

# Il tesoro d'Egitto

COSA SIGNIFICA CONTROLLARE  
IL MAGGIORE GIACIMENTO DI GAS AL MONDO

# FOCUS ON GSW

LA GENOA SHIPPING WEEK RACCONTATA  
DAI SUOI MAGGIORI PROTAGONISTI

## CRUISE & FERRY

Il paradosso di Venezia:  
senza grandi navi  
meno soldi, più inquinamento

## TRANSPORT & LOGISTICS

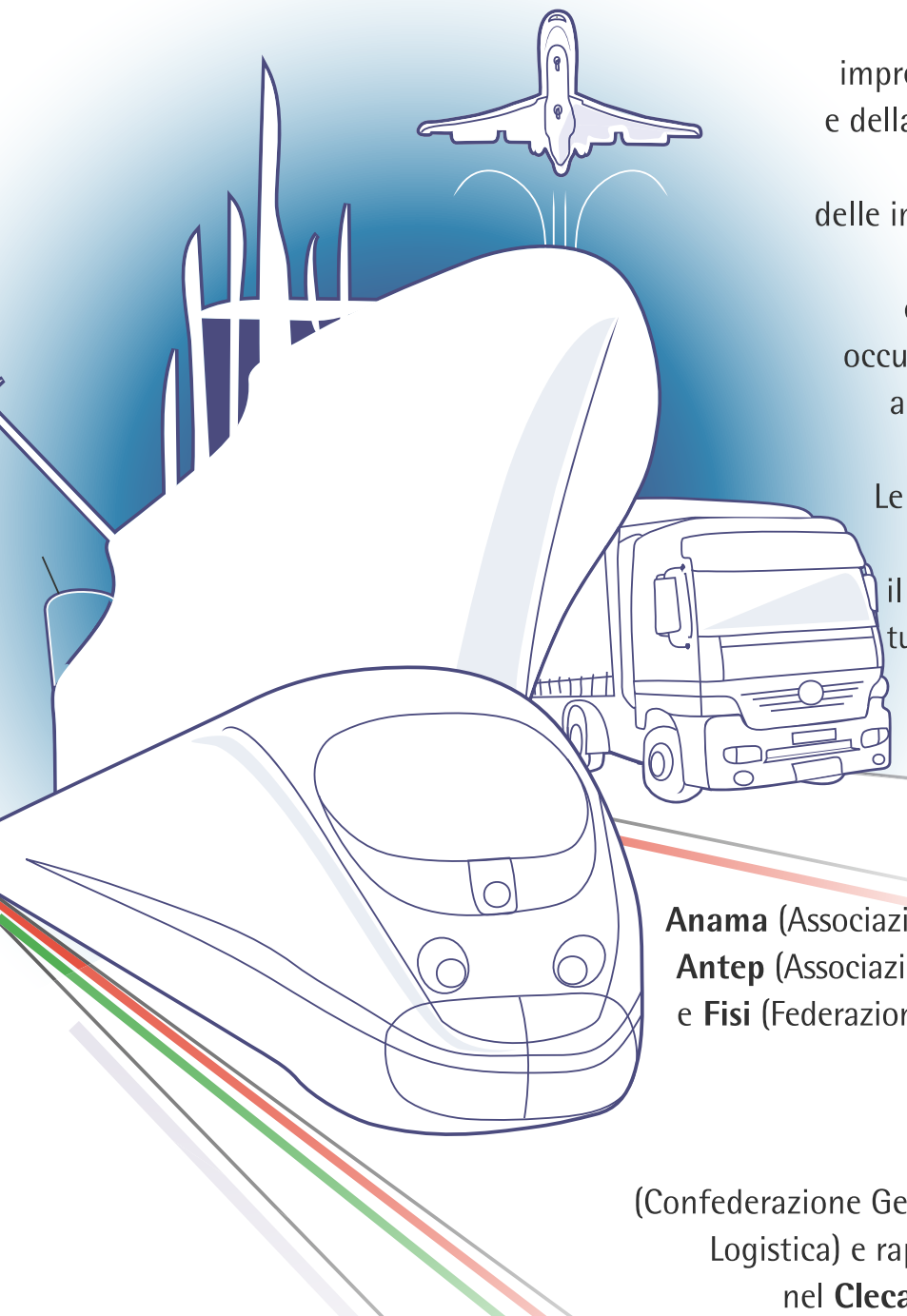
Il trasporto marittimo  
ritrova l'Iran: ecco  
i rischi e le opportunità

## INTERVIEW

Lauro alla conquista  
delle rotte sulla costa  
nord-africana

# FEDESPEDI

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



**Fedespedit** è l'organizzazione imprenditoriale del settore dei trasporti e della logistica che rappresenta e tutela gli interessi della quasi totalità delle imprese di spedizioni internazionali.

Le 2.200 aziende associate contano 80.000 addetti ed offrono occupazione a quasi 100.000 lavoratori autonomi, producendo un fatturato di oltre 20 miliardi di euro.

Le imprese associate, diffuse su tutto il territorio nazionale, organizzano il trasporto delle merci utilizzandone tutte le modalità (stradale, ferroviaria, marittima, aerea e combinata). Fedespedit è presente sull'intero territorio nazionale attraverso **30 Associazioni Territoriali**.

Sono affiliate a Fedespedit:

**Anama** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree),  
**Antep** (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali)  
e **Fisi** (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Nel 2005 è stato fondato

il **Gruppo Giovani Spedizionieri**.

Fedespedit aderisce a **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e rappresenta l'Italia, a livello europeo, nel **Clecat** e, a livello mondiale, nella **Fiata**.

Via Cornalia 19, 20124 Milano Tel. 02 671541 Fax 02 67072285 [www.fedespedit.it](http://www.fedespedit.it) [fedespedit@fedespedit.it](mailto:fedespedit@fedespedit.it)



# In this issue

## COLOPHON

**Direttore  
Responsabile**  
Alessandro Cassinis

**Responsabile  
del Progetto**  
Francesco Ferrari

**Redazione**  
Simone Gallotti  
Alberto Quarati  
Matteo Dell'Antico

### Hanno collaborato in questo numero

Leonardo Parigi  
Matteo Martinuzzi  
Umur Ugurlu  
Marco Frojo  
Bianca d'Antonio  
Stefano Pampuro  
Giuseppe Loffreda  
Marco Cottone  
Alberto Ghiara

**Pubblicità**  
Stefano Milano  
Benedetta Perotti  
Paola Quaglia  
Roberto Parodi

**Marketing**  
Daniela Montano

**Supporto tecnico**  
Giuseppe Covato  
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 Il tesoro d'Egitto

Cosa significa controllare il maggiore giacimento di gas al mondo: dopo la scoperta dell'Eni cambia la geografia del Mediterraneo

## 8 Il paradosso veneziano

Se sono grandi, le navi "sono brutte", se sono piccole inquinano. La soluzione richiede anni ma il governo tracchetta. E la città ci perde

## 14 Iran, rischi e opportunità

Cosa succede ora che il Paese torna centrale nei trasporti marittimi

## 16 La grande beffa dei fondi europei

Ecco come l'Italia butterà via i soldi in arrivo da Bruxelles

## 20 INTERVISTA - Salvatore Lauro

Manager, politico, comandante. Ma soprattutto armatore

## 24 INTERVISTA - Guido Grimaldi

«Così formiamo l'élite dei naviganti»

## 26 La Spagna rialza la testa

I porti della Penisola iberica tornano a macinare record

## 28 Compagnia del mese: BALEARIA

Con una nuova maxi-commessa la società aggancia la sfida del gas

## 30 La vigilanza privata antipirateria

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

## 32 FOCUS ON GSW



# Il tesoro d'Egitto

di **LEONARDO PARIGI**, Genova

«ENI scopre in Egitto il più grande giacimento di gas del Mediterraneo». La comunicazione del gruppo petrolifero italiano ha fatto sobbalzare molti, **e non solo al Cairo**. Era il 14 marzo scorso quando l'amministratore delegato dell'azienda, Claudio Descalzi, **firmava a Sharm El-Sheikh un accordo-quadro del valore di cinque miliardi di euro per sviluppare due progetti da 200 milioni di barili di petrolio e 37 miliardi di metri cubi di gas**. Nel giro di pochi mesi però Eni ha stravolto completamente le previsioni più rosee dell'area, con una scoperta «di rilevanza mondiale», **come affermato dallo stesso Descalzi**. Il pozzo Zohr 1X, nelle acque di fronte alla costa egiziana, è situato a 1.450 metri di profondità, **e dalle prime informazioni tecniche il supergiant possiederebbe un potenziale di risorse enorme**. Si stima che siano addirittura 850 i miliardi di metri cubi di gas da estrarre, **oltre a 5,5 miliardi di barili di greggio**. L'area interessata è di oltre 100 chilometri quadrati, il che indica come questa scoperta possa essere la base di sviluppi non solo energetici di notevole portata per l'intera regione. Poche ore dopo l'ufficialità del ritrovamento, Descalzi è volato al Cairo per aggiornare il presidente egiziano Abdel Fattah Al-Sisi, il primo ministro Ibrahim Mahlab, e il ministro del Petrolio e delle Risorse

