

## Porto di Venezia

Newsletter # 23 - 2011

# SOMMARIO



### UN IVERSO INDIA

pag. 2 - Tra innovazione e internazionalizzazione

pag. 3 - "Il commercio è solo un aspetto dei rapporti bilaterali"

pag. 4 - Un piano di sviluppo per i porti indiani

pag. 6 - "Una grande opportunità. Ma la conoscenza è il primo passo"

pag. 8 - Da Venezia a Mundra in soli 23 giorni

pag. 9

### NOTIZIE IN PILLOLE

- Safeport: Venezia in prima linea per la salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza
- Enel consegna a Venezia il cold ironing per l'area di Marittima
- Bruxelles: l'Alto Adriatico è crocevia dei traffici europei

# Il leone e l'elefante: alla scoperta dell'universo INDIA

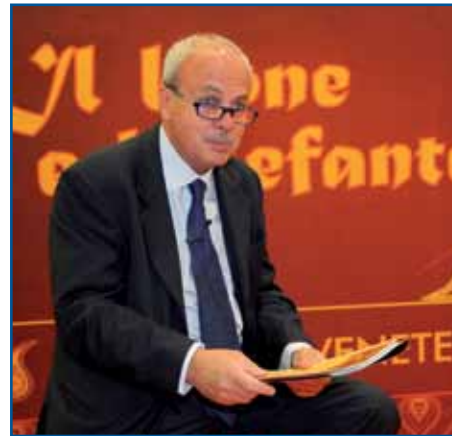
*Un seminario promosso dal Master Logistica di IUAV-CFLI, in collaborazione con l'Autorità Portuale di Venezia, ha delineato lo scenario delle relazioni economiche e commerciali tra Italia e India*

**L**il leone di San Marco incontra l'elefante indiano. Ovvero il Veneto, con le sue imprese, il suo sistema logistico e il suo porto di riferimento, guarda all'India, l'elefante che si sta muovendo. Quando un elefante si muove, nessuno è in grado di fermarlo: l'immagine rende efficacemente l'idea dello sviluppo accelerato che ha investito negli ultimi anni l'India, un continente più che un Paese, un vero e proprio caleidoscopio di genti, lingue, usanze e tradizioni.

Coordinata dal giornalista Bruno Dardani (foto), Direttore della rivista "Capo Horn", la giornata di studio e approfondimento che si è svolta il 14 ottobre scorso al Terminal 103

della Marittima di Venezia ha messo in evidenza, con interventi qualificati e dando vita a un serrato confronto di esperienze, le enormi potenzialità che il mercato indiano offre alla aziende italiane in generale e del Nord Est in particolare, senza per questo sottacere le problematiche e le obiet-

tive difficoltà da affrontare. Lo strumento più utile per risolvere queste problematiche e iniziare a superare le difficoltà è quello della conoscenza. Solo venendo a contatto con le abitudini dell'elefante e scoprendo la sua effettiva potenza, il leone può pensare di trasformare l'elefante in un prezioso alleato nell'affrontare i rischi sempre più insidiosi della foresta.



Newsletter mensile On Line dell'Autorità Portuale di Venezia e di Apv Investimenti spa

Autorità Portuale di Venezia  
Fabbricato 13  
Santa Marta 30123 Venezia  
Tel 041.5334111  
Fax 041.5334254  
apv.ufficiostampa@port.venice.it

Direttore editoriale  
**PAOLO COSTA**

Direttore responsabile  
**FABIO TAMBURINI**

Redazione  
Gruppo Il Sole 24 Ore  
Via Monte Rosa 91 20149 Milano  
Tel 02.30221  
Fax 02.30224500

Consulente editoriale:  
Massimo Bianchi

Progetto Grafico  
Davide Mazzucchi (Studio Mudita)  
www.mudita.it

Raccolta pubblicitaria:  
Direzione Pubblicità  
Apv Investimenti spa  
Fabbricato 16  
Santa Marta 30123 Venezia

# Tra innovazione e internazionalizzazione

*Secondo Anilkumar D. Dave l'economia indiana "da emergente è divenuta reale".  
E di ciò occorre tenere conto se si vuole cogliere le opportunità che offre*

