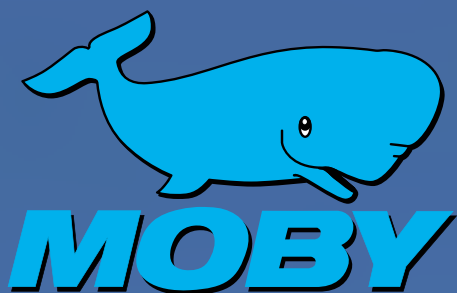
Porti, la Spagna prepara la rivoluzione "smart"

MED VOICES

Il primo comandante a processo per inquinamento

INTERVIEW

Maria Celeste Lauro amministratore delegato del gruppo Alilauro



tirrenia

SARDEGNA

PRENOTA ORA A MENO DI

29 €^{*}
A
PERSONA

TASSE INCLUSE

SICILIA

PRENOTA ORA A MENO DI

41 €^{*}
A
PERSONA

TASSE INCLUSE

CORSICA

PRENOTA ORA A MENO DI

24 €^{*}
A
PERSONA

TASSE INCLUSE



WWW.MOBY.IT

*Tariffa per un adulto tutto incluso per tratta. Valida per prenotazioni fino al 30/09/2018 per Sardegna, Sicilia, Corsica, Elba. Fino ad esaurimento posti per l'iniziativa sulle date in cui essa è prevista. Offerta soggetta a restrizioni. Info: www.moby.it

In this issue

COLOPHON

**Direttore
Responsabile**
Massimo Righi

**Responsabile
del Progetto**
Francesco Ferrari

Redazione
Simone Gallotti
Alberto Quarati
Matteo Dell'Antico

Hanno collaborato in questo numero

Aaron Maasho
Stefano Pampuro
Bianca d'Antonio
Caterina Luciani
Giovanni Gila
Alberto Ghiara

Pubblicità

Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing

Daniela Montano

Supporto tecnico

Massimo Dragotto
Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza

Contatti

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



4 Pace, nel segno dei porti

Fine della guerra tra l'Etiopia
e l'Eritrea: è il momento del business

8 Spagna, la rivoluzione "smart"

Mozione del governo per portare i finanziamenti della Blue Growth
sulle banchine della Penisola Iberica, e superare la concorrenza

10 MED ROUTES

Le ultime novità dal Mar Mediterraneo

12 INTERVISTA - Maria Celeste Lauro

«Diamo ai giovani ruoli di responsabilità»

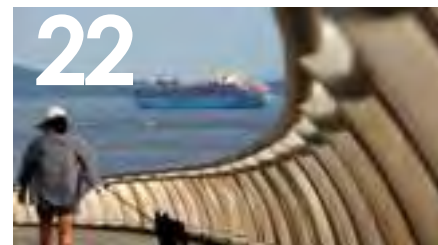
18 L'industria marittima del Marocco

A cura di TL - Transport & Logistic Review

20 La Convenzione di Cape Town

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

22 FOCUS ON LOGISTICS



DESTRA Il ponte di Dogali, vicino a Massaua

Pace, nel segno delle banchine

di AARON MAASHO, Addis Abeba

L'ETIOPIA e l'Eritrea hanno dichiarato cessato il loro "stato di guerra" lunedì 9 luglio e hanno siglato un accordo per aprire le reciproche ambasciate dei due Paesi del Corno d'Africa, **segno concreto di un riavvicinamento dopo due decenni di ostilità.**

L'annuncio promette di porre fine a uno dei maggiori stalli militari della politica africana, un conflitto che ha destabilizzato la regione e visto entrambi i governi polverizzare larga parte delle risorse economiche per finanziare eserciti e misure di sicurezza: «I popoli della nostra regione sono uniti per un solo scopo» ha detto il nuovo primo ministro etiope, Abiy Ahmed, subito dopo aver firmato il patto che ripristina i legami con il suo omologo eritreo, **Isaias Afwerki.**

Abiy era volato nella vicina Eritrea il giorno prima, **accolto da Afwerki a braccia aperte all'aeroporto.** Migliaia di eritrei sono scesi in strada per salutare i due primi ministri, **che dopo la cena ufficiale hanno ballato fianco a fianco le danze tradizionali dei rispettivi Paesi.**

Il governo di Abiy è iniziato lo scorso aprile, annunciando riforme che hanno cambiato, sin qui, la politica del suo Paese, **100 milioni di abitanti.**

Guidata da questo 41enne ex dirigente dei servizi segreti, **la coalizione che ha vinto le elezioni ha**

dichiarato chiuso lo stato di emergenza del Paese, rilasciato diversi prigionieri politici e annunciato piani per aprire parzialmente l'economia agli investitori stranieri.

La mossa più coraggiosa di Abiy è stata però raggiunta a giugno, con il raggiungimento della pace tra Etiopia ed Eritrea, **dopo 20 anni dall'inizio di una guerra di confine che ha ucciso secondo le stime più diffuse almeno 800 mila persone.**

I combattimenti a pieno regime sono terminati nel 2000, **ma le truppe di entrambi i Paesi non hanno mai cessato le azioni di guerriglia lungo la frontiera.**

Abiy si è impegnato a onorare tutti i termini del piano di pace, **facendo capire di essere pronto a discutere la linea di confine tra Etiopia ed Eritrea,** particolarmente intorno alla città contesa di Badme.

PORTI, AMBASCIATE, COMMERCII
L'intenzione di onorare il piano di pace, che è stato reso noto per sommi capi, **è ovviamente di entrambe le parti.**

Di seguito i punti più importanti dell'accordo, come si legge nella versione etiope:

- 1 - è cessato lo Stato di guerra;
- 2 - le due nazioni si impegneranno a cooperare insieme sul piano politico, economico, sociale, cul-



SINISTRA Il presidente eritreo Isaias Afwerki con il primo ministro etiope Abiy Ahmed

DESTRA Il segretario generale delle Nazioni Unite, Antonio Guterres





turale e della sicurezza;
 3 - riprendono i legami commerciali, economici e diplomatici tra i due Paesi;
 4 - si stabiliranno i confini tra i due Paesi dove esiste il contenzioso;
 5 - entrambi i Paesi si impegneranno per il mantenimento della pace nella regione.

«Lo stato di guerra tra i due Paesi è cessato» ha detto a sua volta il ministro eritreo per l'Informazione, Yemane Gebremeskel, **che ha aggiunto come in questo quadro saranno riaperte le rispettive ambasciate e ripristinati i voli tra le due capitali Addis Abeba e Asmara.**

Gebremeskel ha anche pubblicato alcune foto di entrambi i primi ministri al tavolo della trattativa, **con alle spalle le bandiere dei rispettivi Paesi.**

Al centro delle future prospettive di sviluppo economico tra Etiopia ed Eritrea ci sono i porti, considerati un grande potenzialmente un grande propulsore per la crescita di ambo i Paesi, ma in special modo per l'Etiopia, **oggi una delle economie in maggiore crescita dell'Africa**, e però senza accessi al mare.

Il piano prevede inoltre la ripresa delle comunicazioni telefoniche tra i due Paesi.

In questi giorni le obbligazioni etiopi, rinominate in dollari, **hanno toccato i massimi da 10 settimane a questa parte.**

L'operazione di Abiy, soldato poliglotta del gruppo etnico Oromo, il più grande in Etiopia, ha raccolto plausi dall'Asmara a Washington, **e persino paragoni alle riforme portate avanti nell'Unione Sovietica degli anni Ottanta dall'allora presidente Mikhail Gorbachev.**

Tuttavia, al piano di Abiy si oppongono le frange più estreme del fronte popolare di Liberazione del Tigrè (Tlpl), il partito etnico dell'area settentrionale del Paese che ha dominato la coalizione di governo (il Fronte rivoluzionario democratico popolare, Eprdf) - e per associazione l'economia del Paese - **per quasi 30 anni.**

Due persone sono state uccise da una granata nel corso di una grande manifestazione in favore di Abiy lo scorso 23 giugno ad Addis Abeba, e principali sospettati di questo attentato sono proprio coloro che oggi si oppongono alle politiche riformiste di Abiy.

SANZIONI OBSOLETE

La riconciliazione fra Etiopia ed Eritrea «è sintomatica del nuovo vento di speranza che spira sull'Africa» ha detto Antonio Guterres, segretario generale delle Nazioni unite, **durante la sua visita al quartier generale dell'Unione africana, il massimo organo di rappresentanza dei Paesi del Continente.**

Guterres ha aggiunto che a questo punto le sanzioni imposte all'Eritrea proprio per motivi bellici potrebbero essere superate.

L'Onu aveva imposto dal 2009 alcune penalizzazioni commerciali nei confronti dell'Asmara - incluso un embargo sulle armi - **accusata di supportare le milizie islamiste nella vicina Somalia.** Addebiti che l'Eritrea ha sempre respinto. L'Etiopia è un alleato chiave delle Nazioni unite e di altre potenze occidentali nella battaglia contro gli estremisti islamici nella fragile regione del Corno d'Africa.

IL DIVIDENDO DELLA PACE

Dopo aver messo la parola fine a 20 anni di guerra, ora l'Etiopia e l'Eritrea - stella emergente dell'Africa la prima, tra le nazioni più isolate del mondo la seconda - sembrano intenzionate a raccogliere un dividendo lucroso:

«Questa operazione - commenta Alex Rondos, rappresentante speciale dell'Unione europea nel Corno d'Africa - **apre prospettive per una reale integrazione economica regionale.** Se si mettono i giusti sostegni a questo piano, **avremo finalmente la stabilità».**

L'Eritrea, in precedenza una delle province dell'Etiopia, raggiunse l'indipendenza nel 1993, **dopo 30 anni di guerra civile.**

Ma presto le relazioni con l'Etiopia



SINISTRA Un aereo della Ethiopian Airlines presso l'aeroporto di Addis Abeba

DESTRA Il presidente della commissione dell'Unione Africana, Moussa Faki Mahamat



si deteriorarono, fino all'esplosione di una guerra che in due anni, dal 1998 al 2000, **fece circa 800 mila vittime.**

Oggi, se duraturo, l'accordo di pace premetterebbe a entrambi i Paesi di dirottare parte dei fondi sin qui utilizzati per la sicurezza per quelle aree di spesa che più ne hanno bisogno, come scuole e infrastrutture: «Poter veicolare nuovamente quelle risorse nell'economia - dice Belachew Mekuria, della commissione Investimenti dell'Etiopia - **sarà un grande beneficio per ambo le parti.** Non si può immaginare quale sia lo spreco di soldi necessario per mettere in sicurezza un confine che è né più né meno che artificiale».

Di ancora maggiore rilevanza economica è tuttavia l'accordo congiunto per lo sviluppo dei porti, **che potrebbe dare all'Etiopia un accesso vitale al Mar Rosso.**

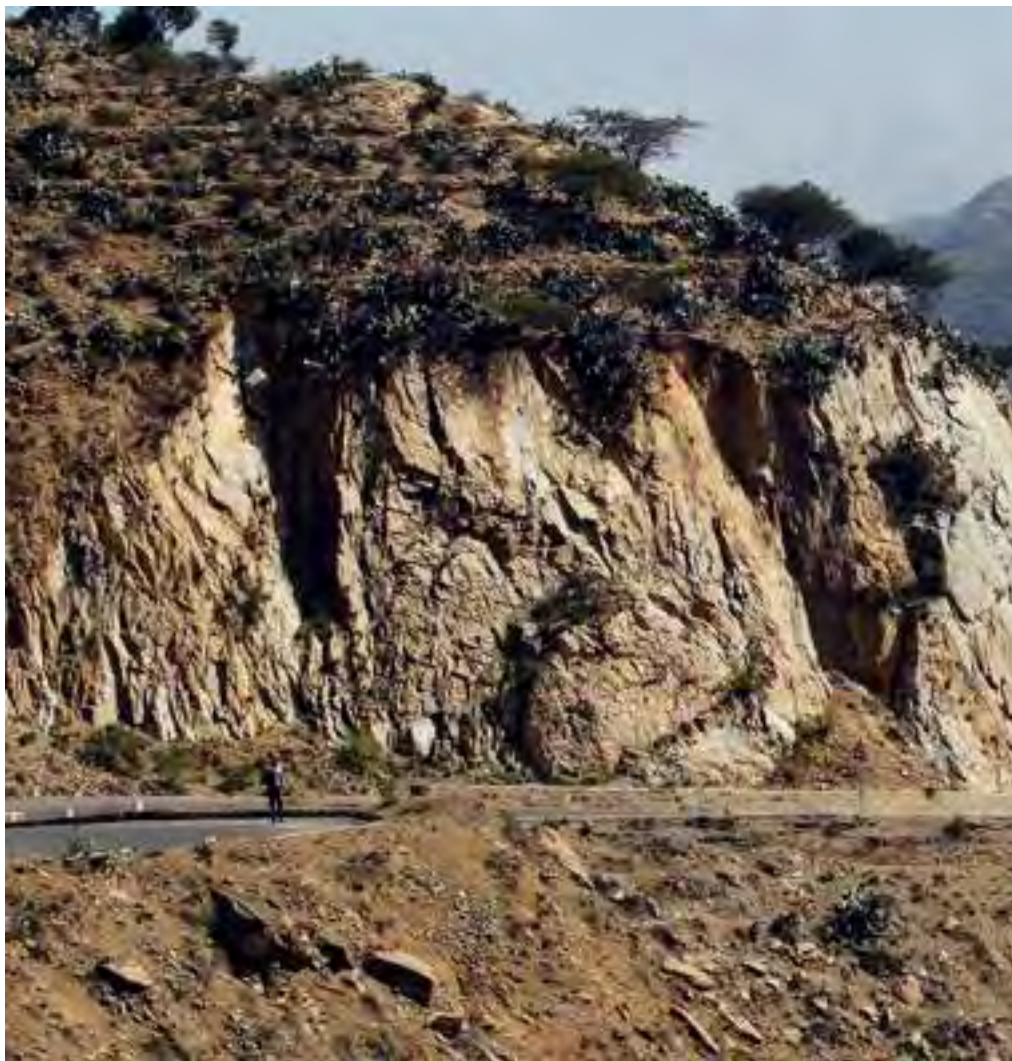
Il Paese infatti sta sviluppando una forte industria della trasformazione e dell'abbigliamento realizzando parchi industriali che nel tempo hanno attirato aziende come il gigante statunitense della moda Pvh, la Velocity Apparelz di Dubai, **e il gruppo cinese Jiangsu Sunshine.**

Addis Abeba inoltre sta attraendo numerosi investimenti stranieri nell'agricoltura e nell'orticoltura, **facendo perno su condizioni climatiche simili al vicino Kenya e diventando per esempio oggi il principale fornitore di fiori recisi dell'Europa.**

Per le esportazioni, il Paese però dipende quasi totalmente dalla vicina Gibuti.