Minerarie, **Sherif Ismail**. «Questa scoperta storica - ha affermato l'ad dell'Eni - sarà in grado di trasformare lo scenario energetico di un intero Paese, **che ci accoglie da oltre 60 anni**». Il giacimento, così importante per l'Egitto da poterlo teoricamente portare all'indipendenza energetica totale, **non è solo una notizia di economia**. L'impatto di questa scoperta potrebbe sovvertire molti degli ordini politici dell'area, **già martoriata da conflitti e tensioni mai così acute**. Il primo viaggio europeo di Al-Sisi era stato compiuto proprio a Roma, lo scorso novembre, **a siglare anche simbolicamente l'attenzione del governo Renzi nei confronti di un partner economico importante**. L'Italia, che ha più di 900 progetti di investimento nel Paese dei faraoni, faceva registrare già nel 2013 uno scambio commerciale pari a 4,7 miliardi di dollari, **cresciuto nel corso del 2014**. Un prestito di 10 milioni di euro per lo sviluppo dell'alta velocità ferroviaria e investimenti diretti alla modernizzazione di diversi porti erano solo alcuni dei punti dell'incontro di Roma, **oltre al settore energetico**. Dopo la scoperta di agosto, il collegamento commerciale tra il governo italiano e quello di al-Sisi è sicuramente più forte. Ma slegare l'economia dalla politica è un errore, **e così la scoperta di Eni deve necessariamente essere**



SINISTRA La navi di classe Mistral appena vendute dalla Francia all'Egitto

DESTRA La spiaggia della città portuale di Alessandria d'Egitto





**letta anche in chiave socio-economica.** L'Egitto attraversa ancora oggi una fase di grande incertezza, colpito prima dai moti del 2011, che hanno portato alla cacciata di Mubarak, e poi al golpe dei militari del 30 giugno 2013 nei confronti dell'ex presidente Mohamed Morsi, **che ha portato al potere il generale Al-Sisi.** Il governo del Cairo punta molto sullo sviluppo del settore energetico per ridurre il prima possibile la dipendenza del Paese dalle risorse esterne. **Si cerca di sfruttare al meglio i giacimenti di gas e petrolio individuati nell'area del Delta del Nilo.** Il 6 agosto scorso, alla presenza di vari leader internazionali, **al-Sisi inaugurava il raddoppio di un tratto del Canale di Suez, che prima poteva essere affrontato dalle navi solo a senso unico alternato.** L'intenzione è quella di raddoppiare le entrate provenienti dal passaggio di Suez, **raggiungendo i 10 miliardi di dollari all'anno.** L'Egitto, che potrebbe crescere a dismisura grazie a questo giacimento quasi illimitato di risorse, **vive però oggi uno dei suoi periodi più cupi.** Il Sinai è colpito costantemente da attacchi ai convogli militari egiziani da parte di gruppi definiti "terroristi", che oscillano tra la fedeltà al sedicente Stato Islamico e alle frange più dure del movimento dei Fratelli Musulmani, **di cui Morsi era esponente di spicco.** Agli inizi di agosto è stato diffuso il video della decapitazione di Tomislav Salopek, ostaggio croato rapito il 22 luglio al Cairo, da parte del gruppo Wilayat al-Sinai (operazione di re-branding da parte di Ansar Bayt al-Maqdis, **che ha cambiato nome dopo l'affiliazione all'Isis).** L'uccisione di Salopek, dipendente dell'azienda francese Cgg, ha avuto grande risalto in patria, **ma ha anche dimostrato al governo egiziano quanto sia facile arrivare nel**

**cuore del Paese,** nonostante le eccezionali misure di sicurezza e di repressione in atto. Pochi giorni prima, l'11 luglio, **era stata una deflagrazione a svegliare la capitale del Paese.** La detonazione di 250 chili di esplosivo aveva semidistrutto il consolato italiano, uccidendo un passante, anche se l'obiettivo pare fosse il giudice Ahmed al Fuddaly, **considerato vicino al presidente al-Sisi.** L'attentato seguiva a sua volta di poco l'uccisione del procuratore generale dell'Egitto, Hisham Barakat, **morto al Cairo in un attacco bomba il 29 giugno.** L'attentato, rivendicato dalla cellula terroristica al-Moqawma al-Shabia ("Resistenza Pubblica"), seguiva la diffusione del video dello "Stato del Sinai", organizzazione unitasi al Califfato, nel quale i terroristi mostravano l'assassinio dei tre giudici della città di al Arish, nel Sinai settentrionale, **il 16 maggio.** La violenza che attraversa il Paese dunque non può certamente dirsi scollegata dalla questione economica e dalle potenzialità di una scoperta di questa portata. Eni, la controllata energetica del Ministero dell'Economia italiano, **è in Egitto dal 1954,** e rappresenta il primo operatore internazionale degli idrocarburi. Il gas, vero protagonista energetico del giacimento, **è oggi prodotto in 50 miliardi di metri cubi annui,** sufficienti alla domanda interna. Poterne estrarre oltre 800 miliardi di metri cubi farebbe dell'Egitto una nuova potenza energetica ed economica in tutta la regione. La portata del giacimento a livello petrolifero, tanto per dare un metro di paragone, **è pari a 11 volte circa il fabbisogno energetico annuale italiano.** Sotto a Zohr, inoltre, pare esista un secondo bacino di gas da cui poter attingere, **il che spingerebbe la scoperta a livelli record nel mondo.** Durante un'au-



SINISTRA Un gruppo di persone prova a caricare su un pick-up il cammello appena comprato al mercato del bestiame di Giza

DESTRA Due uomini trasportano una pecora sul loro motorino, presso il mercato El Emam del Cairo



sotto L'imbarcazione tradizionale egiziana, la feluca, solca le acque del Nilo all'altezza del Cairo



dizione al Senato italiano il 9 settembre, Descalzi ha spiegato che gli obiettivi di estrazione sono molto ambiziosi, **con l'intenzione di riuscire a sviluppare il pozzo già nel 2017**. Il Cairo vede all'orizzonte un El Dorado che vuole trasformare in una quota compresa tra il 65 e il 70% della produzione totale del Paese. Tradotto, una grande forza motrice per lo sviluppo economico, l'ammodernamento completo di svariati settori industriali, maggiore ricchezza, **maggiore possibilità di dare lungo corso a un processo politico in fieri**. Nonostante Eni resti con i piedi per terra, è chiaro che questa scoperta può fornire all'Egitto una leva di impressionante misura. Il costo complessivo dello sviluppo di Zohr, a detta di Descalzi, dovrebbe essere di circa 10 miliardi di euro, con l'obiettivo di produrre a regime circa 70-80 milioni di metri cubi quotidiani, **ovvero intorno ai 30 miliardi**

**all'anno**. Il piano, che verrà presentato agli azionisti di Eni a dicembre, **prevede anche l'utilizzo della piattaforma offshore di El Temsah e l'impianto di Al Gamil**. La rigassificazione avverrebbe poi nello stabilimento del porto di Damietta, **già ampliato dalla stessa Eni**, insieme a BP ed EGAS nel 2006. Il gas inoltre pare goda anche di ottime proprietà: povero di condensati, **di anidride carbonica e di zolfo**. L'idea è quindi di procedere rapidamente, così da avere già i primi risultati entro la fine del piano strategico 2015-2018, potendo contare su risorse proprie a livello di impianti, **conoscenza del territorio e validi rapporti tra azienda e visione del governo del Cairo**. Il lavoro da fare è molto, e le ricadute anche in termini di commesse e di occupazione sono certamente rilevanti. **Eni invita comunque alla cautela**, perché nonostante le buone notizie servono ancora

tempi e modi specifici perché il giacimento si trasformi in motore economico reale. **È lo stesso Descalzi a promuovere l'idea che l'area marina compresa tra Israele, Cipro ed Egitto si sviluppi come un unico immenso hub energetico del gas**, ma le resistenze sono forti. Da tempo si conoscono le potenzialità dei bacini marini chiamati Tamar e Leviatano davanti alle coste israeliane, mentre Afrodite (**sul versante cipriota**) è ancora in fase di analisi. In un rapporto del 2010 la Us Geological Survey stimava che l'area potesse fornire addirittura 4.000 miliardi di metri cubi di gas. Tutti e tre i giacimenti principali sono ancora allo stadio di esplorazione, **anche se il governo di Nicosia è ancora alla ricerca di partner energetici che possano accollarsi la maggior parte dei costi di estrazione**. Il potenziale economico di Afrodite viene considerato in 23 miliardi di dollari, **il che**

SOTTO Una nave della Uasc percorre il Canale di Suez

porterebbe Cipro a essere uno snodo di fondamentale importanza, oltre che un esportatore primario di gas. Ma la politica non può certamente dirsi lontana da questi lidi, dal momento che la Russia e la Turchia giocano ruoli di primaria importanza sulla regione. Come se non bastasse, l'Italia potrebbe sì beneficiare (in parte) del gas egiziano, ma difficilmente attraverso la creazione di una complicata opera infrastrutturale sottomarina - troppo costosa. Se la Puglia, la Sicilia o la Calabria potrebbero essere elementi strategici semplici per l'arrivo in Europa del gas di Zohr, è pur vero che la rete del gas in Europa non è oggi in grado di collegare in maniera armonica i vari Stati membri. Se Bruxelles vorrà puntare davvero sugli obiettivi di de-carbonizzazione da raggiungere entro il 2050, serviranno strumenti e investimenti idonei per utilizzare anche il gas che può arrivare dalle coste egiziane. Lo stesso Descalzi si è mosso verso Nicosia all'inizio di settembre per un incontro con il presidente cipriota Nikos Anastasiades, per riferire sullo stato delle attività esplorative nell'area, e puntando quindi con rinnovato vigore alla possibilità che il Mediterraneo Orientale diventi un grande hub energetico, in grado di fornire ricchezza e stabilità nel lungo periodo. Gli ostacoli, oltre all'implementazione



tecnica, non mancano. Un giacimento di oltre 1,5 miliardi di metri cubi di gas era stato scoperto agli inizi degli anni Duemila davanti alla costa di Gaza, ma la contesa tra Israele e Hamas per i diritti di sfruttamento è aspra in mare così come lo è sulla terraferma per il territorio. I quattro miliardi di dollari potenziali che potrebbero arrivare dallo sfruttamento di questo bacino rimangono fermi a causa della continua ostilità tra le parti,

anche perché tutti gli Stati costieri avrebbero da guadagnare (e così, da perdere) dallo sfruttamento di tali risorse. Libano, Cipro, Siria, Turchia, Israele e Palestina, sono tutti attori fortemente interessati da un punto di vista economico, ma la possibilità di vedere questi Paesi cooperare per uno sviluppo regionale è assai limitato, oggi più che mai. Nonostante la ricchezza che si vede all'orizzonte.