Quando parliamo di India, di che cosa parliamo in realtà? Non certo di un Paese, per quanto affascinante e mitico. Parliamo piuttosto di un universo, di un continente. "Diamo pure i numeri", sorride Anilkumar D. Dave (foto), Indian Business Development Advisor, che snocciola uno dietro l'altro alcuni dati davvero impressionanti. "È il secondo Paese più popoloso al mondo, destinato a divenire il primo entro il 2040. Il suo Gdp, cioè il Pil, viaggia annualmente a un ritmo dell'8%, mentre l'indice di produzione industriale a partire dalla seconda metà del 2009 ha mantenuto una crescita costante a due cifre. Certo, la produzione industriale rappresenta tuttora circa il 18-19% del Pil, tallonata dalle attività agricole con il 17%, mentre la parte del leone la fanno i servizi con il 64% del Pil. Che altro dire? È un insieme di 28 Stati e 7 Unioni territoriali, dove si parlano ben 18 lingue ufficiali e un'infinità di dialetti e dove il 55% della popolazione ha un'età inferiore a 25 anni". L'Italia, tra i membri dell'Unione Europea, è il quarto partner commerciale dell'India, l'interscambio complessivo tra i due Paesi nel 2010 ha oltrepassato la soglia dei 7 miliardi di euro ma quel che un po' tutti gli esperti sottolineano sono le grandi potenzialità di crescita dei rapporti economici bilaterali.

Ciò non significa ignorare che, accanto alle luci, ci sono anche le ombre, vale a dire le criticità che tuttora permangono nel contesto indiano. Per esempio, la carenza di infrastrutture che fa sì che l'economia, spiega sempre Dave, si sviluppi



a "isole", facendo registrare, tra l'altro, difficoltà sul piano dei collegamenti. O, ancora, la scarsa efficienza della Pubblica Amministrazione che genera l'effetto di una burocrazia a "cipolla". E, tuttavia, molto fa pensare che il "futuro prossimo (2025) sarà proprio in India". Secondo Dave si deve partire da alcune tendenze in atto. Queste:

- l'India è attualmente il più alto produttore di cervelli al mondo, con un graduale rientro della diaspora (insomma un *brain drain* al contrario);
- vengono effettuati o stanno per essere effettuati massicci investimenti in infrastrutture;
- l'economia si è decisamente aperta agli investimenti esteri con conseguente capacità di attirare capitali;
- l'aumento del tenore di vita (il reddito pro-capite cresce mediamente del 5% all'anno) è anche frutto di questa apertura all'Occidente;
- nei prossimi anni si calcola che più di 23 milioni di persone passeranno dalla *middle* alla *upper class*;
- il diritto civile e amministrativo sta cercando (anche se a piccoli passi) di aprirsi alla "globalizzazione";
- stanno diminuendo le barriere doganali ed è in atto un processo di ottimizzazione del trasporto su gomma che si affiancherà a un incremento della rete ferroviaria, urbana e suburbana.

Per queste e altre ragioni, conclude l'esperto, l'India non deve essere un'opportunità persa per le imprese italiane. Certo, ci vogliono tempo e pazienza, bisogna conoscere le usanze locali, ma alla fine i risultati non tarderanno ad arrivare.

## UN PROCESSO LENTO MA INARRESTABILE

“L'elefante si muove”: Peter O'Brien (foto), International Business Advisor, insiste su questa immagine per dire che “siamo ancora in una fase di transizione, ma il processo avanza in modo inarrestabile. L'India ha imboccato con decisione la strada di una qualità più elevata, in ogni senso”. E

qui, per O'Brien, sta l'occasione per l'Italia e per il Nord Est in particolare. Sul piano delle regole, spiega, negli ultimi



anni sono stati fatti notevoli passi in avanti: gli standard registrati in India sono oggi per l'84% armonizzati con quelli internazionali. Analoghi risultati si verificano sul versante della liberalizzazione dei mercati e su quello della riforma del settore pubblico, iniziata una ventina di anni fa e sempre più accentuata.

**Negli ultimi anni l'India ha registrato uno sviluppo molto accelerato nella sua capacità produttiva. Qual è il segreto?**

L'economia indiana ha avviato il suo processo di maggiore apertura al mondo esterno intorno al 1991, ma, prima di dare inizio ad ambiziose riforme economiche in linea con la situazione internazionale, aveva già provveduto a consolidare il suo pilastro principale, vale a dire la conoscenza. La forte, entusiasmante crescita sul piano della conoscenza e dell'innovazione, unita alle riforme economiche, ha costituito un incentivo per gli imprenditori e ha fatto sì che alcune delle più collaudate iniziative venissero integrate nella politica economica generale. Grazie a questo processo e ai mutamenti politici si sono irrobustiti da un lato la capacità di creare ricchezza e di generare benessere e dall'altro i consumi, dando vita a un'economia più vivace e al tempo stesso più attrattiva.