Secondo l'istituto etiope per lo Sviluppo dell'industria tessile, ci vogliono 44 giorni perché i capi confezionati nel Paese africano possano raggiungere i mercati europei, **contro i 28 giorni necessari per la merce con provenienza Bangladesh o i 21 giorni impiegati da quella cinese.**

I porti eritrei possono risolvere questo collo di bottiglia, e benché siano richiesti dei miglioramenti alle infrastrutture al di fuori della portata delle casse dell'Asmara, l'alleanza con Addis Abeba potrebbe rappresentare un passaggio risolutivo in questo senso: «C'è un enorme potenziale di complementarità fra i due Paesi - commenta Andrew Mold, **che dirige l'ufficio per l'Africa**



Orientale della commissione Onu per l'Africa -. A patto che i risultati politici raggiunti in questi giorni possano nel tempo consolidarsi».

UNA LUNGA STRADA

Nella terza settimana di luglio, dovrebbero riprendere i collegamenti della compagnia di bandiera Ethiopian Airlines da e per l'Asmara. **Ma questo evidentemente non basta.**

L'Etiopia deve gestire un alto debito pubblico, nel quale rientra anche la costruzione, per opera cinese, **di una mega-ferrovia da quattro miliardi di dollari per collegarla a Gibuti.**

La necessità di finanziare ulteriori miglioramenti infrastrutturali, questa volta presso l'ex nemica Eritrea, **misurerà quanto il Paese è ancora in grado di raccogliere investimenti.**

Inoltre, benché nell'ultimo decennio la crescita dell'Etiopia ha





sfiato il 10% annuo - partendo da una base molto bassa - **gli esperti finanziari sottolineano come l'economia del Paese sia afflitta da una mancanza di valuta straniera circolante**, determinata in primo luogo dagli enormi investimenti pubblici in grandi infrastrutture.

Il governo del presidente eritreo Isaias Afwerki è poi notoriamente votato all'isolazionismo, **e l'iniziale silenzio di questo esecutivo di fronte ai segnali di apertura mandati da Addis Abeba è stato interpretato dagli esperti di politica come manifesto scetticismo nei confronti di questa nuova politica distensiva.**

Tuttavia, un'economia decrepita, che forza ogni anno migliaia di giovani eritrei a migrare in altri Paesi - perlopiù in Europa - e la prospettiva di vedersi tolte le sanzioni internazionali, potrebbero rappresentare un incentivo sufficiente per aderire al piano di pace: «L'economia in Eritrea - spiega Alex Vines, a capo del programma africano presso la fondazione inglese Chatham House - **è davvero in pessime condizioni.** Per il Paese, sarebbe logico provare a rimettersi in pista. Ma dobbiamo metterci nell'ottica che il processo sarà lungo, **e pieno di frenate e ripartenze.**».

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

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

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

Porti, la Spagna prepara la rivoluzione “smart”

Mozione del governo per portare i finanziamenti della Blue Growth sulle banchine della Penisola Iberica, e superare la concorrenza europea

di **STEFANO PAMPURO**, Palma di Maiorca

UNA LARGA parte del settore dei trasporti marittimi si può definire tradizionalista, **benché nel corso degli ultimi 10 anni si è manifestata una progressiva attenzione all'innovazione e alla tecnologia.**

Il canone di trasparenza, comodità e dinamicità che vige per l'utente nella maggioranza dei servizi, **non sempre è la regola nell'ambito del trasporto marittimo.**

Bisogna dire che i passi avanti verso la trasformazione digitale non sono un processo omogeneo: **l'industria marittima infatti ha 1.000 sfaccettature.**

Se in un primo momento sono state proprio le compagnie di navigazione, sopra tutto i grandi operatori, ad aver scommesso su un maggior livello di digitalizzazione, **le imprese di trasporto procedono con evidente ritardo nell'adozione dei modelli dell'economia digitale.**

Di fatto, uno studio recente mostra che appena un 3% di queste permette ai propri clienti di sollecitare un preventivo in rete, **il che costituisce un evidente limite per l'interesse degli utenti.**

Gli esperti segnalano che la strada verso la digitalizzazione riceverà una forte accelerata solo quando qualche grande azienda del settore scamminerà pienamente nel nuovo modello.

Ne scaturirà quindi una competizione per avanzare con rapidità e senza titubanze verso nuovi standard di servizio, **che permetteranno di risparmiare sui costi offrendo un'esperienza al cliente molto più soddisfacente di**



quella attuale.

In qualche modo questa trasformazione è già in corso, benché in maniera marginale, **come nel caso dei porti.**

In Spagna, casi pionieristici possiamo trovarli sulle banchine di Barcellona, **con l'implementazione di modelli di gestione digitale che aspirano a trasformare queste infrastrutture in smart port.** I benefici dei porti intelligenti sono molteplici: **riducono i costi del trasporto e di conseguenza le connessioni diventano più attrattive.**

Offrono inoltre vantaggi competitivi massimizzando le risorse disponibili grazie all'adozione di strumenti tecnologici di ultima generazione.

A proposito di questo aspetto, **va sottolineato che il governo spagnolo ha da poco presentato in Parlamento una mozione con l'obiettivo di studiare la fattibilità della Blue Growth nei porti spagnoli.**

Si tratta cioè di una strategia sostenibile lanciata dall'Unione europea che prevede di creare cinque milioni di nuovi posti di lavoro e generare introiti per 500 miliardi di euro entro il 2020.

L'iniziativa, **promossa originariamente dalla Commissione Europea nell'ambito della Strategia 2020**, propone alternative per promuovere l'attività di queste infrastrutture, incrementando la produttività e l'efficienza attraverso strumenti tecnologici alla portata di tutti.

L'obiettivo che si persegue insomma non è altro che quello di incrementare la capacità dei porti nazionali per competere con il contesto mondiale.

Questo modello si basa sulla coordinazione delle catene di approvvigionamento che coinvolgono diverse imprese in più Paesi e che impiegano in modo permanente il trasporto marittimo.

Si tratterebbe di un'iniezione di dinamicità per sei porti spagnoli che nel 2017 hanno registrato tassi di crescita superiori a quelli dei loro omologhi europei.

La trasformazione digitale del



settore marittimo ha un effetto indotto sull'attività economica degli operatori e dell'economia globale.

Ciascun euro investito nella miglioramento dei processi, col supporto tecnologico, **comporta un incre-**

mento sostanziale dell'efficienza, che si traduce con maggior impiego e ricchezza sociale.

Questo è il nuovo paradigma 4.0 verso cui si incammina l'industria di questo settore.

SHIPBROKERS: Sale & Purchase
Dry Cargo
Tankers
Yacht Brokers

SHIPAGENTS: Liner Agents
Tramp Agents
General Agents
Inland Agents
Manning Agents
Yacht Agents

tel 010. 591595
fax 010. 590883
info@assagenti.it
www.assagenti.it



Med Routes

Ultime notizie dal Mediterraneo - Per la prima volta a processo un comandante per inquinamento in porto - Nuove attrezzature nei porti di Civitavecchia e Brindisi - Maxi contratto per Costamare



MARSIGLIA

Il comandante di una nave è finito sotto processo penale a Marsiglia per aver violato i parametri anti-inquinamento in porto: **per la Francia si tratta di una novità giudiziaria**. Si tratta del comandante della "Azura", un gigante del mare lungo 300 metri da 3.000 passeggeri. L'uomo, che non è francese ma la cui nazionalità non è stata specificata prima del processo, **rischia teoricamente un anno di carcere e 200 mila euro di multa**. Il carburante bruciato dalla nave era stato controllato il 29 marzo nel porto di Marsiglia, **superando i valori limite che risentivano degli standard anti-inquinamento europei**. Il tenore di zolfo registrato ha raggiunto l'1,68%, **superiore al limite dell'1,5% previsto dalla legge alla fine del 2015 per le navi che trasportano passeggeri nel Mediterraneo**.

CIVITAVECCHIA

Konecranes vende in Italia: il produttore finlandese di attrezzature portuali ha recentemente consegnato le proprie gru portuali mobili a due terminal italiani. In primo luogo, il Terminale frutta e forestali di Civitavecchia (Cfft) **ha ottenuto una gru portuale mobile Gottwald Model 5 diesel-elettrica nuova**, oltre a una seconda uguale a un'altra già utilizzata a presso la struttura portuale italiana. **Si tratta di un macchinario a due funi che ha una capacità di sollevamento massima di 125 tonnellate e uno sbraccio di 51 metri**. L'altra solleva 150 tonnellate e ha anch'essa uno sbraccio di 51 metri. **Un'ulteriore gru portuale mobile Gottwald modello 2 diesel-elettrica è stata consegnata a Brindisi**, dove sarà usata per la movimentazione del carbone.



IL PIREO

La società armatoriale greca Costamare ha annunciato maggiori dettagli sull'accordo raggiunto con la compagnia di navigazione Yang Ming sulle nuove costruzioni. **La società di Taiwan ha ufficializzato il contratto di noleggio con Costamare per 10 portacontainer da 12.700 teu in costruzione ai cantieri cinesi Yangzijiang.** La consegna è prevista per la seconda metà del 2020 e nel 2021. Il contratto che in un primo tempo sembrava di durata pari a cinque anni, **è stato prolungato a 10 anni.** Costamare ha inoltre annunciato di aver acquisito due navi nel settore delle unità di seconda mano: **si tratta di due portacontainer da 5.000 teu girate con un contratto charter alla compagnia di navigazione danese Maersk Line per un periodo complessivo pari a sette anni.**



TANGERI

Nei primi sei mesi dell'anno in corso, i volumi del traffico container gestiti dal porto di Tanger Med in Marocco sono aumentati del 7%, **passando a 1,6 milioni di teu dagli 1,5 milioni di teu della prima metà dello scorso anno.** A guidare l'incremento dei volumi è stata la crescita registrata nei traffici nel corso del secondo trimestre dell'anno, quando il porto ha movimentato 880 mila teu, **segnando un aumento dell'11% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso,** tra aprile e giugno. Nei primi sei mesi del 2018 è aumentato in maniera decisiva anche il traffico di autoveicoli nel porto nord africano: le unità sono state 252 mila, con un incremento del 18%, così come il traffico di veicoli pesanti, che ha totalizzato 185 mila Tir, **pari ad un aumento del +14%.** Risultano in calo invece le altre tipologie di traffico: il volume di traffico degli idrocarburi si è attestato a 2,9 milioni di tonnellate, **in calo del 15%.**

SPALATO

Il cantiere navale croato Brodosplit ha firmato due nuovi contratti con Fincantieri, **con cui collabora dal 2014.** Come per le precedenti commesse, anche queste riguardano la realizzazione di tronconi destinati a navi da crociera. **Il primo contratto riguarda una sezione di prua di 1.200 tonnellate prefabbricata,** con condotti e sistemi elettrici. Una volta finita, verrà trasportata su chiatte in uno stabilimento Fincantieri in Italia per essere assemblata alla nave in costruzione. **La consegna è prevista nella prima metà del 2019.** La seconda commessa riguarda una sezione centrale da 3.000 tonnellate, lunga oltre 100 metri, **consegna nella seconda metà del 2019.**





«Diamo ai giovani ruoli di responsabilità»

Maria Celeste Lauro, amministratore delegato del gruppo Alilauro, racconta la gavetta e i progetti per il futuro della compagnia

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

SI DEFINISCE appassionata, impegnativa, ambiziosa, e purtroppo un po' impulsiva, ma questo è legato alla giovane età; se le dici che è una bella ragazza ti risponde che lei non si sente bella ma certamente sa di avere un aspetto gradevole, il che non guasta; non riesce a immaginare la sua vita senza il mare; **il suo sogno di bambina era quello di diventare «comandante» ed essere**, un domani, alla guida dell'azienda di famiglia.

Oggi, quel sogno si è avverato: **Maria Celeste Lauro da febbraio scorso è l'amministratore delegato del gruppo Alilauro**, tra le più giovani dirigenti d'azienda nel mondo dell'industria marittima, dal momento che ha appena 23 anni.

Da inizio anno quali sono i provvedimenti e le innovazioni che ha portato nell'azienda di famiglia?

«Fin da piccola ho vissuto l'azienda a 360 gradi. Le problematiche che potevano nascere nel nostro lavoro sono sempre state l'argomento a tavola la sera. Ho sempre ascoltato con curiosità le conversazioni sulle sfide quotidiane che ha affrontato mio padre maturando così consapevolezza del mondo armatoriale. Dal 2015, quando ho assunto il ruolo di consigliere di amministrazione, ho implementato i servizi di bordo per le persone a mobilità ridotta e che devono effettuare terapie sulla terraferma con passaggi gratuiti e tessere agevolate per gli studenti e lavoratori. Ho focalizzato la mia attenzione sul refitting

delle navi per un ringiovanimento della flotta. Vorrei realizzare un progetto di continuità territoriale notturna per i giovani che vogliono trascorrere la sera a Ischia, Capri e Positano. Ho fortemente voluto creare una squadra giovane che si assuma le responsabilità dei vari nuovi reparti e che possa portare avanti tutti gli obiettivi che ci siamo prefissati».