**“carbuné”**

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

COMPAGNIA PORTUALE  
**PIETRO CHIESA**  
Dal 1899 nel Porto di Genova

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

# Il paradosso veneziano

Se sono grandi, le navi "sono brutte", se sono piccole inquinano. La soluzione richiede anni ma il governo tracchetta. Così Venezia e l'Adriatico perdono il business delle crociere

di MATTEO MARTINUZZI, Monfalcone





DOPO la sentenza del Tar del Veneto che ha bocciato il progetto per l'escavo del Canale Contorta come soluzione per far giungere le navi da crociera alla Stazione Marittima senza dover passare davanti al centro di Venezia, ormai l'unica ipotesi percorribile rimane quella proposta dal neosindaco Luigi Brugnaro, cioè la soluzione denominata Tresse Est (**dal nome dell'omonimo canale**). In pratica per far arrivare le navi a destinazione si transiterebbe per il già esistente canale Vittorio Emanuele, **utilizzato fino all'inizio degli anni Duemila e poi parzialmente interrato**. Bisognerebbe raccorarlo con una bretella al Canale Industriale per favorire la manovra delle navi; **ma soprattutto andrebbe ripristinata una profondità adeguata per questo tipo di traffico**. Il problema principale restano quindi i fanghi da rimuovere che risultano molto inquinati; **inoltre andrebbe anche spostato l'elettrodotta che ostacolerebbe il transito delle navi più grandi**. Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, aveva osteggiato questa soluzione preferendo il Contorta perché il traffico crocieristico avrebbe interferito troppo su quello commerciale; **ma ormai si è raggiunta un'unità d'intenti Comune-Autorità portuale sul Tresse Est**. Sono state bocciate invece dai pareri delle due Conferenze dei servizi convocate dall'Authority le opzioni Bocca di Porto di Lido e Marghera che sono state ritenute impraticabili. **Il costo del progetto Contorta era stato stimato in circa 70 milioni di euro per lo scavo e ulteriori 70 milioni per il recupero morfologico dell'area**. Si prevedeva la ricostruzione di velme e barene in Laguna per attemperare anche all'annosa esigenza di salvaguardare questo delicato ecosistema, **usando fanghi puliti che fino a oggi non erano mai stati disponibili per interventi di questo genere**. Il costo totale dell'opera era quindi di circa 140 milioni. Dall'Authority fanno sapere che il costo del Tresse Est non è ancora stato stimato visto che il progetto è in corso di realizzazione, ma non dovrebbe discostarsi molto da quello del Contorta, **soprattutto a causa del costo dello smaltimento dei fanghi inquinati del Canale Vittorio Emanuele**.

«Ho sempre sostenuto, in contro-

tendenza all'Autorità portuale - dice oggi Sandro Trevisanato, presidente di Venezia Terminal Passeggeri - che le navi da crociera non sono né dannose né pericolose: **è stata una follia decidere di spostarle dalla Giudecca**». Questo è il Canale che collega la Stazione Marittima all'ingresso della Laguna dove si trova Venezia (Bocche di Lido) e porta le navi vicino a Piazza San Marco: a seguito della tragedia della "Costa Concordia" nel gennaio 2012, incagliatasi e affondata a poche centinaia di metri dall'Isola del Giglio, molti comitati del "no" si sono mobilitati contro le crociere a Venezia, possibile teatro, a loro parere, di un Giglio-bis - **ricevendo da lontano il supporto di super-star come il cantante inglese Elton John o il fotografo-vip Gianni Berengo Gardin**.

Per gli operatori del porto di Venezia, il blocco delle navi della Giudecca è ovviamente «una misura restrittiva irragionevole» **per usare le parole di Trevisanato**. In effetti, se è vero che sull'impatto visivo delle si può discutere, è altrettanto vero che a Venezia non ci sono oggettivamente le condizioni perché si possa verificare un caso simile a quello della "Concordia": **se la nave esce dalle boe del Canale**, si arena nella sabbia, certo non finisce con la prua dentro le case. Il divieto di passaggio per la Giudecca alle grandi navi (**stazza superiore alle 96 mila tonnellate**) ha prodotto un paradosso: oggi qui vi transitano più navi che prima del divieto. Certo più piccole, **ma anche più vecchie e più inquinanti**.

Una situazione che riporta la città agli anni Novanta, quando senza alcuna protesta, **Venezia subiva circa 12 mila transiti annui**, perché all'epoca non c'era separazione fra traffico commerciale e traffico passeggeri.

Nel 2014 venne imposto a Venezia un limite di 708 passaggi (quindi solo 354 navi da crociera), **con cui il porto ha fatto 1.734.000 passeggeri contro 1.815.000 del 2013**, ultimo anno senza restrizioni. L'anno scorso il 60% dei passeggeri riguardava le navi sopra le 96 mila tonnellate di stazza lorda. Quest'anno sono entrate in vigore le restrizioni: con fatica, il Terminal passeggeri è riuscito a convincere gli armatori a portare a navi più piccole a Venezia, **ma complessivamente il calo della movi-**



DAL 1945



**ASSAGENTI**

Associazione Agenti e Mediatori Marittimi

GENOVA



ASSOLOMBARDA

The **Medi Telegraph**

Shipping & Intermodal Transport

Contatti:  
[reception@assagenti.it](mailto:reception@assagenti.it)



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



# MILANO RISCOPRE IL SUO PORTO

Perché Genova è la scelta  
più conveniente  
per le aziende  
lombarde

partner istituzionale



Camera di Commercio  
Genova

sponsor

**FUORIMURO**  
Servizi Portuali e Ferroviari

gold sponsor

**BANCA CARIGE ITALIA**

Evento

  
genoa  
shipping  
week

## MILANO 14/09/2015

Scarica le presentazioni dei relatori su  
[www.gsweek.it/milano-riscopre-il-suo-porto](http://www.gsweek.it/milano-riscopre-il-suo-porto)

**mentazione di passeggeri è stato del 7,7%.** A fine estate gran parte dei giochi si sono conclusi, quindi è possibile avere già un'indicazione dell'andamento dei traffici e una previsione di chiusura sui 12 mesi, **che per Venezia dovrebbe essere 1,6 milioni di passeggeri.** Il lavoro del Terminal inoltre si è complicato, dovendo garantire assistenza a molte più navi, **quasi tutte concentrate nel fine settimana.**

Per quanto riguarda la nuova via d'accesso, «escluse soluzioni avventuristiche - commenta Trevisanato - come quelle bocciate dalle Conferenze dei servizi, per noi vanno bene sia l'ipotesi Contorta che Tresse Est, **visto che garantiscono il futuro della Stazione marittima.** In effetti, gli altri due progetti, promossi da soggetti privati, contemplavano anche la realizzazione di terminal all'imbocco della Laguna, mentre la stessa Vtp presentò un progetto per l'escavo di un canale dietro all'Isola della Giudecca, che avrebbe mantenuto la divisione fra traffici passeggeri e traffici commerciali, e avrebbe permesso la creazione di una "tangenziale del mare" dove sarebbero potuti transitare tutti i mezzi lagunari che vanno dalla terra ferma al Lido, **togliendo il traffico dalla Giudecca.**

Secondo Trevisanato, «sotto il profilo nautico sarebbe più efficiente il Contorta, con un percorso con meno curve e più diretto. Il canale delle Tresse ha il pregio di dover toccare poco l'equilibrio della Laguna, **bisognerà realizzare solo una piccola bretella con il canale Vittorio Emanuele.** Di contro questo percorso ha delle curve maggiori ed è più lungo. Certo - aggiunge Trevisanato - **c'è del rammarico perché così si dilatano ulteriormente i tempi per il nuovo canale.** Ma alla fine si tratta di una decisione irrilevante perché il nuovo sindaco è favorevole al Tresse Est e quindi il Contorta era già stato bocciato dall'elettorato che ha votato Brugnaro. Tuttavia - prosegue il numero uno di Vtp - siamo nell'ambito della totale incertezza: i tempi si stanno dilatando, il progetto del Tresse Est deve essere ancora completato, **poi ci sono i tempi di approvazione e di realizzazione.** Insomma, per capire quando in effetti sarà pronto il nuovo Canale, **servirebbe la sfera**