**Oggi l'India e l'Italia non sono tra loro partner commerciali privilegiati. Potranno diventarlo in un prossimo futuro?**

Sì, è vero che attualmente India e Italia non sono partner commerciali privilegiati e, tuttavia, il commercio bilaterale tra i due Paesi ha evidenziato un significativo incremento. Mentre l'Italia è stata determinante per l'esportazione in India di beni strumentali e di progetti (sia chiavi in mano sia da sviluppare), l'India ha fornito all'Italia input industriali che sono valore aggiunto prodotto qui ed esportato o consumato sul mercato interno. Quindi, in un certo senso, si può dire che il rap-

# “Il commercio è solo un aspetto dei rapporti bilaterali”

*Parla il Console Generale dell'India a Milano, signor Sanjay Kumar Verma*

porto commerciale sempre più stretto tra i due Paesi è stato in grado di favorire la promozione delle più generali relazioni bilaterali. Nonostante la crisi che ha accompagnato l'anno finanziario 2010-2011 (da aprile 2010 a marzo 2011), l'aumento complessivo dell'interscambio commerciale bilaterale ha fatto registrare un incremento record del 21,27% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (cioè da aprile 2009 a marzo 2010). Ma vorrei anche sottolineare che il commercio è solo uno degli aspetti delle relazioni economiche bilaterali; gli investimenti, lo scambio di esperienze particolarmente significative, l'innovazione congiunta, l'armonizzazione dei codici e così via giocano un ruolo significativo nell'interazione economica complessiva tra i due Paesi. Che aziende italiane tecnologica-

mente avanzate abbiano mostrato un crescente interesse per l'India è un bel segnale. Investendo in India diverse imprese italiane sono state in grado di realizzare buoni profitti compensando così operazioni non proprio redditizie condotte in altri Paesi. Sono assolutamente sicuro che le relazioni economiche tra India e Italia nel loro insieme continueranno a svilupparsi lungo una traiettoria positiva e vedranno ulteriormente consolidarsi gli stessi rapporti commerciali.

**Un nuovo servizio container settimanale è attivo tra Venezia e i principali porti indiani via Port Said West. Si può considerare l'inizio di una nuova era nei rapporti marittimi tra India e Italia?**

Le iniziative assunte dall'Autorità Portuale di Venezia in accordo con le corrispondenti Autorità Portuali indiane rappresentano davvero un passo molto significativo e senza dubbio potrebbero inaugurare una nuova era nella cooperazione marittima tra i due Paesi. I collegamenti citati andrebbero utilizzati non solo per gli scambi di merci ma anche per aumentare le operazioni di transhipment. Tuttavia è importante sottolineare che tutti questi rapporti dovranno essere valutati per la loro effettiva redditività commerciale. Il trasporto di merci dovrebbe essere solo uno degli elementi nel quadro di una collaborazione complessiva: altri aspetti rilevanti dovrebbero essere lo sviluppo di capacità, la realizzazione di infrastrutture e lo scambio di *best practices*, cioè di esperienze significative. Per fare un esempio, l'Autorità Portuale di Venezia ha riscosso successo e ottima reputazione nella gestione del traffico passeggeri di lusso, mentre l'India ha da poco mosso i primi passi in questa direzione. Lo scambio di “buone pratiche” in questo campo risulterebbe vantaggioso per tutti.

## UNA VASTA ESPERIENZA ALLE SPALLE



**N**ato il 28 luglio 1965, Sanjay Kumar Verma (foto) si è diplomato all'Università di Patna per poi proseguire gli studi presso l'Indian Institute of Technology di New Delhi, conseguendo un master in Scienze Fisiche. Nell'agosto 1988 ha iniziato la carriera presso l'Indian Foreign Service, prestando inizialmente servizio alla Commissione (oggi Consolato Generale) dell'India di Hong Kong, quindi all'Ambasciata dell'India di Pechino e all'Ambasciata dell'India di Hanoi, prima di essere nominato Ministro all'Ambasciata dell'India di Ankara. Durante i suoi mandati in India si è sempre dedicato alle relazioni politiche bilaterali e a quelle economiche multilaterali. Sposato con la Sig.ra Gunjan Verma, ha una figlia e un figlio. Parla hindi, inglese e cinese (mandarino).

# Un piano di sviluppo per i porti indiani

*I progetti in campo sono ben 276 per un valore complessivo di 12 miliardi di dollari*

**I**l boom dell'economia indiana ha dato forte impulso al settore manifatturiero e alle esportazioni. In India vi sono 12 porti maggiori e 7.517 km di linea costiera posizionata al centro degli scambi tra Oriente e Occidente. Da questi scali - sei nella costa ovest e sei in quella est - transitano il 95% dei volumi di traffico e il 70% del valore dell'intero commercio internazionale indiano.

Per far fronte alla crescita del traffico merci, che segna un +10% complessivo negli ultimi anni, i porti indiani stanno puntando sull'aumento della capacità di movimentazione delle merci. Tanto che nei 12 porti maggiori, per il biennio 2011-2012, è prevista una crescita della movimentazione pari a 700 milioni di tonnellate e si pianifica un aumento di capacità di oltre mille MTPA (Million Tons Per Annum).

