

La crociera fredda

ECCO COME IL NORD È ATTREZZATO
PER ACCOGLIERE L'ESODO DAL MED

DOPPIO FOCUS

PESA CONTAINER E LIVORNO:
34 PAGINE DI APPROFONDIMENTI

YACHTING

Biserta la Blu:
L'antica città tunisina
tenta il rilancio

LEGAL

Approvata
la riforma della governance
dei porti italiani

INTERVIEW

Ugo Salerno
amministratore delegato
del Rina



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



Merci al sicuro, autisti a riposo e tanto risparmio.
Alla velocità ci pensiamo noi



Scopri
la carta vincente!

**driver
card**

la tua carta relax di bordo ti offre
sconti fino al 40%!

puoi utilizzarla a bordo presso:
Ristoranti, Bar, Wellness center,
Fitness center, Negozi

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI



INFO & PRENOTAZIONI

+39 081.496.777 • cargo@grimaldi.napoli.it
<http://cargo.grimaldi-lines.com>



In this issue

COLOPHON

**Direttore
Responsabile**
Massimo Righi

**Responsabile
del Progetto**
Francesco Ferrari

Redazione
Simone Gallotti
Alberto Quarati
Matteo Dell'Antico

Hanno collaborato in questo numero

Stefano Zunarelli
Matteo Martinuzzi
Leonardo Parigi
Umur Ugurlu
Bianca d'Antonio
Stefano Pampuro
Alberto Pasino
Alberto Ghiara

Pubblicità

Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing

Daniela Montano

Supporto tecnico

Massimo Dragotto
Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza

Contatti

TheMediTelegraph Magazine
è una pubblicazione
di Itedi SpA, Torino (Italia)

Per contattarci:

* redazione

+39 (0) 010 5388 484

press@themeditelegraph.com

* ufficio commerciale

+39 (0) 010 5388 243/206

advertising@themeditelegraph.com



4 La crociera fredda

Ecco come il Nord è attrezzato per accogliere l'esodo dal Mediterraneo

10 Biserta la Blu

L'antica città tunisina tenta il rilancio con un nuovo maxi-marina da 300 ormeggi e un "team sicurezza" dedicato

14 Israele-Turchia, l'ora del disgelo

Nuovi scenari sullo scacchiere mediorientale

16 INTERVISTA - Ugo Salerno

«Ora il Rina è pronto al debutto in Borsa»

20 Approvata la riforma dei porti italiani

Il commento di **Stefano Zunarelli**

22 Gibilterra: un piede e due scarpe

«Troveremo il modo di rimanere inglesi, ma nell'Ue»

24 La narco-autostrada

Autorità corrotte, aziende compiacenti, banane finte

26 Cartagena e la sfida del gas

Il porto si sta attrezzando per lo stoccaggio del Gnl

28 Who breaks it pays it

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

30 FOCUS ON CONTAINER WEIGHING

48 FOCUS ON LIVORNO



DESTRA La chiesa del Salvatore a San Pietroburgo. Nella pagina successiva, il terminal della città

La crociera fredda

di **MATTEO MARTINUZZI**, Stoccolma

IL MAR BALTICO negli ultimi anni si sta rafforzando come destinazione crocieristica, visti i patemi che sta vivendo in parte il Mediterraneo a causa dell'instabilità di Nord Africa, Turchia, Medio Oriente e del temporaneo allontanamento delle grandi navi passeggeri da una delle destinazioni tradizionalmente più frequentate, **Venezia.**

Il viaggio a bordo della "Norwegian Star", **unità della flotta di Norwegian Cruise Line è stata l'occasione propizia per studiare quest'aerea che promette una significativa crescita nei prossimi anni per quel che riguarda il mercato crocieristico.**

Per motivi climatici i mesi di punta di questa destinazione vanno da maggio a settembre, **periodo durante il quale si concentra praticamente la maggior parte del traffico crocieristico.**

Statisticamente il Mar Baltico è conteggiato all'interno della macro aerea del Nord Europa (che comprende anche Fiordi, Isole Britanniche e Mare del Nord) **e quindi i numeri che fornisce annualmente la Clia**, l'associazione internazionale degli armatori di navi da crociera, riguardano un'area più grande di quella qui presa in esame.

In ogni caso rimane comunque interessante riportare questi numeri per capire meglio il fenomeno crociera nei mari freddi eu-

ropei.

Al momento non sono ancora disponibili i dati statistici complessivi di Clia per il 2015, quindi riportiamo parzialmente quelli del 2014 e quelli già pubblicati per l'anno scorso: **due anni fa un totale di 101 navi da crociera era attivo nelle acque del Nord Europa con una capacità di 126.283 posti letto per una media di 1.250 posti letto a nave.**

Complessivamente questi numeri si traducono in un potenziale di 1,51 milioni di passeggeri su 1.184 crociere, con una capacità totale di 13,49 milioni di notti trascorse dai passeggeri in nave) **con una durata media per crociera pari a 8,93 notti.**

Il Mar Baltico rappresenta il segmento più ampio del mercato del Nord Europa, **generando una capacità di circa 4,99 milioni di passeggeri-night.** Nel 2015 questo numero è salito a poco più di 5,1 milioni nel più ampio scenario di crescita del settore in Nord Europa e che ha registrato un incremento dell'8,4%.

Ecco un'analisi sulla logistica degli scali e sull'effettiva appetibilità delle località toccate.

COPENAGHEN

Questa importante meta per il turismo crocieristico dispone di quattro terminal passeggeri: **Langelinie Quay, Nordre Toldbod, Freeport e il nuovo Ocean Quay.**



SINISTRA Il terminal crociere di Copenaghen

DESTRA Il canale di accesso a Stoccolma: i villaggi si affacciano sul transito delle grandi navi





Quest'ultimo è stato inaugurato nel 2014 e dispone di tre ormeggi per navi da crociera di nuova generazione con ognuno una stazione marittima indipendente.

Ormai in quest'area si concentra il 60% del traffico che include soprattutto le navi in servizio di home porting. Le altre navi invece vengono ormeggiate negli altri porti più vicini al centro città. **Sebbene le strutture dell'Ocean Quay siano nuove e molto funzionali,** è la logistica a difettare un po' in questa struttura. **Infatti un turista che sbarca nell'aeroporto di Copenaghen,** per raggiungere questo terminal, deve prima prendere la metropolitana per il centro città e poi trasbordare con valigie al seguito su altri due autobus locali. Un po' troppo complicato quindi raggiungere la nave, e in alternativa ci sono soltanto i costosissimi taxi, **visto l'alto tenore della vita danese.** Infatti qualunque spesa accessoria come una stanza d'albergo, una cena o un *souvenir* (spese tipiche che un crocierista può fare nell'home port della sua crociera) risultano già care per il budget di un viaggiatore dell'Europa Meridionale.

WARNEMUNDE

Si tratta di un quartiere periferico di Rostock appartenente al primo distretto che si affaccia direttamente sul Mar Baltico. **È una piccola ma accogliente stazione turistica balneare.** Dispone di un terminal crocieristico in grado di ospitare due navi da crociera di grosse dimensioni e soprattutto ha una logistica ottimale, **perché la stazione ferroviaria si trova proprio fuori dal terminal e questo permette di raggiungere in meno di mezz'ora il centro storico di Rostock,** che può vantare architetture in stile gotico baltico, nonostante gli sfregi della seconda guerra mondiale. Ma Warnemünde è soprattutto lo scalo per le escursioni verso Berlino, **raggiungibile in due-tre ore via treno o corriera.** Visto il gran numero di voli low cost in partenza verso Berlino dall'Europa Meridionale e la

possibilità di trovare in zona alloggi a ottimi prezzi, Warnemünde ha funzioni di home port secondario.

TALLINN

Il porto cittadino dispone di strutture all'avanguardia soprattutto per quel che riguarda il traffico traghetti, **visto che si tratta di uno scalo strategico per questa modalità.** Inoltre sono presenti due banchine parallele che possono ospitare un massimo di quattro navi da crociera di grosse dimensioni. Queste ultime non sono dotate di alcuna stazione marittima, **perché a Tallinn le navi da crociera solitamente fanno solo scalo senza effettuare operazioni di home porting.** Il centro storico della città vecchia medievale si trova davvero vicino all'approdo delle navi passeggeri, **quindi lo si può raggiungere comodamente a piedi.** Questo antico porto anseatico prima del 1918 portava un nome tedesco, Reval, **sostituito con Tallinna nell'anno in cui l'Estonia divenne indipendente dalla Russia per poi prendere il nome attuale nel 1933.** Il centro storico si divide in tre zone distinte: la prima è la Collina della Cattedrale, qui i vescovi, **l'Ordine Teutonico e infine la nobiltà della Germania baltica sono stati gli inquilini di questo centro di potere;** oggi qui si trovano gli edifici del governo estone, come molte ambasciate e rappresentanze diplomatiche. Poi c'è la Città vecchia, cioè il vecchio nucleo urbano anseatico, centro del commercio durante il Medioevo, **unita amministrativamente alla Collina alla fine del XIX secolo.** Infine la Città estone, che si trova a Sud della Città vecchia, **che è il quartiere dove si insediarono gli estoni che solo verso la metà del XIX secolo divennero il gruppo etnico più consistente in città,** superando i Tedeschi del Baltico.

SAN PIETROBURGO

È la destinazione principale di qualunque nave da crociera in servizio nel Baltico, **chi compra un**



SINISTRA Il terminal crociere di Tallinn

DESTRA La Sirenetta, il simbolo più famoso dell'area portuale di Copenaghen





viaggio in nave in quest'area lo fa soprattutto per visitare la capitale degli Zar. Questa città d'arte russa ha lo stesso ruolo accentratore del traffico crocieristico che ha per esempio Venezia in Adriatico. **È d'obbligo la sosta per guardare la famosa apertura degli enormi ponti sul Fiume Neva di fronte al Palazzo d'Inverno.** La navi di piccole dimensioni possono arrivare praticamente fino in centro città ormeggiando nel fiume Neva (dove però le tasse portuali sono molto più alte); le altre giungono invece nel nuovo terminal di Marine Façade (completato nel 2011) **che si trova sull'Isola Vasilievsky a circa 10 chilometri di strada dal cuore della città.** Si tratta di una struttura grande e funzionale dotata di banchine per un totale di 2.171 metri in grado di ospitare fino a sette navi da crociera della lunghezza massima di 340 metri. **Qui sono ubicati tre terminal crocieristici e uno dedicato anche al traffico dei cruise-ferry.** In Russia per sbarcare in autonomia bisogna munirsi del visto che viene a co-

stare, tra spedizione del passaporto e pratica al Consolato, **circa 150 euro.** Per ovviare a ciò e al contempo evitare le file ai musei è possibile partecipare a escursioni **"senza visto"**, optando per quelle offerte dalla nave o da un tour operator russo. **Per questo motivo spesso la crociera viene scelta come via preferenziale per giungere nell'ex Leningrado senza dover effettuare le complesse e costose operazioni di visto.** Ma come è possibile aggirare questo ostacolo? Ce lo spiega Andrea Parodi, consulente responsabile per i contatti con gli ospiti di lingua italiana di Escursioni.ru, tour operator russo specializzato nei viaggi a San Pietroburgo: «Già a partire dal 2003 (con il decreto 532) e negli anni seguenti con vari aggiornamenti legislativi, il governo russo e gli altri organi competenti hanno emanato norme che consentono ai crocieristi di passare la frontiera al porto di San Pietroburgo, anche senza il normale visto turistico, partecipando a escursioni organizzate, rispettando alcune con-

dizioni, tra le quali la principale è quella di essere sempre accompagnati dalla guida assegnata e essere in possesso di un biglietto di sbarco (Tour-Ticket) rilasciato da un qualsiasi operatore turistico russo, **purché esso sia specificamente autorizzato dalla Polizia di Frontiera e dalla Autorità portuale.** Anche le escursioni vendute dalle navi quindi sono realizzate con l'appoggio di un'agenzia locale e di conseguenza ovviamente il prezzo finale del servizio offerto è maggiore visto che nella quota pagata dal passeggero c'è anche la parte di compenso che va alla compagnia. San Pietroburgo è una città d'arte con un patrimonio culturale senza eguali in quest'area geografica: venne fondata da Pietro il Grande nel 1703 con l'inizio della costruzione della fortezza dei Santi Pietro e Paolo che avrebbe dovuto essere un baluardo contro un eventuale attacco svedese **(cosa che mai avvenne).** Vista la ricchezza storico-culturale di questo scalo, dove due giorni sono appena sufficienti



per farsi un'idea di quanto San Pietroburgo può offrire, le tre cose che un crocierista non può perdere sono la reggia degli zar di Peterhof, la Chiesa del Salvatore sul Sangue Versato e infine l'Ermitage, ricordando comunque che questo vasto complesso architettonico ospita una delle collezioni d'arte più importanti al mondo e che una sua visita accurata richiederebbe comunque diversi giorni.

HELSINKI

Dopo le bellezze della città d'arte russa, proseguiamo per la capitale finlandese, forse la destinazione più deludente di questo viaggio, poiché dal punto di vista storico-artistico questa città ha davvero poco da offrire, a parte forse le due cattedrali, quella luterana e quella ortodossa. Le navi da crociera che giungono a Helsinki ormeggiano al terminal di Hernesaari o a quello di West Harbour. Il primo si trova nella zona industriale a ridosso del bacino di costruzione coperto dell'ex stabilimento Kvaener-Masa Yards

(oggi **Arctech Helsinki Shipyard**), mentre il secondo si trova oltre le strutture dell'importante terminal traghetti della città, snodo di rilievo per questo genere di traffici.

STOCOLMA

Ultima tappa del viaggio è la capitale svedese che si raggiunge dopo circa cinque ore di navigazione tra isole e canali, una tragitto piacevole, **specie al tramonto**. Questa via d'acqua è molto trafficata e ogni giorno si assiste alla mattina e alla sera a una fila indiana di traghetti e navi da crociera che entrano e escono dai vari porti della città, costeggiando diversi villaggi a pochi metri dalla sponda, **che vivono in armonia con questa grande autostrada d'acqua**. Tre sono i principali approdi delle navi da crociera: Frihamnen, Stadsgården, **Skeppsbron**. Il primo è quello dedicato alle navi da crociera più grandi che si trova maggiormente distante dal centro. Il secondo è quello dove ha ormeggiato la "Norwegian Star" e il terzo, quello dedicato alle navi

più piccole, si trova proprio nell'isola principale del centro storico, **Gamla Stan**. Quest'ultimo è il nucleo di Stoccolma, città distribuita su diverse isole, dove l'architettura degli edifici storici, la moltitudine di canali e parchi lussureggianti colpiscono molto la vista di un turista, **soprattutto nelle giornate di sole estive**. Il sistema dei trasporti pubblici è molto funzionale tra metropolitana, tram e autobus, anche se non ci sono collegamenti diretti con i due porti principali, **quindi bisogna studiare bene prima di sbarcare**. Non dimentichiamo che Frihamnen e Stadsgården sono importanti anche per il traffico traghetti, quindi oltre ai crocieristi queste aree sono frequentate anche dai mezzi che si imbarcano per Russia, **Estonia e Finlandia**. Oltre la patrimonio storico e artistico, va detto che comunque passeggiare nelle stradine del centro permette di immergersi per un attimo nella vita e nella cultura di questa città svedese che rappresenta un'ottima destinazione per il turismo crocieristico.



Biserta la Blu

L'antica città tunisina tenta il rilancio con un nuovo maxi-marina da 300 ormeggi e un "team sicurezza" dedicato

di **LEONARDO PARIGI**, Genova



UN NUOVO porto turistico con 300 ormeggi per imbarcazioni fino a 30 metri, uno spazio per oltre 50 yacht, **un parcheggio da 250 posti.**

Sono solo alcuni dei numeri del nuovo porto turistico di Biserta, **Cap 3000.**

Un investimento da oltre 150 milioni di euro per ridisegnare il turismo tunisino dopo gli attentati del 2015, che fecero strage di turisti tra il Museo del Bardo e la spiaggia di Sousse (**Susa**).

Il momento più tragico del nuovo corso di Tunisi dopo la cacciata dell'ex presidente Zine El-Abidine Ben Ali nel 2011.

Oggi la Tunisia ha deciso di ripartire con forza, **promuovendo eventi e partnership commerciali e turistiche con l'Europa.**

Lo scalo di Biserta, proiettato sul Mediterraneo anche nelle linee architettoniche, **fa parte di questo progetto complessivo di riproposizione del Paese nordafricano come importante meta turistica**, in previsione di questa estate e dei prossimi mesi.

Il sito, che comprende anche un complesso residenziale da 280 appartamenti di lusso e strutture alberghiere affacciato sui moli e sul mare, è collegato alla costruzione di due porticcioli-satellite, **a Jarzouna e Menzel Abderrahmane.**

Il progetto, già rivisto e potenziato negli ultimi mesi, **ha visto anche la rimessa a nuovo del porticciolo di Gammarth durante lo scorso autunno.**

Cap 3000 è un degli strumenti di Tunisi per riportare nel Paese non soltanto il turismo crocieristico, delle coppie o dei viaggiatori con lo zaino in spalla, **ma anche di un segmento con una capacità di spesa superiore.**

I tremendi attacchi del 2015 avevano fatto cambiare rotta a decine di navi da crociera, avevano lasciato vuoti molti resort già prenotati, **rendendo ancora più drammatica un'economia che sul turismo ha da sempre investito molto.** Oggi Tunisi punta un rilancio in grande stile.