**di cristallo.** Ma non solo manca certezza per la soluzione definitiva: **lo stesso vale per le norme transitorie.** Terminal e armatori sollecitano una decisione rapida del governo, **perché l'industria crocieristica viaggia sempre su una programmazione di lungo termine.** Auspichiamo un regime transitorio ragionevole - dice Trevisanato -. Siamo già d'accordo con l'Authority e con la Capitaneria di porto: **siamo favorevoli alle limitazioni qualitative e non quantitative.** Regione Veneto e compagnie di navigazione sono allineate: l'opinione è che limitare la stazza, magari per ragioni estetiche, **porta in Laguna navi più vecchie e inquinanti.** Anche perché da Venezia dipende l'economia

crocieristica dell'intero Mar Adriatico, **essendo la Serenissima di gran lunga la meta più gettonata.** Dunque per i limiti di Venezia ci perdono anche Bari e Ravenna, **che con il capoluogo veneto costituiscono quasi un terzo dell'industria crocieristica italiana.** Il governo invece non ha dato segni di vita su questo fronte, compromettendo anche la stagione 2016: «Msc e Princess - spiega infatti Trevisanato - **hanno già annunciato la riduzione degli scali a Venezia.** Il Vtp riuscirà a tamponare la perdita con il recupero di passeggeri da altre navi più piccole, **ma comunque è già prevista una riduzione tra i 60 e gli 80 mila passeggeri rispetto a quest'anno.** Per quanto riguarda l'Authority - ag-



giunge Trevisanato - ci hanno sempre supportato cercando di venire incontro a tutte le nostre necessità, **soprattutto nel corso dell'ultimo anno che per noi è stato molto difficile**. Per parte nostra, con pochi soldi, meno di cinque milioni di euro, **siamo riusciti a ristrutturare 20 mila metri quadrati di terminal**». Invece l'eliminazione della scassa dalla banchina Isonzo è stata accantonata. **Il costo di quest'opera sarebbe stato di 11 milioni di euro e avrebbe permesso a Venezia di ospitare un numero maggiore di navi lunghe oltre 300 metri**, ma finché perdurano le limitazioni di stazza non c'è evidentemente motivo di procedere in questo senso.

DAL 1945



# ASSAGENTI

PORTI • NAVI • PERSONE

**ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI  
MEDIATORI MARITTIMI AGENTI AEREI • GENOVA**

## SHIPBROKERS:

Sale & Purchase  
Dry Cargo  
Tankers  
Yacht Brokers

## SHIPAGENTS:

Liner Agents  
Tramp Agents  
General Agents  
Inland Agents  
Manning Agents  
Yacht Agents



tel 010.591595 | fax 010.590883 | info@assagenti.it | www.assagenti.it

# Iran: rischi e opportunità

di **UMUR UGURLU\***, Istanbul

IL PRIMO e più convincente riflesso della crisi economica mondiale sull'economia dell'Iran è rappresentato dall'ottovolante e poi dalla caduta del prezzo del petrolio sul mercato internazionale.

Con il forte deprezzamento del greggio nel corso della seconda metà del 2008 e il conseguente declino della produzione e delle esportazioni iraniane di oro nero, **il Paese si trovò a fronteggiare un forte ammanco di valuta straniera.**

Inoltre a settembre 2008 il Treasury Department degli Stati Uniti aggiunse la compagnia di navigazione dell'Iran (Islamic Republic of Iran Shipping Line, Iriisl), le sue navi e le sue società, nella lista nera delle aziende iraniane, con l'accusa di essere un vettore illegale di armi, compresi ordigni chimici - **tanto che la compagnia di Stato ha dovuto cambiare nome e proprietà di molte sue navi per evadere le sanzioni americane.**

Il 23 novembre 2013, i cinque Paesi membri del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite (Cina, Francia, Russia, Gran Bretagna e Stati Uniti) in aggiunta alla Cina (in breve, il gruppo P5+1) **raggiunse con l'Iran una serie di accordi preliminari per fermare il programma nucleare della Repubblica islamica e riportare progressivamente le relazioni diplomatiche a uno stato di normalità.**

Con l'allentarsi delle sanzioni, all'Iran fu promesso lo scongelamento dei cespiti esteri, **con lo sblocco di disponibilità economiche per miliardi di dollari.**

Con l'ammorbidente delle sanzioni, **nel 2014 le esportazioni tedesche verso l'Iran sono schizzate del 33% rispetto agli anni precedenti.**

Parliamo di Germania perché il

Paese è uno dei maggiori partner commerciali dell'Iran e questo aumento delle esportazioni è sicuramente benvenuto, **specialmente a seguito del calo dei traffici verso la Russia a seguito della crisi ucraina.**

Prima delle sanzioni, quattro anni fa, le aziende tedesche esportavano ogni anno verso l'Iran beni e servizi per un valore di quattro miliardi di euro (**4,5 miliardi di dollari**).

Tuttavia, secondo il punto di vista di alcuni dirigenti che operano in Germania, **l'Iran ha necessità di investimenti per 100 miliardi di dollari l'anno.**

Il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite a luglio ha dato il via libera a un piano per la rimozione delle sanzioni economiche all'Iran, **e l'accordo nucleare iraniano è stato ratificato pochi giorni fa dal Congresso degli Stati Uniti.**

Ora l'Iran sta pianificando di ricostruire le sue industrie principali e le sue relazioni commerciali, **sottolineando di avere progetti su greggio e gas per un valore di 185 miliardi di dollari da qui al 2020.**

Le compagnie di navigazione intanto stanno pianificando nuove rotte, **concordando nuovi piani con ferrovie e porti della regione.**

Il Paese sta rispondendo con sconti speciali per caricatori e compagnie estere; alcuni di questi già entrati in vigore alla fine di giugno di quest'anno per attirare soggetti esteri sia nei porti della costa meridionale, **sia su quelli del Mar Caspio.**

Le compagnie stanno già rispondendo positivamente. Lo scalo di Shahid Rajaei è stato toccato recentemente da sette dei maggiori armatori a livello mondiale: del resto questo è il maggior porto container dell'Iran, collocato strategicamente alla



bocca dello Stretto di Hormuz, **e il 90% dei traffici del segmento da e per il Paese passano da qui.**

Mentre infatti ci vorrà un po' di tempo prima di vedere il greggio iraniano tornare sul mercato cisterniero, **le compagnie del settore container si sono mosse praticamente il giorno dopo la caduta delle sanzioni.**

Qualcuna anche prima: ad aprile di quest'anno, i coreani di Hyundai Merchant Marine (Hmm) **sono tornati in Iran inserendo Bandar Abbas nel servizio Corea-Asia Orientale-Medio**



**cedo dell'Iran il primo Paese originario di soggetti blacklistati dall'Occidente.**

Ora che le sanzioni sono cadute, **l'Iran offre un volume di opportunità per investimenti stranieri superiore persino a quello della Russia negli anni Novanta.**

Per molte persone che vivono in questo Paese, **si tratta di un'occasione d'oro.**

Alla fine, questo potrebbe davvero essere il migliore mercato emergente per parecchi anni. A causa della recessione e degli embarghi nazionali, la flotta iraniana negli anni si è notevolmente ridotta, **e ora si aspetta il rimbalzo e il ritorno alla crescita.**

Inoltre, aumenterà il numero di unità iraniane che navigheranno sia sotto bandiera nazionale, **sia sotto bandiera estera.**

La fine delle sanzioni in Iran dovrebbe portare un beneficio anche alla Hds Lines di Teheran, che dovrebbe sviluppare nuovamente la sua rete, specialmente in Europa, dopo che la compagnia di navigazione aveva ristretto le sue operazioni all'Estremo e Medio Oriente, **all'India e all'Africa Orientale.**

Diversi sono infine gli uffici già aperti in Iran da diverse società di tutti i Paesi del mondo, **dalla Cina alla Corea del Sud.**

In precedenza, all'epoca dell'imposizione delle sanzioni, **tutti i carichi in importazione verso l'Iran erano trasbordati nei porti del Medio Oriente.**

Adesso le compagnie di navigazione premono per portare la merce direttamente nel Paese per ridurre tempi e costi di consegna.

*Wishing you all calm seas.*

*\*Captain & Seaway  
Logistics Professional  
umurugurlu@umurugurlu.com*

#### **Oriente.**

Ad agosto è stato il turno dei connazionali di Hanjin Shipping, insieme al partner Yang Ming, **che hanno inserito Bandar Abbas sui servizi Estremo-Medio Oriente Express e Cina-Golfo Persico Express.**

I benefici di queste scelte saranno calcolati sulla base delle loro performance e dalle dimensioni delle navi.

Molte compagnie stanno per annunciare i loro nuovi servizi Iran incluso, ma la compagnia francese Cma Cgm ha già fatto il

suo: nei primi giorni di agosto la nave "Andromeda" (11.500 teu) **era infatti già nel porto di Shaid Rajae.**

Questo scalo è considerato la parte più moderna di Bandar Abbas, **attrezzata per accogliere le navi di portata maggiore.**

Sul fronte opposto, l'Unione europea toglierà dalla lista nera una quarantina di aziende che erano state segnate per i loro rapporti con l'Iran o con l'Irisl.