Il "National Maritime Development Programme" elaborato dal Governo indiano mette in campo 276 progetti per un valore di 12 miliardi di dollari complessivi, che copriranno l'intera gamma di attività previste nei principali porti nazionali. I progetti comprendono lo sviluppo delle banchine, l'approfondimento dei canali, l'ampliamento delle connessioni retroportuali e l'ammodernamento (e implementazione) della

capacità di movimentazione della merce. I finanziamenti saranno per la maggior parte privati con ricorso allo strumento del *project financing* (BOT: *build, operate and transfert*) e saranno pari a 7,8 miliardi di dollari dedicati al potenziamento dei terminal e delle vie commerciali. Gli investimenti pubblici, invece, verranno utilizzati per la realizzazione delle infrastrutture di interesse comune.

## DUE ACCORDI STRATEGICI TRA IL PORTO DI VENEZIA E L'INDIA

**S**e si confrontano i dati 2010 con quelli del 2009, l'import dall'India da parte del Nord Est risulta aumentato del 25,8% e l'export del 15,4%. Stessi risultati per la relazione Italia-India che, tra il 2009 e il 2010, cresce del 31% per import (dall'India) e quasi del 26% per l'export verso l'India; lo stesso dicasi per la Germania, di cui una parte, quella centro-meridionale, rientra nel bacino di riferimento del Porto di Venezia (+22,2% le importazioni dall'India nel 2010 e +13,6% l'export verso l'India). Ma il dato forse più interessante è relativo ai flussi commerciali via mare tra Italia e India, cresciuti del 34,8% in import e del 25% in export (sempre nel 2010 rispetto al 2009). Il Porto di Venezia ha perciò impostato due strategie di relazione con l'India:

■ **una sull'oggi** negoziando un accordo con il porto di Nhava Sheva, il principale porto container dell'India a servizio dei principali centri economici e produttivi del Paese (in particolar modo Mumbai e lo Stato del Maharashtra, New Delhi e le aree circostanti negli Stati dell'Haryana e dell'Uttar Pradesh, il Gujarat, lo Stato indiano a maggiore industrializzazione, e l'area nei dintorni di Ludiana, nel Punjab), che prevede "aperture" sul piano della semplificazione delle procedure di controllo sulla merce e su quello di possibili investimenti nei retroporti per lo sviluppo di aree logistiche;

■ **l'altra sul domani**, negoziando una collaborazione più ampia con lo Stato del Maharashtra, concretizzatasi in una Dichiarazione d'intenti tra il

Porto di Venezia e i porti minori dello Stato in questione, siglata il 5 Luglio 2010, al fine di creare un canale politico-istituzionale preferenziale per lo sviluppo del traffico via mare. Tale Dichiarazione ha una valenza strategica molto importante poiché il Governo del Maharashtra ha scelto di incentivare lo sviluppo dei "porti minori" con il duplice fine, da un lato, di fornire un accesso più rapido ai flussi commerciali delle merci e,

dall'altro, di creare ulteriori occasioni di sviluppo locale. L'opportunità che si presenta al Porto di Venezia è quella di creare legami per lo sviluppo di traffici con i porti indiani della costa occidentale. In particolare alcune clausole hanno una grande ricaduta in termini di incremento dell'efficienza dell'operatività dei porti, quali per esempio lo snellimento delle procedure doganali (a cui dovranno seguire, però, specifiche convenzioni a livello governativo). Inoltre è stato esplicitamente richiesto di prevedere uno scambio di informazioni e know how per la realizzazione di infrastrutture portuali nel Maharashtra dedicate sia alle merci che ai passeggeri e per la messa a punto di sistemi informatici e/o procedure di controllo che possano essere uniformi allo scopo di ridurre tempi (e costi) delle operazioni.



**Il Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Venezia, Franco Sensini, spiega la strategia nei confronti dell'India**

## UNIVERSO INDIA

Anche nei porti minori c'è, tuttavia, fermento con l'obiettivo di aggiungere - nei prossimi cinque anni - capacità di movimentazione merci per 115 MTPA nel Gujarat, 83 MTPA nei porti del Maharashtra e 27 MTPA nel Kerala.

Ecco i principali investimenti previsti:

- 1 ■ Realizzazione del terzo **terminal container** nel Porto di **Jawaharal Nehru**, rea-

lizzato in BOT da Maersk e Concor (200 milioni di dollari).

- 2 ■ Realizzazione dell'**International Container Transshipment Terminal** presso il Porto di Cochin realizzato in BOT da Dubai Ports World (471 milioni di dollari).
- 3 ■ Realizzazione del **terminal per la movimentazione di ferro, carbone e sostanze chimiche** presso il Porto di Ennore (222 milioni di dollari).
- 4 ■ **Approfondimento dei canali** di accesso al Porto di **Jawaharal Nehru** per con-

sentire l'ingresso di navi portacontainer da 6000 TEU (178 milioni di dollari).