Ristoranti, bar, **alberghi ma anche storia e cultura con Biserta alle spalle.** Il porto però non è una novità assoluta.

Undici anni di attesa per la realizzazione dello scalo, **che è oggi uno dei più grandi del settore nel Mediterraneo.**

Sono oltre 2.000 le persone che



verranno impiegate direttamente e indirettamente dopo l'inaugurazione di Cap 3000, **che si estende su 35 ettari.**

Il turismo tunisino aveva fatto registrare numeri fortemente negativi nel corso del 2015.

I dati ufficiali del ministero del Turismo riportavano 60 mila presenze in meno rispetto all'anno precedente, **e il 2016 è ancora tutto da scrivere.**

I livelli del turismo subiscono necessariamente anche una situazione globale di forte incertezza, **oltre al fattore terrorismo.**

Rispetto al 2010, pochi mesi prima dell'inizio delle cosiddette Primavera arabe, **il 2015 vedeva il -50% di notti prenotate in tutto il Paese.** Anche i soli arrivi al confine tunisino erano crollati di 1,5 milioni, **passando da 4,5 milioni di visitatori a tre milioni di persone.**

Conseguentemente, anche i ricavi del comparto turistico avevano subito un tracollo del -23% rispetto a cinque anni prima. Oggi la Tunisia riparte da uno dei suoi punti di forza per dare nuovo slancio a tutta l'economia, **pur dovendo fare i conti con la sensazione di insicurezza dif-**

fusa che hanno oggi i flussi turistici diretti verso il Sud del Mediterraneo.

Non a caso, sul sito della nuova marina di Biserta, **si può trovare una sezione dedicata alla sicurezza del nuovo porto.** «Il Security Team della marina di Biserta - dicono dalla società di gestione - offre molto più della sola sicurezza: **rilassamento e fiducia tra le attività commerciali e gli appartamenti**». Ma la sicurezza oggi richiede qualifiche ben specifiche. Ecco quindi che il nuovo porticciolo è anche protetto da una Security Team addestrato negli Stati Uniti per quanto riguarda situazioni ad alto rischio: **anti-terrorismo**, intelligence, negoziazione ostaggi, e così via. Segno questo forse di una maggiore attenzione, **ma certamente di precise richieste del mercato per ritornare in luoghi molto frequentati solo pochi anni fa.**

La strage di Sousse dello scorso anno ha indotto molti governi occidentali a sconsigliare esplicitamente di recarsi in Tunisia e nei resort costruiti appositamente per le grandi masse di turisti francesi, **belgi e inglesi che affollavano le spiagge del Paese.**

12th TRANSMiddle East JEDDAH 2016

PARK HYATT JEDDAH - MARINA CLUB AND SPA, JEDDAH, SAUDI ARABIA

WEDNESDAY 26 AND THURSDAY 27 OCTOBER 2016

HOSTED BY OFFICIAL LOCAL PARTNER



SPONSORED BY



Il turismo britannico nella zona di Sousse è scomparso: **-98%**. Oggi il settore dell'accoglienza si è dovuto dotare di telecamere, **metal-detector**, guardie armate, ma la fiducia stenta a tornare. Nell'ultimo anno sono più di 30 gli alberghi che hanno chiuso nella regione, **su un totale di 96 strutture ricettive**.

A 65 chilometri in linea d'aria dalla capitale, **Biserta tenta oggi di uscire dalla crisi anche grazie a un'accoglienza più selezionata e con maggiore capacità di spesa**. La città, che in antichità godeva di una posizione strategica sul mare - rivolta verso l'Italia - **ha subito nel tempo diversi sconvolgimenti**.

Conquistata dalle truppe arabe nel 647, tornò nell'orbita imperiale dopo la cacciata degli "invasori" **da parte dell'esercito di Carlo V nel 1535 durante la conquista di Tunisi**.

Sottomessa dagli Ottomani nel 1574, **la colorata città della costa divenne poi un porto da cui partivano le incursioni corsare contro le flotte mercantili veneziane e genovesi**.

Oggi potrebbe nascere una nuova fase per la città, **basata sul turismo del suo mare**.

- Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 400 Conference Delegates
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies only GBP595
- Local Delegates Only SAR1800 • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) •

HIGHLIGHTED TOPICS

- Current and future prospects for containerisation in Saudi Arabia
- Adapting to economic and currency fluctuations in global maritime trade activities
- A review on Saudi Arabia port operations and developments
- Developing efficient and effective logistics network in the Middle East region
- Innovations in intermodal connectivity for the Middle East region
- Logistics and transportation trends in the Middle East region
- New port projects: Overcoming bottlenecks and development challenges
- Ports infrastructure investment and financing trends in the Middle East region
- Improving operational intelligence through technology
- Strategic and operational best practices in ports & container terminals: Middle East case studies

For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223

Email: enquiries@transportevents.com

Website: www.transportevents.com

Follow us on: [LinkedIn](#)

Israele-Turchia l'ora del disgelo

di **UMUR UGURLU***, Istanbul

DA quando la Turchia ha riconosciuto Israele nel 1949, **le relazioni tra i due Paesi hanno rappresentato per Ankara una delle politiche estere più importanti**, ma anche delle più complesse.

Tra Turchia e Israele infatti venne accordata una cooperazione militare, strategica e diplomatica di massima priorità, **essenzialmente dovuta a condivise preoccupazioni sulla diffusa instabilità regionale di tutto il Medio Oriente**. Secondo un rapporto del New York Times del 1999, la collaborazione strategica tra i due Paesi ha il potere di modificare il corso delle politiche medio-orientali: commercio e turismo hanno avuto una crescita enorme, l'Aeronautica israeliana più volte ha utilizzato lo spazio aereo turco per condurre manovre nei cieli, **così come i tecnici di Gerusalemme in passato hanno lavorato per modernizzare gli aerei della Turchia**. Vennero inoltre studiati piani per la cooperazione sulle alte tecnologie, **così come sulla condivisione delle acque**.

Le relazioni tra Israele e Turchia tuttavia si interruppero nel 2010, a seguito del raid, da parte di Gerusalemme, contro la flottiglia - con a bordo manifestanti in gran parte provenienti dalla Turchia - che tentò di forzare il blocco di Gaza per consegnare aiuti umanitari alle persone che vivevano nella città palestinese. In quell'attacco ci furono nove morti, tutti di nazionalità turca, nel corso delle operazioni condotte dall'esercito israeliano a bordo del traghetto "Mavi Marmara", **una delle sei navi della Freedom Flotilla**. Il 2 settembre 2011, a seguito del rapporto dell'Onu su quello che avvenne a bordo del traghetto "Mavi Marmara" **la Turchia arrivò quindi a congelare ogni rapporto diplomatico con Israele**, sospendendo anche la cooperazione sul fronte militare.

A dicembre 2015 Turchia e Israele annunciarono un riavvicinamento

tra i due Paesi, **a seguito di diversi incontri diplomatici in Svizzera**, condotti nel massimo segreto.

L'accordo di riconciliazione è stato annunciato lo scorso 27 giugno, a chiusura di un periodo di tensioni durato sei anni:

- Il Parlamento turco approverà una legge che cancellerà tutti gli appelli della Turchia contro i soldati israeliani coinvolti nell'assassinio dei novanta dimostranti turchi durante il raid al largo di Gaza;

- l'accordo prevede di fermare attività terroristiche o militari contro Israele condotte su suolo turco, **compreso il finanziamento di queste attività dalla Turchia**. Al movimento palestinese di Hamas sarà permesso di operare su suolo turco ma solo nella sua veste politica.

- la Turchia accetterà di mandare tutti gli aiuti verso Gaza attraverso Israele, e via terra;

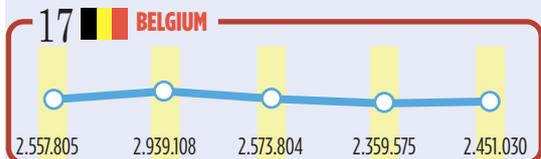
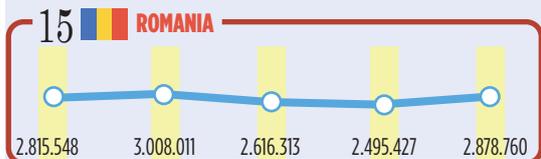
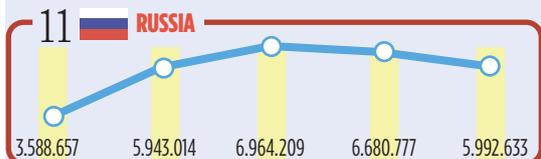
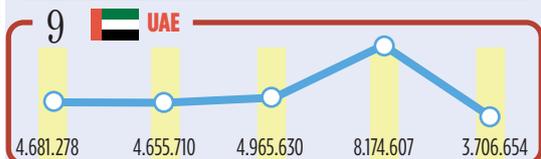
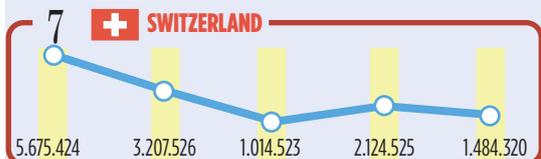
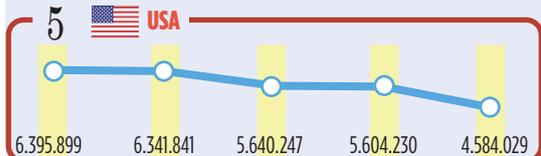
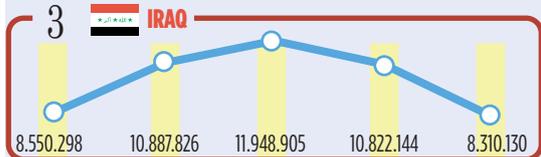
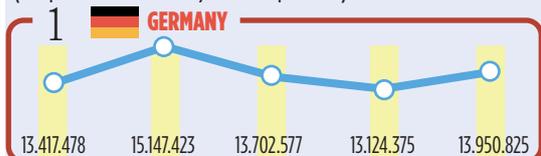
- Israele permetterà alla Turchia di portare avanti i propri progetti umanitari nella Striscia di Gaza, come la costruzione di un'ospedale, di una centrale elettrica e di un impianto di desalinizzazione, tutti però sotto sorveglianza di sicurezza israeliana;

- **Israele darà 20 milioni come compensazione alle famiglie delle persone morte o ferite nel corso del raid sulla Freedom Flotilla**. I soldi saranno trasferiti a un fondo umanitario in Turchia. Autorità israeliane fanno sapere che il trasferimento avverrà solo se il parlamento turco approverà la legge rinunciando a ogni appello contro i soldati israeliani coinvolti nel raid;

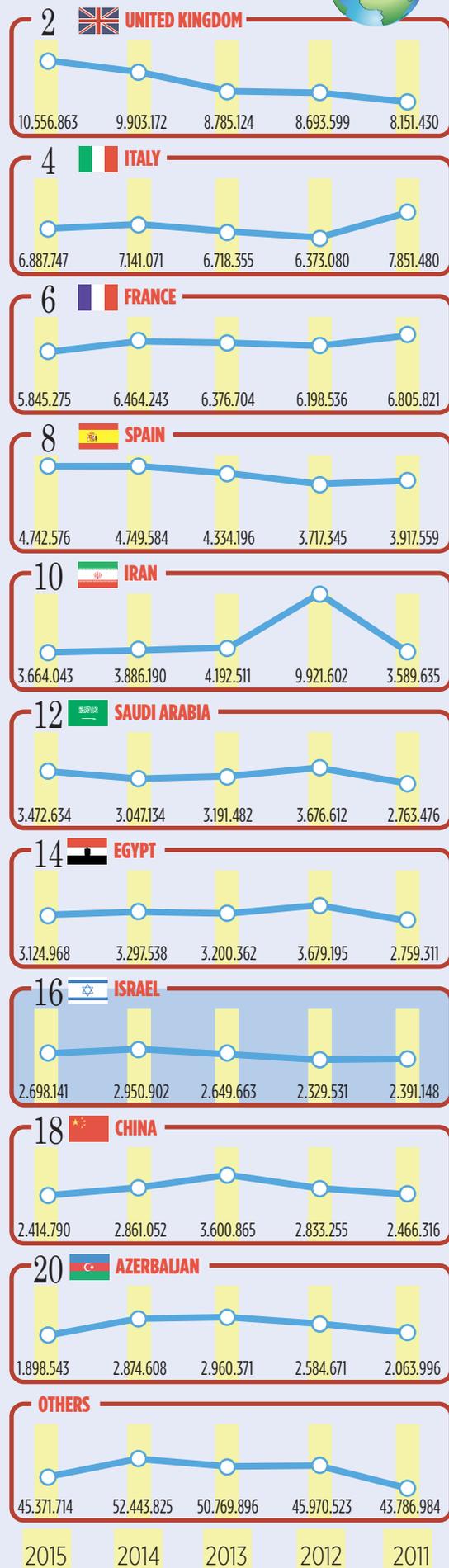
- **i due Paesi cominceranno un processo di normalizzazione delle relazioni, con il ritorno dei rispettivi ambasciatori a Tel Aviv e Ankara**, e sospendendo le reciproche sanzioni commerciali.

L'accordo è stato approvato dal gabinetto di Sicurezza israeliano lo scorso 29 giugno, con un voto di sette contro tre.

Turkey Exports by country and (top 20 country in exports)



year



I camion con a bordo aiuti provenienti dalla Turchia stanno già tornando a Gaza, **dopo aver attraversato il territorio israeliano**. I primi carichi consistono in 10 mila tonnellate di aiuti, di cui fanno parte giocattoli, pannolini, **vestiti e cibo**. I camion sono entrati a Gaza il primo lunedì di questo mese, **dopo in controlli di sicurezza in Israele**. Altri ne entreranno nei prossimi giorni. È evidente che il **raffreddamento della situazione arriva dopo molti anni di reciproche accuse e continue tensioni tra i due Paesi**, dominati da due visioni del mondo pure in conflitto. Le statistiche di Israele rivelano comunque che il valore del commercio tra i due Paesi, nel 2014, è stato di **5,4 miliardi di dollari**. In termini meramente economici, questo è il punto più alto delle relazioni turco-israeliane, in crescita dell'11,5% rispetto al 2013, di cui 2,7 miliardi di esportazioni di Israele verso la Turchia (con una crescita anno su anno del 10%) e 2,6 miliardi di esportazioni turche verso Gerusalemme (+13%).

Attualmente, i volumi commerciali tra i due Paesi si attestano intorno ai quattro miliardi di dollari. Le esportazioni da Israele verso la Turchia sono cresciute del 13% (a circa 2,7 miliardi di dollari) nel periodo compreso tra 2011 e 2015, **secondo quanto riportato dalle statistiche ufficiali di Ankara**.

Nello stesso periodo, le importazioni da Israele sono però scese da due a 1,6 miliardi di dollari.

A breve, ci si attende che commercio e turismo tornino a crescere: lo confermano gli operatori del settore, **dell'uno e dell'altro fronte**.

Sotto questo profilo, chi lavora nella logistica sta pensando a come approfittare della situazione. Gli auto-transportatori turchi, che dall'inizio

del conflitto in Siria hanno visto tagliate le loro opportunità di operare al di fuori dei confini nazionali, già hanno cominciato ad approfittare delle rotte marittime, **utilizzando il porto israeliano di Haifa per trasportare la merce verso la Giordania**. Per quanto riguarda il trasporto dei container, **sono diverse le compagnie che stanno valutando o aprendo servizi diretti che connettono i porti turchi a quelli israeliani di Haifa e Ashdod**. Le maggiori importazioni in Turchia da Israele riguardano i prodotti chimici e plastici, per un ammontare complessivo di 35 mila teu l'anno. Le maggiori esportazioni turche verso Israele sono vetro, **metalli e prodotti in ceramica**. D'altro canto, la Turchia è stabilmente tra il settimo e l'ottavo Paese partner commerciale di Israele. Oggi invece risultano meno interessanti i ragionamenti sul fronte energetico: questo perché la realizzazione di condotte sottomarine tra Israele e Turchia richiede grosse sfide tecniche, e anche perché la linea dovrebbe passare invariabilmente attraverso le acque di Cipro, **e Ankara dovrebbe prima quindi avviare un processo di riconciliazione con questo Paese**.

In fine, Israele ha cominciato a pianificare la costruzione di due porti per ragioni domestiche, con l'obiettivo di aumentare la capacità delle proprie banchine, aumentare la competizione e tentare di limitare l'alto costo della vita nel Paese. Inoltre c'è l'esigenza tecnica, **per Israele, di avere infrastrutture in grado di ricevere le navi portacontainer di ultima generazione**. Per volumi, **il 99% delle importazioni israeliane arrivano dal mare**.

Wishing you all calm seas.

**Captain & Seaway
Logistics Professional*



«Ora il Rina è pronto al debutto in Borsa»

Il numero uno Salerno svela strategie e racconta la carriera di un manager felice, che però ammette: «Nascere cantante? Non mi sarebbe dispiaciuto»

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

DIFFICILE trovare qualcuno nel mondo dello shipping che non esprima stima per Ugo Salerno, **amministratore delegato del Rina**. Difficile trovare qualcuno non consideri l' "Ingegnere", come lo chiamano nel settore, dove è considerato un manager di prim'ordine, con straordinario equilibrio e dotato di grande *humour*, cortese, simpatico, e abituato a dire sempre la verità («altrimenti non mi diverto»).