Lei è giovanissima: non la spaventa un incarico così importante?

«La fiducia accordatami costituisce senz'altro una grande responsabilità che accolgo non senza timore. Il mio impegno sarà massimo per guidare la nostra azienda verso il futuro tenendo ben presenti i valori vissuti da mio nonno e da mio padre, mantenendo sempre il rispetto nei confronti di tutti i nostri preziosi collaboratori e le loro famiglie. Sono immensamente onorata di poter seguire l'azienda della mia famiglia e spero di consegnarla ai miei figli nello stesso modo in cui mio padre l'ha consegnata a me. Sono convinta che in ogni lavoro la passione, la determinazione e l'audacia siano indispensabili per superare ogni difficoltà. Nel nostro Paese le difficoltà non mancano. In Italia è talmente difficile emergere che chi ci riesce diventa un'eccellenza. Non è un Paese normale e non è un Paese per tutti, ma è l'unico luogo al mondo dove, se hai realmente talento, puoi superare tutti gli ostacoli per dimostrarlo».

Quali programmi ha per il

gruppo a breve e medio termine?

«Di obiettivi ne ho molti. Di sogni ancor di più. Come diceva Walt Disney: "Se puoi sognarlo, puoi farlo". Da mamma comprendo la difficoltà di conciliare il lavoro con la crescita dei figli. Spesso ho dovuto portare con me in ufficio la piccola Sole per mancanza di alternativa, e siccome in azienda da noi le mamme aumentano, vorrei creare un ambiente in cui possano lavorare serenamente con la possibilità di avere vicino i propri figli. Il nido aziendale sarà sicuramente il nostro prossimo obiettivo. Migliorare le qualità di vita dei collaboratori che lavorano per noi è sicuramente una delle mie priorità. L'altro riguarda lo sviluppo del nostro cantiere Marintecnica. La cantieristica navale è un settore in forte espansione. Abbiamo la fortuna di avere una squadra di professionisti vincente che riesce a sopperire a qualsiasi genere di problematica si presenti a qualsiasi ora del giorno e della notte. Siamo una delle poche società di navigazione che effettua i lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione in proprio. Senza dimenticare poi lo sviluppo sostenibile come il restyling delle varie unità con motori a zero emissioni, l'ampliamento della flotta, e naturalmente, delle tratte».

Lei è una giovane donna bella ed importante, come la considerano nell'ambiente?

«In un ambiente tipicamente tecnico ho dovuto fare una lunga gavetta prima di poter acquisire una discreta esperienza e



poter dire la mia. Ho sempre cercato di apprendere velocemente dalle persone a me più vicine studiando duramente argomenti a me sconosciuti. Sono una ragazza che comprende l'importanza di apprendere tutto il possibile da tutti e che sa di non dover mai smettere di farlo».

In un mondo quale quello shipping quasi esclusivamente maschile si è mai trovata in difficoltà? «In effetti il mondo dello shipping è prevalentemente maschile. Quando ho iniziato a lavorare in Alilauro durante il periodo estivo, ero l'unica donna in banchina. Mi occupavo dell'accoglienza dei passeggeri, dei servizi a bordo e della sistemazione dei bagagli - era sicuramente inusuale vedere una donna in quelle vesti: in quel periodo ho capito che gli uomini sono liberi di comportarsi, sta a noi saper gestire determinate situazioni tenendo, se necessario, le dovute distanze. Oggi, otto anni dopo il mio primo giorno lavorativo, sono presenti 10 hostess che operano sulle varie banchine di imbarco e spiccano per determinazione e grinta. Mentre

negli uffici abbiamo otto collaboratrici che ricoprono ruoli di grande responsabilità».

Ha vissuto qualche situazione imbarazzante?

«Ci sarà sempre qualcuno che metterà in discussione la mia professionalità e la mia capacità decisionale. Ma sa che cosa le dico? Pazienza, ho imparato a guardare oltre. Anche se nell'ambiente prevalgono gli uomini, abbiamo punte di diamante femminili che tengono alto il nome dello shipping internazionale: penso ad Alexa Aponte, le sorelle Bottiglieri e tutte le donne che fanno parte di Wista (Women International Shipping & Trade Association: riunisce le donne che operano nell'industria marittima e nel commercio internazionale, ndr). Chi ha detto che il nostro non è un settore al femminile dovrà ricredersi».

Essere donna e per giunta bella secondo lei è un vantaggio nel mondo del lavoro?

«Non mi sento bella ma sarebbe sciocco pensare che un aspetto gradevole non sia apprezzato».





Lei ha bruciato le tappe in tutto, non solo è la più giovane ad del settore ma è anche giovanissima moglie e madre di una bambina di un anno: come si divide tra il ruolo di dirigente d'azienda, moglie e madre?

«Attualmente la mia vita è una staffetta. Lavoro in una città diversa da quella in cui lascio mia figlia ogni mattina. Il lavoro è frenetico e molto impegnativo. Passo gran parte della mia giornata in viaggio. Riuscire a dedicare il giusto tempo alla mia famiglia è un'impresa non semplice».

Lei è figlia d'arte, il nonno Agostino era armatore e ha fondato la società nel 1944, suo padre, attuale presidente del gruppo, è armatore per cui era inevitabile che lei seguisse la stessa strada, ma era questo il suo sogno di bambina?

«Sono sempre stata affascinata, attratta e incuriosita dal mare. Fin da piccolissima il mio sogno era quello di diventare comandante. Non sono mai riuscita a immaginarmi altrove se non a bordo. Spesso mi ritrovo ancora sulla banchina durante i fine settimana. Ho bisogno di avere il contatto diretto con i miei collaboratori e vedere in prima persona determinate dinamiche. Poi, si sa, sono le passioni il motore del mondo».

Lei ha altre sorelle e un fratello, come hanno preso la sua nomina? Non ha suscitato gelosie?

«Ho una sorella determinata e brillante che si sta affacciando al mondo dello shipping, un fratellino ancora piccolo che mi auguro un giorno voglia continuare l'attività di famiglia al nostro fianco. Nessuna gelosia, siamo una squadra».

Che ricordo ha del nonno?

«Purtroppo l'ho conosciuto solo tramite i racconti di mio padre. Mi piace pensare che apprezzi i nostri sforzi per continuare ad ampliare l'azienda proprio come ha fatto lui».

In campo armatoriale, chi amira in modo particolare, eccetto suo padre naturalmente?

«Gianluigi Aponte, senza dub-

bio. È riuscito a creare un impero partendo dal nulla. Poi, naturalmente, il comandante Salvatore di Leva, un riferimento per noi, amico storico e socio di mio padre in Alilauro Gruson. Ammirò Fabio Gentile, giovanissimo amministratore delegato di Alicost, che come me lavora duramente scontrandosi ogni giorno con le difficoltà quotidiane. Essere coetanei e con la voglia di cambiare il mondo ci rende, nella nostra diversità, molto simili».

Come vede oggi il mondo dello shipping e cosa vede nel futuro?

«Devo dire che forse negli ultimi tempi si avverte un'attenzione maggiore rispetto agli anni passati. Ma lo shipping in Italia non è all'avanguardia, gli armatori hanno ancora più benefici ad avere navi con bandiera estera che con la bandiera del proprio Paese. Le sembra normale? Le infrastrutture sono vecchie e inadeguate, i passeggeri esigono giustamente servizi più efficienti, maggiore assistenza. Ognuno di noi dovrebbe impegnarsi a fare la propria parte, non si può continuare a essere bloccati da una burocrazia cieca, sorda e soprattutto lontana dalla realtà che ci circonda».

Secondo lei sarebbe auspicabile avere un ministero del Mare?

«Avere un punto di riferimento per il settore marittimo sarebbe meraviglioso. Snellirebbe alcuni processi e finalmente potremmo avere persone competenti nel diritto della navigazione, che a mio avviso, è tra le materie più complesse e poco conosciute dalle Amministrazioni centrali. Si tende ancora a fare confusione equiparando ai treni i mezzi di trasporto come le navi».

Dove trascorre le vacanze?

«Per noi le vacanze rappresentano il periodo più intenso del nostro lavoro, quando abbiamo qualche giorno libero scegliamo l'Italia. Abbiamo un patrimonio unico al mondo (ancora ahimè poco valorizzato) e sono ancora tanti i posti che voglio scoprire».

Quali sono i suoi hobby?

«Utilizzerei la risposta di Leo Longanesi che a chi gli chiedeva che sport praticasse, rispondeva



“rincorro il tempo perduto”».

Cosa sogna per la sua bambina, sarebbe felice se continuasse l'attività di famiglia?

«La nostra è una lunga storia di mare che passa dalla passione di un nonno a quella di papà per arrivare a me. Sarei felice di riuscire a trasmettere anche a mia figlia la stessa passione. Ho iniziato dal nome chiamandola MariaSole Egea».

Che studi ha fatto?

«Ho studiato al Lycee Chatraubriand di Roma dove mi sono diplomata in Serie L con mention. Ho proseguito gli studi in Economia marittima a Londra dove ho avuto l'opportunità di fare stage formativi in realtà come i Lloyd's e Marine Aviation & General».

Quali sono le persone più importanti della sua vita?

«Mio marito è il mio porto sicuro: mi comprende e mi sprona a non mollare mai anche dopo una dura giornata. Anche lui ha un ruolo di comando e ci confrontiamo molto. Poi mia figlia, la mia felicità e naturalmente i miei genitori, i miei fratelli, i miei nonni. Ognuno di loro ha contribuito a rendermi la persona che sono oggi. Sono stata molto fortunata in ogni cosa, avere una famiglia unita che ti trasmette amore e sostegno è fondamentale».

Se non fosse armatrice, che cosa

le piacerebbe fare?

«Non riesco a pensare a nulla che non mi colleghi al mare».

Ama il cibo, le piace cucinare? Ha un suo chef preferito?

«Amo la cucina italiana, ho una nonna romagnola che la domenica prepara la pasta fresca. Mi incuriosiscono le culture dei Paesi diversi e quando sono all'estero non perdo occasione per apprezzare i piatti locali. Il mio chef preferito è ischitano, Nino Di Costanzo, apprezzato anche da mia figlia di un anno...».

So che lei vive a Roma per cui fa la pendolare. Quanti giorni la settimana si divide tra Napoli ed Ischia?

«Prendo 4 treni e due metro ogni giorno per tutta la settimana, tra Roma e Napoli. È molto stancante ma è il mio lavoro».

Che cosa rappresenta per lei un aliscafo o un catamarano o un monocarena? Le creano emozione?

«Rappresentano la storia della mia famiglia, collegano le terre che il mare divide, come potrei non emozionarmi?».

Cosa le è rimasto della sua esperienza ai Lloyd's di Londra?

«Il ricordo di un ambiente affascinante, dinamico, efficiente, competitivo e professionale».

I suoi pregi e i suoi difetti.

«Ho molti difetti, che naturalmente vanno saputi portare. I pregi stanno bene a tutti».

Gli amici sono importanti nella sua vita?

«Fondamentali, sono le persone che ti criticano apprezzandoti, sono pochi ma preziosi».

Qual è la sua amica del cuore?

«Mia sorella Mariasole e la mia sorella acquisita Sofia. Sono fondamentali nella mia vita».

Napoli, Roma, Ischia: a quale luogo è più legata?

«Sono nata e cresciuta a Roma. Le mie vacanze le ho trascorse a Ischia e lavoro a Napoli. Sono legata a questi tre luoghi in maniera diversa».

Che padre è stato e che padre è Salvatore Lauro?

«Ho imparato molto da lui e continuo a farlo ogni giorno da quando lavoriamo insieme. Mi ha insegnato che bisogna mettere passione e cuore in tutto. Che se segui i tuoi sogni e lavori sodo le soddisfazioni arriveranno. Mi ha fatto fare la gavetta, ho iniziato sui pontili caricando i bagagli e assistendo i passeggeri. È un ottimo maestro».

Mamma Milena che ruolo ha nella sua vita?

«Mia madre è una donna meravigliosa. È il mio faro nei momenti di sconforto. Mi ha insegnato tutto. Ha saputo conciliare il lavoro con l'essere mamma di tre figli impegnativi. Spero di essere per mia figlia almeno la metà di ciò che lei è stata per me».

Per chiudere: che ne pensa delle navi senza pilota già sperimentate in Nord Europa?

«Facciamo un passo alla volta. Siamo in Italia. La nostra azienda ha già sperimentato con il Dsc "Nettuno Jet" il controllo dell'automazione da remoto. In qualsiasi momento i nostri cantieri navali possono intervenire da terra e sopperire alle varie problematiche che potrebbero nascere a bordo. Nel nostro Paese siamo ancora lontani da questa mentalità snella che impera nel resto del mondo. Ma non mi abbatto, ci riusciremo a cambiare. Sono rimasta in Italia anche per questo motivo».



ALILAURO

profilo della compagnia

ALILAURO occupa un ruolo di primo piano nello scenario armatoriale italiano, concentrando la propria attenzione nella cura dei collegamenti marittimi quanto nello sviluppo dei seguenti settori: progettazione, tecnologia, meccanica, ambiente, sicurezza, turismo, **comunicazione**. L'azienda nasce nel 1944 quando Agostino Lauro, a bordo della "Freccia del Golfo", barcaccia di 42 metri stretta e lunga, decide di lanciare la sua personale sfida al mare, e tra lo scetticismo generale, **la impiega sulla linea turistica Ischia-Capri**. Si narra che i motori fossero malandati e lo scafo piccolo, e che Agostino litigandosi fosse costretto a fermarsi lungo la traversata perché gli stessi potessero riprendere la normale marcia. Puntando sulla tenacia quanto sulla propria abilità meccanica Don Agostino intratteneva i passeggeri inventando barzellette e facendo loro ammirare le bellezze del panorama - **risultato?** - i turisti soggiornavano a bordo non accorgendosi degli inconvenienti. Gli anni passano, la situazione economica italiana migliora e allora - in casa Lauro - si decide di puntare con maggiore vigore su quel progetto imprenditoriale:

Don Agostino fiuta il business del turismo, nasce l'esigenza per le persone di ridurre i tempi degli spostamenti e dunque i collegamenti marittimi devono diventare veloci. Nel 1968 inizia l'era degli aliscafi: **Don Agostino acquista tre piccole unità che entrano a far parte della flotta**. Ha così inizio la storia dei collegamenti marittimi veloci nel Golfo di Napoli. Dotato di grande onestà intellettuale capisce di non essere tagliato per i mezzi veloci, **così decide di puntare tutto sul 19enne figlio Salvatore affidandogli i "mezzi con le ali"**. La piccola azienda di famiglia diventa una holding con oltre 800 tra dipendenti e collaboratori capace di trasportare cinque milioni di passeggeri l'anno. **Lauro è stato senatore della Repubblica per due legislature**, e molteplici sono le proposte di legge che portano la sua firma.