Secondo l'Irma, nella lista nera americana c'erano 132 le società insieme a 16 persone, **fa-**

# La grande beffa dei fondi europei

Ecco come l'Italia, uno dei maggiori contribuenti dell'Ue, si appresta a sprecare una montagna di soldi in arrivo da Bruxelles

IL 31 DICEMBRE prossimo calerà il sipario sul "Programma di spesa dei fondi strutturali nel periodo 2007-2013" e i fondi europei destinati all'Italia e non utilizzati entro quella data verranno svincolati. In quella data il Belpaese, uno dei maggiori contribuenti al bilancio Ue, **dimostrerà ancora una volta la propria incapacità nello sfruttare risorse che gli spettano e che gli consentirebbero di effettuare importanti investimenti in un momento in cui le casse dello Stato sono esangui e l'austerità blocca qualsiasi iniziativa**. Il problema maggiore non è però rappresentato dal fatto che parte dei fondi non vengono spesi ma dal fatto che quelli utilizzati vengono spesi male. **L'Italia è infatti in perenne ritardo nella realizzazione dei progetti e quando il tempo è agli sgoccioli decide di dirottare i fondi su opere diverse da quelle programmate ma più avanti nello stato dei lavori o magari già realizzate senza il bisogno dei finanziamenti europei**. Alcuni dati illustrano molto bene questa situazione. Secondo un'elaborazione Eurispes, nell'aprile 2014 (quindi a distanza di ben sette anni dall'inizio del piano), il tasso italiano di attuazione dei programmi operativi finanziati dal fondo Fesr, il Fondo europeo di sviluppo regionale, si attestava poco al di sopra il 45%, un valore inferiore alla media Ue (60,81%) e superiore soltanto a quello di due Paesi, la Croazia (22%) che è stata ammessa nell'Ue soltanto nel 2013 e non ha quindi avuto il tempo materiale di spendere tali risorse, e la Romania (37%). Il tasso di realizzazione era migliore per quanto riguardava i programmi finanziati dal Fse, il Fondo sociale europeo, **con il 58,66% di spesa delle risorse impegnate a fronte del 63,5% della**





**media Ue.** Poco più di un anno dopo, nel giugno di quest'anno, secondo i dati raccolti da Srm, era stato utilizzato il 75,91% dei fondi dell'Obiettivo Convergenza (finanziato dai fondi Fesr e Fse) a dimostrazione che in poco più di 12 mesi (e a sei mesi dalla scadenza) c'è stato una corsa all'utilizzo dei finanziamenti europei: **se l'Italia avesse tenuto lo stesso ritmo nei precedenti sette anni avrebbe esaurito i fondi nell'arco di un quinquennio mentre nei primi sette anni del programma è riuscita a impiegare solo la metà dei soldi a disposizione.** «I fondi comunitari hanno un'importanza strategica per lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro Paese - spiega Alessandro Panaro, head of Maritime and Mediterranean Economy department di Srm -. Spesso non sono utilizzati in modo adeguato, ovvero seguendo le reali strategie per le quali sono stati concepiti; **ciò avviene perché parliamo in ritardo con l'approvazione dei piani operativi.** Questo costringe a dirottare le risorse verso progetti più rapidamente cantierabili e non verso quelli che effettivamente sono utili». **Il problema si**



**sta già riproponendo anche per il programma 2014-2020.** Di recente il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha annunciato l'avvio del percorso per la selezione dei progetti nell'ambito del Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti (**1,8 miliardi di euro**). Questo significa - fa notare Panaro - che sono già stati persi un anno e nove mesi: **«Per quel che riguarda la programmazione 2014-2020 non tutti i programmi operativi sono stati adottati e questo comporterà una spesa delle risorse spalmata per un minor tempo.** Le infrastrutture ne risentiranno ancor di più specie per quelle che dovranno essere realizzate a livello regionale, **dove abbiamo storicamente avuto più difficoltà.** Occorre perciò da subito definire le priorità strategiche sulle quali dirottare le risorse e operare in modo più diretto per favorire la realizzazione delle opere che possano generare sviluppo e occupazione, nel medio e lungo termine». **Quanto la fretta sia nemica di opere così complesse come quelle infrastrutturali lo sanno anche i non addetti ai lavori.**

**VOLA E VAI**



**QUEST'INVERNO PARTI IN DUE  
A UN PREZZO LEGGERO**



# Scopri Abu Dhabi, Dubai e Oman. La seconda persona paga la metà\*

Il sole caldo e il mare scintillante sono a portata di mano anche d'inverno.

Lasciati incantare dai regni millenari e dalle architetture innovative che si affacciano sul Mar Arabico, oppure da uno shopping sfavillante, per un'indimenticabile vacanza all'insegna del relax. La seconda persona paga la metà! Scopri la soluzione più comoda per te a partire dal 12 dicembre, con i voli Emirates per salire a bordo a Dubai o con i voli Etihad da tutta Italia per salire a bordo ad Abu Dhabi.

Chiedi alla tua agenzia di viaggio,  
visita il nostro sito  
o chiama il numero **848 24 24 90**.

[msccrociere.it](http://msccrociere.it)

[#prezzoleggero](https://twitter.com/prezzoleggero)



MILANO 2015  
1 MAY • 31 OCTOBER



Official Cruise Carrier

\*Promo soggetta a disponibilità limitata da verificare al momento della conferma e valida per crociere di 7 notti. Non retroattiva e valida per prenotazioni dal 07/09/15. Non cumulabile con altre promo da/extra catalogo e con gli sconti previsti per i soci MSC Voyagers Club. Lo sconto del 50% sulla seconda persona si intende anche sulla quota volo per i pacchetti Volo+Crociere, sono escluse le tasse e i servizi portuali obbligatori e l'assicurazione. Non applicabile sulle cabine singole. È esclusa la partenza dell'Epifania da Dubai.

Visita il sito [www.msccrociere.it](http://www.msccrociere.it) per verificare la scadenza della promozione.



# Conquistare l'Africa con le ali del Golfo

Manager, politico, comandante da quando aveva 20 anni, Salvatore Lauro è soprattutto un armatore pronto a nuove avventure

di **BIANCA D'ANTONIO**, Napoli

CHE per Salvatore Lauro il futuro fosse sul mare era più che scontato e inevitabile, con un padre come don Agostino, **vero e proprio lupo di mare che aveva iniziato la sua avventura armatoriale a Ischia nel 1944**. Possedeva una sola barca di 42 metri, don Agostino, la "Freccia del Golfo" e **con questa iniziò a portare i turisti da Ischia a Capri e viceversa**. La barca era talmente malandata che spesso era costretto a fermarsi lungo la traversata. **Ma non si perdeva d'animo e intratteneva i turisti con barzellette e racconti sulle bellezze e le leggende legate alle isole**. Loro si divertivano, dimenticavano la vetustà della barca e ricordavano soltanto il faccione sorridente di don Agostino che da subito fiutò il business del turismo e acquistò, **nel 1968**, tre piccoli aliscafi che entrarono a far parte della flotta. Sveglia com'era, capì subito che il mezzo veloce era il futuro, **ma capì anche che questo non era il suo mondo**. Il suo cuore continuava a battere per i traghetti. Decise allora di coinvolgere il figlio Salvatore, **allora 19enne**, e gli affidò i mezzi con le ali. Salvatore Lauro, che già aveva uno straordinario rapporto con il mare, vi si dedicò con passione, fece crescere la sua flotta di mezzi veloci, si focalizzò nei collegamenti del golfo (soprattutto verso Ischia) e **oggi è alla guida dell'azienda di famiglia in veste di presidente del gruppo Alilauro cui fa capo un'ampia costellazione di aziende**, consorzi e partecipazioni nelle iniziative più avanzate del traffico veloce marittimo e del turismo. **L'azienda si trasforma e diventa una vera e propria hol-**

**ding con oltre 800 tra dipendenti e collaboratori**. Trasporta oltre cinque milioni di passeggeri l'anno e promuove tutta una serie d'iniziative: potenzia il Consorzio Arcipelago Campano, di cui è presidente, **con l'obiettivo di costituire in Campania un sistema integrato e coordinato**. Aperto, sempre sorridente e disponibile, oggi punta a espandersi in Nord Africa senza trascurare altre opportunità che possono presentarsi sul mercato.

**Allora presidente, come sta andando il suo gruppo?**

«Le performance che sta esprimendo il gruppo Lauro sono ottime, se inserite nel contesto economico finanziario che vive l'intero settore dell'armatoria, nell'ambito della crisi economica globale. La crisi ha comunque fatto sentire i suoi effetti sulla nostra azienda, un gruppo che pur offrendo un servizio pubblico, non beneficia di alcun contributo: operiamo prevalentemente nell'area geografica campana dove si applicano tariffe tra le più basse d'Europa; siamo vincolati a un dispositivo di legge che in tema di tasse penalizza le compagnie che non trasportano autovetture; il costo del combustibile, dopo aver raggiunto costi da capogiro, solo in quest'ultimo periodo sta lentamente tornando a livelli accettabili. A tutto ciò va sommato il minor traffico di persone riscontrato a causa delle scarse risorse economiche delle famiglie. Nonostante quanto premesso, il gruppo Lauro ha registrato un consistente incremento del fatturato, un risultato questo di asso-

luto rilievo se si pensa che non si è proceduto a incrementi delle tariffe».

**Quali le prospettive nel Golfo?**

«Direi che sono buone. L'obiettivo sarà puntato sulla qualità del servizio che verrà offerto. In particolare penso alle tratte verso Capri, Sorrento con la sua penisola, Salerno e anche ai tour turistici. Già da qualche tempo abbiamo scelto la qualità piuttosto che la quantità e questa scelta è molto apprezzata dall'utenza: lo scorso anno oltre cinque milioni di passeggeri hanno scelto di servirsi della nostra compagnia. Tra i vari servizi offerti alla nostra clientela ci sono le App: Alilauro Shipping, unica nel settore in grado di fornire, in tempo reale all'utenza, orari, posizionamento delle navi, ritardi e acquisto online dei titoli di viaggio. Abbiamo proposto, sostenuto e realizzato un sistema di reti d'impresa tra operatori del settore turistico alberghiero e dei trasporti così da offrire ai nostri passeggeri un'ampia offerta di intermodalità nei collegamenti e nella scelta del soggiorno».