Napoletano trapiantato a Genova da 28 anni dove dichiara di trovarsi benissimo, **Salerno è sempre con la valigia in mano**, pur non amando l'aereo, a girare per i vari continenti a cucire rapporti, stringere accordi, visitare e curare i suoi clienti, partecipare a convegni importanti sempre attento ai mutamenti del mercato. Approdato alla guida del Rina nel 2002, Salerno l'ha rapidamente trasformato in una società dai grandi numeri e dalle prospettive inimmaginabili: **quasi pronta per sbarcare a Piazza Affari**. L'ultima operazione messa a segno, ovvero l'acquisizione di Edif - osserva Salerno - **trasforma profondamente l'azienda perché ne aumenta il fatturato del 25%**. Questo ha cambiato la prospettiva del gruppo, diversa rispetto a oggi, più concreta, in grado di portare, se le condizioni del mercato lo permetteranno, **il Rina in Borsa in un tempo medio di due anni e mezzo-tre**. Salerno prende la vita molto sul serio, ma con una buona dose di ironia, mai supponente né irriverente.

Ma lei dove vuole arrivare?

«Voglio vedere il Rina in grado di competere ad armi pari con i più grossi operatori internazionali. C'è ancora un bel pezzo di strada da fare ma sarà una grande soddisfa-

zione perché avrà valorizzato quello che di bello è stato fatto».

Ricorda tutto quello di cui si occupa il Rina?

«Molto, ma non tutto. Il Rina è una struttura molto complessa, ha una serie di attività molto vaste. Io le conosco in maniera generale ma non certo nel dettaglio».

Cosa pensava quando è arrivato a guidare il Rina, che allora si occupava solo di certificazione navale?

«Quando sono arrivato il Rina attraversava una situazione difficilissima, non era diversificato e veniva fuori da un incidente gravissimo con una pericolosa perdita di reputazione. In una parola rischiava di essere regalato a un concorrente. Ma io sapevo che per le persone che vi lavoravano era una bella realtà. Per me era una sfida, ero convinto che ci fosse il potenziale per farne una bella società, e devo dire che non era la prima volta nella mia carriera che mi capitava una situazione del genere».

Qual era il suo sogno di ragazzo?

«Guadagnare decentemente, non viaggiare e faticare come papà, che per quel che concerne il lavoro, era un esempio da non seguire».

Con un padre ingegnere, è stato naturale iscriversi a ingegneria. Una volta laureato?

«Mi sono laureato a 22 anni e ho iniziato a fare l'assistente universitario perché pensavo fosse una vita comoda, ma dopo alcuni mesi, mi sono reso conto che carriera se ne poteva fare poca così ho partecipato a una selezione all'Ibm dove mi hanno preso a fare il rappresen-

tante e questo ha contribuito molto alla mia formazione: mi ha insegnato l'umiltà. Poi sono approdato all'Italcantieri di Sestri Ponente dove sono rimasto due anni e mezzo; otto li ho trascorsi a Ravenna alla Fermar, poi nell'88 sono arrivato alla Coe & Clerici dove ricoprovo il ruolo di direttore tecnico, e infine al Rina a giugno del 2002».

Nato e vissuto a Napoli, oggi vive a Genova. Più napoletano o più genovese?

«Sono profondamente napoletano e orgoglioso di esserlo. Di Napoli ammiro la sua storia, l'arte, la filosofia, la bellezza ma vivo a Genova da 28 anni. Genova è una città in cui mi trovo molto bene, è bella ma rimango napoletano».

Come è approdato nel mondo dello shipping?

«Mi sono laureato in ingegneria navale e meccanica per cui era un punto d'arrivo naturale e inevitabile».

Ricorda la prima nave su cui è salito per lavoro?

«Premetto che non amo le navi. La prima su cui sono salito era una posacavi, ma la ricordo perché era gestita da un mio professore. Le navi non mi danno forti emozioni. Sono profondamente diverso da mio padre, perché lui era innamorato della tecnica. Io invece sono interessato alla parte commerciale, alla negoziazione e alla gestione della nave. L'unica cosa che mi emoziona e mi fa venire i lacrimoni è il varo, l'attimo in cui la nave si stacca dallo scalo e va verso il mare».

La sua più grande emozione?

«Un bacio, e lo scriva. Apparentemente sono uno controllato, invece dentro, sono in perenne ebollizione».

Quale altro lavoro avrebbe desiderato fare?

«Se avessi avuto una bella voce, avrei voluto fare il cantante perché non c'è nulla di più emozionante di stare in un teatro, in uno stadio pieno di persone emozionate per te».

Qual è ancora il suo sogno nel cassetto?

«Dal punto di vista professionale sono stato molto fortunato, ho avuto delle opportunità che forse ad altri non si sono presentate. Certo, io sono stato pronto e furbo a coglierle, ma ho avuto fortuna. Il mio sogno nel cassetto? Continuare a guidare questa azienda con successo e con l'apprezzamento di chi mi sta intorno».

Lei conosce molti armatori: quali i più interessanti?

«Ammiro chi è riuscito a costruire qualcosa in maniera stabile, chi ha avuto il coraggio di rischiare e di mettersi in gioco, e io sono felice di essere amico di alcuni di loro».

Moglie, figlia, mamma, sorella: beato tra le donne o.....?

«Direi proprio di sì».

Quali le persone più importanti della sua vita?

«Le mie donne».

Le piace andare in giro con la sua barca a vela: il suo maggior desiderio se non avesse tanti impegni di lavoro?

«Vorrei andare in giro per il Mediterraneo almeno un mese l'anno e spero di poterlo fare».

Lei viaggia molto per lavoro: il Paese che l'affascina di più?

«A me viaggiare per lavoro non piace molto perché hai sempre tempi strettissimi, dormi poco, sei stanco e stressato. Sia ben chiaro, non mi sognerei proprio di lamentarmi ma vorrei poter viaggiare per diletto. Io sono molto curioso e i Paesi che più mi affascinano sono in Asia, perché è così lontana da noi. Ammiro la voglia di negoziazione dei cinesi, la capacità di meditazione dei giapponesi, il loro amore per l'arte e la loro cortesia. L'Asia mi entusiasma e mi emoziona, lì mi sento a mio agio, e poi a me piacciono le cose grandi, e lì tutto è grande...».

Dove va in vacanza?

«D'estate in barca e d'inverno a Ischia. Poi adoro i viaggi in macchina e spero di avere presto il tempo per farli. Odio invece prendere l'aereo perché nei viaggi lunghi è scomodo».

Musica, lettura, cinema...?

«Non sono un fissato, ma mi piace tutta la musica, da quella barocca del settecento alla contemporanea, che per me si ferma agli anni Ottanta. Lettura? Per curiosità leggo libri che raccontano di Paesi che non conosco, per piacere leggo libri di evasione, per esempio mi piacciono molto i romanzi di Maurizio De Giovanni. Infine il cinema... adoro tre registi: Woody Allen, Stanley Kubrick e Pupi Avati. Visti sempre a scatola chiusa, perché sapevo che i loro film non mi avrebbero mai deluso. Poi adoro le motociclette, anche se ormai ci vado poco».

Ha mai avuto il complesso per non essere molto alto?

«Sono basso? Non me ne ero mai accorto. Lo sa che il mio più caro amico è alto due metri? Piuttosto... ho il complesso di avere l'attaccatura dei capelli troppo bassa: non trova?».

Trovo che il mondo è pieno di persone con pochi capelli e tanto fascino. Prendiamo gli attori: non mi dica che quando Luca Zingaretti è diventato famoso, lei non si è sentito un po' più affascinante...

«Sarebbe riduttivo pensarlo: se permette, io sono più affascinante di Zingaretti...».

Lei è un tipo impulsivo o riflessivo?

«Sembro riflessivo perché rifletto molto in anticipo: per cui non sono mai rilassato».

Cosa la fa incavolare di più?

«La malafede».

Cosa non sopporta della gente?

«La maleducazione e la supponenza».

Chi è Ugo Salerno: si descriva.

«Un concentrato di contraddizioni nascoste in uno che ha un autocontrollo parossistico. Non per niente sono uno Scorpione».

Ha più difetti o pregi?

«Non credevo di avere difetti. Quanto ai pregi, ho tutti quelli immaginabili. Altezza compresa, le piaccia o no».

Che cosa la spaventa di più?

«Un sacco di cose, ma ciò che più mi spaventa è il sopravvivere alle

persone che amo».

Si è mai sentito avvilito, incapace di affrontare situazioni difficili?

«Sempre, tutte le volte che mi succede qualcosa di storto, ma sono velocissimo nel recuperare».

È superstizioso?

«No, solo l'oroscopo porta male: non lo leggo e non lo voglio neppure sentire».

Se potesse tornare indietro...

«...non cambierei nulla, sono stato fin troppo fortunato e spero che la vita, a un certo punto, non mi presenti un conto salato».

Lei è uno che dice sempre quel che pensa, o è diplomatico?

«Sono decisamente diplomatico, non mento, ma magari edulcoro la verità».

Lei è un uomo di successo, ha raggiunto traguardi elevati, che ruolo ha avuto sua moglie?

«Fondamentale, è la mia compagna di vita che ha diviso con me tutto quanto è successo negli anni, che mi ha dato la possibilità di lavorare e 43 anni di felicità che spero continui. Gabriella mi ha conquistato non solo perché era una bella ragazza e ora è una bella donna ma anche per la sua capacità di starmi accanto con gioia».

Cosa vede nel suo futuro?

«In tempi medi rallentare l'attività e godermi più tempo libero».

Nel privato lei è una persona allegra o chiusa in se stessa?

«Allegra, casinista, non sono mondano, mi piace stare in casa con un gruppo ristretto di amici. Gabriella talvolta si lamenta e dice che non è possibile fare un discorso serio con me».

L'Italia del mare vivrà ancora anni bui?

«Sono ragionevolmente ottimista. Per coloro molto esposti ci vuole ancora un po' di tempo. Gli armatori italiani sono molto esperti e tenaci per cui mi auguro che il sistema bancario dia loro la fiducia che meritano».

Secondo lei c'è ancora futuro per l'armamento familiare?

«Sì, purché capiscano che la gestione non deve essere per forza affidata a un membro della famiglia se non è all'altezza del compito. In questo caso, la compagnia, sempre che abbia le giuste dimensioni, va affidata a un manager di prim'ordine».



RINA

scheda della società

Il Registro Italiano Navale (R.I.Na.) venne fondata nel 1861 a Genova e riformata nel 1999, con la trasformazione in società per azioni (**Rina SpA**).

Oggi, con oltre 150 anni di storia, il Rina è una realtà globale, un serbatoio di competenze a beneficio di operatori economici e istituzionali presenti in tutto il mondo: **la missione è supportarli nel loro percorso di crescita attraverso la costituzione di un vero e proprio rapporto di collaborazione**. Questo vuol dire investire sul lavoro di squadra di risorse qualificate, coltivate con circa 155 mila ore annuali di formazione e aggiornamento.

Le società del gruppo Rina operano in cinque business, proponendo soluzioni volte all'innovazione, all'ambiente e alla sostenibilità: Marine, Energy, Business Assurance, Transport and Infrastructures, **Ifi Banks and Investors**. I servizi nascono per moltiplicare il potenziale dei partner, perché le organizzazioni siano più competitive nei mercati di riferimento e possano operare in modo più efficiente e sosteni-

bile in tutte le fasi della loro attività.

Per garantire la totale trasparenza dell'operato, i servizi sono organizzati e gestiti in due rami, separati e indipendenti, ai quali afferiscono specifiche società:

- Tic-Services (Testing Inspection Certification): classificazione navale, certificazione, collaudo e ispezione, servizi affidati a **Rina Services** e alle sue società controllate;
- E-Services (Engineering): consulting engineering, progettazione, operability assurance, special studies e project management, servizi affidati alla società **D'Appolonia** e alle sue controllate.

Con la formazione di questo gruppo internazionale e multidisciplinare, il Rina è oggi la holding del gruppo, che offre alle società operative i servizi centrali di staff: amministrazione e finanza, gestione del personale, comunicazione, servizi legali e servizi generali. Il Rina ha 163 uffici in 60 Paesi, con una rete operativa di oltre 2.750 dipendenti, che hanno contribuito, nel 2014, **a generare ricavi per oltre 330 milioni di euro**.

Approvata la riforma dei porti italiani

Il commento di **Stefano Zunarelli***

*Professore e docente, esperto presso la Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

COME è noto, il 28 luglio scorso Il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva il decreto legislativo di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", con cui è stata riformata la prima parte (per così dire "istituzionale") della **Legge n. 84/1994**. Se l'attenzione mediatica si è concentrata principalmente sulla riduzione da 24 a 15 del numero delle Autorità Portuali (divenute Autorità di Sistema Portuale), cui fa fin d'ora capo la gestione di 57 porti (ma le regioni potranno chiedere l'inserimento in esse di ulteriori porti di rilevanza regionale, **così come il provvisorio mantenimento di alcune Autorità portuali soppresse per un periodo transitorio di tre anni**), ritengo utile richiamare l'attenzione sugli altri elementi innovativi contenuti nel provvedimento normativo, che appaiono destinati ad avere un impatto importante ai fini del riavvio del processo di sviluppo della portualità italiana e dell'intero sistema economico-produttivo nazionale.

Il decreto legislativo, che significativamente si colloca nel più generale quadro del processo di ammodernamento della pubblica amministrazione e di semplificazione amministrativa realizzato con l'insieme dei provvedimenti prefigurati dalla Legge n. 124/2015 (**c.d. Legge Madia**), incide in maniera fortemente innovativa sull'assetto istituzionale dei nostri porti, snellendone la struttura rendendo più celere il processo decisionale. Nel contempo, il decreto costituisce un ulteriore, fondamentale, **mo-**





mento realizzativo delle azioni attuative del Piano strategico della portualità e della logistica, che mira a recuperare per i porti italiani un ruolo di rilievo nel contesto della logistica europea, attraverso un incremento delle loro efficienza e competitività.

Il primo elemento di novità che merita di essere segnalato riguarda la semplificazione burocratica. Da un lato, infatti, si è istituito lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce, **che farà capo all'Agenzia delle Dogane e che consentirà l'effettuazione coordinata di tutte le attività di controllo**, con una consistente riduzione dei loro tempi di esecuzione. Nello stesso tempo, è stata prevista l'istituzione dello Sportello Unico Amministrativo, che farà capo all'Autorità di Sistema Portuale, finalizzato all'accelerazione di tutte le altre procedure amministrative **(non attinenti alle attività puramente commerciali)** che interessano le imprese operanti nel e con il

porto. **Anche le procedure per l'adozione dei Piani regolatori Portuali risultano fortemente snellite.**

Sul piano della riorganizzazione della governance, si è fortemente snellita, rispetto al passato, la struttura dell'Autorità di Sistema Portuale, che farà capo ad un Comitato di gestione assai snello (da 3 a 5 componenti), tutti di designazione pubblica (MIT, Regioni e Comuni sede dell'Autorità), che affiancherà il Presidente, **scelto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di sistema.**

Sempre per quanto riguarda l'assetto attributivo delle competenze delle Autorità di Sistema Portuale, le stesse sono concentrate in capo al Comitato di gestione, mentre a livello di singolo porto, diverso da quello ove ha sede l'Autorità di sistema, in precedenza già sede di Autorità por-

tuale, **è previsto un ufficio territoriale della stessa Autorità di sistema**, con compiti istruttori e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, nonché limitati compiti amministrativi propri.

È stato inoltre istituito, in ciascuna Autorità, un **"Organismo di partenariato della Risorsa Mare"**, con funzioni consultive, che sarà composto dai rappresentanti delle associazioni delle imprese e delle organizzazioni dei lavoratori operanti nel porto ed alle cui riunioni potranno essere chiamati a partecipare soggetti, pubblici e privati, dotati di competenze o aventi particolare interesse a specifici aspetti della vita del porto.

Per garantire la coerenza con la strategia nazionale è stato previsto innanzi tutto un maggiore coinvolgimento rispetto al passato degli organi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel processo di predisposizione ed adozione delle scelte decisionali suscettibili di avere una rilevanza strategica sullo sviluppo del singolo porto o della portualità nazionale nel suo complesso.

A tale significativa centralizzazione del momento di elaborazione strategica, si accompagna l'istituzione della "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale", **presieduta dal Ministro**, che eviterà la competizione tra porti vicini, stimolando invece la cooperazione tra gli stessi, e che costituirà una sede di discussione di importanza fondamentale al fine di configurare, in maniera condivisa, una complessiva programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, evitando il rischio che prevalga un approccio condizionato dalle inevitabili spinte localistiche.

Quando il nuovo quadro normativo sarà completato con l'approvazione del Decreto sulle concessioni portuali, **attuativo dell'art. 18 della Legge 84/1994**, si potrà finalmente affermare che, dopo anni di discussioni e, soprattutto, di insicurezza delle posizioni giuridiche, si saranno finalmente realizzati i presupposti per consentire nuovamente agli operatori marittimi e portuali internazionali di tornare ad investire nel nostro paese nelle necessarie condizioni di certezza.

Brexit, per Gibilterra un piede e due scarpe

Sotto la Rocca le avances sulla sovranità che arrivano da Madrid non piacciono: «Troveremo il modo di rimanere inglesi, ma nell'Ue»

di STEFANO PAMPURO, Barcellona

GIBILTERRA starà alla finestra a osservare il post-Brexit. **Almeno è ciò che ha lasciato intendere inizialmente il primo ministro Fabian Picardo davanti al Parlamento di Gibilterra.**

Ma nel frattempo, la Rocca aprirà un dialogo con la Scozia, che con il territorio d'Oltremare condivide il difficile obiettivo di tentare di rimanere all'interno dell'Unione europea, nonostante il risultato del referendum di fine giugno che porta, con metodi e tempistiche di fatto ignote, **il Regno Unito al di fuori dei confini comunitari.** Picardo è in trattativa con il primo ministro scozzese - e leader del partito nazionalista - Andrea Sturgeon, **per poter individuare un percorso comune di permanenza all'interno dell'Unione europea.**

Al momento si tratta di un primo contatto per definire una formula concreta.