Vince la gara per la privatizzazione della Stazione marittima di Napoli dando il via alla successiva realizzazione di uno dei più importanti terminali crocieristici del Mediterraneo, ma anche di un importante punto di riferimento per il capoluogo campano.



L'industria marittima del Marocco

...e le sue cinque debolezze che ne pregiudicano la ripresa

IL SETTORE del trasporto marittimo in Marocco continua ad affondare.

Al di là di pochi tentativi per tenerlo in piedi, **tutto sembra suggerire che abbiamo la seria intenzione di uccidere questo settore.**

Un omicidio a tutto beneficio di quelle compagnie straniere che riescono a vedere ciò che succede nel nostro Paese, **a differenza di chi ci governa.**

Il settore marittimo è certamente esposto a rischi che arrivano dall'esterno dei confini nazionali, ma se non abbiamo saputo cogliere sin qui le opportunità che l'industria marittima offre, **questo è essenzialmente dovuto alla no-**

stra debolezza interna.

Di seguito, andremo ad analizzare i cinque fattori che pregiudicano la ripresa del settore e impediscono alla nostra industria del mare una completa indipendenza.

ASSENZA DI VISIONE POLITICA

Su Tlr, lo abbiamo detto tante volte e in molti modi. **Il primo problema del Marocco marittimo è che manca di un'adeguata visione d'insieme.**

C'è una tendenza a considerare questo settore come un mero servizio di supporto per altri comparti dell'economia nazionale, e non quello che in realtà dovrebbe es-

sere: e cioè appunto un settore economico a sé, **con la sua indipendenza, punto di concentrazione della grande varietà di attività economiche che ruotano attorno a esso.**

Questa mancanza di visione si riflette nelle azioni del governo che riguardano l'industria marittima marocchina: nella scelta dei dirigenti, **nella politica commerciale e fieristica.**

Le decisioni sono prese in maniera separata rispetto a quello che realmente succede nella realtà di questo ambito.

MANCANZA DI CONOSCENZA

Può sembrare strano, ma i nostri

politici non sembrano davvero conoscere molto del settore marittimo.

Se guardiamo ai programmi di tutti i partiti politici dell'arco costituzionale, **non ce ne è uno che abbia proposto serie in ambito marittimo.**

Quando questo viene menzionato in qualche occasione, è sempre per termini generici, **senza misure concrete e con un reale significato operativo.**

È abbastanza normale che la promozione dei trasporti per anni non sia stata tra le priorità di governo, i politici non sanno cosa abbiamo perso nel momento in cui abbiamo deciso di abbandonare il trasporto marittimo, **o piuttosto che cosa avremmo potuto guadagnare se avessimo continuato a presidiarlo.**

La crisi che ha colpito il settore tra il 2011 e il 2012, **insieme alla scomparsa dei nostri principali operatori tra le prime 100 compagnie di navigazione del mondo ha rappresentato una questione molto più seria rispetto per esempio dello scandalo portato in quegli stessi anni dal fallimento della società Annajat.**

Eppure né la classe politica, né i media sembrano essersene accorti.

CONFUSIONE

Il prima grande confusione che affligge il settore marittimo marocchino è quella dei porti.

Non sappiamo fare la differenza tra ciò che è mare e ciò che è banchina: **i primi soggetti a pagare questa situazione sono proprio i porti.**

Ci eravamo già soffermati su questo problema, **con il motto "quel porto che nasconde il mare".**

Un giorno, durante una presentazione di quello che si era definito "un dovere strategico per il settore", portammo questo problema anche all'attenzione del nostro ministro, **che si imbestialì rispondendoci come «il porto e il mare» dovevano stare «nella stessa famiglia»,** senza però spiegarci come mai in questa famiglia uno dei due figli è viziato, mentre l'altro è rimasto condannato.

In ogni caso, la guerra mondiale dei porti non ci fornisce il mezzi per rispondere a un'altra guerra:

quella dell'indipendenza economica marittima.

Il secondo tipo di confusione, non meno importante, **è quello di**



considerare trasporto marittimo esclusivamente quello dei passeggeri tra il Marocco e l'Europa.

Quando il precedente governo tentò di risollevarne le sorti della nostra economia marittima, **non fu in grado di vedere altre strade se non questa.**

Quando chiedemmo perché, ci venne risposto che si trattava di questioni politiche - **come se potessero esistere azioni del governo che non sia dettate da motivi di ordine politico.**

La verità, ci venne fatto intendere, era che i marocchini avrebbero mal digerito l'assenza del nostro Paese in questo tipo di traffico.

E così, ecco che i politici hanno cercato in tutti i modi di inseguire il consenso, **senza tuttavia cercare...** vere politiche per il settore.

STIGMATIZZAZIONI

Tuttavia dobbiamo riconoscere che spesso, **noi ci portiamo fuori da questa confusione evocando il concetto di "shipping",** che significa appunto anche il trasporto di merci. Tuttavia, al momento questo sembra un ulteriore handicap. C'è una tendenza generale a stigmatizzare questo mondo fatto di mega-operatori, che gestiscono mega-navi, **che approdano in mega-terminali.**

Ora, possiamo dire con certezza che il Marocco in questa nicchia può essere davvero competitivo. **Si può ignorare questo concetto?**

Lo si può aggirare? L'unica cosa certa sinora, è che nessuno è stato in grado di dire il contrario.

Ma il settore marittimo è anche tanto altro che non sia container: pensiamo ai rotabili, alle rinfuse, alle merci varie, **al trasporto dei turisti...** Ci sono anche tanti modi per gestire l'industria armatoriale: cabotaggio regionale, nazionale, **Autostrade del mare.** Ecco, qui esistono le reali opportunità.

"MARITTIMISTI" IN BATTAGLIA

Di fronte a questi handicap delle élite politiche, così come delle autorità amministrative, chi deve difendere il settore marittimo sono quelle persone che lo conoscono bene, chi ha lavorato nei suoi vari comparti, **chi vede questa industria nel suo valore complessivo di mercato.**

Ma ormai, tra loro, ci sono spesso persone disperate, che non hanno più energie a forza di sostenere il valore del settore, **e rimanere sempre inascoltati.** Altri poi sembrano divisi.

Insomma, i "marittimisti" del nostro Paese sono persone che in buona sostanza vedono evaporare le loro azioni a sostegno del settore.

Il settore marittimo in Marocco oggi è sostenuto da società straniere, che sono state in grado di portare nelle loro mani non solo i settori tradizionali tipici della nostra industria del mare, **ma anche nicchie protette del Paese,** proprio come il cabotaggio.

** Articolo pubblicato nel quadro dell'accordo di mutuo scambio sui contenuti T&L-TMT.*

PeA Aviation

La Convenzione di Cape Town e il Protocollo sul materiale aeronautico

di **CATERINA LUCIANI***
e **GIOVANNI GILA****, Roma



*PARTNER, STUDIO LEGALE
PAVIA E ANSALDO

LA CONVENZIONE relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali (*Convention on International Interests in Mobile Equipment*) è un trattato multilaterale adottato nel corso della conferenza diplomatica tenutasi a Città del Capo tra il 29 ottobre e il 16 novembre 2001, sotto gli auspici dell'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato (Unidroit) e dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (Icao). La Convenzione contiene, tra le altre, norme uniformi che disciplinano la costituzione e gli effetti di una garanzia internazionale su determinate categorie di beni mobili strumentali, specificate in tre protocolli e riguardanti - rispettivamente - **il materiale aeronautico**, il materiale rotabile ferroviario ed i beni spaziali.



**AVVOCATO
PRATICANTE, STUDIO
LEGALE PAVIA
E ANSALDO

La Convenzione di Cape Town e il Protocollo sul materiale aeronautico (*Protocol on matters specific to aircraft equipment*) offrono un quadro normativo volto a facilitare l'offerta di finanziamenti di beni aeronautici attraverso la costituzione della menzionata garanzia internazionale, che risulta essere particolarmente favorevole per i finanziatori (solitamente nella veste di *lessor*), i quali, attraverso l'iscrizione in un registro telematico internazionale, godono di una prelazione assoluta su tali beni, anche in caso di insolvenza del debitore (a sua volta, **nella veste di lessee**).

L'efficacia e l'opponibilità ai terzi della garanzia iscritta nel registro internazionale istituito con la Convenzione trovano la propria disciplina nel Capo III e nel Capo VIII della stessa. Gli articoli da 8 a 15 (**e IX-XVI del Protocollo**) disciplinano i rimedi di cui dispone il creditore per recuperare il possesso del bene anche in caso di apertura di una procedura di insolvenza nei confronti del debitore. **L'art. 29 dispone che la garanzia iscritta per prima nel registro ha priorità sulle garanzie iscritte successivamente o non iscritte.**

Ai sensi dell'art. 3(1) della Convenzione, l'iscrizione nel registro telematico internazionale, con il regime di opponibilità ed ef-

ficacia che ne deriva a favore del soggetto che eroga il finanziamento e che ha provveduto ad iscrivere la relativa garanzia, **è possibile solo se il debitore è situato in uno Stato contraente**. Il Protocollo prevede un secondo criterio - che concorre con quello di cui al menzionato art. 3(1) della Convenzione - **per l'applicazione della disciplina relativa all'iscrizione della garanzia nel registro**. Ai sensi dell'art. IV(1) del Protocollo, infatti, la Convenzione di Cape Town si applica anche alle cellule di aeromobili e agli elicotteri (**ma non ai motori aerei**) che, al momento della conclusione dell'accordo, sono registrati, o formano l'oggetto di un accordo in forza del quale saranno registrati, nel registro nazionale di uno Stato contraente.

L'Italia ha firmato la Convenzione e il Protocollo sul materiale aeronautico in data 6 dicembre 2001, ma, ad oggi, non ha ancora ratificato tali strumenti. Ciò comporta che, nel mercato italiano, i finanziamenti di aeromobili hanno costi più alti: i vettori aerei operanti in Italia, **indipendentemente dalla veste di lessor o di lessee**, non possono, infatti, accedere alla regolamentazione finanziaria relativa alle garanzie internazionali iscritte nel registro telematico. Come l'Italia, anche Francia e Germania hanno firmato la Convenzione e il Protocollo, **rispettivamente, in data 16 novembre 2001 e 17 settembre 2002**, ma non hanno ancora provveduto a ratificarli.

All'inerzia delle istituzioni italiane (si ricorda che in Italia è il Presidente della Repubblica che, su proposta ministeriale, procede alla ratifica dei trattati internazionali, previa autorizzazione parlamentare nei casi previsti dall'art. 80 Cost.) **ha risposto l'Unione Europea**. In un primo momento, la Commissione Europea ha presentato due proposte di firma, **bloccate in seno al comitato speciale del Coreper a causa di dissidi tra Spagna e Regno Unito**. Nel frattempo, a partire dal 2004, nuovi Stati hanno aderito all'Unione Europea e il 1 marzo 2006 la Convenzione di Cape Town e il Protocollo sul materiale aeronautico sono entrati in vigore, **rendendo del tutto**



obsoleta la proposta di firma e necessario l'avvio di un nuovo procedimento finalizzato all'adesione alla Convenzione ed al Protocollo.

Il procedimento di adesione da parte dell'Ue si è concluso il 29 aprile 2009 e la Convenzione e il Protocollo sono entrati in vigore nell'ordinamento europeo il successivo 1° agosto. Nonostante tale adesione, la disciplina sopra richiamata relativa alla garanzia internazionale sui beni strumentali, e la prelazione garantita al finanziatore che provvede all'iscrizione di tale garanzia nel registro telematico, **non è ancora applicabile.**

Il Protocollo disciplina all'art. XI le modalità di restituzione, a favore del finanziatore, **del materiale aeronautico che costituisce la garanzia del creditore per il caso di insolvenza del debitore.** Tale previsione si applica solo se lo Stato, parte della Convenzione e del suddetto Protocollo, **ha effettuato un'espressa dichiarazione in applicazione dell'art. XXX paragrafo 3 del Protocollo.** Le istituzioni europee, all'atto dell'adesione, hanno deciso che, nel caso in cui la giurisdizione principale dell'insolvenza si trovi in uno Stato membro, in luogo della Convenzione e del Protocollo aeronautico, deve in ogni caso applicarsi il regolamento (CE) n. 1346/2000, **del 29 maggio 2000**, relativo alle procedure di insolvenza.