**Lei opera anche in Algeria: ha ancora intenzione di espandere la sua attività ad altri paesi del Nord Africa nonostante i preoccupanti sviluppi del terrorismo?**

«L'esperienza in Algeria, che ormai viviamo da quasi due anni e che nel corso del 2015 ha visto raddoppiarsi il numero delle unità dislocate in Nord Africa, è stata ed è molto importante. È frutto di collaborazioni tra aziende di trasporti e altre impegnate nel settore turistico. Considerati i risultati fino a questo momento raggiunti

e gli ottimi rapporti con le Autorità locali, è difficile non considerare ulteriori futuri progetti in Nord Africa».

**Il suo regno è sempre stato il Golfo di Napoli e i collegamenti con i mezzi veloci: è soddisfatto di quanto è riuscito a fare sino ad ora?**

«Sicuramente sì, ma sono anche conscio che si potrebbe fare molto di più. I nostri amministratori locali però dovrebbero incrementare i servizi e realizzare strutture a terra. Durante la stagione estiva si formano lunghe file di turisti in attesa di imbarco sotto al sole quando sarebbe facile pensare a pensiline con monitor indicatori degli orari di partenza dei mezzi».

**Con Ischia, il suo paese natale, il paese di suo padre, lei sembra non avere proprio un grande feeling. Come mai?**

«Non sono d'accordo. Con l'Isola di Ischia ho da sempre un grande feeling: ho molti amici e ritengo di essere ben voluto per l'impegno profuso nel settore in cui opero e al quale dedico la mia vita».

**Lei nasce armatore, ma poi è anche un politico impegnato (eletto per due legislature senatore in Forza Italia ndr), è attivo nel settore del turismo, nell'industria alberghiera, nel web: quale ruolo ritiene più suo?**

«Sono e resto un armatore. Tutto quanto da me sinora espresso non è altro che la sintesi di quanto un armatore può fare per svolgere al meglio il suo servizio».

**Cosa deve a suo padre, grande lavoratore, figura mitica del Golfo, amante dei traghetto che sentiva più suoi rispetto ai mezzi veloci?**

«Di mio padre ammiro la visione che aveva della vita, il suo guardare al futuro in prospettiva. Mettere impegno e passione in tutto ciò che faceva».

**Che cosa le manca di lui?**

«La sicurezza che sapeva infondermi».

**Gli armatori che più invidia e poi, pensa che il settore dello shipping stia cambiando?**

«L'invidia è un sentimento che non conosco personalmente. Prova ne è la mia profonda stima per Gianluigi Aponte e Manuel Grimaldi che si impegnano ogni giorno nello sviluppo di un settore difficile come quello marittimo, in

costante competizione con le altre compagnie operanti nel resto del mondo».

**Cosa sognava da bambino?**

«Da bambino ho spesso sognato di diventare comandante di una nave, e a 20 anni ho realizzato il mio sogno: sono stato il comandante più giovane d'Italia».

**Che cosa vuole trasmettere ai suoi figli?**

«Passione e impegno, in primo luogo. Valori morali fondamentali in ogni situazione».

**Che cosa è felice di aver fatto e cosa invece rimpiange di non essere riuscito a fare?**

«Sono abbastanza soddisfatto di quanto ho fatto. Non ho rimpianti perché di più non avrei potuto fare».

**Ha ancora il suo sogno nel cassetto? Si dice che sognare aiuti a vivere meglio.**

«Ho ancora il mio sogno nel cassetto che non posso rivelare».

**Per lei com'è Salvatore Lauro, qual è il suo pensiero sull'uomo e sull'imprenditore?**

«Salvatore Lauro è un uomo che mette tutto se stesso in ciò che fa, a prescindere dal risultato. Come imprenditore sono fiero di aver creato una squadra di circa 800 persone sulla quale poter contare e senza la quale forse la mia storia sarebbe stata diversa. Inoltre, mi riempie di orgoglio sapere che i miei figli seguiranno le mie orme».

**Lei ha una passione per l'informatica, già nei primi tempi trovava delle app da applicare ai telefonini: come è nata in lei questa passione?**

«È una passione che alimento in quanto utile alla mia attività. Va sperimentato ogni strumento utile all'utenza. Chi viaggia ha necessità di una costante informazione sulla tempistica dei servizi che un'azienda offre. Non sono infatuato della tecnologia, ritengo però che sia utile a migliorare il rapporto con i propri clienti».

**Dicono di lei che sia un bravo ragazzo, ma non sempre affidabile, lei cosa risponde al riguardo?**

«La domanda la giro ai miei collaboratori e ai miei clienti, gli unici in grado di esprimere un giudizio sul mio operato».

**Com'è Salvatore Lauro di carattere. Impulsivo, paziente, diplo-**

**matico? Allegro o pesante?**

«Posso essere anche tutto questo, ma il carattere di una persona si manifesta in funzione del momento».

**Quali le qualità che più apprezza in una persona?**

«In un uomo apprezzo il senso di responsabilità».

**Lei ha un cognome che la lega anche al comandante per antonomasia, Achille Lauro: avrebbe voluto averlo tra i suoi avi e cosa l'ha colpita della sua personalità?**

«Mio padre era da molti definito il secondo Cristoforo Colombo. Detto ciò, sono fiero dei miei avi tanto da non desiderarne altri».

**Come e per cosa vorrebbe essere ricordato?**

«Per aver fatto il mio dovere di uomo, di padre, di imprenditore e per essere riuscito a dare il mio apporto nel rendere migliore la società e la famiglia».

**Sua figlia Maria Celeste è già da tempo in azienda. A suo avviso, ha le qualità della manager?**

«Maria Celeste ama la mia attività, è entrata in azienda partendo dal gradino più basso, ha mostrato impegno e passione, ma soprattutto ha dimostrato di sapersela cavare in ogni circostanza. La gavetta la sta facendo tutta, ha tanta voglia di emergere, e nella società, ha saputo conquistare il ruolo di vertice. Di lei apprezzo la capacità di far gruppo e il suo essere motivatrice: gli elementi fondamentali per dirsi un ottimo manager».

**Dicono di lei che abbia una flotta non più giovanissima.**

«Non parlerei di anzianità della flotta se consideriamo il fatto che da oltre 20 anni non si costruiscono navi veloci con una capienza superiore ai 200 passeggeri. Non ci sono navi più giovani con caratteristiche simili a quelle del mio gruppo: caratteristiche che permettono la navigazione nelle acque del Golfo di Napoli e gli accosti nelle isole di Ischia, Capri e Procida. La flotta Lauro, grazie anche al lavoro svolto quotidianamente dai cantieri del gruppo, è costantemente oggetto di manutenzione e di ammodernamenti, dato questo che garantisce un impiego in perfetta efficienza e operatività. Alle navi viene dato un certificato di ringiovanimento quindi, l'età della nave non è più quella della data di costruzione».



# ALILAURO

## scheda della società

LA STORIA dell'Alilauro comincia su iniziativa di Agostino Lauro nel 1944, **con un il collegamento Ischia-Capri**. Al 1968 risale l'ingresso in flotta dei primi aliscafi e il passaggio di consegne tra Agostino e Salvatore nella gestione della compagnia, della quale oggi quest'ultimo è presidente. **L'azienda è diventata una holding con oltre 800 tra dipendenti e collaboratori.**

Alilauro trasporta oltre tre milioni di passeggeri l'anno e promuove tutta una serie d'iniziative. **Dal 2004 Lauro è azionista di Terminal Napoli**, la società di gestione della Stazione marittima dello scalo partenopeo, dando il "la" alla successiva realizzazione di uno dei più importanti terminali crocieristici del Mediterraneo, ma anche di un importante punto di riferimento per la città. Dopo una parentesi in politica, Lauro riprende le redini del proprio gruppo e potenzia il Consorzio Arcipelago Campano, **di cui è presidente, con l'obiettivo di costituire in Campania un sistema integrato e coordinato dei trasporti marittimi.**

La flotta della compagnia oggi è composta da 32

mezzi veloci, l'ammiraglia è la monocabina **"Agostino Lauro Jet"**. La scelta di puntare unicamente sui mezzi veloci è della fine degli anni Novanta, e questa decisione porterà la compagnia a effettuare le rotte nel Golfo di Napoli unicamente con questo tipo di unità. **Grazie a questa scelta Alilauro è la prima compagnia nel collegamento con mezzi veloci da/per l'isola d'Ischia.**

I porti toccati sono Napoli Beverello, Ischia Porto, Sorrento, Napoli Mergellina, Stromboli, Panarea, Salina, Lipari, Vulcano, Capri, Salerno, Amalfi, Positano, Maiori, Minori, Ischia Forio. Nel 1997 a seguito della fusione del ramo salernitano dell'Alilauro e la Coast Lines nasce la Alicost, **che opera per le tratte nel Golfo di Salerno**. Da luglio di quest'anno l'Alilauro ha raddoppiato la sua presenza in Algeria, affiancando alla "Ischiamar III" un secondo traghetto, **"Ischiamar I"**, che farà servizio sulle coste del Paese nordafricano. Con l'arrivo nel porto di Algeri della seconda unità, il numero di corse giornaliere tra Algeri e El Djamilia sono diventate 12, **tre delle quali durante il Ramadan sono eseguite di notte per il piacere di cittadini locali e turisti.**



# «Così formiamo l'élite dei naviganti»

Grimaldi racconta la collaborazione con la Escola Europea de Short Sea Shipping, e rivela nuovi piani per il Sud America

di STEFANO PAMPURO, Barcellona

DA 12 ANNI, il gruppo Grimaldi e la scuola logistica di Barcellona marcano di pari passo con l'obiettivo di diffondere la cultura della logistica intermodale e il rispetto dell'ambiente. Racconta questa realtà Guido Grimaldi, Corporate truck & Trailer commercial director della compagnia.