Picardo ha dichiarato che la permanenza di Gibilterra nell'Unione europea non dovrebbe coincidere con una nuova richiesta di ingresso entro i confini comunitari: insomma, **il Territorio vorrebbe permanere nella Ue, non uscirne per poi avviare una nuova, lunga e sconosciuta procedura per tornarvi dentro.**

In effetti, essendo già difficile immaginare l'uscita dalla Gran Bretagna dall'Europa, **risulta ancora più arduo trovare un'impalcatura giuridica che possa un domani giustificare il re-ingresso sotto la sfera di Bruxelles di un suo singolo territorio.**

Per questo, spiega Picardo, «noi vorremmo semplicemente continuare con le regole che sussistono oggi».



Al tavolo delle trattative, secondo il primo ministro di Gibilterra, **dovrebbe sedersi anche l'Irlanda del Nord.**

Eppure, nonostante tutto il clamore suscitato intorno alla Brexit, **non sarebbe la prima volta che si registrano dei recessi dai confini europei.**

Il caso più noto è quello della Groenlandia, che era diventata parte della Comunità economica europea con l'ingresso della Danimarca nel 1973, ma che in esito a un referendum indetto nel 1979 (l'unico prima della consultazione britannica del 23 giugno scorso) **ha abbandonato la Cee nel 1985.** In quel caso per formalizzare l'uscita si è proceduto a una modifica dei Trattati, **con la quale se ne è soppressa l'applicazione al territorio della Groenlandia.**

Altri casi riguardano l'Algeria, che

nel 1962, **dichiarando la propria indipendenza dalla Francia,** è uscita dal sistema comunitario. Più recentemente, si ricorda il caso della comunità francese d'Oltremare di Saint-Barthélemy, **che aveva chiesto di essere svincolata dalle norme europee in virtù della lontananza dal Continente e che in effetti dal primo gennaio 2012 gode dello status di "territorio associato" all'Unione europea.**

Insomma, ragionano a Gibilterra: se la procedura si può fare in un senso, **perché non applicarla anche in senso contrario.** Se pezzi di un Paese comunitario hanno chiesto l'uscita dall'Europa, **quegli stessi pezzi potrebbero chiederne la permanenza nel caso in cui il loro Paese lasci l'Unione europea.**

Il risultato, al di là delle aspettative di Picardo, **è difficilmente pron-**

sticabile.

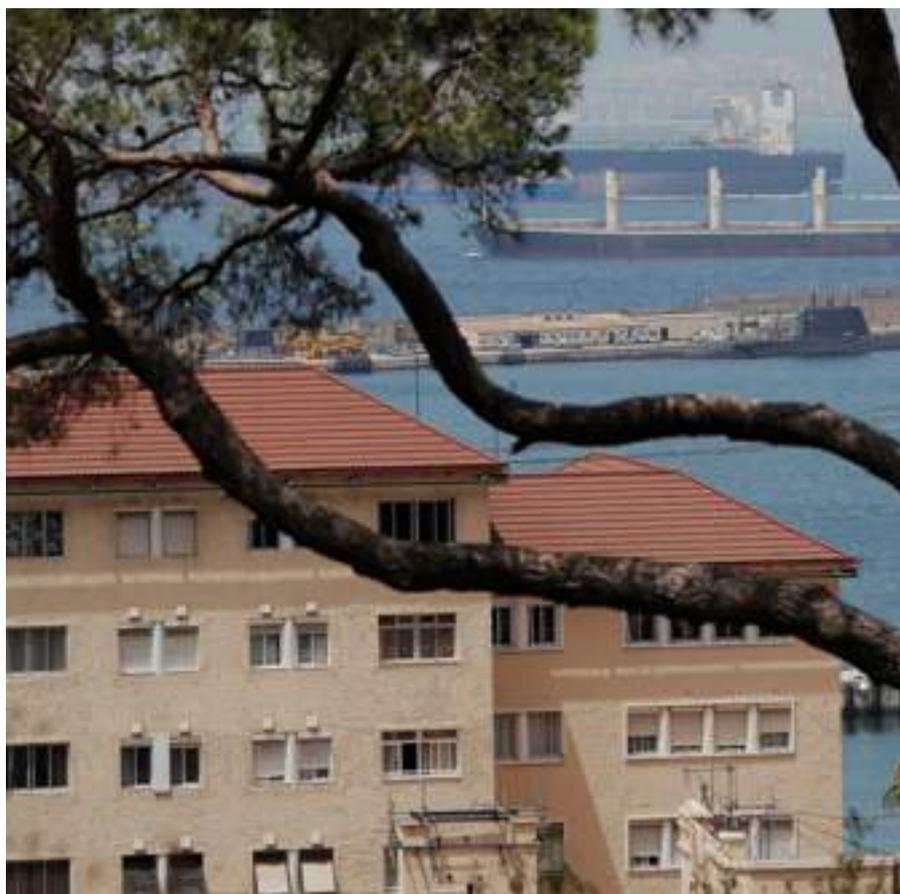
Tutto questo dopo che i risultati della Brexit avevano portato il ministro spagnolo degli Esteri, José Manuel García Margallo ad affermare che **«la bandiera spagnola è molto più vicina a Gibilterra di quanto non lo sia mai stata prima».**

Un'avance che però sullo Stretto non è piaciuta: Picardo si è affrettato a ricordare che già nel 2002 i gibraltareni rigettarono - tra l'altro con una maggioranza del 98% - **la proposta di condivisione della sovranità tra Regno Unito e Spagna.**

Non solo, ma a Gibilterra il 10 settembre è festa nazionale: si celebra infatti un altro *referendum* ancora, quello che confermò nel 1967 la dipendenza dalla Gran Bretagna. «Chiunque pensi che questo sia il momento per proporre una sovranità partecipata si sbaglia di grosso» **taglia corto Picardo.**

Certo, oggi a Gibilterra è difficile trovare qualcuno disposto a rinunciare ai benefici che l'entrata nell'Unione europea ha dispensato ai cittadini di questo piccolo territorio, fortemente schierato a favore del "remain", non solo con il suo primo ministro, ma con un movimento *ad hoc*, chiamato Stronger in Europe, guidato dall'avvocata Gemma Vasquez - **che ha cercato di far comprendere ai britannici i benefici di continuare a far parte dell'Europa.**

Insomma, in questi mesi i gibraltareni saranno costretti a mettere sulla bilancia questioni storiche e di cuore, **contro ragioni di opportunità.**



Colombia-Algeciras la narco-autostrada

Autorità corrotte, aziende compiacenti, banane finte per nascondere la droga. La logistica della polvere bianca sembra non avere rivali

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

ANCORA recentemente, la polizia e l'Agenzia spagnola delle dogane hanno intercettato 169 chili di cocaina nel porto di Algeciras.

Il carico era nascosto in banane di plastica che avrebbero dovuto eludere i controlli, con una provenienza fittizia dalla Colombia - **anche se effettivamente la droga era stata caricata nel porto di Turbo** - e documenti falsi.

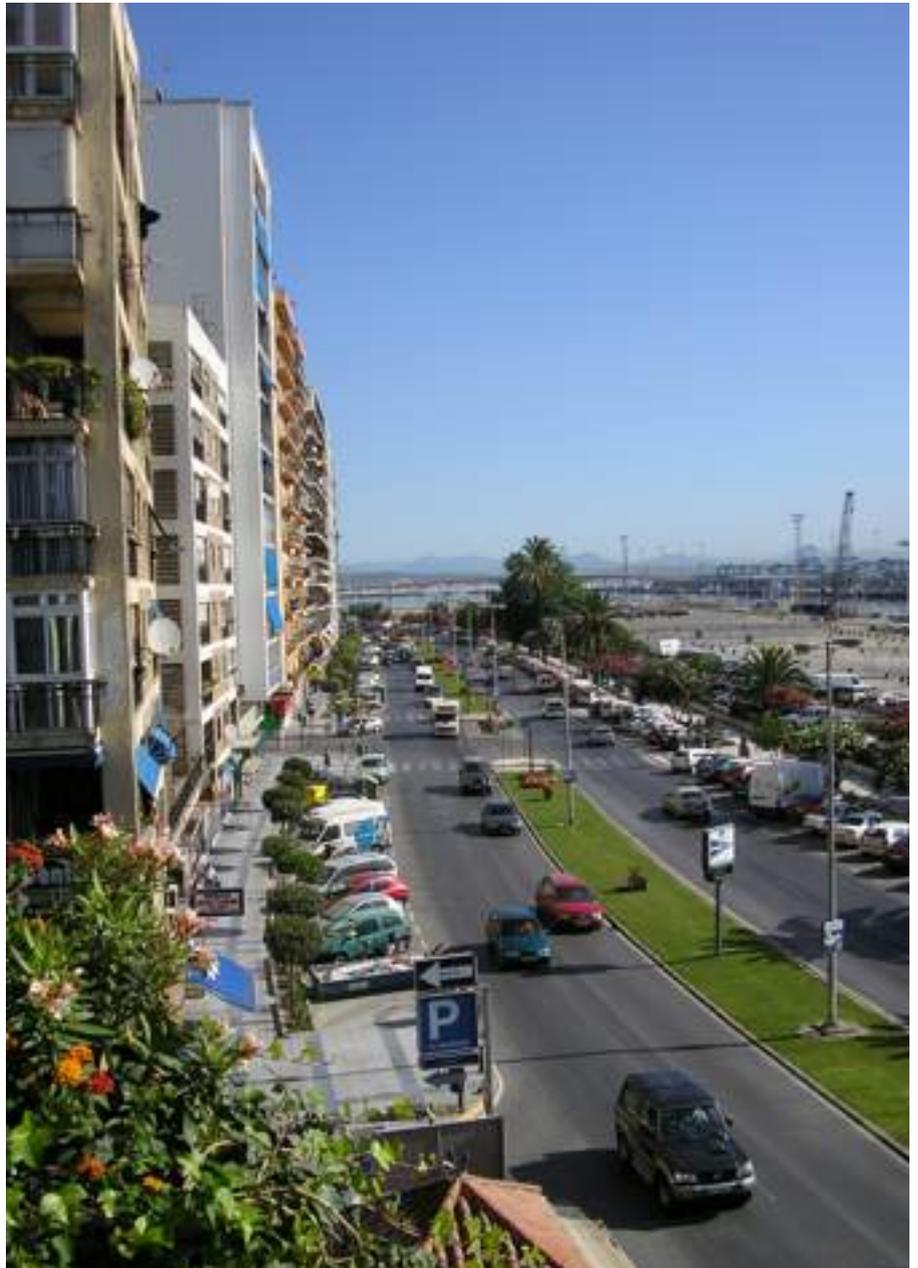
A Madrid, dal ministero degli Interni, **spiegano che l'organizzazione responsabile del trasporto della droga utilizzava un'impresa di importazioni-esportazioni di frutta come piattaforma per importare la sostanza stupefacente in container dall'America Latina**, e una seconda dello stesso settore garantiva le proprie strutture per immagazzinarla una volta sbarcata la merce con successo.

Le indagini andavano avanti dal 2014, quando gli inquirenti avevano cominciato a tenere sotto osservazione un'organizzazione criminale dedicata all'introduzione via mare di container con cocaina, **destinata poi a essere distribuita da tutta la Spagna fino al Belgio**.

Come conseguenza di questi sospetti, **si è venuta a scardinare una rete di collaboratori che ruotavano attorno all'organizzazione**.

Nel container, la droga era conservata in un pallet contrassegnato da una croce di colore rosso.

Sulla piattaforma di legno si trovavano impilate 19 casse con 88 banane false, **che occultavano**



al loro interno 171 chili di cocaina.

Un volta comprovata l'esistenza della polvere bianca, si è aspettato che l'azienda importatrice si facesse carico del contenuto, per cogliere in flagrante i due camion frigoriferi mentre passavano a caricare i pallet nel porto di Algeiras e li trasportavano fino a un magazzino industriale di un'azienda dedicata al commercio di frutta nella località di Lepe (**Huelva**).

In questo edificio Guardia Civil e Polizia hanno filmato un uomo, il direttore della ditta, **mentre riceveva la merce**. Ora si trova in carcere con l'accusa di traffico di droga.

Le indagini restano comunque aperte per determinare il coinvolgimento di altre persone in questo traffico, **in particolare le relazioni con l'azienda utilizzata come base per le importazioni**.

La Commissione Europea considera lo stretto di Gibilterra come la porta d'accesso della droga in Europa.

Il Rapporto del 2016 sul Traffico di Droga nello spazio Ue, stilato dall'European Monitoring Centre for Drugs Addiction (Emcdda) e l'Europol, definisce il ruolo che gioca l'area dell'America Latina nell'industria europea della cocaina, **e le diverse rotte e metodi usati nel traffico attraverso l'Atlantico**.

La Colombia, il Brasile e il Venezuela sono riconosciuti come i punti chiave da dove partono i principali carichi, **perché sono proprio questi Paesi latini affacciati sull'Oceano dove è più facile corrompere le forze dell'ordine**.

Già nel 2012 si verificò un caso molto rilevante che coinvolse l'intero ufficio di polizia doganale del porto di Cartagena (**Colombia**).

In quel caso otto agenti e tre dirigenti avevano intascato mazzette per chiudere un occhio su tre carichi di droga diretti ad Anversa.



Cartagena e la sfida del gas

Il porto si sta attrezzando per lo stoccaggio e la fornitura del Gnl dietro la spinta di Unione europea e produttori

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

NEL PORTO di Cartagena è stata convertita la prima installazione portuale spagnola che permette il rifornimento di tutte le 80 navi alimentate da gas naturale (**Gnl**) che attualmente esistono al mondo, e che presuppongono una riduzione dell'inquinamento rispetto ad altri combustibili fossili. Il presidente dell'Autorità portuale di Cartagena (Apc), Antonio Sevilla, coglieva l'occasione dell'inaugurazione della giornata "**Nuove opportunità del gas naturale**" per spiegare i vantaggi di questa opzione.

Il progetto è capeggiato da Enagas e Puertos del Estado per incentivare l'uso del Gnl come combustibile per il trasporto, specialmente di quello marittimo, **ed è supportato dalla Commissione europea sotto il nome di Core LnGas.**

Un'iniziativa che somma un investimento di 33 milioni di euro, **dei quali la metà si finanzia con fondi della Comunità europea per realizzare 25 studi fino all'anno 2020 sull'adattamento di infrastrutture e sviluppo logistico**

-commerciale per rifornire piccole scale e navi di grande tonnellaggio.

Sono due i pilastri su cui si poggia questo ambizioso progetto, oltre i 42 soci in Spagna e Portogallo: uno amministrativo, per proporre il quadro di azione nazionale del Gnl come combustibile marittimo e un altro più tecnico, con progetti pilota per portare avanti e fornire magazzinaggio e strutture in porti come Cartagena, Barcellona, **Huelva e Ferrol.** L'idea è conoscere fino a che



punto sia fattibile introdurre questo tipo di combustibile nel trasporto marittimo approfittando del potenziale e delle infrastrutture della Penisola iberica. Da parte sua, il direttore generale delle Infrastrutture di Enagas, Claudio Rodriguez, sottolinea come il calo del consumo di gas naturale provocato dalla crisi sta portando le imprese del settore ad aprire nuovi spiragli di mercato (**come appunto il trasporto marittimo**).

Per questa ragione Enagas ha scommesso sull'uso del Gnl nelle navi per un minore impatto ambientale di fronte alle fonti fossili, e anche perché le normative europee sono sempre più dirette a penalizzare l'uso del gasolio con alto contenuto di zolfo, **come già accade con le leggi dei**

Paesi con acque territoriali sul mare del Nord e sul Mar Baltico.

Senza contare che grandi compagnie crocieristiche come Msc o Carnival si sono già dimostrate interessate a incorporare alle loro navi motori compatibili con l'uso del gas naturale liquefatto. L'Autorità portuale ha deciso anche di iniziare un progetto con il patrocinio della Facultad Nautica di Cartagena e Barcellona, **invitando gli studenti del corso di Ingegneria e di coperta a visitare il ponte di comando e la sala macchine di queste navi "ecologiche"**, e di approfondire maggiori risorse nei piani di studio attuali, investendo più tempo sullo studio di tali tecnologie, invitando professori e tecnici a condividere le proprie esperienze nei banchi dell'università.

Polizze di carico e giurisdizione inglese

Who breaks it pays it

di **ALBERTO PASINO***, Trieste

LA VALIDITÀ delle clausole di scelta del giudice competente contenute nelle polizze di carico e la libera circolazione delle pronunce che definiscono i relativi giudizi sono entrambe regolate, in ambito unionale, dal **Regolamento n. 1215/2012**, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.

È assai frequente che tali clausole attribuiscono la giurisdizione ai Tribunali inglesi. Dato l'esito del referendum britannico dello scorso 23 giugno 2016, **è ragionevole chiedersi se e in che misura la Brexit influenzerà il relativo fenomeno.**

Per comprendere quanto dirompente appaia la questione con riguardo al tema marittimo è indispensabile una premessa.