In altre parole, ciò significa che l'Unione Europea non ha recepito la disciplina sulla garanzia internazionale di cui alla Convenzione e al Protocollo, **non effettuando la dichiarazione prevista congiuntamente dagli articoli XI e XXX paragrafo 3 del Protocollo.** Si segnala, peraltro, che resta competenza degli Stati membri dettare le norme di diritto sostanziale con riferimento alle procedure di insolvenza. Solo le autorità italiane, pertanto, potranno recepire, all'atto della eventuale ratifica, **la disciplina sulla garanzia internazionale.**

Tra gli Stati a noi geograficamente più vicini, alla Convenzione e al Protocollo hanno aderito la Repubblica di Malta (in vigore dal 1 febbraio 2011) e la Repubblica di San Marino (in vigore dal 1 gennaio 2015), **con conseguente trasloco "virtuale" di operatori e compagnie di leasing dall'Italia.** Secondo alcuni esperti fiscali, l'Italia non avrebbe ancora ratificato la Convenzione per problemi giuridici (*common law vs. civil law*); tuttavia, secondo i sostenitori della ratifica, tale recepimento servirebbe a uniformare, a vantaggio tanto del creditore quanto del debitore, la disciplina della registrazione della proprietà, del finanziamento e delle garanzie relative alle transazioni internazionali aventi ad oggetto specifici beni come gli aeromobili, **indipendentemente dal luogo ove si trova il bene stesso.**



FOCUS ON LOGISTICS



Italia, il break bulk alla ricerca del rilancio

Lazzeri (past president di Fedespediti): «Serve massa critica per riportare i servizi nei nostri porti». Il settore è legato a impiantistica e di yacht

FRA IL 2005 e il 2017 la quantità di merce transitata nei 29 principali porti italiani non è cambiata significativamente.

In 12 anni, secondo i dati Assoporti, da 492,9 milioni di tonnellate si è passati a 498,3 milioni (a volerla quantificare, **una crescita media quasi impercettibile dello 0,09% l'anno**).

Se però si guarda più nel dettaglio alla composizione di questo tonnellaggio, **si può notare che il tempo trascorso alcuni cambiamenti li ha portati**.

Sono diminuite le rinfuse liquide (da 203,3 a 187,2 milioni di tonnellate) e solide (da 93,1 a 67,4 milioni di tonnellate), mentre sono aumentate le merci varie (**da 196,5 a 243,7 milioni di tonnellate**).

In quest'ultimo caso il merito è del progresso sempre maggiore di traffici containerizzati (passati fra 2005 e 2017 da 88,9 a 115,1 milioni di tonnellate) e ro-ro (**da 74,8 a 107,0 milioni di tonnellate**).

I dati di Assoporti registrano invece il calo di una terza voce all'interno della più ampia categoria "merci varie", **quella delle "altre merci varie"**.

Quest'ultima voce, che rappresentava la più grande parte del traffico non in rinfuse prima della rivoluzione del container, **è calata in dodici anni da 32,8 a 21,6 milioni di tonnellate**.

All'interno di questa voce è compreso il cosiddetto break bulk, ossia il "carico rotto": «L'arrivo del contenitore - spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spedito - ha eliminato la "rottura del carico", con tutte le conseguenze derivanti. Il carico rotto cui ci si riferisce è quello in colli tradizionali, intesi come sacchi, car-



toni, casse e pallet ormai costruiti e predisposti secondo misure standard, **sottomultipli della misura e della capacità del contenitore**. Con la definizione di break bulk quindi noi ci riferiamo al carico in colli tradizionali. **Il contenitore ha eliminato dallo shipping il traffico della merce in colli**. L'affermazione del container ha co-

stretto anche il grande commercio dei metalli non ferrosi a eliminare colli o pezzi sciolti, producendo gli "estrusi" in forme idonee alla pallettizzazione e quindi containerizzazione, come ad esempio le barre d'alluminio tagliate a misura per poi poter fare legacci da circa una tonnellata o le barre e lastre di rame,



zionario anche se purtroppo esclude da tempo il porto di Genova per le difficoltà del trasporto autostradale dovuto ai frequenti ponti e sottopassi incontrati nel percorso, **privilegiando per quanto a mia conoscenza il porto di Ravenna**.

Anche questo settore non ha vissuto un buon momento in Italia, essendo legato al cambiamento dell'economia nazionale: «Rispetto ai volumi di impiantistica di 10-15 anni fa - testimonia Piero Lazzeri, past president di Fedespediti e esperto di trasporti eccezionali - **oggi in Italia si fa il 30%**. I servizi marittimi si sono adeguati, diventando più rari. **Mancano le navi**. Manca la massa critica perché l'impiantistica è sempre più prodotta all'estero. **Nella mia attività oggi il 70% dei traffici che gestisco verso gli Stati Uniti proviene dall'estero**». Una speranza di ripresa era arrivata con l'accordo sul nucleare con l'Iran del 2015, che ha riaperto alcuni canali commerciali chiusi da anni: **«Nel 2016-2017 alla fiera dell'Oil&gas a Teheran c'erano grandi prospettive**. Stavano per essere scongelati 280 miliardi di dollari dal sistema bancario, sembrava prossimo un boom dei traffici, **poi è arrivato Donald Trump**. Io ho quattro contratti firmati per forniture in quell'area, **che adesso dormono in un cassetto**».

anche queste predisposte per legacci (bundles) di circa una tonnellata, **tutti colli idonei alla containerizzazione**».

Rimangono sul mercato, come tipologie di merce che il container non ha assorbito, yacht, pezzi di impianti smontati e ridotti a misura, project cargo, i metalli ferrosi

nelle varie forme come lingotti di ghisa, billette e bindelle e altre, questi ultimi ormai da anni destinati principalmente a Ravenna, e in misura minore, anche Venezia: «Personalmente - afferma Botta - ritengo che il project cargo (o impiantistica) sia l'ultimo traffico ancora remunerativo per lo spedi-



BeOne Will BE.

INNOVATIONORIENTED

Noi di Nova Systems non sappiamo come sarà il mondo tra dieci anni, però sappiamo che saremo pronti, e lo saremo in anticipo sui tempi.

beone
CLOUD FORWARDING SUITE

Scopri di più su:

WWW.NOVASYSTEMS.IT

POWERED BY



Napoli e Salerno, nuove ambizioni sulla logistica

Il presidente Spirito: «In cinque anni le prime navi alla Darsena di Levante». L'Authority impegnata fra Zes e master plan

di ALBERTO GHIARA, Genova

L'AUTORITÀ di sistema portuale del mar Tirreno centrale ha pubblicato nel corso del 2018 il master plan per i quattro chilometri di banchine del porto di Napoli, **con orizzonte il 2030**. Inoltre, sempre nelle settimane scorse, **ha firmato un accordo con la Rete ferroviaria italiana per migliorare i collegamenti ferroviari fra porti e retroporti**. L'obiettivo è rilanciare i traffici di uno scalo, quello di Napoli, **rimasto congelato da anni di commissariamento**, e trovare una soluzione per la carenza di spazi di quello di Salerno.

Ma quali sono gli interventi più rilevanti in questo momento?

«Nel mese di maggio - risponde il presidente dell'Authority, Pietro Spirito - verrà messa a gara la nuova stazione marittima al Beverello per i collegamenti con le isole. Abbiamo ottenuto un finanziamento di 20,5 milioni di euro. Quest'anno discuteremo con Comune di Napoli e Regione Campania la seconda fase del progetto del nuovo waterfront di cui il Beverello è la prima fase. Fra le altre realizzazioni importanti in corso ci sono i cantieri del dragaggio, della nuova rete fognaria, della rete stradale verso la darsena di Levante. Inoltre con Rfi stiamo studiando la configurazione del nuovo raccordo ferroviario che deve nascere dalla darsena di Levante per essere messo direttamente in linea sulla Napoli-Salerno evitando l'attuale raccordo ferroviario che è inadeguato perché ha una lunghezza in partenza di 350 metri e quindi con elevati costi di manovra. Il lavoro di dragaggio si finirà completamente a marzo del 2019, ma per la parte commerciale si finirà già a ottobre».

Dal dragaggio dipende il completamento della darsena di Levante?

«Draghiamo e colmiamo la darsena. Dopo il completamento del dragaggio dobbiamo fare lavori complementari per la sistemazione della darsena. Quindi dobbiamo fare un'altra gara, dopo la colmata, per l'attrezzaggio di base della colmata stessa. Ci vorranno un paio d'anni. Poi ci sarà l'assegnazione della concessione per lo sfruttamento della darsena. Infine l'attrezzaggio del terminal sarà fatto dai privati. Ci vorranno quattro o cinque anni per l'arrivo delle prime navi».

Che cosa stabilisce l'accordo con Rfi?

«A novembre di quest'anno completeremo lo studio di fattibilità assieme a Rfi. Dopo si passerà alla progettazione esecutiva e alla realizzazione. Il nostro obiettivo è che si renda operativa la darsena di Levante assieme al nuovo raccordo ferroviario».

Che importanza ha per il porto il progetto di Zes?

«Ci consente di guardare non più soltanto alla logistica portuale, ma anche ai collegamenti coi centri logistici principali della regione, soprattutto per attrarre investimenti manifatturieri. Più ci sono investimenti produttivi maggiore è la merce da movimentare. Aspettiamo l'ultimo atto, il decreto che deve firmare il governo per dare esecutività alla Zes Napoli-Salerno e che approva il piano di indirizzo strategico della Regione già presentato al governo il 26 marzo».

L'approvazione può avvenire anche con l'attuale governo?

«Sì, è un atto ordinario. Poi dipende da come si sviluppa la crisi di governo».

Avete già richieste per la Zes?

«La nostra attività è informale finché non c'è uno strumento approvato. Intanto l'Istituto Intesa San Paolo ha aperto una linea di finanziamento di 1,5 miliardi per le imprese che vogliono investire nelle Zes del Mezzogiorno. Sempre con Intesa San Paolo stiamo preparando per le prossime settimane un incontro a Milano con investitori manifatturieri e finanziari ai quali presentare l'iniziativa della Zes».

E sul fronte passeggeri?

«Oltre al terminal per le isole, registriamo una ripresa del traffico croceristico del 10 per cento rispetto all'anno scorso. Anche nei prossimi anni il traffico potrà crescere perché arriveranno le nuove navi in consegna nel Mediterraneo fra il 2020 e il 2022».

Che progetti avete per il ro-ro?

«In questo settore è il porto di Salerno a essere più significativo. Abbiamo crescita delle rotte e dei volumi anche quest'anno. Riteniamo che il marebonus sia un forte stimolo allo sviluppo di questo mercato. Vediamo che ci sono operatori come Grimaldi che investono in nuove navi. Inoltre il gruppo Grimaldi ha intenzione di costruire una struttura multipiano per lo stoccaggio delle auto, concentrando il traffico Fiat da Melfi in questo multipiano e liberando una parte delle aree per lo sviluppo degli altri traffici, in particolare ro-ro e container. Questo sarà un anno in cui i porti di Napoli e Salerno complessivamente supereranno il milione di teu».



**VISITATE IL VOSTRO
GROUPAGE SPECIALIST**
PER ITALIA/BALCANI
E CENTRO/EST EUROPA

TRANSPORT LOGISTIC CHINA
SHANGHAI 16/18 MAGGIO 2018
HALL 1 STAND 303

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



I Nostri Uffici:

Milano
Koper
Varsavia
Vilnius
Belgrado
Praga
Budapest
Vienna

Paesi serviti:

Italia
Polonia
Slovenia
Svizzera
Austria
Ungheria
Repubblica Ceca
Slovacchia

Paesi Baltici
Croazia
Serbia
Romania
Bulgaria
Russia
Bielorussia
Ucraina



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

www.boxlineucl.com



Venezia vuole sviluppare project cargo e fluviale

Stretto un accordo con Rfi per separare merci e passeggeri
Intervista al presidente Musolino

IL TRAFFICO del porto di Venezia è rimasto stabile nel corso del 2017 (25,1 milioni di tonnellate, -0,3%), ma ha cominciato il 2018 in crescita **(+9,6%)**.

La variabile è rappresentata dalle rinfuse, solide e liquide, che hanno ripreso a crescere (rispettivamente +17,6 e +12,3% nei primi tre mesi del 2018) dopo che lo scorso anno avevano registrato una flessione **(rispettivamente -3,8 e -2,4%)**.

Continua invece il boom dei traffici rotabili, confermando nel 2018 (+39,4%) il risultato record del 2017 (1,5 milioni di tonnellate, **+44,8%**).

I punti deboli dello scalo sono container (611 mila teu, +0,9% nel 2017) e crociere (1,4 milioni, **-11% nel 2017**), anche se i turisti del mare sono aumentati nei mesi invernali di quest'anno, che però incideranno poco sul risultato complessivo.

Per l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, guidata da Pino Musolino, nel 2018 i temi sul tavolo vanno dal consolidamento dei traffici project cargo, nicchia ristretta, ma ad alto valore aggiunto della scalo, allo sviluppo del nuovo terminal container, dall'accordo con la Rete ferroviaria italiana sull'ultimo miglio alla seconda darsena del porto per i traghetti di Fusina, dall'applicazione delle decisioni del Comitato sulle crociere da parte del futuro governo allo sviluppo del traffico fluviale, con il possibile assorbimento del porto di Mantova sotto la gestione diretta dell'Autorità di sistema: «Abbiamo avuto - spiega il presidente Musolino - **nuovi operatori ro-ro e stiamo consolidando la linea oceanica di Ocean Alliance**. Inoltre si sta strutturando il traffico di project cargo o impiantistica. La maggior parte di questo traffico è movimentata dal terminal Multiservice, **in misura minore da Tri**. Il





perché arrivino in occasione del primo Cipe disponibile». Attualmente l'opera è alla fase della bonifica.