## Quando è cominciata la collaborazione con la scuola?

«Collaboriamo con la Escola Europea de Short Sea Shipping dal 2003, anno in cui abbiamo erogato il primo corso a bordo della "Eurostar Barcelona", tra l'altro proprio quando è nato il servizio Grimaldi tra l'Italia e la Spagna. Da questa partnership abbiamo ottenuto vantaggi reciproci, dal momento che il prestigio del centro catalano si è affermato a livello internazionale con il riconoscimento ufficiale da parte dell'Unione Europea, nel 2006. Il prossimo anno celebreremo quindi i 10 anni da quella data, perché il gruppo Grimaldi fu allora uno dei principali partner della fondazione».

## L'interesse a collaborare con questo centro spagnolo, mettendo a disposizione risorse e strutture, ha un fine di ritorno? Tenete d'occhio le decine di partecipanti ai vari corsi per reclutare personale?

«Ci siamo resi conto che spesso le aziende di trasporto non sono sempre informate circa i vantaggi dello short sea, pertanto i corsi sono stati ideati per diffondere la conoscenza su questa materia e di conseguenza invogliare le aziende di trasporto ad utilizzare l'intermodale marittimo come alternativa al trasporto tutto strada. La Escola Europea de Short Sea Shipping, avendo

come scopo principale la formazione di risorse altamente specializzate tramite la diffusione del concetto di Autostrade del Mare, contribuisce a sensibilizzare le aziende sui benefici dei trasporti intermodali, e indirettamente promuove il business della nostra compagnia».

## Molti dei partecipanti ai corsi sono italiani. Sembra che a casa nostra non ci siano centri di formazione marittima in numero sufficiente, o qualitativamente adatti. È davvero così?

«In Italia non esistono molti centri di formazione marittima, ad eccezione di quelli pratici relativi la formazione di Personale di bordo. Negli ultimi anni le nostre università italiane si stanno però attivando nel promuovere il settore industriale marittimo, che ultimamente sta crescendo in maniera esponenziale».

## Questa sinergia con la Spagna ha avvicinato ulteriormente i nostri Paesi.

«Gli effetti di questa sinergia sono evidenti. Grimaldi, tramite la diffusione del concetto dello short sea, ha infatti l'obiettivo di favorire e spingere sempre di più via mare i flussi e gli scambi commerciali esistenti tra Spagna e Italia, e in generale tra i paesi del Mediterraneo. Grazie alla diffusione del concetto dello short sea e dei suoi relativi vantaggi, stanno nascendo sempre di più nuovi mercati (ad esempio la vendita di arance di Murcia a Palermo), che contribuiscono a un continuo e maggiore sviluppo delle sinergie tra i due Paesi».

## Quali sono i corsi offerti dalla Escola nei quali è coinvolta Grimaldi?

«Sono corsi teorico/pratici che si svolgono a bordo delle nostre navi: la "Cruise Roma" e la "Cruise Barcellona" impiegate sulla linea Civitavecchia-Barcellona. Viene analizzato il caso di un'azienda di logistica che trasporta merce dall'Italia alla Spagna, sia a livello teorico che a livello pratico (documentazioni necessarie, operazioni di stivaggio, di imbarco/sbarco, eccetera). Nella pratica i partecipanti vengono divisi in piccoli gruppi di lavoro composti da cinque/sei persone, e ad ogni gruppo viene affidato un caso aziendale il cui obiettivo è proporre una soluzione di trasporto via short sea che risulti con costi più competitivi rispetto alle altre possibili soluzioni logistiche. È quindi anche un momento aggregativo, di raccolta di idee, dove i membri si confrontano tra loro avendo modo di studiare insieme le diverse soluzioni, individuando quella che dalle loro valutazioni risulta più valida. Al termine, viene selezionato e premiato il progetto con la soluzione migliore».

## Nei prossimi tre anni come vedete il vostro rapporto con la Scuola?

«L'obiettivo è garantire la continua crescita dei rapporti esistenti tra il nostro gruppo e la Escola, tramite il miglioramento del servizio fornito, e quindi fornendo corsi sempre più qualificati. L'obiettivo principale nei prossimi anni è incrementare il numero di iscrizioni dei partecipanti non solo a livello europeo ma anche extra-europeo. A tal proposito, la Escola Europea de Short Sea Shipping ha appena firmato accordi con molti Paesi del Sud America (come Cuba, Brasile ed Argentina) per ottenere un mercato sempre più ampio».

# La Spagna rialza la testa

di STEFANO PAMPURO, Barcellona

OGNI volta che si vuole comprendere l'attuale situazione economica del nostro Continente, o di un Paese come la Spagna, bisogna saper leggere i dati relativi al commercio e ai trasporti. Questi sono utilissimi per chiarire in che direzione si stia muovendo il settore industriale, quello agricolo, il mercato dei consumi, e quali siano i principali snodi costieri capaci di intercettare porzioni più o meno grandi di questo flusso. A settembre del 2015, la situazione della Spagna lascia ben sperare.

**Quest'anno la Spagna si aggiudica per il quarto anno consecutivo il secondo gradino più alto del podio per quanto riguarda il traffico di passeggeri crocieristici.** Nel primo semestre di quest'anno sono approdati nei porti iberici 3,54 milioni di vacanzieri, **un 8,66% in più che nello stesso periodo dello scorso anno.** Secondo il ministero del Turismo questa cifra costituisce un massimo mai registrato (**nemmeno nell'anno record 2006**).

L'estate si chiude facendo registrare 676.347 viaggiatori sbarcati nel solo mese di giugno. Una delle ragioni che hanno portato all'ottenimento di questi risultati, sempre per il ministero, è stata sicuramente la capacità del Paese di comprendere le reali esigenze di questo segmento del mercato turistico, oltre che le attuali tensioni nel Nord Africa, **che hanno spinto Msc, Costa Crociere a incrementare gli scali nei porti europei più sicuri.**

Si è registrato tuttavia un decremento del numero complessivo dei passeggeri, considerando

quindi quelli dei traghetti, **dal momento che la cifra scende di un 2,2% sfiorando gli 11,7 milioni.** Un altro ambito del trasporto marittimo che ha registrato indici positivi è stato quello delle merci, **che nella prima metà del 2015 ha superato il record.**

I principali nove porti spagnoli hanno mosso complessivamente 244,5 milioni di tonnellate di merci (container o bulk) **3,6% in più rispetto allo stesso periodo del 2014.** Si supera in questo modo anche il massimo totale di 242,5 milioni di tonnellate raggiunto nel 2008, **cioè prima della crisi.** Questa crescita giunge tutt'altro che inaspettata grazie al trasporto di granaglie solide, che hanno raggiunto le 82 milioni di tonnellate, **e registrando un incremento del 4,9%.** Infine i container hanno sorpreso le previsioni, superando per la prima volta dal 2008 i dati registrati quell'anno.

**Nei primi sei mesi di quest'anno infatti i container trasportati sono stati ben 6,9 milioni.** Il porto di Bahia de Algeciras è tornato a essere leader nel ranking nazionale in quanto a quantità di tonnellate movimentate (47,3 milioni), seguita da Valencia (35,7 milioni), e Barcellona (**22,8 milioni**). Per quanto riguarda invece la crescita in punti percentuali, **risaltano primi i porti di Almeria e Pontevedra.**

Questi numeri ci dicono che la recessione economica che ha stritolato i mercati europei dal 2008 finalmente sta allentando la presa. **Lo dicono i numeri che non testimoniano altro che nuovi margini di spesa da parte di consumatori e imprese.**

ROPAX 1

# ADVANCING MARITIME LEADERSHIP

## EUROPORT

exhibition for  
maritime technology

**3-6 November 2015**

**Ahoy Rotterdam**



Register now  
for a free visit!  
[www.europort.nl/  
registration](http://www.europort.nl/registration)

[www.europort.nl](http://www.europort.nl)

Get in touch with industry leaders from all over the world. Join one of the many conferences on this year's key exhibition themes: Ship efficiency, Technological leadership, New market opportunities and Human capital. For an updated programme and exhibitor list, please check [www.europort.nl](http://www.europort.nl) or download the Europort app.





LA COMPAGNIA di navigazione spagnola Balearia e i cantieri navali Construcciones Navales del Norte (La Naval) sono giunti a un primo accordo, che prevede la costruzione di due nuovi traghetti con un innovativo sistema di propulsione, **alimentato da gas naturale e che presuppone un investimento di circa 350 milioni di euro**, secondo quanto annunciato dalla compagnia. Queste nuove navi oltre a essere le prime in Spagna, adibite al trasporto passeggeri alimentate da gas naturale liquido, saranno tra le più grandi mai allestite da cantieri spagnoli, **con una lunghezza di 225 metri e una larghezza di 30.**

Di fronte a questa coraggiosa scommessa energetica, Balearia ha ordinato due nuovi traghetti con motori doppi, che potranno essere utilizzati con gas naturale o diesel, **e quindi permetteranno alla compagnia di ridurre più di un 30% le emissioni di CO2**, così come altri tipi di emissioni dannose alla salute. La prima delle

due navi, la cui costruzione comincerà a marzo del prossimo anno, **è previsto che possa già essere operativa nel primo trimestre del 2018.** Il presidente di Balearia, Adolf Utor, segnala che **«l'investimento nella costruzione delle nuove navi è la strada per poter crescere ed essere più competitivi.** Saranno navi tecnologicamente avanzate e innovative - aggiunge Utor - non solo per il tipo di propulsione, ma anche per l'incorporazione del sistema che ci permetterà essere più ecoefficienti, **offrendo allo stesso tempo al passeggero un miglior servizio e comfort».**

Per il direttore generale della Naval, Jose Ignacio Irasuegui, l'accordo rappresenta un punto di svolta per la società, **oltre che per l'aver ottenuto un nuovo cliente del calibro di Balearia**, con il quale sperano di stabilire un rapporto duraturo, oltre che per il consolidamento della sua strategia nel mercato delle navi passeggeri.