La materia attualmente disciplinata dal Reg. n. 1215/2012 era in origine dettata dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, **conclusa dagli allora Stati membri delle Comunità europee e successivamente sostituito tra gli Stati membri dal Regolamento (CE) n. 44/2001.**

Il Regno Unito divenne parte della Convenzione nel 1978 e, all'atto dell'adesione, chiese ed ottenne che il suo testo fosse modificato, **in particolare intervenendo sulla disciplina delle clausole di scelta del foro.** Ai due tradizionali parametri di validità dell'accordo, consistenti nel fatto che esso fosse a) concluso o provato per iscritto oppure b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra di loro, ne fu aggiunto un terzo (lett. c), in base al quale il patto di proroga avrebbe potuto essere validamente concluso in una forma ammessa dagli usi del commercio internazionale.

L'inclusione di questo nuovo criterio, autorevolmente giudicato un "rilassamento dei requisiti formali" posti a presidio della vali-

dità delle clausole di proroga, fu dettato dalla necessità di "salvaguardare la giurisdizione della High Court di Londra, che viene scelta in molti formulari contrattuali standard, incluse le polizze di carico" (Baatz).

Tale modifica rese indispensabile una marcata attività interpretativa ad opera della Corte di Giustizia dell'Unione Europea. Occorreva cioè stabilire se l'inclusione unilaterale, ad opera del vettore, delle clausole di proroga della giurisdizione in polizza di carico rappresentasse un accordo di proroga concluso in una forma ammessa dagli usi del commercio marittimo internazionale, **e se tale accordo fosse opponibile ai terzi portatori della polizza.**

La Corte diede risposta affermativa a tale quesito. Essa stabilì che l'accordo delle parti sulla clausola di proroga contenuta in una polizza di carico si presume esistente qualora la loro condotta sia conforme ad un uso che regola lo specifico settore del commercio internazionale in cui esse operano e di cui esse sono, **o avrebbero dovuto essere, consapevoli e che è generalmente e regolarmente rispettato.** La Corte ha cioè affermato l'esistenza di un uso, consistente nell'inserimento unilaterale della clausola di proroga nella polizza di carico ad opera del vettore, e l'opponibilità ai terzi del relativo accordo di proroga della giurisdizione, **e i giudici dei singoli stati membri si sono uniformati a tale orientamento.**

Si tratta, peraltro, di un approdo contro cui si sono levate varie voci critiche. Per un verso, infatti, si è addirittura posta in dubbio la stessa esistenza di un uso normativo quale quello affermato dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia; per altro verso si è fatto notare che secondo il Parlamento Europeo (Considerando O, Res. 7.9.2010 sull'attuazione e la revisione del Regolamento del Consiglio (EC) No 44/2001) la circostanza che "terzi possano essere vincolati da un accordo di scelta



*Senior Partner - Studio Zunarelli
Coordinatore gruppo Trasporti Asla



del foro (ad esempio in una polizza di carico) al quale non hanno prestato il loro specifico consenso [...] può influenzare negativamente il loro accesso alla giustizia ed essere manifestamente ingiusto”.

In sintesi, l'accesso del Regno Unito nello spazio giudiziario europeo ha comportato un considerevole rilassamento delle regole formali a presidio della validità dei patti di proroga della giurisdizione, **interpretate dalla giurisprudenza comunitaria e dei singoli Paesi membri nel senso della validità e opponibilità ai terzi portatori delle clausole di proroga inserite unilateralmente in polizza di carico dai vettori.** Ciò ha sino ad oggi favorito il (costoso) sistema giudiziario britannico, con sensibili effetti di disincentivazione di quei contenziosi che non giustificano la spesa di una lite oltremarina. Ciò che, in virtù della containerizzazione, **concerne una parte assai cospicua dei reclami.**

Il fenomeno, originato nel 1978 dall'abilità della Gran Bretagna, **sembra trovare nella Brexit una del tutto inattesa brusca battuta d'arresto.**

Mentre infatti, com'è naturale attendersi, dalla sponda inglese giungono rassicurazioni sul fatto che, nonostante l'esito referendario, i giudici britannici continueranno a riconoscere la validità degli accordi di scelta della legge applicabile e del foro contenuti nei contratti e che le loro decisioni continueranno a circolare in ambito comunitario, **sul versante continentale le opinioni paiono di tutt'altro segno.**

Come illustrato, la giurisdizione delle corti inglesi si fonda sul Reg. 1215/2012, **disciplina che assicura altresì alle decisioni pronunciate da tali corti la libera circolazione in ambito comunitario e argina le tecniche processuali scorrette attraverso una peculiare regolamentazione della litispendenza.** In virtù della Brexit tale Regolamento, spirato il periodo transitorio, **smetterà di essere applicato al Regno Unito.** Le

sentenze dei giudici inglesi cesseranno di beneficiare della libertà di circolazione delle decisioni e il loro riconoscimento ed esecuzione dipenderanno da eventuali accordi bilaterali.

Data l'assoluta inadeguatezza di tali accordi, è lecito attendersi che il Regno Unito cercherà di intavolare un negoziato con l'Unione Europea per addivenire ad un accordo bilaterale che regoli tali questioni. Che però l'Unione abbia interesse a mantenere o rafforzare la posizione dominante di cui Londra gode nel mercato giudiziario europeo è tutt'altro che scontato, essendo ormai un dato acquisito - come osservato in dottrina (Requejo) - **come la grande maggioranza dei Paesi europei possa vantare servizi legali idonei a trattare in modo adeguato** (e, ragionevolmente, a costi inferiori) le dispute sin qui ad esclusivo appannaggio delle corti inglesi. E se è più che plausibile attendersi una certa riluttanza dell'Unione a favorire la posizione britannica, non meno probabile appare che i giudici dei Paesi membri possano in futuro assoggettare ad uno scrutinio più severo le clausole di proroga fondate sulla già citata lett. c) dell'art. 25 Reg. 1215/12, in particolare alla luce della modifica introdotta a quella disposizione, **che ora impone di verificare l'eventuale invalidità sostanziale dell'accordo attributivo di competenza alla luce della normativa vigente nello Stato membro identificato nell'accordo medesimo.**

Quale che sia l'approdo del percorso aperto dalla Brexit, **un dato emerge sin d'ora con chiarezza.** Lo scopo principale delle clausole di proroga della giurisdizione consiste nell'aumentare al massimo grado la prevedibilità della competenza. **I molti dubbi generati dalla Brexit su quale sia la disciplina che regolerà i profili di diritto internazionale privato di cui si è trattato minano in radice tale prevedibilità e suggeriscono l'opportunità di valutare soluzioni alternative alla scelta di prediligere, nelle polizze di carico, la giurisdizione inglese.**

FOCUS ON CONTAINER WEIGHING





Pesatura: l'Italia parte con 150 strutture pronte

La catena logistica ha risposto bene, nonostante i tempi stretti della normativa: l'emendamento Solas è in vigore dal 1 luglio

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

«LA DICHIARAZIONE da parte del caricatore del peso di un container, che è utilizzata per pianificare la stiva e a fini di stabilità a bordo, **può se inesatta provocare gravi discrepanze tra i pesi reali e quelli dichiarati**. Inoltre, il peso inesatto può provocare un sovraccarico della pila di container che genera compressione eccessiva e forze deformanti sui contenitori e sui cavi che li fissano. Atteso che il caricatore che dichiara un peso minore di quello reale non ricavi vantaggi economici, **l'industria riconosce che i contenitori sovrappeso sono un problema**. Tuttavia, finora questo non è stato ritenuto un motivo sufficiente per rendere obbligatoria la pesatura dei contenitori prima del carico»: con queste parole, nell'agosto del 2006 la Uk Marine Accident Investigation Branch commentava un incidente che si era verificato a bordo della "P&O Nedlloyd Genoa" nel gennaio precedente, **con perdita di container in mare nell'Atlantico settentrionale**.

Molti altri incidenti marittimi hanno dato modo di verificare forti discrepanze fra pesi dichiarati e reali, **anche se non sempre si è stabilita una correlazione fra questa discrepanza e l'incidente**.

Nel gennaio 2007, quando la "Msc Napoli" si è arenata sulla costa inglese, **fu verificato il peso di 660 container a bordo**.

Nel 20% dei casi il peso reale era di almeno tre tonnellate, con una punta di 20 tonnellate, maggiore di quanto dichiarato, per un totale, nel solo campione analizzato, **di 312 tonnellate di**



peso in più rispetto a quello che il comandante si sarebbe dovuto aspettare.

Un altro caso eclatante in cui sono state messe sotto accusa le dichiarazioni inesatte sul peso dei container è stato quello della "Mol Comfort", una portacontainer di soli cinque anni di età che si è spezzata in due di fronte allo Yemen, **nel febbraio 2013**.

Anche se l'inchiesta non ha stabilito chiaramente le cause del cedimento dello scafo, questo episodio ha contribuito ad accelerare l'entrata in vigore dell'obbligo di pesatura dei container, che la comunità marittima internazionale, riunita in Imo (International maritime organization), **stava preparando già dal 2011**.

Nel novembre del 2014, il Maritime safety committee dell'Imo ha approvato l'emendamento al regolamento VI/2 della convenzione Solas, **che introduce l'obbligo di comunicare il Vgm**, ossia il documento con il peso certificato del container. In Italia le linee guida per applicare l'emendamento Imo sono state emanate a maggio del 2016, **a poche settimane dall'entrata in vigore il primo luglio 2016**. Ma la maggior parte dei Paesi si è mossa con ancora più ritardo. Alla prova dei fatti, **in Italia molti degli effetti negativi temuti con l'entrata in vigore dell'obbligo di pesatura non si sono verificati**. L'Imo ha preso atto dell'impreparazione diffusa e ha concesso



Per quanto riguarda il numero delle pesa in Italia, il ministero delle Infrastrutture e trasporti ne ha censite circa **150** (ma il numero è in evoluzione) così distribuite: **Augusta** 1 pesa; **Ancona** 5 pesa, di cui due di proprietà dell'*Autorità portuale*; **Bari** 3 pesa dell'*Autorità portuale*; **Brindisi** 4 pesa a bilico; **Cagliari** 4 pesa; **Genova** 32 pesa, di cui 16 in *ambito portuale* e 16 nelle *aree retroportuali* di riferimento; **Gioia Tauro** 4 pesa; **La Spezia** 14 di cui 4 al varco del terminal *Lscf*, 2 all'interno del medesimo terminal e 2 nel terminal *Tarros*, 6 nel retroporto di *Santo Stefano Magra*; **Marina di Carrara** 7 pesa; **Napoli** 4 pesa all'interno del porto. A **Palermo** la società terminalista sta installando 1 sistema di pesa statica a ponte, l'*Authority* sta verificando se 2 bilici di un concessionario sono rispondenti alla norma. **Ravenna** 6 pesa; **Salerano** 2 pesa; **Savona** 3 pesa, di cui una presso il terminal *Reefer* e una presso l'interporto *Vio di Vado Ligure*; **Taranto** 3 pesa; **Trieste** 15 pesa; **Venezia** 11 pesa più 16 pesa di attività industriali di *Porto Marghera* che in caso di futura necessità potrebbero essere utilizzate.

un periodo transitorio di adeguamento alla nuova regola. Anche l'Italia ha approvato linee guida provvisorie, **della durata di 12 mesi**, durante i quali a certe condizioni si potranno utilizzare strumenti di pesatura non ancora certificati.

Anche i margini di errore accettati fra dichiarato e reale devono ancora essere fissati in maniera definitiva e variano da Paese a Paese all'interno della stessa

Unione europea.

Molti operatori hanno criticato il mancato intervento della Commissione europea, che rischia di rendere le procedure di pesatura uno strumento competitivo fra i diversi sistemi portuali nazionali.

Finora in Italia a denunciare i problemi maggiori sono stati gli autotrasportatori, **spesso costretti a lunghe attese a causa del ritardo nella comunicazione del Vgm.**



«Noi efficienti, non si può dire così per tutta l'Ue»

Monti, presidente di Assoport: «Qualcuno tenta di aggirare le forche caudine. Rivedere gli oneri dell'autotrasporto»

di ALBERTO GHIARA, Genova

I PORTI italiani hanno avuto poche settimane, dopo l'approvazione delle linee guida internazionali e il loro recepimento in Italia lo scorso maggio, per adeguarsi alla norma internazionale (**emendamento alla convenzione Solas**) che obbliga a pesare i container prima dell'imbarco. Nonostante l'invito dell'Imo a non essere troppo fiscali nella fase (cominciata il primo luglio scorso) di introduzione della norma, il timore da parte di amministrazioni e operatori era che prevalesse la mancanza di preparazione sia per quanto riguarda gli strumenti di pesatura certificati, sia per quanto riguarda la conoscenza delle procedure da parte degli operatori - dai caricatori agli autotrasportatori - sia infine per quanto riguarda gli strumenti informatici attraverso cui viaggia l'informazione richiesta, ossia il cosiddetto documento Vgm (**verified gross mass**). Tutto questo poteva portare a intasamento del flusso di traffici, costi aggiuntivi e anche contenziosi legali.

Alcune settimane dopo l'entrata in vigore dell'emendamento qual è la situazione?

«I risultati definitivi e un bilancio complessivo - risponde il presidente di Assoport, Pasqualino Monti - non potranno ragionevolmente essere disponibili prima di tre mesi. A fine estate si potrà valutare con chiarezza quanto le nuove norme sulla pesatura dei container abbiano effettivamente inciso sull'operatività dei porti, quali oneri e eventuali ritardi abbiano provocato, e quindi perfezionare ulteriormente le soluzioni operative».

Al di là dei dati ufficiali, qual è la prima impressione?

«Già oggi si può affermare, senza timore di smentite, che i maggiori porti italiani, e con loro i principali terminal sia portuali che retroportuali, hanno brillantemente superato quello che potrebbe essere definito uno stress test. Di fronte a una normativa internazionale, cogente e importante perché mirata a garantire la sicurezza delle navi e quindi di migliaia di marittimi, e di fronte ai nuovi pericoli posti in essere dall'entrata in servizio delle grandi navi portacontainer, nelle quali l'equilibrio dei pesi è funzione diretta di stabilità e di tenuta delle strutture, il sistema Italia ha reagito decisamente meglio e con maggiore efficienza di quanto accaduto in altri Paesi europei, dove si è tentato di aggirare le forche caudine della nuova convenzione Solas».

Pensa che fosse necessario introdurre queste misure?

«I nuovi obblighi sulla pesatura ai container rispondono a una logica di sicurezza che certo non poteva né può essere anche solo marginalmente contestata. Per le Autorità portuali italiane sicurezza è ormai da anni la parola chiave sulle quali adeguare le strategie e le procedure operative. Di qui un impegno di fondo che ha coinvolto le Authority, i terminalisti e le comunità degli operatori, che hanno nella quasi totalità dei casi, lavorato in modo coeso e coerente».

Sono state segnalate criticità nel sistema di comunicazione e di verifica del Vgm?

«Certo esistono problemi da risol-

vere, come quello relativo all'autotrasporto sul quale sono ricaduti oneri impropri, dovuti a una mancata sintonizzazione fra l'invio del documento e l'arrivo dei tir container alla pesa. Ma non bisogna dimenticare che si è trattato di una fase sperimentale. Le nuove norme sono entrate in vigore il primo luglio e la risposta fornita dai porti può dirsi soddisfacente, e certamente migliorabile. Le Authority, i terminalisti e gli operatori, così come l'Autorità marittima, hanno dato prova di grande flessibilità e capacità di adattamento. Sul piano dei costi sarà forse necessario procedere a livello nazionale, quando il quadro di governance definito dalla legge di riforma sarà operativo, a un'opera di standardizzazione che eviti distorsioni di traffico fra terminal e terminal solo sulla base della forza contrattuale in campo».

Superata la fase di rodaggio, quali saranno i prossimi passi da compiere?

«Ora è necessario non abbassare la guardia e stringere ancora di più le alleanze con interporti e sistema logistico. La chiave di lettura per il futuro è proprio un approccio sistemico che coinvolga anche gli shipper e quindi il tessuto delle aziende di produzione nonché quelle specializzate nella distribuzione e nella logistica. A oggi, mi sento di affermare che l'entrata in vigore delle nuove norme sulla pesatura dei container ha fornito un importante banco di prova per il Piano della logistica e dei porti, che sul coordinamento fra diverse strutture e differenti soggetti fa il suo punto di forza».