Un altro punto nodale è l'accordo quadro dello scorso 8 febbraio con Rfi per la costruzione di un raccordo ferroviario che permetta di evitare il nodo di Mestre separando le merci di Montesyndial e Fusina dai passeggeri che arrivano a Mestre per ferrovia. Per quanto riguarda Fusina, «i traffici - dice Musolino - vanno bene. Va completata la seconda darsena, di cui avrebbe dovuto occuparsi il concessionario. Ma la holding a cui fa riferimento ha avuto problemi e intanto rischiavano di scadere i termini per i fondi europei che avevamo ottenuto. **Per questo siamo entrati nella fase di progettazione.** Purtroppo mi sono trovato in eredità un piano di finanza a progetto nato 10 anni fa. Come tutti i project financing italiani, **fa venire il mal di testa.** Stiamo lavorando per garantire operatività e equilibrio economico-finanziario per quest'opera eccezionale che il mercato attende. **Nel ro-ro ci sono tassi di crescita unici e grandi gruppi che vogliono entrare.**

Intanto l'Authority sta facendo un pensiero a unirsi con il porto di Mantova: **«C'è necessità di governo unico dei processi.** Il traffico fluviale, anche grazie al porto di Chioggia, va sfruttato bene, sia per le crociere sia per le merci: **ogni chiatte toglie 70 veicoli pesanti dalle strade».**

porto di Venezia è attrattivo per i carichi eccezionali perché può essere raggiunto dalla pianura padana senza pendenze. Il lavoro più complessivo che stiamo facendo come porto per accogliere questi diversi traffici è il miglioramento dell'accessibilità nautica, sia fisica sia digitale, **per consentire alle navi di arrivare anche con nebbia e di notte.** Abbiamo allestito alcune postazioni con sistemi Ais elettronici che daranno la possibilità di accesso alle navi anche in condizioni di scarsa visibilità. **In questo mettiamo il porto in condizione di essere meglio accessibile».**

Una delle principali scommesse di Musolino è il terminal container di

Montesyndial.

Il terminal è nato come referente a terra del terminal offshore immaginato dal precedente presidente, **Paolo Costa.**

Musolino ha congelato l'off-shore e il progetto Montesyndial è diventato quello di un terminal autonomo, di destinazione finale, affiancato da una piattaforma logistica integrata, il tutto su un'area di 96 ettari: «Aspettiamo - afferma il presidente - **lo sblocco di 55 milioni di euro di fondi da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica,** una decisione che può essere presa anche da un governo dimissionario, perché i fondi ci sono già, non c'è nulla di nuovo. **Noi insistiamo**



ALLTRANS
worldwide logistics

Worldwide shipping... with Italian style






NVOCC

Weekly sailings to:

Far East
India & Pakistan
Oceania
Middle East

nvocc@alltrans.it

TRUCKING SERVICES

Groupage settimanali per:
Iran, Turchia, Repubbliche CIS,
Caucaso, Europa dell'Est

Servizi Standard,
Megatrailers & Reefer FTL

Project cargo stradale e multimodale

surface@alltrans.it

FAR EAST RAIL-BRIDGE

Partenze FCL\LCL multiple
ogni settimana da/per tutti
i principali terminal ferroviari cinesi

Servizi DAP e DDP per tutta la Cina

Prosecuzioni FCL
per Giappone e Corea

surface@alltrans.it







ALLTRANS Viale delle Industrie 15 - 20090 Settala (MI) - Italy - Tel. +39 02 95375256 - www.alltrans.biz

«Con Dfds Trieste entrerà nella rete Nord-europea»

Prosegue l'integrazione con i retroporti, mentre è appena partita quella con Monfalcone. D'Agostino promuove l'ingresso dei danesi in Molo V

IL SUCCESSO nello sviluppo dei traffici ferroviari ha permesso al porto di Trieste di superare quello di Venezia, **storico concorrente per il primato portuale nel Mar Adriatico**, per numero di container movimentati. Nel 2017 sono stati 616 mila teu per una crescita del 26,7%. **Nei primi mesi del 2018 ancora in crescita contenitori**, rotabili, rinfuse, treni movimentati. Sul tavolo del presidente dell'Autorità di sistema del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, che guida anche l'associazione nazionale delle Authority, Assoportfi, ci sono adesso altri progetti che premono, a partire dal porto franco: «Il porto franco - spiega il presidente - **è legato all'avvio dell'area ex-Wartsila**. Ci sono lavori in corso, gestiti dall'interporto di Ferneti, **che per la prima fase pensiamo di ultimare in autunno**. Già per la fine del 2018 ci saranno attività. **Si devono creare tanti piazzali per gestire tante merci**. Si stanno rimettendo a posto gli immobili. C'è un'ipotesi della costruzione di un magazzino a temperatura controllata su cui c'è una forte domanda sia per l'attività in porto franco sia no per i flussi di merce deperibile e a temperatura controllata. **Cerchiamo di renderci autonomi da questo punto di vista**. Inoltre c'è una domanda collegata all'intermodale ferroviario».

Dove è localizzata?

«Cominciamo a organizzarla non soltanto sul porto, ma anche sull'interporto di Cervignano. Si comincia a ragionare coi nostri clienti sul fatto che i treni non devono arrivare direttamente in porto, ma su Cervignano da una parte e su Villa Opicina dall'altra e poi da lì ci sono le navette che vengono fatte da Adriafer con il porto di Trieste».

Che cosa dicono gli operatori?

«Stanno sposando questa logica. Da



una parte ci sono aree ben infrastrutturate e con spazi ampi, con molti binari, fuori dal porto. Dall'altra i terminal portuali a cui accedono le navi. La logica è utilizzare gli spazi esterni di ottima accessibilità ferroviaria e stradale per diventare buffer che riforniscono l'attività dei terminal portuali. Già oggi a Ferneti facciamo il check-in dei camion turchi che salgono sulle navi. I camion si fermano a Ferneti finché non c'è il semaforo verde dal porto. La stessa logica trasferita in ottica ferroviaria utilizzando gli shuttle di Adriafer, nostra impresa ferroviaria. L'Authority, gestendo anche queste piattaforme, integra tutta l'attività».

Progetti per l'integrazione nell'Authority del porto di Monfalcone?

«L'iter è concluso. Monfalcone ha bisogno di un processo di integrazione della governance, di una mano unica, come si è fatto a Trieste fra porto e retroporto. Con un'ipotesi che va costruita con gli attuali proprietari. Questa frammentarietà nella gestione la pagano gli operatori, che si trovano ad avere aree di enti diversi con tempi di assegnazione diversi e costi diversi».

Che cosa cambia per Trieste con l'acquisto di Un Roro da parte di Dfds?

«Cambia in meglio. Dfds vuole integrare il proprio network del Nord Europa con quello che parte dal porto di Trieste. Che è in piena espansione: Un Roro ha appena inaugurato il



nuovo terminal ferroviario e si pone come nuovo soggetto nello sviluppo intermodale e ferroviario del porto. Fino a ieri era un soggetto meno dinamico perché aveva vincoli infrastrutturali. Con il nuovo terminal questi vincoli non ci sono più e lo vediamo già. Il Molo V di Un Roro ha avuto crescita incredibili dal punto di vista ferroviario. Ci aspettiamo che si consolidi ancora più e che la fusione non sia soltanto societaria, ma si integri il network intermodale del Nord Europa con quello che c'è a Trieste, sul corridoio con la Turchia».

Per quanto riguarda i passeggeri?

«A Trieste si parla soprattutto di crociere, perché i traghetti sono quasi tutti commerciali. Essendo porto franco abbiamo difficoltà nella gestione operativa di traffici comunitari perché il passeggero scende in porto franco. E' un problema che avevamo con le vecchie linee come Minoan che non abbiamo più dall'anno scorso. Dovevamo creare corridoi doganali per far transitare i passeggeri. Per le crociere, tifo perché Venezia acquisisca un ruolo che beneficia l'Alto Adriatico. Le sofferenze di Venezia sono di tutti».

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.

Via al Molo Giano, 16128 Genova Italy
Tel. +39 010 24.61.210/192
info@ferfrigor.com
www.ferfrigor.com

Federazione Nazionale Agenti, Assicuratori, Marittimi e Motoristi Allestiti

FERFRIGOR
marine refrigeration

AIR CONDITIONING AND REFRIGERATION PROBLEMS?

With the Ferfrigor Assistance Programme
NO PROBLEMS.

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 service of on-board air conditioning and refrigeration systems. Our technicians can be available anywhere even at short notice. The supply of components and spare parts for refrigerating and air conditioning plants of any brand such as Danfoss, Alco, Penn and Johnson Controls is a significant part of our business.

Via al Molo Giano, 16128 Genova Italy
Tel. +39 010 24.61.210/192
info@ferfrigor.com
www.ferfrigor.com



La Color Run
nel porto di Genova

«Così Genova si trasformerà»

ALLE PRESE con i problemi di manutenzione delle banchine e con i malumori della comunità portuale savonese, che la riforma ha accorpato alla *governance* genovese, incurante dei dubbi che circondano la composizione del Comitato di gestione, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale, Paolo Signorini, si consola con i risultati dei traffici dei due porti di Genova e Savona: «**Si conferma nel 2018 un'ulteriore crescita**, al di là della battuta d'arresto di aprile, situazione contingente.

I dati confermano oramai che ci sarà un'ulteriore crescita nel 2018 rispetto al 2017. Parlo di merci e contenitori. Sui passeggeri la situazione è un po' più incerta.

Anche lì era previsto rispetto al 2017 un certo miglioramento. Vedremo in corso d'anno. La situazione di mercato resta con alcune luci, **ma altre che vanno risolte.** Ad esempio i volumi vanno bene, ma i noli sulle merci continuano a essere bassi. **Questo pone un problema di redditività per gli armatori.** Di riflesso, si scarica su tutta la filiera di valore, **anche il porto.** Che i volumi siano buoni è una precondizione che indica uno stato di salute di tutti i principali porti del Mediterraneo occidentale. **Quindi è un dato positivo».**

Se la *governance*, soprattutto a livello regionale e nazionale, non può nulla sull'andamento oscillante dei noli marittimi, i porti cercano di attrezzarsi per farsi comunque trovare pronti e per contendersi le merci, offrendo condizioni di efficienza, **rapidità dei flussi e economicità migliori.** In questo quadro, il porto di Genova punta molto su alcune opere che dovrebbero renderla più appetibile sulla rete internazionale delle catene logistiche: **«Le grandi opere di Genova sono**

tutte avviate. Il Terzo valico è in esecuzione, la gronda è alla fase degli espropri e dell'avvio dei cantieri, **mentre l'Autorità di sistema sta affidando a Invitalia il progetto di fattibilità della nuova diga foranea.** Le perplessità e le critiche riguardo ai tempi sono condivisibili, ma bisogna anche capire che quando parliamo di grandi opere, **è normale.** È più importante che una grande opera sia ben instradata e monitorata, **rispetto all'idea che si possa fare in due anni.** Per il Gottardo ce ne sono voluti 20. La cosa peggiore è quando una grande opera non è presidiata, **non è su un binario tecnico amministrativo progettuale solido.** Direi che per le nostre tre grandi opere la situazione in questo momento è sotto controllo».

Ma il presidente non sottovaluta neanche l'importanza delle opere cosiddette minori che sono fondamentali per aumentare la capacità di accoglienza dello scalo: «Per opere di minore dimensione, ma ugualmente nevralgiche, come alcuni riempimenti come Bettolo e Ronco Canepa, **o il binario ultimo miglio in porto a Genova,** la situazione ha luci e ombre. Sono tutte molto monitorate. **L'Autorità di sistema portuale sta cercando di chiudere gli atti tecnici,** amministrativi e progettuali per renderle operative. Per Bettolo, la concessione. **Per i binari in porto al Vte e a Sampierdarena la convenzione con**



Il comandante Pier Paolo Scala, l'attrice Sophia Loren e Gianluigi Aponte, fondatore del gruppo Msc, alla cerimonia di battesimo della nave "Seaview" nel porto di Genova

La "Msc Seaview" nel porto di Genova



la Rete ferroviaria italiana. Per Ronco-Canepa la convenzione fatta con Invitalia, **che ugualmente ci farà da stazione appaltante per la progettazione.** Però sono atti che dobbiamo ancora sottoscrivere, **mancano alcuni tasselli».**

Intanto l' Authority sta cercando di chiudere un'altra partita delicata, quella del rinnovo delle concessioni di alcuni terminalisti, ossia Sech, Spinelli e Terminal San Giorgio: «Spinelli - dice Signorini - **ha già firmato.** Sech è pronta per la firma. San Giorgio, stiamo finalizzando il testo». **Ma la questione delle concessioni si intreccia con quello del lavoro.**

Come i terminalisti, anche le compagnie portuali Culmv e Pietro Chiesa chiedono certezze per il futuro dei loro associati. Signorini interviene sul tema: «**È molto delicato,** ma il lavoro che si sta facendo è molto serio. La Compagnia unica ha affidato ad alcuni esperti il compito di aiutarla a redigere il piano previsto dalla norma che prevede interventi sulla formazione, **sull'acquisizione e su risanamento e sviluppo della stessa Compagnia.** Il piano ci verrà presentato e contiamo di approvarlo insieme al bilancio entro giugno. **Sarà la condizione per la messa in sicurezza della Culmv e l'eventuale assorbimento dei soci della Pietro Chiesa o per ampliamenti di organico».**

C. Steinweg - GMT



Your partner for all logistic solutions

OUR BRANCH OFFICES IN ITALY:

TRIESTE
LEGHORN
SALERNO
RAVENNA

OUR BRANCH OFFICES IN THE MED:

KOPER (SLOVENIA)
RIJEKA (CROATIA)
BEOGRAD (SERBIA)
CASABLANCA (MAROCCO)
ALEXANDRIA (EGYPT)
BAR (MONTENEGRO)

OUR HEAD - OFFICE:

GENOVA - ITALY




Our terminal in Genova

Our terminal in Trieste

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.ITALY.STEINWEG.COM

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy
T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: genoa@it.steinweg.com



Via di Francia 28, Torre "A"
16149 Genova
Italy

phone +39 010 817 9470
fax +39 010 817 9471



V.le San Bartolomeo, 340
19138 La Spezia
Italy

phone +39 0187 599 2111
fax +39 0187 599 2166

«L'Italia sarà favorita dalla Via della seta»

«Genova e Trieste avranno certamente un ruolo centrale, ma anche il Sud sarà coinvolto». Parla Fuochi, del direttivo di Assologistica

NON SOLO investimenti sui porti e la rete ferroviaria. Secondo Riccardo Fuochi, membro del consiglio direttivo di Assologistica, lo sviluppo della Via della seta «**si presenterà come un progetto molto più ampio che porterà benefici a tutte le economie dei Paesi interessati**».