- 5 ■ Realizzazione del **secondo terminal container** al Porto di **Chennai** (109 milioni di dollari).

Ulteriori opportunità di sviluppo (tuttavia non ancora programmate) riguardano la realizzazione di un terminal container off-shore presso il Porto di Mumbai, quella di un secondo terminal container a Tuticorin, di un quarto terminal container a Jawaharal Nehru e di quattro accosti multipurpose a Kandla.

### 1 CHENNAI

Posizionato strategicamente nel sud-est dell'India, sulla costa del Coromandel, il Porto di Chennai vanta una tradizione centenaria. Collegato con i maggiori porti mondiali è oggi l'*hub* portuale più importante del subcontinente indiano, movimentata (dati settembre 2011) ben 40,8 milioni di tonnellate di merce all'anno (57 milioni di tonnellate è la previsione per il 2012) e oltre 800 mila TEU (aprile-settembre 2011). Il Porto di Chennai (Madras) è collegato all'entroterra attraverso un network ferroviario ramificato; in via di realizzazione anche la linea ferroviaria Expressway verso il Porto di Ennore. I principali prodotti esportati dallo scalo sono: ferro, pellami e tessuti in cotone oltre ai traffici derivanti dalle imprese dell'entroterra (raffinerie, aziende del settore della gomma, industrie dell'automobile eccetera). In import il Porto di Chennai tratta principalmente grano, cotone grezzo, macchinari, ferro e acciaio. Il terminal container, gestito da Chennai Container Terminal Private Limited, ha quattro accosti per un totale di 885 metri lineari di banchina, è in grado di accogliere navi portacontainer di 5ª generazione e di movimentare le merci con sette gru di banchina e 24 gru a ponte.



### 2 NHAVA SHEVA (JAWAHARAL NEHRU)

È posizionato a sud del Porto di Mumbai ed è il più grande scalo container dell'India. Da questo scalo passa oltre il 56% del traffico container del Paese. Il Porto è attrezzato con tre terminal container: due operati da privati e uno di proprietà del Porto stesso. Attualmente movimentata 4,7 milioni di TEU (2010-2011), con una crescita del 5,1% rispetto all'anno precedente, e un totale di 64,3 milioni di tonnellate all'anno. Lo scalo ha in progetto investimenti per oltre 2,2 miliardi di dollari (di cui 1,1 miliardi da fondi privati), che consentiranno di raddoppiare la capacità di movimentazione e riguarderanno anche navigazione costiera, cabotaggio, rafforzamento corridoio

logistico per Nuova Dehli, ampliamento del distripark e terminal crociere. La movimentazione dei container è prevista in crescita: 8 milioni di container nei prossimi tre anni e 20 milioni in dieci anni. Grazie all'accesso diretto alla città di Mumbai e al suo hinterland, così come al Nord dell'India, il Porto di Nhava Sheva movimentata molti tipi di merce, inclusi tessuti e prodotti tessili (indumenti in cotone e per lo sport, tappeti eccetera) e macchine per il ricamo. Dallo scalo si importano prodotti chimici, plastici, alluminio, oli vegetali e metalli non ferrosi.

### 3 MUNDRA

È il più grande porto privato indiano. Situato nel distretto di Kutch, nello Stato del Gujarat, lo scalo è anche una "Zona economica speciale" (SEZ), ovvero un'area geografica dotata di una legislazione economica differente da quella in vigore nel resto del Paese. Le Zone economiche speciali indiane sono state create con l'obiettivo di aumentare gli investimenti esteri, incrementare le esportazioni e creare le condizioni per rendere competitive le imprese indiane nel mercato globale. Quella di Mundra è stata creata nel 2003 e incorpo-

rata nel Gujarat Adani Port Limited nel 2006. La nuova società, rinominata Mundra Port and Special Economic Zone Limited, è il primo porto indiano multiprodotto basato su una Zona economica speciale. Lo scalo è dotato di otto ormeggi per rinfuse liquide e solide, quattro banchine per container e un punto di ancoraggio per le petroliere. A Mundra vengono movimentati 1,2 milioni di TEU all'anno e lo scalo mette a disposizione 21 capannoni coperti fronte banchina (137 mila metri quadrati) per lo stoccaggio di grano, riso, zucchero, fertilizzanti e mangimi. Nei magazzini all'aperto (880 mila metri quadrati) vengono stoccati principalmente alluminio, coils, clinker, rottami ferrosi, sale. Il Porto possiede, inoltre, una struttura dedicata alla pulitura del grano, con capacità di 1.200 tonnellate al giorno, e un'altra per la classificazione e l'ordinamento del riso, con capacità di 500 tonnellate al giorno.