«Ma ora bisogna mettere in rete le pese»

Pitto (Spediporto Genova): «È necessario che tutti i sistemi informatici parlino lo stesso linguaggio»

di ALBERTO GHIARA, Genova

SPEDIPORTO, l'associazione delle case di spedizione di Genova, ha affrontato la sfida della pesatura obbligatoria dei container creando il Consorzio Vgm, **che gestisce quattro pese a Tortona**, ma in futuro aprirà un secondo sito nella stessa località con altre due pese a raso, oltre a uno stacker. Quest'ultimo strumento sarà utile nel caso che un singolo camion abbia a bordo due container, **che dovranno essere pesati separatamente**. Un altro compito del consorzio è quello di veicolare per via telematica le informazioni del documento Vgm (verified gross mass, che contiene dati come il peso del container e il nome dello speditore) attraverso il sistema informatico del porto (port community system o E-port) fino ai soggetti destinatari (**terminal e compagnia marittima**). «Il bilancio dell'attività del consorzio in queste prime settimane di attività - spiega il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto - **è positivo**. Ogni giorno effettuiamo a Tortona fra le 60 e le 70 pesate. Non siamo ancora a regime, **le pesate aumenteranno con l'entrata in funzione del secondo sito**. La situazione che si è creata dopo l'entrata in vigore delle norme Solas, lo scorso primo luglio, **è migliore rispetto alle attese**. Si prevedeva che le pese in Nord Italia non fossero sufficienti e che quindi si potessero verificare congestioni. In realtà questo non è accaduto, **per vari motivi**. Parecchi esportatori si sono attrezzati con pese a stabilimento o determinando il peso con il cosiddetto metodo 2 (sommando merce, imballaggi e tara, ndr); inoltre ci sono molti



operatori che offrono il servizio di pesatura, **come fa il nostro consorzio o come fanno i terminal**». L'entrata in vigore dell'obbligo ha colto molti Paesi impreparati. **Per questo l'Imo ha concesso un periodo di tolleranza sui controlli**, in attesa che le procedure entrino in vigore. Questa tolleranza è stata adottata anche in Italia, **dove sono state introdotte regole transitorie della durata di 12 mesi**. «Siamo - conferma Pitto - in una fase transitoria, **in cui il dato deve essere affinato**. Passata questa fase introduttiva, ci sarà meno tolle-

ranza nei controlli e quindi sarà necessario affidarsi a pesature certificate. **Quelle non certificate hanno vita breve**».

Se l'attività del consorzio funziona bene, non si può dire altrettanto di altre fasi della procedura. **Gli autotrasportatori hanno calcolato una perdita del 25% della produttività a causa di ritardi ai gate legati al mancato arrivo del Vgm**.

Un problema denunciato da Transportunito (**«se non ci sono stati congestionamenti è solo perché l'autotrasporto ha ammortizzato tutte le criticità del sistema**. Ma così non può andare avanti») e confermato da Pitto.

Che spiega: **«Si sono verificati casi in cui è arrivato prima il camion del documento telematico**. Alcuni autotrasportatori si sono presentati senza documento perché non erano informati, **ma non sono stati molti**. In altri casi invece il Vgm era arrivato alla compagnia, **ma si è verificato un ritardo nel passaggio dell'informazione al terminal**. Dall'esperienza che abbiamo avuto, dove c'è uno spedizioniere di mezzo il Vgm arriva in tempo utile alla compagnia; **il ritardo si verifica nella fase successiva**. Nel caso invece che i caricatori si occupino direttamente della comunicazione, spesso devono utilizzare sistemi informatici rigidi o temporizzati, **per cui il dato parte quando vengono fatte le chiusure informatiche e arriva in ritardo**».

Il fatto che potessero esserci problemi informatici era stato previsto da Spediporto. Per questo il consorzio insiste sul fatto che le pese, anche quelle gestite da



terzi, si mettano in rete, in modo da inviare i dati attraverso il sistema E-port: **«È l'unico modo per evitare problemi.** Vediamo se l'Autorità portuale renderà cogente questa procedura. Anche le compagnie marittime spesso utilizzano sistemi informatici globali, **che hanno difficoltà a interfacciarsi direttamente coi singoli**

sistemi portuali. Questo genera tempi più lenti». **Un altro vantaggio segnalato dagli spedizionieri è che passando attraverso E-port il dato è immediatamente disponibile anche alla Capitaneria di porto,** rendendo più rapidi gli eventuali controlli con una prima scrematura informatica. E ancora un'in-

cognita invece quello che succederà per i trasbordi: **«Per questo tipo di container la norma entrerà in vigore tre mesi dopo rispetto al primo di luglio.** Vedremo quello che succederà. Se arriverà un container da un Paese che non ha firmato la Convenzione, **bisognerà pesarlo in Italia».**

Adeguamento a tempo record

Il primo luglio sono entrate in vigore le nuove disposizioni della convenzione Solas che stabiliscono l'obbligo della dichiarazione della massa lorda verificata dei container (**cosiddetto Vgm - Verified Gross Mass**), per tutti i contenitori destinati all'imbarco. Le nuove disposizioni scaturiscono dall'analisi condotta dall'International Maritime Organization (**Imo**) su alcuni gravi incidenti navali verificatisi negli ultimi anni, e hanno l'obiettivo di stabilire nuovi standard di sicurezza della navigazione.

Da questa esigenza deriva la nuova regolamentazione internazionale che pone in capo allo speditore l'obbligo di fornire con congruo anticipo il dato Vgm sia al comandante della nave che alla compagnia di navigazione e al terminal portuale. L'impatto sulla catena logistica, a livello nazionale e internazionale, è stato ed è molto impegnativo, dovendo tutti gli operatori adeguare le proprie procedure operative e di interscambio telematica dei dati.

Il terminal Psa Voltri-Pra' di Genova, la più grande struttura portuale in Italia dedicata all'importazione e all'esportazione di container via nave, ha supportato il processo di adeguamento normativa, informatico e commerciale, provvedendo ad aggiornare per tempo i propri sistemi informativi e approntare, in tempi record nell'area pre-gate, una stazione di pesatura a elevati contenuti tecnologici, interfacciata sia con il Tos (Terminal Operating System) che con il Port Community System, **per assicurare un'adeguata soluzione di contingency per il caso di contenitori che dovessero giungere al terminal ancora sprovvisti del dato Vgm.** La nuova stazione di pesa-





tura spicca per capacità operativa e contenuti tecnologici tra le misure a supporto dell'exportazione italiana adottate dalla comunità portuale di Genova. **L'investimento del terminal per la sua realizzazione ammonta a circa 500 mila euro.**

La gestione del servizio di pesatura è stata affidata da Psa Voltri-Pra' al Consorzio Servizi Portuali (Csp), **con il quale dal 2013 è in atto una collaborazione per l'ottimizzazione delle procedure burocratiche relative alle attività di varco.** In questa prima fase di attuazione del servizio di pesatura, il Consorzio Csp agisce come soggetto consorziato (in quanto fondatore) del Consorzio Vgm, **costituito su iniziativa di Spediporto, Spediservices e della società Cerisola e Brillante**

«Partiti bene, ma serviva più flessibilità»

Q & A - Antonio Pandolfo,

Sales and Marketing Manager di Europea Servizi Terminalistici

Il primo luglio è entrata in vigore la pesatura obbligatoria dei container in esportazione dal porto. Come si sta attrezzando la sua azienda?

«La nostra azienda, sempre attenta alle varie problematiche che ogni nuova regolamentazione comporta, si sta attrezzando con una pesa in terminal, in prossimità del gate, assolutamente automatizzata, che permette in maniera veloce la pesatura del container con l'invio dei dati direttamente al nostro sistema operativo (Tos), che invia tramite Edi le informazioni direttamente alle Shipping Lines» risponde Antonio Pandolfo, Sales and Marketing Manager del gruppo Europea servizi terminalistici (Est Terminal) con strutture portuali e logistiche in tutta la Sicilia.

A suo parere l'emendamento alla convenzione Solas che introduce questa novità è condivisibile?

«Credo che sarebbe stata opportuna una maggiore elasticità, soprattutto in riferimento a quelle che erano state le nostre richieste, avanzate attraverso l'associazione di categoria Assiterminal, che prevedeva anche l'opportunità di utilizzo di pese dinamiche aventi una tollerabilità pari al +/- 3% sino a un massimo di una tonnellata. Questo avrebbe permesso maggiori soluzioni rispetto alla mancanza sul territorio di strumenti certificati».

Come si sta preparando la sua azienda per offrire un servizio di pesatura comodo e veloce?

«Abbiamo effettuato un'opera di informazione a tutta la nostra





clientela, preparando una circolare abbastanza dettagliata, con modalità e procedure da attuare in base alle varie casistiche, con preventiva richiesta di tutte le informazioni.

Abbiamo predisposto la formazione degli operatori al gate soprattutto nella sensibilizzazione verso le società di autotrasporto, e possiamo dire che tutto questo ha permesso che i primi giorni di attuazione siano passati senza

particolari problematiche».

Reputate che le pese disponibili in questo momento sul territorio italiano siano adeguate per numero e tecnologia a soddisfare le necessità degli operatori?

«Credo proprio di no, e proprio per questa motivazione, come Assiterminal, avevamo chiesto anche l'utilizzo di mezzi alternativi. Tenga conto che analiz-

zando il nostro territorio siciliano, credo che ne siano presenti in tutto una decina.

Pensate di ampliare in futuro la vostra struttura da questo punto di vista?

«Assolutamente sì, abbiamo già in programma l'installazione nei prossimi mesi anche di un altro impianto, presso il nostro Inland Terminal, che si trova nella Zona Industriale di Catania»

«Con Milos la procedura è già digitalizzata»

Questionario - Luca Abatello,
Chief Executive Officer di Circle

Il primo luglio è entrata in vigore la pesatura obbligatoria dei container in esportazione dal porto. Come si sta attrezzando la sua azienda?

«Abbiamo seguito l'evoluzione a livello nazionale e internazionale degli emendamenti alla Convenzione Solas dal novembre del 2014, quando furono adottati dall'International Maritime Organization - spiega Luca Abatello, Chief Executive Officer della società Circle -. La difficoltà è scaturita dal fatto che ciascun Paese che ha ratificato l'accordo, ha dato risposte discordanti a livello di sistemi nazionali. Tale situazione non ha dunque permesso di giungere rapidamente a un quadro definito, tanto più che in Italia lo scenario si è chiarito solo lo scorso 31 maggio, con la circolare del Comando generale della Capitaneria di porto. In ogni caso ci siamo messi nelle condizioni di proporre una soluzione modulare e configurabile, Milos Weight Verification, sviluppata nei mesi precedenti all'entrata in vigore della nuova normativa Solas e che potesse adeguarsi in maniera flessibile alla situazione».

A suo parere l'emendamento alla convenzione Solas che introduce questa novità è condivisibile?

«L'obiettivo di fondo è sicuramente condivisibile. I temi relativi alla sicurezza e alla certezza dei dati sono importanti, e aggiungiamo che la gestione digitale del dato è decisiva perché tale procedura non impatti negativamente sulla catena logistica. Forse sarebbe servito più coraggio e dunque una norma comunitaria unica per tutti i porti. Proprio a questo riguardo, la solu-



zione Milos è stata sviluppata in modo da essere altamente configurabile, dal momento che ogni contesto ha risposto in modo diverso alla nuova normativa, e richiede dunque soluzioni appropriate ai vari Paesi e porti».

Come si sta preparando la sua azienda per offrire un servizio di

pesatura comodo e veloce?

«Abbiamo sviluppato e messo a disposizione, in anticipo rispetto all'entrata in vigore della normativa, una soluzione specifica, Milos Weight Verification, che permette agli operatori logistici, terminalisti sia portuali che retroportuali, piuttosto che shipper, di digitalizzare la procedura di veri-



fica del Vgm e di automatizzarne la trasmissione verso i sistemi It degli attori, che a seconda dei vari contesti, sono predisposti a ricevere il dato in conformità con la normativa, come per esempio Autorità portuali (Pcs), agenzie marittime e terminal».

Reputate che le pese disponibili in questo momento sul territorio italiano siano adeguate per numero e tecnologia a soddisfare le necessità degli operatori?

«Crediamo che la risposta sia stata buona, negli ultimi mesi si è scatenata una corsa alle certificazioni per poter essere pronti al

primo di luglio. Ciò che parzialmente è mancato, è stata una maggiore fruibilità del dato all'interno della catena logistica a livello di corridoio. Per questo motivo è di fondamentale importanza che il Vgm sia trasmesso in modo automatico e full digital attraverso l'utilizzo di connettori standard verso i destinatari del dato, a seconda del contesto specifico, come per esempio fatto dai nostri clienti Terminal San Giorgio, Terminal Intermodale di Nola, Rivalta Terminal Europa».

Pensate di ampliare in futuro la vostra struttura da questo punto di vista?

«L'idea è stata proprio quella di sviluppare connettori che permettano di condividere il Vgm fra tutti principali terminal retroportuali, che si stanno attrezzando in questa ottica, e i porti. Ciò permetterà di evitare colli di bottiglia presso i porti di sbarco delle merci e di ridurre al minimo l'impatto sull'operatività degli attori dell'intera catena logistica. Un altro aspetto che abbiamo proposto e stiamo ampliando è la completezza con sistemi di calcolo volumetrico, di verifica Ocr delle targhe e Rfid di badge di accesso alla security portuale e eSeals. Nell'ottica di una catena logistica fluida, efficiente e digitale».

«Due pese con portata massima di 80 tonnellate»

Questionario - Claudio Bertini,
direttore tecnico dell'Interporto Toscano

«UTILIZZIAMO due pese a ponte metalliche certificate con portata massima di 80 tonnellate collegate al sistema Tpcs del porto di Livorno. L'utilizzatore può pagare con bancomat o carte di credito o avvalersi tramite convenzioni specifiche con la nostra società di codice identificativo cliente o badge rilasciati direttamente da Interporto, con fatturazione a fine mese». Lo dice in questa intervista il direttore tecnico dell'Interporto Toscano, Claudio Bertini.

Dal primo luglio entrerà in vigore la pesatura obbligatoria dei container in esportazione dal porto. Come si sta attrezzando la sua azienda?

«Come Interporto ci siamo organizzati costruendo una piattaforma con due pese certificate di ultima generazione, completamente automatizzate che lavorano h 24, con un'assistenza di nostro personale dal lunedì al venerdì dalle 6.00 alle 18.00 per l'utilizzo e formazione degli stessi utilizzatori».

A suo parere l'emendamento alla convenzione Solas che introduce questa novità è condivisibile, oppure è solo un ostacolo all'operatività quotidiana?

«L'entrata in vigore della Solas è assolutamente condivisibile in quanto la sicurezza in mare è il principale obiettivo da perseguire. Superata la prima fase organizzativa, la stessa rientrerà fra le procedure quotidiane da esperire».

Come giudica la preparazione del porto di Genova su questo fronte?



«Non conosciamo a fondo la situazione del Porto di Genova; dagli operatori apprendiamo che dopo una prima fase di allarme hanno trovato soluzioni diffuse sul territorio».

Come giudica invece la preparazione degli altri scali su cui lavora la sua azienda?

«Livorno ha la fortuna di avere un'area retroportuale impor-

tante ed organizzata a pochi chilometri dal porto che può svolgere tranquillamente anche questa funzione».

Le linee guida in materia presentate dal Bic (Bureau international des containers) sono efficaci o al contrario troppo generiche?

«Inizialmente sono apparse abbastanza generiche ma il lavoro svolto dalle Capitanerie a livello

nazionale e locale è stato fondamentale per chiarire anche aspetti operativi».

Quali sono le pese che la sua azienda utilizzerà a partire dal primo di luglio?

«Interporto utilizza due due pese a ponte metalliche certificate con portata massima di 80 tonnellate collegate al sistema Tpcs del porto di Livorno.

L'utilizzatore può pagare con bancomat o carte di credito o avvalersi tramite convenzioni specifiche con la nostra società di codice identificativo cliente o badge rilasciati direttamente da Interporto, con fatturazione a fine mese».



A Parma pese per ogni carico

L'OBBLIGO di pesatura dei container da trasportare via mare, introdotto nella Convenzione Solas dal primo giorno di luglio, **non ha colto impreparato il CePim - Interporto di Parma.**

La società aveva attivato il nuovo servizio di certificazione del peso dei container già due settimane prima, dotandosi delle tecnologie e delle strumentazioni che permettono agli operatori di effettuare la pesatura certificata della massa lorda del container (**Verified Gross Mass - Vgm**) in modo semplice e veloce.

CePim ha infatti predisposto due piattaforme per la pesatura all'interno dell'interporto, sui propri piazzali attrezzati per lo stoccaggio di container e casse mobili, mettendo così a disposizione dei propri clienti, delle aziende produttrici e degli altri operatori del trasporto un servizio rapido e sicuro a prezzi estremamente concorrenziali.

Le pese a ponte hanno lunghezza fino a 18 metri e portata massima di 80 tonnellate: sono quindi idonee alla pesatura di qualsiasi mezzo.

Inoltre, **la conformità Ce e la taratura annuale garantiscono la corrispondenza delle due pese ai requisiti richiesti dalla Convenzione Solas.** «Con l'attivazione delle due piattaforme - spiega Luigi Capitani, amministratore delegato di CePim - abbiamo investito su un servizio che integra la nostra offerta di attività a supporto dell'import e dell'export e che riteniamo utile, **per la posizione strategica di CePim al crocevia di ben due bacini marittimi e portuali: quello dell'Alto Tirreno e quello Adriatico.** Due aree geografiche nelle quali abbiamo da tempo consolidato rapporti e attività di business, **sia con il porto della Spezia sia con quello di Ravenna».**

Il servizio prevede la possibilità di scegliere tra le diverse modalità di pesatura: basterà visitare il sito web di CePim, www.cepimspa.it o inviare un'e-mail a solas@cepimspa.it, indicando data e orario in cui si vuole effettuare la pesatura e i dati





essenziali - **tipologia di pesatura, targa dell'auto-mezzo e matricola del container** - per ottenere in tempo reale il codice di prenotazione e la bilancia assegnata.

A pesatura effettuata, **il sistema invierà direttamente al richiedente il documento Vgm.** «La nuova normativa che riguarda le spedizioni commerciali via mare - commenta Capitani - **vuole dall'Organizzazione marittima internazionale**, non può che essere la benvenuta, dal momento che ha il meritevole scopo di garantire una maggiore sicurezza nelle operazioni di trasporto di container via mare. Naturalmente, **occorrerà del tempo per capire se queste misure sono sufficienti o se sarà necessario intervenire sui processi per razionalizzarli ulteriormente.** Allo stesso modo, la richiesta del mercato dirà a noi di CePim se occorre potenziare le nostre dotazioni per venire incontro alla domanda di questo specifico servizio».