I numeri della One Belt One Road, la nuova Via della seta voluta dal governo cinese, prevedono sessanta Paesi coinvolti e novecento progetti di nuove infrastrutture per quasi mille miliardi di investimenti. Il dato di partenza è la potenza economica della Repubblica Popolare: lo scorso anno il Pil cinese è cresciuto del 6,9% arrivando a 13 mila miliardi di dollari, mentre il volume complessivo di import-export è stato pari a 4.280 miliardi di dollari, **di cui 2.360 miliardi in esportazione e 1.920 miliardi in importazione**. In questa dinamica l'Italia ha un peso rilevante: nel 2017 gli scambi commerciali Italia-Cina hanno superato il miliardo di dollari, **con una crescita del 25% circa rispetto all'anno precedente**. Parallelamente agli scambi commerciali, crescono anche gli investimenti cinesi all'estero, che lo scorso anno sono stati pari a 120 miliardi di dollari, **mentre gli investimenti stranieri in Cina hanno raggiunto quota 135 miliardi di dollari**. Gli interscambi cinesi con i 60 Paesi coinvolti dalla nuova Via della seta, nel 2017, hanno raggiunto i 780 miliardi di dollari, e in quegli stessi Paesi la Cina ha già investito 50 miliardi in nuove opere, **tramite cui verranno creati 180 mila posti di lavoro**. Il grande progetto di Pechino potrebbe, una volta coinvolta l'Europa, **estendersi anche al Sud America**. Il dialogo tra il Sud America e la Cina si misurerà sugli



scambi commerciali, **e poggerà su basi piuttosto semplici perché l'America Latina ha un surplus che proviene dall'industria alimentare che potrebbe essere la moneta di scambio più indicata per ripagare gli investimenti cinesi**. In cambio la Cina promette soldi per le infrastrutture, ma non solo: Pechino vuole sbarcare con i propri prodotti tecnologici e conquistare nuovi mercati per la propria industria manifatturiera.

Le nuove possibilità di sviluppo per l'economia italiana sono evidenti. Possono esserci delle incognite?

«L'aspetto più importante - spiega Fuochi - riguarda la partecipazione ai numerosi progetti che si stanno sviluppando all'interno della Via della seta. La Cina ha programmato numerosi investimenti, specialmente sulle infrastrutture, per diversi miliardi di dollari e restare fuori da questa grande opportunità di sviluppo che riguarda la movimentazione delle merci ma anche la circolazione dei passeggeri vorrebbe

dire perdere un'occasione unica».

Il nostro Paese si sta muovendo correttamente?

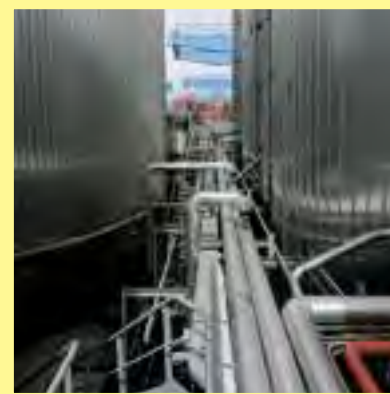
«Si stanno muovendo molto bene diverse aziende e alcune associazioni. A livello governativo qualcosa è già stato fatto ma in situazioni del genere è essenziale muoversi come sistema: mondo produttivo e istituzioni assieme. Sotto quest'ultimo aspetto possiamo certamente ancora migliorare molto».

Genova e Trieste sono i porti del nostro Paese che il governo cinese considera strategici. La Via della seta esclude gli altri scali italiani?

«Assolutamente no, anzi. Genova e Trieste avranno certamente un ruolo centrale nei nuovi traffici ma le possibilità di crescita riguarderanno tutti i porti italiani, anche quelli del Sud che potranno beneficiare dell'incremento della movimentazione delle merci e giocare un ruolo importante grazie alle nuove rotte che sono destinate ad aprirsi».

Sviluppo delle infrastrutture, nuove opportunità di business, potenziamento della rete logistica e incremento della circolazione delle merci tra Asia ed Europa. Cos'altro ancora dobbiamo aspettarci?

«Se ne parla poco ma il turismo è uno dei settori che potrà ricevere i benefici maggiori dagli investimenti che verranno fatti sulla Via della seta. Teniamo presente che nei Paesi coinvolti vive il 50% della popolazione mondiale che - dopo gli investimenti che saranno fatti - potrà muoversi con maggiore facilità».



DAL 1931 IL VOSTRO PARTNER NEL MEDITERRANEO PER LA LOGISTICA DEGLI OLI

CURIOSITAS



PONTE PALEOCAPA
16126 GENOVA ITALY
Ph. +39 010 254801
Fax +39 010 255919
e-mail: info@saardp.com
www.saardp.com

depositi portuali s.p.a.

SAAR, azienda di punta nel settore dello sbarco, deposito e movimentazione di oli vegetali, grassi animali, biodiesel e rinfuse liquide, occupa una posizione privilegiata nel Porto di Genova in testata di Ponte Paleocapa.

Comprende **100 serbatoi in acciaio** per un totale di circa **100.000 m3 di capacità di stoccaggio.**

Dal 2013 Saar dispone di impianti di lavorazione di oli vegetali.

Dal 1998 certificazione del sistema di gestione qualità **UNI EN ISO 9001**, dal 2007 certificazione ambientale **UNI EN ISO 14001**, dal 2010 certificazione per la sicurezza **OHSAS 18001.**



«Genova, mano tesa a Svizzera e Baviera»

Pitto: «Sull'innovazione digitale siamo un porto all'avanguardia». Parla il presidente di Spediporto

«GENOVA DEVE lavorare con l'obiettivo di diventare il terminale della Via della seta grazie alle nuove infrastrutture già programmate e che saranno completate tra qualche anno». Per Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, lo scalo del capoluogo ligure sta completando il proprio sviluppo **«per incrementare gli attuali volumi di traffico e conquistare nuovi mercati»**. In meno di due anni la Cina diventerà il più grande operatore container al mondo. A concorrere al raggiungimento dell'obiettivo di dominio mondiale, ci sono due fattori: **intanto la fusione tra China Shipping e Cosco ha creato un gigante sia sul mare**, con una flotta tra le principali del settore, ma anche sulle banchine con un gruppo terminalistico tra i più grandi. **L'altra spinta propulsiva arriva dagli ingenti investimenti che Pechino sta già mettendo in campo per sviluppare la Via della seta**. Il tesoro che la Cina investirà nel progetto supera i 150 miliardi di dollari. **Negli ultimi dodici mesi sul fronte portuale sono già stati investiti 20 miliardi**. Con il raddoppio del Canale di Suez, poi, il Mediterraneo ha acquisito nuova centralità. **La Cina ha investito nel Pireo ed è alla ricerca di un canale di accesso per connettere velocemente le merci con il resto d'Europa**. Il governo italiano ha offerto ai cinesi una via complementare alla ferrovia che Pechino ipotizza di costruire per collegare il porto greco all'Europa attraverso i Balcani, e suggerisce di sfruttare anche i sistemi portuali e ferrati già esistenti - **e già pronti** - come Trieste.

Il Terzo Valico dovrebbe essere ultimato entro pochi anni. Per la



nuova diga del porto, invece, ce ne vorranno almeno quindici. Non le pare troppo tempo?

«Genova - spiega il numero uno degli spedizionieri - non è stata in grado di accelerare sulle grandi opere oggi necessarie e non ci sono dubbi che in passato si sia perso molto tempo: se questi progetti fossero stati avviati prima, infatti, oggi avremmo opere già pronte e un porto già all'altezza delle nuove sfide che arrivano dal mercato. Ma sono comunque ottimista perché una volta ultimati i progetti oggi in corso e quelli già programmati, lo scalo avrà ultimato il proprio sviluppo e sarà in grado di movimentare una maggiore quantità di merci con tempi molto più ridotti rispetto a quelli attuali».

Quali sono le opportunità che possono arrivare dallo sviluppo della Via della seta per il porto di Genova?

«I principali margini di crescita ri-

guarderanno il comparto merci, specialmente contenitori. La Cina sta facendo grandi investimenti e in Italia ha individuato proprio Genova e Trieste come porti di riferimento. Ci saranno grandi opportunità non solo per il settore portuale ma più in generale per l'intero comparto economico».

Quali sono i mercati di riferimento ai quali deve puntare il porto di Genova?

«Il capoluogo ligure rappresenta le banchine naturali per buona parte del Nord Italia, ma sono quello svizzero e della Baviera i mercati che Genova deve conquistare a tutti i costi sottraendo traffico al Nord Europa. Il nostro scalo, per la sua posizione geografica nel Mediterraneo, non ha troppi porti rivali: la concorrenza da sconfiggere resta sempre quella dei porti nordeuropei».

Dal punto di vista informatico, invece, quali sono i limiti da migliorare?

«Il nostro porto, dal punto di vista dell'innovazione digitale, è all'avanguardia e sicuramente all'altezza dei porti del Nord Europa. Grazie al sistema E-port possiamo contare su un sistema unico nel panorama italiano che garantisce efficienza e sicurezza. Abbiamo iniziato a lavorarci nel 2004 sull'onda delle code quotidiane e della congestione ai gate. Allora lo scalo movimentava 1,6 milioni di teu: oggi il porto movimentava 2,6 milioni di teu, quasi il doppio. Restano, invece, da migliorare i controlli che a livello locale vengono effettuati sulle merci: sono spesso troppo lenti e fermano i prodotti in banchina per molto tempo».





Sticco sped s.r.l.
INTERNATIONAL SHIPPING
CUSTOMS BROKERS

connected with us on



**From 3 Generations,
Your World in Our Hands!**

<p>Ocean Transportation</p> 	<p>Air Transportation</p> 
<p>Land Transportation</p> 	<p>Customs Warehouses</p> 
<p>VAT TAX Deposit</p> 	<p>Customs Representation</p> 

Contact Us at
 Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434
 E-Mail: info@sticcosped.com - Web: www.sticcosped.com

HEADQUARTER/WAREHOUSE - INTERPORTO DI NOLA - LOTTO D - M. 103/106 - NOLA (NA) ITALY
HEAD OFFICE - VIA A. VESPUCCI, 78 - 80142 NAPOLI - ITALY



VGM ITALY SRL
SERVIZIO PESATURA CONTAINER

Pesatura Container certificata in base alla normativa Solas, gestita da software specializzato dotato di telecamere per la lettura delle targhe dei veicoli e dei tipi e delle matricole dei container per fornire un veloce ed efficiente servizio ottimizzando i tempi di attesa del veicolo in pesatura.

Siamo dotati di autorizzazioni per la trasmissione Eport del dato VGM all'autorità portuale di Genova. Inviato possiamo trasmettere il VGM alle compagnie di navigazione per conto dello Shipper.

E' altresì disponibile il servizio di **pesatura certa**, che consiste nello scarico dei container dal mezzo ed un successivo ricarico dopo aver effettuato la tara del camion, in modo da ottenere il dato VGM effettivo.

Movimentazione e deposito container con videosorveglianza, ritiro merce e operazioni doganali

LE NOSTRE SEDI OPERATIVE:

NOVI LIGURE (AL) a 500 mt. dal casello autostradale sulla breccia A7/A6, Via Trattato di Maastricht s/n (Monte IVA)

RONCO SCRIVIA (GE) fianco casello autostradale sulla A7 Zona Industriale localita' Fontanone
 Contatti +39 0143430278 - +39 323700473 - +39 331833119

Per avere info complete sui nostri servizi www.vgmitaly.it

Il cantiere del Terzo
Valico ferroviario
tra Genova e la Svizzera

Liguria chiama Europa

FINO a pochi anni fa la differenza fra i porti di Rotterdam e Genova nell'accedere ai mercati interni dell'Europa, **dalla Baviera alla Svizzera alla Pianura padana, sembrava incolumabile**. Troppo maggiore il livello di attrazione dello scalo olandese, **mentre Genova si è sempre sentita isolata dall'Appennino e trascurata dalle strategie politiche nazionali di sviluppo infrastrutturale**. Dal canto suo Rotterdam senza muovere un dito aspettava che la Svizzera portasse avanti la propria politica intermodale, **privilegiando il treno rispetto al gommato e decidendo e realizzando in pochi anni i trafori ferroviari del Lotschberg e del Gottardo**.

Trafori che il presidente della camera di Commercio di Genova, Paolo Odone, **ha paragonato a due aspirapolveri che avrebbero dragato ulteriore volume di merce dalla pianura padana verso i porti del Nord Europa**.

La situazione sul corridoio oggi appare meno squilibrata di qualche anno fa grazie a una serie di fattori.

L'Unione europea ha dichiarato una priorità il Corridoio Reno-Alpi, che oltre a Genova e Rotterdam collega i porti di Anversa, **Zeebrugge e Amsterdam**. Coordinatore del corridoio è Pawel Wojciechowski.

Da un lato, dopo più di un secolo da quando se n'è cominciato a parlare, nel 1903, **è stato finanziato ed è in corso di realizzazione il Terzo valico appenninico di 53 chilometri che dovrebbe aumentare la capacità di collegamento ferroviario tra Genova e la Pianura padana e che attraverso i trafori elvetici e il Brennero può aprire la strada della merce dello scalo ligure anche**

verso l'Europa centrale, invertendo il verso dell'aspirapolvere. Nel maggio del 2017 è stato avviato il quarto lotto costruttivo, **che comprende la Galleria di valico di 27 chilometri**, la maggiore delle quattro che saranno realizzate.

Dall'altro, **l'efficienza tradizionalmente esibita dai porti del Nord mostra qualche crepa**.

Niente di clamoroso, ma le merci mettono poco a spostarsi se trovano condizioni migliori.

Rotterdam e Anversa risentono da mesi problemi di congestione, tanto che è stata addirittura lanciata un'app informatica per alleviare il problema agli operatori. **Ma soprattutto c'è stata la cosiddetta interruzione di Rastatt**, che ha fatto venire i sudori freddi per alcune settimane a spedizionieri e caricatori.