FONTI:

[www.worldportsource.com](http://www.worldportsource.com)

[www.jnport.com](http://www.jnport.com)

[www.portofmundra.com](http://www.portofmundra.com)

[www.chennaiport.gov.in](http://www.chennaiport.gov.in)

"Emerging Investment Opportunities in Port Development"

- Department of Shipping Government of India.

# “Una grande opportunità. Ma la conoscenza è il primo passo”

*Intervista a Cesare Fremura, Amministratore Delegato di Fremura Group.*

*“Se le imprese del Nord Est sapranno cogliere il momento favorevole e consolidare le partnership, credo che si potrà ipotizzare l’apertura, tra qualche anno, di servizi diretti così come è stato per il mercato cinese”*

**A** Cesare Fremura (foto), 44 anni, Amministratore Delegato di Fremura Group e di Cesare Fremura S.r.l.u. (shipping agency) nonché Amministratore di Shipping Services Italia S.r.l. (International freight forwarder), abbiamo rivolto alcune domande sullo stato dei rapporti commerciali con il subcontinente indiano. Ecco le sue risposte.

**Quali sono oggi le prospettive concrete che si schiudono nel continente indiano per le aziende italiane, e del Nord Est in particolare, orientate all’esportazione?**

Il mercato indiano è molto diversificato e credo che obiettivamente ogni categoria possa trovare opportunità concrete di cooperare sia per l’esportazione dei propri prodotti che per le importazioni di materiale semi-lavorato o lavorato di buona qualità. I principali settori di investimento italiano sono i trasporti, il settore alimentare, il metallurgico, le macchine elettriche - inclusi i computer-software e i prodotti elettronici -, il tessile e abbigliamento.

Comunque, per fare affari con l’India, come era solito dire l’Ambasciatore Dogra nei suoi interventi ai convegni sull’India, è importante tenere presente che questo



Paese è complesso, in piena crescita e va compreso: “E quale migliore cosa può essere fatta per comprenderlo, se non vederlo e viverlo?” Ci vuole, pertanto, tanta “pazienza” per fare business in questo Paese.

**Quali scenari apre l’aumento dell’interscambio commerciale con l’India per il sistema portuale dell’Alto Adriatico e per il Porto di Venezia nello specifico?**

Partiamo dall’analisi di alcuni dati.

Primo: il tasso di crescita previsto dal Governo indiano per l’anno fiscale 2011-2012 è dell’8,2% (fonte Economic Outlook, Agosto 2011).

Secondo: al momento l’Italia è sempre al quarto posto tra i partner commerciali UE dell’India dietro a Germania, UK e Belgio. Terzo: nel 2009-2010 l’interscambio complessivo tra India e Italia è stato di circa 7,3 miliardi di euro.

L’ultima ricerca realizzata dal Governo italiano sulla presenza di aziende italiane in India è aggiornata al novembre 2009. Le aziende censite con unità produttive, di distribuzione e joint venture erano 138. In effetti, se consideriamo tutte in realtà italiane operanti in India, la stima che viene fatta è di circa 400 (fonte MAE 2010).

Se le imprese del Nord Est sapranno cogliere il momento favorevole di sviluppo del mercato indiano e consolidare le partnership e le collaborazioni, credo che si potrà ipotizzare l’apertura, tra qualche anno, di servizi diretti così come è stato per il mercato cinese.



**L'India è da tempo impegnata in un'opera di riqualificazione del proprio sistema portuale. A che punto siamo a questo proposito e che effetti potrà avere questo processo di modernizzazione sul piano dei traffici commerciali via mare con l'Europa?**

Il piano di sviluppo portuale, terminalistico e infrastrutturale, è già partito in India ma la complessità del territorio, la situazione politica e l'arretratezza di molte aree comporteranno tempi ben più ampi rispetto a ciò che abbiamo potuto vedere in Cina.

I piani del Governo, comunque, prevedono un notevole sviluppo della capacità portuale, sulla base della convinzione che incrementare la capacità portuale non significa semplicemente aumentare la produttività ma anche migliorare il pescaggio dei porti e le connessioni portuali, sviluppando i collegamenti ferroviari e stradali.