In tema di servizi collegati alla logistica e al trasporto la società che ha realizzato l'Interporto di Parma è un punto di riferimento da anni.

Completata l'infrastruttura - oggi uno degli interporti in Italia che funziona a pieno regime e tra i primi 10 in Europa - **l'azienda si è specializzata come operatore logistico offrendo servizi integrati e avanzati**, rafforzati dalla capacità di un'estrema personalizzazione in diversi settori merceologici.

Tra questi, un particolare rilievo hanno l'agroalimentare (anche a temperatura controllata), l'automotive, i prodotti siderurgici e i derivati dal petrolio (polimeri, oli lubrificanti, **pneumatici ecc...**), i materiali edili e le piastrelle.

Nonostante la crisi che ha colpito negli ultimi anni il settore della logistica, **il risultato aziendale di CePim è sempre stato positivo e ha consentito di continuare a investire sulle infrastrutture fisiche e telematiche**, sui sistemi di sicurezza e sugli impianti di produzione di green energy.





ON LIVORNO

«Saremo il primo porto ferroviario del Paese»

Gallanti, numero uno dell' Authority: «In Cina hanno protestato perché sulla Darsena Europa facciamo ancora troppa poca pubblicità»

di ALBERTO GHIARA, Genova

FORTE di una delle esperienze più lunghe in Italia alla guida di Autorità portuali (ha cominciato nel 1995 a Genova), **Giuliano Gallanti sta concludendo con una coda commissariale i suoi due mandati nel porto di Livorno.** Pur arrivando dall'esperienza nel principale scalo italiano, quello appunto del capoluogo ligure, dove non mancano problemi e tensioni, e pur sapendo gestire situazioni giuridicamente spinose grazie alla propria esperienza di avvocato, le banchine labroniche hanno dato comunque dei bei grattacapi a Gallanti e al suo staff di palazzo Rosciano, **sede dell' Authority.** Tuttavia gli ultimi dati di traffico, che vedono un porto in crescita, **hanno contribuito a rasserenare gli umori.** «I numeri - afferma Gallanti - sono incoraggianti. I container hanno la maggior percentuale di sviluppo, ma vanno bene anche rotabili, auto nuove, prodotti forestali... Buoni risultati anche dalle crociere, insomma: il porto è in buona salute».

Quando è arrivato a Livorno, il suo obiettivo principale era razionalizzare gli spazi distribuendo meglio le diverse specializzazioni merceologiche all'interno dello scalo. A che punto è questo progetto?

«Gli spazi sono quello che sono. È urgente completare le opere, anche la Darsena Europa. La prima fase di quest'ultimo progetto, per la parte che ospiterà i container, è partita. Aspettiamo le manifestazioni d'interesse. La seconda fase, destinata al traffico ro-ro, sarà più agevole da realizzare, gli impianti sono meno



costosi, non è necessario rinforzare il piazzale perché non ci sono gru pesanti. Intanto abbiamo fatto i dragaggi e dato risposta alle esigenze degli operatori».

Qual è l'importanza della Darsena per Livorno?

«Una volta il Lloyd's List, parlando del porto di Genova, ha titolato: "Back on the map", è tornato sulla mappa dei traffici marittimi. Adesso questo vale anche per Livorno. Abbiamo ricevuto manifestazioni di interesse da operatori di molti Paesi. I nostri dirigenti sono andati in Cina e hanno raccolto addirittura lamentele perché questo progetto della Dar-

senza Europa non era abbastanza pubblicizzato».

Quali sono le prospettive per lo scalo?

«Diventerà il primo porto italiano per traffico ferroviario. Stiamo concludendo i due progetti di collegamento ferroviario dal porto a Pisa da un lato e fino all'interporto Vespucci dall'altro. Diventerà una base logistica per tutto il Mediterraneo».

Però ha avuto difficoltà a realizzare tutto quello che si era prefisso.

«La burocrazia ci ha un po' bloccato. La chiave di volta è il piano regolatore portuale. Noi lo abbiamo fatto, adesso ci dobbiamo confrontare con la difficoltà di calarlo nel concreto».

A che cosa si riferisce?

«Ad esempio nella zona degli alti fondali vengono movimentate le rinfuse. Il piano regolatore portuale dice che questa attività si deve trasferire e va collocata in un'altra zona del porto. Ma questo si è rivelato non facile. Attuare il piano regolatore è un'impresa a cui ci stiamo dedicando tenendo conto che il piano non vuole eliminare i diritti esistenti».

La riforma dei porti preparata dal governo tocca anche il porto di Livorno: da sede di Autorità portuale a Autorità di un sistema più ampio che comprende anche Piombino. Quale sarà il futuro?

«Noi abbiamo anticipato quanto prevede la riforma. Con Piombino abbiamo già firmato un protocollo d'intesa. L'accordo non riguarda soltanto la pianifica-



zione comune, ma anche un lavoro congiunto sulla Darsena Europa. I dirigenti delle due Autorità portuali già oggi lavorano insieme, a partire dalla preparazione della valutazione di impatto ambientale. C'è molto lavoro da fare e il personale di ogni Autorità portuale è ridotto. Poi prepariamo un piano per presentare insieme a livello

internazionale il sistema Livorno-Piombino».

Che cosa pensa del regolamento europeo sui porti, che è stato condiviso da Commissione, Parlamento e Consiglio europei e potrebbe essere approvato entro la fine dell'anno?

«Ne abbiamo parlato recentemente nella sede di Assoport

con altri porti europei aderenti a Espo. Contiene una serie di disposizioni che saranno immediatamente applicabili quando verrà approvato. Un tema interessante è quello che definisce il carattere dell'autonomia delle Authority. Il rappresentante del porto di Amburgo ha notato che potrà avere qualche riflesso in tema di concessioni».

«L'alta domanda non può essere un problema»

Fabio Selmi, vicepresidente di Asamar: «I contrasti tra operatori nascono perché molte sono le richieste di approdo. Le istituzioni troveranno soluzioni»

di ALBERTO GHIARA, Genova

QUALE ruolo stanno giocando gli agenti marittimi nel porto di Livorno?

«Asamar - risponde Fabio Selmi, vicepresidente in prorogatio di Asamar - gioca senz'altro un ruolo difensivo, cioè di tutela massima di ciò che resta della legge 135/77, di salvaguardia del carattere pubblicistico della nostra professione di raccomandatari marittimi. E anche di richiamo continuo nei confronti dell'Autorità portuale, alla quale abbiamo sempre ricordato l'applicazione delle regole e delle normative in materia portuale».

Quali progetti porta avanti Asamar?

«Asamar auspica di continuare a essere partecipata e partecipe di tutti i contesti inerenti all'attività portuale, apportando quel contributo fattivo sia in termini di condizioni e opportunità di lavoro, sia per quanto riguarda le prospettive commerciali di incremento dei traffici nel porto di Livorno».

Nel rinnovamento delle strategie delle grandi compagnie di linea, che posto può occupare il porto di Livorno a livello italiano e mediterraneo?

«Il porto di Livorno, è cosa nota, sta già occupando una posizione di rilievo, soprattutto nel Mediterraneo, sia per quanto riguarda i full-container, che per i rotabili e le autostrade del mare e altri settori ancora. Certo che la prospettiva della costruzione della nuova Darsena Europa non può che essere considerata come un autentico salto di qualità dal punto di vista delle possibilità di incrementare una posizione di assoluta rilevanza

nel panorama portuale italiano e internazionale».

Quali sono le criticità infrastrutturali dello scalo e quali passi avanti sono stati fatti negli ultimi anni?

«A parte il problema del canale di accesso al porto, particolarmente limitativo per le possibilità dello scalo, si registra il problema dei dragaggi, su cui non si opera forse mai abbastanza. Ci sono vari aspetti di miglioramento che vanno ricordati, come ad esempio la viabilità ferroviaria, per la quale si attende comunque ancora lo "scavalco". È da lodare infine la velocità con cui si è fatto fronte, in tempi rapidi appunto, alla nuova normativa del Vgm».

Come in altri scali italiani, anche a Livorno la mancanza di spazi provoca tensioni fra gli operatori. Il futuro dello scalo sarà sempre polivalente per quanto riguarda le tipologie di merce o si andrà verso una maggiore specializzazione su pochi settori?

«Asamar auspica che il porto di Livorno, storicamente caratterizzato dalla multifunzionalità, mantenga questa sua peculiarità che è sempre stata un suo motivo di forza, migliorando comunque la propria potenzialità in termini di servizi per tutti i settori merceologici che connotano lo scalo labronico; è vero che ci sono talvolta contrasti fra operatori ma non è certo da qualificarsi come "problema" il fatto che si registri una consistente domanda di approdo, piuttosto è necessario operare in modo da soddisfare presto e bene le esigenze di tutta l'utenza».

Qual è il rapporto della comunità portuale con le istituzioni locali, come Comune e Regione?

«I rapporti con la Regione sono eccellenti sia per come quella istituzione si è impegnata a favore dello sviluppo infrastrutturale della portualità toscana, sia per le varie occasioni in cui lo stesso presidente Enrico Rossi, è stato fattivo partecipe e gradito ospite di eventi e occasioni, molto spesso organizzati da Asamar, come quello dello scorso aprile presso l'Hotel Palazzo a Livorno. Con il Comune, trattandosi di nuova amministrazione, i rapporti sono stati inizialmente di reciproco scambio di buoni comuni propositi e intendimenti, e comunque da rodare sul piano della effettiva e migliore collaborazione fra le parti».

Che cosa pensa della riforma dei porti e che effetto potrà avere su Livorno?

«La riforma dei porti, nelle intenzioni di tutti, può essere un volano di sviluppo della portualità italiana. La semplificazione dei procedimenti amministrativi che ne governano le dinamiche non può che essere considerata una importante novità. Certo è che il rischio di una minore qualificazione democratica di tali processi è dietro l'angolo, vista il minor ventaglio di rappresentatività istituzionali che caratterizzeranno la nuova governance, ma tutto dipenderà da colui che avrà la diretta responsabilità gestionale del porto di Livorno, per esempio, e da come e quanto saprà ascoltare l'utenza, in particolare le agenzie marittime che sono "occhio e orecchio" degli armatori nei porti».



«Quattro cordate per il terminal crociere»

Provinciali (Porto 2000): «Con settembre stretta sulla privatizzazione. Timori per La Spezia? Obiettivi diversi, ma non dormiamo sugli allori»

di ALBERTO GHIARA, Genova

CHE 2016 sarà per il settore dei passeggeri a Livorno?

«L'attività - risponde Massimo Provinciali, presidente di Porto Livorno 2000, la società pubblica che gestisce il terminal passeggeri dello scalo - sta andando bene, in linea con le previsioni. Nel 2016 arriveranno 800 mila crocieristi. Le giornate di punta vedono l'arrivo di cinque o sei navi, un picco che comunque riusciamo a gestire. Sul fronte dei traghetti facciamo 1,2 milioni di passeggeri all'anno. Alle destinazioni tradizionali di Sardegna e Corsica adesso sia Grimaldi sia Tirrenia aggiungono la Sicilia».

Qual è il settore più importante per Porto Livorno 2000?

«Il business di Porto Livorno 2000 è diviso esattamente a metà fra crociere e traghetti».

Per quanto riguarda le crociere, ci sono novità?

«Consolidiamo le presenze storiche, aumentando il numero di accosti di Disney. Inoltre Livorno è stata scelta per il viaggio inaugurale della "Carnival Vista", mentre Msc è tornata anche con il turnaround».

Il porto è in grado di offrire accosti sufficienti?

«In passato abbiamo avuto criticità e abbiamo dovuto utilizzare moli commerciali. Adesso è stato dragato il lato Nord del Molo Italia, che può essere utilizzato dalle grandi navi da crociera lunghe oltre 300 metri. Inoltre dalla fine del 2015 abbiamo firmato un protocollo con la Clp (Compagnia lavoratori portuali) per l'utilizzo degli accosti 46 e 47 sulla testata degli Alti Fondali, che vengono assegnati in via prioritaria alle crociere. Tanto è vero che quest'anno non è stata più necessaria



l'ordinanza per disciplinare gli accosti».

La mancanza di spazi ha provocato critiche sul fronte dei traghetti.

«Le polemiche riguardano la parte ro-ro. Per quanto riguarda i passeggeri non ci sono problemi, d'altra parte la destinazione all'interno del porto è quasi obbligata. I collegamenti con Sardegna e Corsica funzionano».

Che cosa prevede il piano regolatore portuale per i passeggeri?

«Ci sono progetti per la realizzazione della stazione marittima, di

parcheggi e di aree per l'imbarco. Attualmente utilizziamo un terminal crociere provvisorio. Il porto di Livorno è attualmente oggetto di una procedura di dibattito pubblico, prevista da una legge della Regione Toscana per i progetti pubblici del valore superiore a 50 milioni di euro. Si informa la collettività sui progetti, in questo caso della Darsena Europa e del porto passeggeri. Il 21 luglio è stato consegnato il rapporto con suggerimenti e impressioni, sull'impatto percepito. È uno strumento che aiuta le amministrazioni a mitigare l'effetto di certe scelte».

A che punto è il percorso di privatizzazione di Porto Livorno 2000?

«Il prossimo 26 settembre scade il termine per la presentazione delle offerte. Abbiamo avuto un'intensa fase di risposta ai quesiti dei partecipanti, soprattutto per quanto riguarda proprio la parte infrastrutturale. Abbiamo quattro cordate che hanno risposto alle manifestazioni di interesse, hanno superato la prequalifica e sono state invitate a presentare un'offerta».

Come sarà composta la nuova compagine societaria?

«Il nuovo socio avrà il 66%, col 55% venduto da Autorità portuale e l'11% da Camera di Commercio. All'Autorità portuale e alla Camera di Commercio resteranno due quote del 17% ciascuna».

Negli ultimi anni anche il porto della Spezia si è aperto maggiormente alle compagnie di crociera. Come ha influito questa scelta sulla vostra attività?

«Io fin dalla prima ora non sono un appassionato della competizione fra porti vicini. Già quando ero direttore al ministero delle Infrastrut-



ture e Trasporti guardavo di più ai porti come sistema nazionale. D'altra parte Livorno e La Spezia hanno obiettivi e ambiti diversi. Per chi è diretto a Firenze il porto di riferimento è Livorno. Ma certo non dormiamo sugli allori né viviamo di rendita».

Quali investimenti sono stati fatti o verranno fatti per le crociere?

«Per il porto passeggeri la spesa

ha riguardato soprattutto gli Alti Fondali. Poi, da chi parteciperà alla privatizzazione di Porto Livorno 2000 aspettiamo investimenti non inferiori ai 15 milioni di euro».

Come inciderà la riforma dei porti, con l'accorpamento fra le Autorità portuali di Livorno e Piombino, sulla vostra attività?

«Contribuirà a attivare sinergie.

Negli ultimi cinque anni Porto Livorno 2000 con le Autorità portuali di Livorno e Piombino ha partecipato a MedCruise a Miami e a MedCruise Europe, operando sempre a braccetto nel marketing territoriale già in tempi non sospetti. Il porto di Piombino è più selettivo e più di nicchia, non può ospitare le navi da 5.000 passeggeri».

DESTRA Lo scalo passeggeri del porto di Livorno

Il ritorno dei Quattro Mori

di **MATTEO MARTINUZZI**, Monfalcone

ANCHE il porto crocieristico di Livorno dopo alcuni anni difficili ritorna a crescere con nuove prospettive per il futuro grazie all'incremento delle flotte passeggeri mondiali e agli sviluppi inaspettati nello scenario mediterraneo del turismo. **«Nel 2016 abbiamo in calendario 416 toccate e circa 800 mila passeggeri.** Nel 2017 invece ci aspettiamo un minor numero di toccate, ma circa 870 mila passeggeri. Avremo una crescita grazie all'arrivo di navi di maggiore capacità - spiega Giovanni Spadoni, **direttore tecnico e commerciale per il porto di Livorno** -. Attualmente possiamo ormeggiare contemporaneamente tre navi di grandi dimensioni, **con ulteriori attracchi disponibili in altre banchine con priorità d'attracco per le navi passeggeri.** I problemi di ormeggio che abbiamo avuto in passato sono stati superati, **infatti abbiamo avuto anche sei navi contemporaneamente**». Questo è avvenuto lo scorso 2 giugno con la "Norwegian Epic", l'"Eurodam", l'"Oceana", la "Norwegian Spirit", la "Sovereign" e infine la "Zenith" **che hanno portato nella Città dei Quattro Mori complessivamente 11.300 passeggeri in un giorno solo.**

La gestione di questo evento eccezionale è stata una vera sfida per la società Porto di Livorno

2000 che ha organizzato un potenziamento di tutti i servizi per far fronte a una mole di traffico così significativa.

Lo scalo di Livorno è il terzo in Italia per numero di transiti, mentre le funzioni di home port (parziale, cioè con solo una parte delle cabine in regime di sbarco/imbarco) sono limitate ad alcune toccate di "Costa Diadema" (cinque fino a dicembre) e di "Msc Armonia".