Il crollo di una galleria ferroviaria a Rastatt nella valle del Reno il 12 agosto 2017 ha causato un fermo di 51 giorni della catena logistica ferroviaria verso il Northern Range.

Secondo uno studio commissionato da due associazioni ferroviarie (Erfa e Nee) e dall'Uirr, **l'Associazione internazionale per il trasporto combinato strada-ferrovia le perdite totali sono ammontate a due miliardi di euro**.

Lo scorso anno il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, ha detto che con la realizzazione del corridoio europeo Reno-Alpi, di cui il terzo valico è un tassello, **«Genova a quel punto sarebbe un porto da cinque milioni di teu»**.

Oltre al Gottardo, inaugurato nel giugno del 2016, al Lotschberg, aperto nel 2007, e al Terzo valico, la cui inaugurazione è prevista nel 2022, il corridoio Reno-Alpi



Una simulazione di come apparirà lo svincolo della Gronda, la tangenziale autostradale di Genova



comprende altre opere come la cosiddetta Beetuwe Route, ferrovia di 143 chilometri che collega il porto di Rotterdam alla Germania, e la galleria di Monte Ceneri, **la cui apertura è prevista nel 2019 e che completa il collegamento dai trafori elvetici verso l'Italia.** Come spiega la Commissione europea, **«il Reno-Alpi è un corridoio storico e come tale non presenta tratte mancanti.** La sfida maggiore per questo corridoio è dato dai colli di bottiglia che si sono manifestati con l'aumento dei traffici. **I principali colli di bottiglia sono in Germania e in Italia».** Secondo Paolo Odone, in Italia «abbiamo bisogno che si realizzi il tratto a quattro binari fra Tortona e Lambrate. **Se no il Terzo valico non servirà a niente».**

L'apertura del Terzo valico apre opportunità per il porto di Genova: «Ad esempio, il distretto dell'elettronica del land tedesco del Baden Wurtemberg - dice Odone - **ha manifestato interesse a utilizzare il porto di Genova,** se i collegamenti diventano convenienti. Dal punto di vista dei rapporti internazionali, **il corridoio fra Genova e Rotterdam è molto più importante di quello Torino-Lione».**

 **PSA VOLTRI-PRA**

READY FOR



20.000 TEUs

VESSELS



«L'Italia è il vero Molo dell'Europa sul Med»

Q & A - Armando Borriello
direttore commerciale, Sticco Sped

PUÒ illustrarci l'attività principale della sua azienda?

«La Sticco Sped, di cui rappresento la terza generazione - risponde Armando Borriello, commercial manager della Sticco Sped - offre servizi di spedizioni internazionali, attraverso tutte le modalità di trasporto: dalla nave al treno, dall'aereo al camion. Supportiamo i nostri clienti garantendo la possibilità di trasporto combinato ed intermodale, perché le merci a noi affidate compiano finanche l'ultimo miglio. Ma siamo anche consulenti doganali e di fiscalità internazionale, mettendo al servizio dei nostri clienti l'esperienza di un team formato e sempre aggiornato sulla legislazione doganale, in continua evoluzione. Io stesso mi sono specializzato in questo ambito innovativo e complesso, elaborando una Tesi di Laurea Magistrale sulle novità introdotte dal Nuovo Codice Doganale dell'Unione. Inoltre nella nostra sede di Nola garantiamo anche lo stoccaggio delle merci e servizi logistici annessi».

Quali sono oggi i vantaggi logistici che può sfruttare chi opera in Italia?

«L'Italia è il "Molo dell'Europa sul Mediterraneo": la sua conformazione fisica peninsulare gli permette di accogliere flussi provenienti da tre direttrici di traffico, l'Asia ed il Medio-Oriente ad Est, l'Africa a Sud, e non in ultima l'America ad Ovest. È potenzialmente quella che si definisce un "hub" cruciale delle merci destinate a tutta l'Europa. Potenzialmente. Ma ciò che le manca per poter attrarre realmente, e senza eroismi individuali e sporadici, investimenti esteri in tal senso è una rete intermodale adatta, inter-



connessa e basata principalmente sulla modalità di trasporto che si sta imponendo massivamente: il trasporto ferroviario».

Che cosa pensa del progetto denominato "Nuova via della Seta"?

«In quanto progetto varato dal governo cinese è un piano lungimirante e che sta creando importanti implicazioni negli equilibri logistici del continente europeo. Attualmente però la sua declinazione in modalità ferroviaria è ancora pionieristica e poco efficiente rispetto alla "via mare", che comunque appartiene al programma, ed anzi ne è per adesso forza motrice, come testi-

moniato dal successo dell'intervento al Pireo».

Quali sono le aver geografiche più interessanti, nell'attuale contesto socio economico?

«I rinnovati equilibri geo-politici aprono nuovi scenari commerciali, a partire dalle due Coree. Ma anche il Medio-Oriente e l'America del Sud offrono importanti opportunità. La ripresa economica sta sostenendo la crescita un po' di tutte le aree, favorendo le nazioni pronte ad aggranciare la crescita».

Quali sono le carenze infrastrutturali più pesanti, nel sistema logistico sul quale operate?

«Sicuramente l'impossibilità di usufruire del collegamento ferroviario, dovuto all'arretratezza dei treni cargo e delle relative reti infrastrutturali, con particolare riferimento al porto di Napoli, cui solo le ultime dirigenze stanno finalmente dando l'opportuna rilevanza. Il sistema logistico è attualmente ancora troppo legato al trasporto via gomma, con importanti ricadute ecologiche e di efficienza di costi e tempi».

La guerra dei dazi sta realmente compromettendo lo sviluppo del commercio internazionale, come denunciano molti economisti?

«Come accade fisiologicamente l'imposizione daziaria altera gli equilibri economici, e per questo danneggia alcuni traffici, ma d'altro canto ne favorisce altri. È chiaro che in un'epoca in cui non esistono più barriere allo scambio internazionale, la distorsione della "guerra dei dazi" genera preoccupazioni, ma sinceramente credo che non sia un ostacolo, più di quanto sia un'opportunità».

«Non solo Asia, puntiamo all'America del Sud»

Avesani: «Consolidiamo la nostra presenza in Europa, aperte due sedi in Spagna». Intervista al presidente di Nova Systems

«NOVA SYSTEMS è una società di Information & Communication technology, con un'esperienza di oltre 35 anni nel mondo delle spedizioni internazionali, delle dogane, dei trasporti e della logistica - spiega Ivano Avesani, **presidente Nova Systems** -. Attraverso la soluzione software in Cloud BeOne, il nostro Centro di ricerca e sviluppo è costantemente impegnato ad individuare soluzioni tecnologiche all'avanguardia, garantendo ai nostri clienti una costante evoluzione della piattaforma applicativa».

Quali sono oggi i vantaggi logistici che può sfruttare chi opera in Italia?

«Abbiamo una posizione di centralità in Europa, che è favorevole per l'interscambio tra il nostro continente e il resto del mondo. Siamo un Paese con una forte vocazione manifatturiera di qualità e avere la vicinanza diretta della produzione è sicuramente un vantaggio per chi deve effettuare un trasporto internazionale».

Che cosa pensa del progetto denominato "Nuova via della Seta"? «È assolutamente un'opportunità. Attraverso la "Nuova Via della Seta" l'Italia potrà riassumere il proprio ruolo di centralità. Il Mediterraneo rappresenta il punto di arrivo occidentale della Nuova Via e quindi gli scambi marittimi potranno avere uno sviluppo socio-economico molto importante».

Quali sono le aree geografiche più interessanti, nell'attuale contesto socio economico?

«I mercati asiatici sono in forte espansione, così come il Latino America, dove come Nova Systems stiamo allacciando importanti rapporti, in particolare in Messico, uno Stato che ha relazioni dirette con il mercato europeo. Proprio in Europa stiamo consolidando la nostra presenza, con l'apertura di due sedi in Spagna, a Barcellona e Madrid, e una in Francia, a Parigi».

Quali sono le carenze infrastrutturali più pesanti, nel sistema logistico sul quale operate?

«Ci sono delle carenze infrastrutturali innegabili. Ad esempio sono state fatte delle scelte che nel tempo hanno penalizzato il trasporto ferroviario. Per quanto riguarda il nostro ambito informatico, sono stati effettuati parecchi passi in avanti nella gestione delle infrastrutture di scambio dati e co-



municazioni. Abbiamo riscontrato che ci sono delle sinergie importanti nel traffico aereo con lata e Web Cargo, che stiamo vivendo in prima persona. Nel trasporto marittimo si sta attivando questo processo virtuoso attraverso la presenza di Intra».



«Tecnoservice? Un segnale per tutti»

Cosulich spiega il suo nuovo investimento: «Siamo contrari ai “raid” in Italia. Dall’associazionismo arrivano brutti esempi»

L'ACQUISTO del 50% di Tecnoservice da parte della Fratelli Cosulich segna un altro passo avanti nella strategia di sviluppo del gruppo sull'intera catena logistica: «La nostra azienda - spiega uno dei titolari, **Augusto Cosulich** - è nota per le proprie attività di agenzia marittima e bunker trading, ma è operativa anche come armatore, terminalista, spedizioniere, nel trading di prodotti finiti, nella gestione di megayacht, nelle assicurazioni. **Siamo una delle poche agenzie marittime indipendenti rimaste in Italia e in Europa**, in seguito alla concentrazione che c'è stata del settore dello shipping. Nostri clienti sono compagnie come Cosco, Arkas, Irisl, Borchard Line, Cotunav, **Ethiopian Shipping Lines**. Stiamo cercando di diversificare all'interno dell'agenzia marittima nel campo della logistica e nel campo delle spedizioni. Ci siamo espansi nel settore siderurgico, dove abbiamo cominciato a lavorare qualche anno fa con Dufferco, Novex e più recentemente con Metinvest, uno dei più importanti operatori del mondo con base in Ucraina, **a Kiev**. Per loro importiamo circa tre milioni di tonnellate di bramme a Porto Nogaro e a Marghera. **Con l'acquisto di Tecnoservice abbiamo chiuso il ciclo logistico**. Facciamo le navi, l'agenzia e anche con Tecnoservice anche la parte a terra, **il trasporto ai laminatoi di Metinvest che si trovano a Porto Nogaro e a Verona**». Il gruppo Cosulich è presente sul mercato internazionale da oltre 160 anni e abbraccia tutti i settori dell'industria dello shipping con un giro d'affari di circa un miliardo di euro all'anno. Impiega circa





1.250 addetti nel mondo e possiede uffici di proprietà in Italia, Regno Unito, Stati Uniti, Macao, Portogallo, principato di Monaco, Turchia, Singapore, Hong Kong, Vietnam, Shanghai, Dublino, **Belfast e Emirati Arabi Uniti**. La joint-venture con Tecnoservice rappresenta un'importante opportunità per entrambe le società per sviluppare ulteriormente l'attività di logistica, terminalistica e trasporto multimodale di prodotti siderurgici, contenitori e project cargo: «I nostri soci, la famiglia Provezza, sono - racconta **Augusto Cosulich** - una famiglia bresciana, fortissima nel settore dell'acciaio. Sono cresciuti a pane e acciaio fin da bambini, hanno una grande conoscenza di questo settore. Noi li possiamo aiutare da lato finanziario e per il marketing, per sviluppare investimenti e clientela». La Tecnoservice gestisce da anni le varie fasi della logistica fornendo un servizio completo ai propri clienti, seguendo le diverse fasi della filiera, spaziando dalle operazioni portuali e doganali, alla distribuzione dei prodotti mediante le diverse modalità di trasporto ferroviario, **fluviale e stradale**. L'investimento in Tecnoservice non sarà l'ultimo per il gruppo Cosulich: «Abbiamo una decina di acquisti sul tavolo, stiamo facendo le due diligence», afferma **Cosulich**, che vorrebbe un'imprenditoria italiana più dinamica e presente sul mercato. La sua famiglia guida il gruppo di cui fa parte da cinque generazioni e da poco sono entrati nel consiglio d'amministrazione tre esponenti della sesta generazione. «Come gruppo - dice - cerchiamo continuamente di investire. Siamo fautori delle acquisizioni e contrari ai raid in Italia di fondi d'investimento che portano via lavoro agli imprenditori italiani unicamente per ridurre i costi per speculare e rivendere. Siamo proprio concorrenti dei fondi, abbiamo fatto tante acquisizioni e continuiamo a farne. Vediamo un'imprenditoria poco attiva nelle acquisizioni e nello sviluppo. Ci sono poche aggregazioni a Genova. Vediamo un grande problema nelle associa-

zioni a cominciare da quelle armatoriali: trovo ridicolo che esistano due associazioni in Italia solamente perché i leader non vanno d'accordo. Fanno solamente del male al nostro settore, come i contrasti che ci sono stati in Assiterminal. Bisognerebbe comunicare i più fra noi, invece ci sono troppe gelosie, specialmente a Genova, in un momento in cui si potrebbe fare molto perché la città è ben governata dal sindaco Bucci e dal governatore della Liguria Toti».



Visit us at
Breakbulk Europe, Bremen
in Hall 5, Stand No. 1459
29 to 31 May 2018



twitter.com/PortOfVenice
www.port.venice.it



SeatradeCruise
Med

19 - 20 September 2018

FIL - Lisbon Exhibition and
Congress Center
Lisbon, Portugal



JOIN A JOURNEY OF DISCOVERY

At no other event can you learn from the industry's brightest minds; immerse yourself in innovation in the exhibition hall and be inspired to form profitable new partnerships. The future of cruise in the Mediterranean is bright – so why not join us and be a part of it?

TO REGISTER TO ATTEND, VISIT
WWW.SEATRADE-CRUISEMED.COM

Hosted by



Porto de Lisboa

Principal Sponsor/
Supporter



The Association of Mediterranean Cruise Ports

Principal regional sponsors



Sponsors



Supported by



Official carrier



Official hotel



Chosen charity



#STCMed



UBM