**Il nuovo servizio della compagnia Shipping Corporation of India, Nord Adriatico-India via Port Said West, che collega il Porto di Venezia ai porti indiani attraverso lo scalo di Port Said è stato realizzato grazie a un accordo di collaborazione tra Sermar line e la vostra Agenzia, che rappresenta in Italia la compagnia di Stato indiana "The Shipping Corporation of India". Che bilancio si può trarre da queste prime settimane di operatività? E che cosa vi attendete per i prossimi mesi?**

Il collegamento che siamo riusciti a garantire tra i porti del Nord Adriatico e lo scalo di Port Said, già toccato dal nostro servizio diretto del Tirreno, attraverso le navi della Sermar è appena stato inaugurato ma abbiamo già riscontrato un buon interesse da parte degli operatori. Stiamo svolgendo anche una grande opera di promozione presso i clienti indiani per spingere questo nuovo collegamento e riteniamo di poter arrivare al raggiungimento dei nostri obiettivi minimi entro la fine dell'anno.



**“ I piani del Governo indiano prevedono un notevole sviluppo della capacità portuale, sulla base della convinzione che incrementare la capacità portuale non significa solo aumentare la produttività ma anche migliorare il pescaggio dei porti e le connessioni portuali, sviluppando i collegamenti stradali e ferroviari ”**

**Come mai è stata scelta proprio la strada del transhipment e non quella dei collegamenti diretti?**

Dobbiamo tener conto che siamo in un'epoca di gigantismo navale in cui le navi contenitori che trasportano merce in importazione ed esportazione sono sempre più grandi e, pertanto, possono effettuare sempre meno toccate dirette nei porti di destinazione-origine delle merci e ciò sia per le delimitate capacità ricettive di molti di essi sia per semplici questioni economiche, come nel caso di Venezia, i cui volumi attuali di traffico sia di sbarco che di imbarco non giustificano ancora uno scalo diretto.

**La realtà indiana è molto cambiata negli ultimi anni. A suo giudizio potrebbe essere questo il momento opportuno per avviare nuovi progetti di collaborazione economica con quel Paese? Nel caso, vista la vastità dell'area, dove sarebbe più opportuno investire? E con quali modalità?**

Le aree di maggior interesse possono essere senz'altro quelle del Nord (New Delhi - Punjab e Uttar Pradesh) nel settore tessile e pellami, mentre a Sud, nel Tamil Nadu, per tutto ciò che riguarda elettronica, macchinari e ingegneria di precisione.



MIRCO SANTI



S.A.G.E.M.

# Da Venezia a Mundra in soli 23 giorni

*Questo l'eccellente transit time della nuova linea che collega l'Alto Adriatico con i porti indiani via Port Said West*



Un accordo commerciale e operativo che consente di collegare l'Alto Adriatico con il subcontinente indiano grazie a una linea veloce e dedicata. È questo il frutto di un'alleanza siglata tra il Gruppo Fremura (agente generale per l'Italia della Compagnia di Stato indiana The Shipping Corporation of India - SCI), Transagent (agente per la Slovenia) e Sermar Line, società di navigazione veneziana. L'intesa prevede l'utilizzo in combinata del servizio settimanale operato con navi por-

tacontainer da Sermar Line per Port Said West e del collegamento I-MED, operato da SCI con scali diretti (vedere cartina) a Salalah (Oman), Colombo (Sri Lanka) e, infine, Nhava Sheva e Mundra (India).

Eccellente il *transit time*, che si attesta, in export, sui 21-23 giorni per l'India e sui 13 giorni per l'Oman e, in import, sui 16-18 giorni dall'India e in 14 giorni dall'Oman. Il servizio settimanale consente a tutto il bacino di imprese servite dagli scali adriatici - dalla Baviera all'Austria, fino all'Europa

Centro-Orientale - di poter raggiungere in pochi giorni un mercato in forte espansione, affidando le merci a compagnie di navigazione di tutto rispetto. Un servizio in transhipment, quindi, che fin dalle prime battute ha riscosso un grande successo, forse al di là delle aspettative. Lo ha sottolineato Paolo Bortolotti (foto), Amministratore Delegato di Sermar Line, che rilancia: "Siamo pronti a divenire partner anche degli altri porti dell'Alto Adriatico affinché vengano attivati nuovi servizi feeder".

## I CONSIGLI DELL'EX AMBASCIATORE

“Se si intende avviare un rapporto di collaborazione economica con l'India, se si vuole, in sostanza, fare business in quel Paese ci sono due stati d'animo da evitare accuratamente: non bisogna farsi abbagliare dai facili entusiasmi e non bisogna farsi deprimere dalle difficoltà che inevitabilmente, soprattutto in una prima fase, s'incontreranno”. Antonio Armellini (foto), attuale Consigliere diplomatico del Sindaco di Venezia,

Giorgio Orsoni, conosce bene la realtà indiana per averla vissuta qualche anno fa da Ambasciatore. Armellini parla, non a caso, di un fortissimo prestigio residuale che l'Italia tuttora detiene in quello sterminato Paese come riferimento di cultura industriale, fin dagli anni in cui l'India iniziò a scoprire la motorizzazione privata. “Ci sono molte opportunità che non sono state sfruttate e che ancora potremmo cogliere”, è la conclusione di



Armellini, “sapendo che ci vogliono tenacia e pazienza perché l'approccio con la realtà indiana non è mai facile. Oltretutto le PMI fanno anche fatica a relazionarsi a causa delle loro dimensioni. Ecco perché prima bisogna pensare di consorziarsi, occorre trovare partner locali adeguati ed è necessario capire bene qual è il proprio target di riferimento. Infine è il caso di considerare che di India ne esistono diverse: ogni Stato, infatti, è una realtà a sé stante”.