Quest'ultima ha in programma un totale di 15 scali compresi tra il 17 giugno e il 23 settembre per circa 50 mila passeggeri movimentati. Si prevede anche per il 2017 un risultato simile, **sicuramente un segnale di tenuta dopo i soli 5.000 passeggeri imbarcati/sbarcati nel 2015.**

Comunque i 70 mila passeggeri in home port del 2012, anno record in cui si è raggiunto il milione di passeggeri totali, **sono ancora lontani.**

Quindi dopo lo choc della perdita di quasi la totalità del traffico di Royal Caribbean in favore della Spezia e i problemi di gestione delle banchine, **sembra che Livorno abbia imboccato una nuova strada in discesa verso nuovi traguardi.**

Lo spostamento di parte del traffico crocieristico dall'Adriatico, a causa delle irrisolte questioni veneziane su cui le istituzioni continuano a latitare, e l'instabilità



SINISTRA La nave "Eurodam" della Holland America Lines

DESTRA La nave "Norwegian Epic" della Ncl





politica in Egitto e Turchia, **fanno sì che si può prevedere un ulteriore spostamento di navi dal Mediterraneo Orientale al Tirreno.**

Di ciò non potrà che beneficiarne anche Livorno soprattutto se si adeguerà infrastrutturalmente alle esigenze delle navi del futuro, **in primis al rifornimento di unità con motori ad alimentazione a gas.**

Un vantaggio di questo porto è che può vantare a sole 12 miglia un terminal del gas naturale liquefatto.

A questo proposito Spadoni ci tiene a ricordare che «stiamo lavorando sulle procedure di autorizzazione e crediamo che noi saremo il primo porto italiano con la disponibilità di rifornimenti di Lng; **le strutture del vicino terminal potrebbero permettere alle navi da crociera di essere rifornite senza l'utilizzo di chiatte o camion per il trasporto del gas.**».

Viene così confermata la dichiarazione che aveva fatto il presidente di Aida Kreuzfahrten, Felix Eichhorn, al Secolo XIX-the Mediatelegraph sul fatto di contare, con l'arrivo di "AidaPerla" nel Mediterraneo la prossima estate, **sulla possibilità di rifornire a gas il suo motore dual-fuel Mdo/Lng tra i porti di Livorno e Civitavecchia.** La disponibilità di infrastrutture adeguate è un fattore molto importante per attirare ulteriore traffico crocieristico.

Proprio in quest'ottica sta lavorando il responsabile del Piano regolatore portuale per l'Autorità portuale di Livorno, Claudio Vanni, **con l'obiettivo dell'ampliamento degli accosti del Terminal Alto Fondale,** quale operazione di previsione urbanistica di primaria importanza.

Per l'economia cittadina l'industria crocieristica resta fondamentale: **quest'anno si calcola che si fermerà in città il 25% dei passeggeri in transito con una previsione di spesa di 5,26 milioni di euro.**



SINISTRA La nave "Oceana" della P&O Cruises

DESTRA La nave "Sovereign of the Seas" della Royal Caribbean



L'incrocio di interessi sul Tirreno settentrionale

Grimaldi, Onorato, Aponte, Schenone, americani e veneziani: tutti in corsa per valorizzare il porto «ricomparso sulle mappe»

di ALBERTO GHIARA, Genova

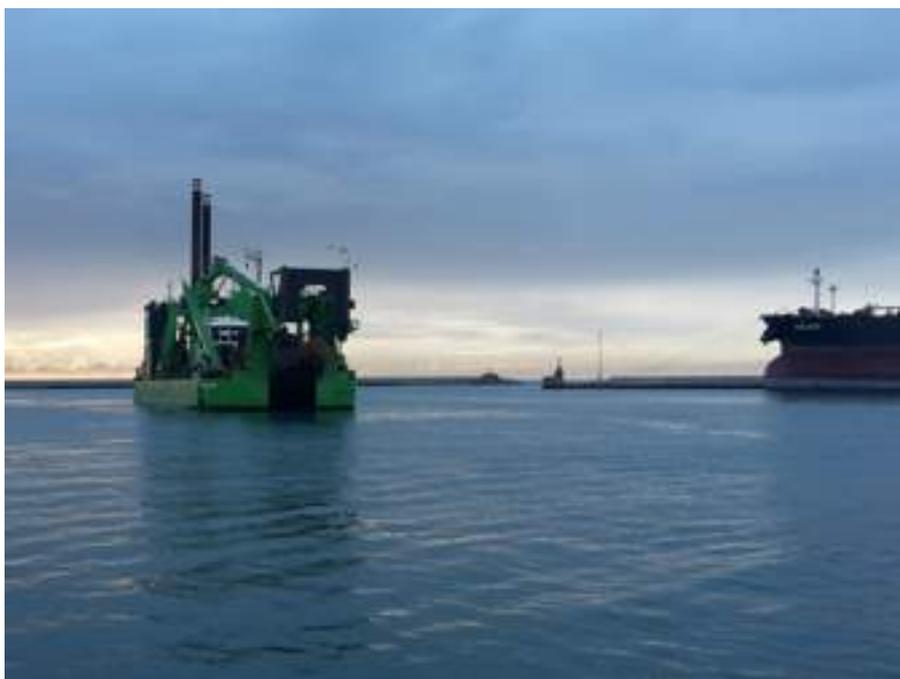
IL VALORE aggiunto su cui punta il porto di Livorno (assieme a quello di Piombino, con cui sarà accorpato in un'unica Autorità di sistema), **all'interno dell'arco dell'Alto Tirreno**, è l'abbondanza di aree logistiche retrostanti. A differenza dei concorrenti liguri, lo scalo non è schiacciato fra mari e monti, **ma può contare su strutture intermodali non troppo distanti come ad esempio l'interporto Vespucci di Guasticce**. Lo scorso marzo è stata inaugurata all'interno dell'interporto un'area doganale di custodia temporanea: 6.600 metri quadri, di cui un migliaio coperti, **e due corridoi veloci e controllati che collegano il nuovo spazio direttamente alla Darsena Toscana e al terminal Lorenzini**. Da qualche tempo il porto batte su questo tasto con progetti che devono colmare le lacune infrastrutturali. **Quest'anno si è parlato molto dei corridoi ferroviari**. Per Livorno è stata l'occasione per rilanciare il legame fra banchine e retroporto. Un altro investimento previsto riguarda lo scavalco ferroviario, **ossia un tratto di binari lungo un chilometro e mezzo che permetterà un accesso diretto e più funzionale al porto passando sopra la strada Tirrenica**. Ma l'opera più attesa, quella da cui ci si attende un salto di qualità decisivo per lo scalo, anche in chiave di importanza internazionale, **è la Darsena Europa**: un'area strappata al mare dove si impianteranno diverse attività portuali. **La più importante sarà il nuovo terminal container potrà accogliere le navi di maggiori dimensioni oggi in circolazione**. La gara per l'assegnazione è in corso e il bando scade il pros-



simo 30 settembre. **Sulla Darsena Europa troverà posto anche un terminal per i traghetti**, che risolverà l'attuale competizione fra gli operatori del settore per strapparsi a vicenda gli spazi disponibili. Con un nuovo grande terminal, Livorno conta di diventare uno snodo sul corridoio europeo scandinavo-mediterraneo, potendo contare su una rete composta anche dal porto di Piombino, dagli interporti di Guasticce e Prato e dagli aeroporti di Pisa e

Firenze, **e che magari comprenda anche collaborazioni con La Spezia e Carrara**.

Il 2016 è stato l'anno in cui, come afferma il commissario dell'Autorità portuale, Giuliano Gallanti, Livorno **«è tornata sulle mappe»** anche dei media nazionali. Lo scalo ha goduto di una notevole esposizione perché è diventato terreno di scontro di due pesi massimi dell'armamento nazionale, il presidente di Confitarma Emanuele Grimaldi, patron del



suoi interessi vanno al di là dei container movimentati in quest'area. **La speranza è che**

Aponte investa su Livorno anche nel settore croceristico.

Anche qui infatti i progetti non mancano, **a partire dalla privatizzazione di PortoLivorno 2000**, società che gestisce il terminal passeggeri. La gara anche in questo caso è in corso e ci sono quattro consorzi in corsa: Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) con Compagnia Impresa Portuale di Livorno (Cilp) e agenti marittimi guidati dalla Medov di Genova; Royal Caribbean con l'agenzia turistica Aloschi Bros di Napoli; la Moby di Vincenzo Onorato in cordata con il Livorno Terminal Marittimo (Ltm); **l'agenzia Fremura insieme a Costa Crociere e il gruppo Grimaldi.**

Un altro settore importante per lo sviluppo dello scalo è rappresentato dall'industria navale. **Il futuro dell'area dei bacini non è ancora chiaro, anche perché l'Authority e il Comune non hanno le stesse idee in materia.** Sicuramente le riparazioni navali rappresentano un'attività che porta valore a un porto, **come dimostra anche lo scalo di Gioia Tauro**, dove si sta pensando di costruire una vasca. In vista della nascita dell'Authority di sistema, **un'opportunità sarà offerta dalla nascita di un polo delle demolizioni nel porto di Piombino.**

gruppo omonimo, e il vicepresidente di Fedarlinea e numero uno di Moby-Tirrenia, **Vincenzo Onorato.** La rivalità fra Grimaldi e Onorato è di lunga data, ma è significativo che lo scontro si sia concentrato recentemente su Livorno, **a testimonianza del valore che queste banchine rappresentano per lo sviluppo delle maggiori compagnie marittime del cabotaggio italiano.**

Onorato è tradizionalmente presente a Livorno. Grimaldi si sta insediando in maniera sempre più massiccia, ha aperto un collegamento nuovo con Olbia e ne sta studiando un altro (come lo stesso Onorato) **per la Sicilia.** Un altro soggetto che sta puntando molto su Livorno è Msc, gruppo guidato da Gianluigi Aponte, **campano come Onorato.** Msc è entrata in società nel terminal Lorenzini, ma i

«Il traffico è tornato ai livelli pre-crisi»

Raugei, presidente di Cpl: «Promosso l'operato dell'Autorità portuale anche se la zonizzazione non è stata fatta in maniera definitiva»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

LA COMPAGNIA portuale di Livorno, dopo la riforma della legge 84, nel 1994, ha compiuto un cammino di trasformazione che costituisce un caso particolare nel panorama italiano, diventando una realtà portuale articolata.

Quali sono i settori in cui si è sviluppata?

«La Compagnia oggi - risponde Enzo Raugei, presidente di Cpl - opera su due filoni: imbarco e sbarco delle navi, legato alla fornitura di servizi ex articolo 16 alle due società partecipate, Cijp e Terminal Darsena Toscana. È il ramo tradizionale di Cpl; l'altro è la cooperativa che partecipa ad altre società terminalistiche come appunto Cijp e Tdt, ma anche Ltm, terminal ro-ro, pax e trailer, e con quota di maggioranza l'auto-parco del Faldo, dove si stoccano auto nuove che sbarcano in porto e vengono poi consegnate ai vari concessionari. Noi abbiamo la proprietà del piazzale mentre l'attività è svolta da Autotrade. Queste sono le attività principali».

Come sta andando il porto di Livorno in questo periodo?

«In questo momento il porto va bene sia come traffici sia come lavoro. Ha recuperato importanti volumi rispetto alla crisi. I prodotti forestali nel 2015 sono tornati oltre il milione di tonnellate, abbiamo recuperato sulle auto (+10%, dopo il +24% del 2014). Siamo su valori paragonabili al periodo pre-crisi. Sui container li abbiamo superati, grazie alla crescita del Terminal Darsena Toscana. Il buon andamento del quarto trimestre 2015 si sta consolidando anche nel 2016».

Che giudizio dà dell'operato dell'Autorità portuale, rispetto ai progetti e alla loro realizzazione?

«Positivo, nonostante qualche ritardo nelle opere. Al di là dell'ordinaria manutenzione con il potenziamento e miglioramento dell'esistente, la cosa importante e di prospettiva è stata l'approvazione del piano regolatore portuale. Con la piattaforma Europa Livorno, guarda alla realizzazione di una grande terminal contenitori che mantiene Livorno fra i porti top in questo settore. È un prodotto della sinergia fra Autorità portuale, Regione e ministero delle Infrastrutture. Sul piano dei lavori di miglioramento dell'esistente è stato portato a -13 metri il fondale sulla sponda Est della Darsena Toscana, realizzati altri due accosti a calata Lucca, sono altri 400 metri, consegnati i lavori per il cunicolo dove far transitare i tubi Enel, che permetteranno l'allargamento del canale di accesso al Terminal Toscana. Potremo ricevere le navi da 9.000 teu».

Perché la discussione fra gli armatori Onorato e Grimaldi, partita a livello nazionale, ha coinvolto Livorno?

«Livorno è uno snodo importante per il traffico ro-ro. Soprattutto per le isole, ma in generale è sempre stato un porto di prim'ordine a livello nazionale per metri lineari lavorati. Su Livorno si gioca un braccio di ferro fra due armatori importanti che cercano di assicurarsi il controllo di questa attività. Quello che dispiace è che assistiamo a questo braccio di ferro in una situazione in cui, se ci fosse collaborazione, sarebbe meglio utilizzato il porto. A mio avviso dovrebbe intervenire in maniera più determinata la stessa Autorità portuale o addirittura livelli superiori. Non si può assistere inermi al fatto che si ri-

sponde a una linea con un'altra uguale. Alla fine ci dev'essere un governo di questa situazione. Il mercato portuale è regolamentato, bisogna che tutti si adeguino a una politica definitiva».

La razionalizzazione delle aree portuali è un obiettivo dell'Authority.

«Sulla carta è stata portata avanti. Nel prp si è parlato di zonizzazione del porto. Sono state definite le aree con destinazione d'uso rispetto alle attività. Nella pratica questa cosa non è stata eseguita in maniera definitiva, qualche eccezione c'è, ad esempio proprio nel settore dei ro-ro, dove assistiamo nel porto a tutta una serie di attività anche in zone dove non sarebbero previste. I volumi sono poco più di quelli ante crisi, però all'epoca c'era soltanto il terminal Ltm, adesso sono cinque terminal. Se a parità di domanda aumenta di cinque volte l'offerta questo crea squilibri».

Che cosa pensa della riforma dei porti?

«Cambia la governance, ma per le aziende che operano in banchina cambia poco. È un passo in avanti per il governo delle strategie di sviluppo. Mi sembra un concetto valido concentrare le risorse in alcuni nodi nazionali. Bisogna stare attenti perché si è passati da un modello cogestito pubblico-privato a un modello in cui il comitato esecutivo è fatto esclusivamente della parte pubblica. Il tavolo di partenariato ha un ruolo importante, anche se avremmo preferito che su alcune tematiche il suo parere fosse vincolante. Poi si dice che a settembre andrà avanti la parte che riguarda il lavoro e quello ci riguarderà più direttamente».



«Per il porto servono aziende ultra-flessibili»

Questionario - Nicola Carrai,

presidente Finservice Europe e amministratore delegato Seatransport

Quali segnali sono arrivati dal primo semestre dell'anno, nel porto di Livorno?

«I segnali arrivati sono in generale positivi. La situazione di crisi internazionale rende tutto un po' più incerto e volatile. Infatti alcuni traffici tengono, altri subiscono delle contrazioni mentre altri ancora hanno un notevole sviluppo. In questo contesto si difendono bene le aziende come le nostre, estremamente flessibili e quindi velocissime ad adattarsi a eventuali flessioni di mercato o improvvisi sviluppi».

Le crisi socio-politiche di molti Paesi mediterranei hanno avuto un impatto significativo sui traffici da e per Livorno?

«I numeri sintetici di questi primi mesi sono stati comunque positivi, ma ci sono aziende specializzate in traffici intra-mediterranei che ne hanno sofferto, alcune pesantemente fino alla loro chiusura».

Come giudica l'operato dell'Autorità portuale, negli ultimi anni?

«Sappiamo tutti che le Autorità portuali in Italia, a differenza di quello che accade in altri Paesi, sono state costrette a muoversi, oltre che nelle pastoie burocratiche tipicamente italiane, anche in un quadro di interessi politici contrapposti, con effetti nefasti di "immobilismo" e promesse non mantenute. Nonostante tutto, negli ultimi anni l'Autorità Portuale "ha fatto" e sta continuando a fare. Si nota anche un parallelismo di intenti con la Regione, che dopo anni di latitanza pare finalmente essersi accorta dell'opportunità rappresentata dal porto di Livorno. Di



certo c'è l'interesse nello scalo di Livorno da parte di alcuni grossi investitori internazionali. È un punto di partenza che potrebbe portare risultati positivi, che solo a lungo termine ci potranno far capire se si è operato bene o

meno».

La riforma dei porti voluta dal ministro Graziano Delrio è destinata a rivoluzionare la governance delle Authority. Qual è il suo punto di vista, a questo propo-



sito?

«Sicuramente dopo più di 20 anni, la normativa doveva essere rinnovata per adeguarsi alle necessità di decisioni veloci e coordinate a livello nazionale per adeguarsi a un mondo dello shipping dalle modifiche sempre più veloci e globali. Come al solito, non sarà solo l'infrastruttura normativa ma soprattutto la reale volontà di fare il bene comune, la discriminante che permetterà di ottenere i migliori risultati».

L'Europa chiede di dirottare sempre più traffico dalla gomma alla ferrovia. Il porto di Livorno come sta rispondendo a questa richiesta?

«Anche in questo caso ci sono segnali positivi, come l'impegno della Regione verso investimenti strutturali e rimozione di ostacoli operativi a cui si affiancano notizie di nuovi servizi da e per il porto (e/o l'Interporto). In prospettiva, nel progetto della nuova Darsena Europa, è prevista la costruzione di fasci di binari lunghi oltre 700 metri, oltre al raccordo di questi con la linea Tirrenica».