## Safeport: Venezia in prima linea per la salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza

**I**l progetto Safeport ha preso il via da Venezia. Si tratta di un'iniziativa volta a promuovere e ad applicare, per la prima volta, una logica di sistema tra i porti dell'Alto Adriatico in tema di sicurezza in ambito portuale. Safeport è quasi totalmente finanziato dall'Unione Europea per oltre 2,7 milioni di euro (700 mila euro per lo scalo veneziano) e si occupa di affrontare alcune criticità presenti nell'area geografica coinvolta, quali la movimentazione delle merci pericolose nei porti e l'inquinamento derivante dalle attività industriali e commerciali presenti in zone già contaminate (come Marghera).

Il progetto prevede, infatti, la definizione e l'attuazione di una serie di interventi di sistema volti a far fronte:

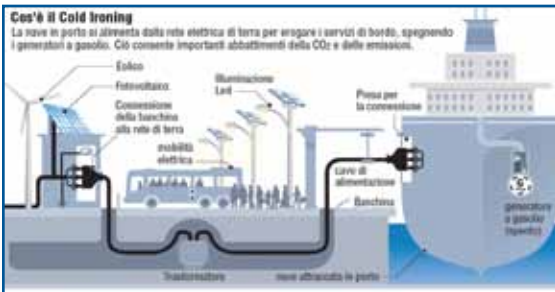
- a emergenze e incidenti rilevanti in ambito portuale, quali gli infortuni sul lavoro de-



rivanti anche dalla movimentazione delle merci pericolose (rischi industriali);

- al contenimento dell'inquinamento atmosferico e marino derivante dal compendio navale e logistico portuale (rischio ambientale).

## Enel consegna a Venezia il cold ironing per l'area di Marittima



**E**nel ha consegnato all'Autorità Portuale di Venezia il progetto di fattibilità per la realizzazione del cold ironing nell'area di Marittima. Il progetto si inserisce all'interno dell'accordo siglato tra l'azienda e APV lo scorso febbraio con

lo spegnimento dei motori mentre stazionano in banchina. Il progetto per lo scalo veneziano potrà fornire energia fino a 64 MW e rappresenterà l'infrastruttura di cold ironing più grande del mondo.

Questa grande infrastruttura

l'obiettivo di dotare lo scalo veneziano di un sistema per alimentare le navi da crociera in sosta con energia da terra e consentire, quindi,

consentirà di poter alimentare simultaneamente quattro grandi navi da crociera, ciascuna delle quali può assorbire, secondo l'attuale normativa tecnica internazionale, una potenza massima pari a 16 MW. Grazie alla maggiore efficienza e ai sistemi di abbattimento delle emissioni presenti nelle centrali elettriche, il cold ironing consente, rispetto ai generatori di bordo, una riduzione di oltre il 30% delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di più del 95% degli ossidi di azoto e del particolato, nonché l'azzeramento dell'inquinamento locale e acustico.

## Bruxelles: l'Alto Adriatico è crocevia dei traffici europei



**C**on l'identificazione dei 10 progetti infrastrutturali prioritari (revisione rete Ten-T) da parte dell'Unione Europea, i porti Nord Adriatici di Venezia, Trieste, Ravenna e Capodistria, cui in futuro, non appena la Croazia entrerà nella UE, si aggiungerà anche Fiume, sono diventati ufficialmente una delle porte principali per l'interscambio delle merci europee con il resto del mondo.

La decisione della Commissione Europea, infatti, oltre a confermare tra i progetti prioritari i preesistenti Corridoi 1 e 5 (oggi definiti Helsinki-Valletta e Corridoio Mediterraneo), ha aggiunto tra le priorità irrinunciabili, e quindi ammissibili a finanziamento, anche il Corridoio Adriatico-Baltico. Si tratta di tre corridoi convergenti sui porti del Nord Adriatico e fondamentali per i traffici degli stessi porti. I porti Napa, come richiesto dall'Unione Europea, stanno continuando a lavorare insieme per migliorare le connessioni tra gli scali e l'entroterra e aumentare collegialmente la propria capacità di offerta infrastrutturale per diventare quel multiporto marittimo che anche l'Europa ritiene fondamentale.