S. Pa.

## NAVANTIA, ORDINE DA ONDIMAR

È STATO firmato recentemente l'accordo tra i cantieri pubblici spagnoli Navantia con la compagnia di navigazione basca Ondimar per la costruzione di quattro petroliere Suezmax. Questo accordo rappresenta un notevole cambio di direzione rispetto la tendenza, ormai quasi scontata, di ordinare navi ai cantieri asiatici, **per abbattere costi di fabbricazione e di mano d'opera.** Attualmente le petroliere in attività costruite nei cantieri spagnoli sono solo 11, rispetto alle 23 del 2000, e le 39 del 1990, quando la Spagna possedeva ancora una flotta di bandiera di tutto rispetto **(sesta in Europa).** I lavori per la realizzazione delle quattro navi cominceranno non più tardi dell'ultimo trimestre di quest'anno, **e verranno ultimate e consegnate entro 21 mesi.** I cantieri di Ferrol e Cadice, verranno sottoposti a 4,5 milioni di ore di lavoro, che impiegheranno 2000 tra operai e ingegneri per la maggior parte spagnoli.

S. Pa.

## FORMAZIONE CARNIVAL AD ALMERE

CARNIVAL Corp. & plc ha dato inizio allo sviluppo di una struttura che formerà 6.500 ufficiali e tecnici di ponte, e che comporterà l'acquisizione di nuovi terreni ad Almere, **in Olanda**, per l'edificazione della struttura. Il pezzo forte del nuovo campus sarà un nuovo simulatore tridimensionale per il Maritime Training, **la cui costruzione è già in corso dall'aprile scorso.** La nuova installazione offrirà quattro ponti simulatori, incluse quattro sale macchine e nove parti più piccole che riprodurranno situazioni d'emergenza incendio. Carnival ha lavorato con la Vastgoed (proprietà del gruppo Amvest) per comprare sette acri di terreno lungo la costa a Duin, nella municipalità di Almeere, **a poca distanza dall'aeroporto Schiphol di Amsterdam.** Questo simulatore sarà il più avanzato in Europa, e sarà ultimato nel 2016 continuando ad essere il principale strumento per supportare i grandi sforzi di Carnival nella formazione del corpo ufficiali.

S. Pa.



Incorporating



Follow us on



## THE GLOBAL CONTAINER, TRANSPORT AND LOGISTICS EVENT

- MEET** 100+ leading global suppliers
- ATTEND** over 40 free conference sessions
- DISCOVER** new products
- LEARN** about the latest innovations
- MAKE** the right investment decisions
- NETWORK** with opinion leaders

17 – 19 NOVEMBER 2015, HAMBURG MESSE, GERMANY

Register FREE today at [www.intermodal-events.com/register](http://www.intermodal-events.com/register)

# La disciplina dei servizi di vigilanza privata antipirateria

A bordo delle navi nazionali e sulla loro qualificazione come servizi complementari (breve cenni)

di **GIUSEPPE LOFFREDA\***  
 e **MARCO COTTONE\***, Milano

COME ormai noto, con la previsione di cui all'art. 5 del DL n. 107/2011 (convertito in Legge n. 130/2011), sono state introdotte nell'ordinamento interno alcune misure di contrasto alla pirateria marittima, a garanzia della libertà di navigazione, che consentono all'armatoria privata italiana di stipulare, dapprima con il ministero della Difesa, adesso solo con soggetti che forniscono servizi di sicurezza privata complementare, **accordi per la protezione delle navi italiane in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria, individuati con decreto dal ministero della Difesa.**

L'attività di protezione consiste nell'imbarco di nuclei specializzati armati i cui oneri sono totalmente a carico dell'armatore richiedente.

Recentemente, dal 1 giugno 2015, è entrata in vigore la modifica all'art. 5 citato, introdotta dal DL n. 7 del 28 febbraio 2015 (convertito in Legge n. 43/2015), che prevede il ricorso esclusivo da parte dell'armatoria italiana all'impiego di guardie giurate private, **senza poter più ricorrere ai c.d. nuclei militari di protezione (Nmp) della Marina.**

La suddetta normativa, cioè il DL n. 107, è stata successivamente accompagnata dall'adozione di un regolamento attuativo, approvato con DM n. 206 del 28 dicembre 2012, dove all'art. 3, comma 1, viene precisato che i servizi di protezione delle merci e dei valori sulle navi mercantili possono essere svolti da guardie giurate **dipendenti direttamente dagli armatori**, ai sensi dell'articolo 133 del T.U.L.P.S., ovvero **dipendenti da istituti di vigilanza privata** autorizzati ai

sensi dell'articolo 134 del T.U.L.P.S. a cui l'armatore affidi in appalto tali servizi, in deroga a quanto previsto dagli artt. 316 e ss. c. nav., ovvero al principio per cui il personale impiegato a bordo delle navi nazionali deve essere arruolato direttamente dall'armatore.

Il regolamento attuativo disciplina, tra l'altro, **le modalità di impiego delle guardie giurate a bordo nonché l'imbarco e l'utilizzo delle armi e delle munizioni e i rapporti tra questo personale e il comandante della nave.**

In particolare, l'art. 9 del regolamento prevede che tali servizi di sicurezza siano svolti sotto la direzione del Comandante della nave.

Sulla qualificazione giuridica delle guardie giurate impiegate a bordo, nonché sul rapporto che intercorre tra queste e il Comandante delle navi, è utile richiamare la previsione contenuta all'articolo 3, comma 1, del Decreto dirigenziale n. 349/2013 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, secondo la quale *“ai fini del presente decreto i componenti dei Nuclei militari di protezione e le Guardie giurate che imbarcano a bordo delle unità di cui all'articolo 1 del presente decreto, assumono la qualità di «personale diverso dall'equipaggio e dai passeggeri ('other persons')”, come individuato nella Regola 2 (e) (i) del Capitolo I della Convenzione SOLAS 74, il quale dispone: “A passenger is every person other than the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship”. Il Comandante è chiamato a redigere, prima dell'imbarco del pre-*

detto personale, un'apposita lista contenente le generalità dei singoli componenti del nucleo di sicurezza **(comma 2, art. 3).**

Trattandosi di personale diverso dall'equipaggio, per l'ingaggio delle guardie giurate si fa ricorso alle tipologie contrattuali più adatte alle peculiarità del servizio **(sul punto cfr. Circolare del Ministero dell'Interno del 19 ottobre 2013).** Nella pratica si fa ricorso al formulario BIMCO GUARDCON, nell'ultima stesura risalente al 2012.

In questo quadro normativo e regolamentare di riferimento, i servizi di vigilanza privata antipirateria a bordo delle navi italiane si qualificano come servizi complementari di bordo che l'armatore può dare in appalto, analogamente a quanto già avviene, soprattutto su alcune tipologie di navi (ad esempio quelle passeggeri, ma non solo), per i servizi bar e self-service, i servizi di accoglienza a bordo, ecc... **e pure per i servizi di vigilanza a bordo ai sensi dell'art 17 della L n. 856/1986 e delle circolari del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nn. 10, 11, 12 e 14 del 2005.**

I servizi in argomento, se svolti sulle navi iscritte nel Registro Internazionale Italiano, sarebbero pertanto, ricorrendone i presupposti di legge, soggetti all'autorizzazione ministeriale e usufruirebbero del medesimo regime di sgravio, fiscale e contributivo, **già riconosciuto ed applicato alle imprese appaltatrici di servizi ausiliari e complementari di bordo e al loro personale dal DL n. 457/1997, convertito in L n. 30/1998, come successivamente modificato e integrato.**

\* Legance Studio Legale

GENOVA / LUNEDÌ 16 NOVEMBRE 2015

SALA DELLE COMPERE, PALAZZO SAN GIORGIO / AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

# 2° FORUM SHIPPING & INTERMODAL TRANSPORT

## Scenari e mercati del futuro.

### AGENDA:

Ore 9:15 *Saluti di benvenuto*

- **Tavola Rotonda 1:**  
Container: migliorare la catena logistica e ridurre costi e impatto ambientale
- **Tavola Rotonda 2:**  
Armatori fra vecchie e nuove rotte: dove porta la ripresa economica?

Ore 11:15 *Coffe break*

- **Tavola Rotonda 3:**  
Non si vive solo di Nord Europa: quando il Sud conviene, le eccellenze dei porti italiani

Ore 12:45 *Fine lavori*

The  
**Medi Telegraph**  
Shipping & Intermodal Transport

L'AVVISATORE  
MARITTIMO

TIM

**IL SECOLO XIX**

Con il patrocinio di



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

Sponsor



Per iscrizioni, informazioni  
e per diventare sponsor  
[forum.themeditelegraph.com](http://forum.themeditelegraph.com)

Contatti  
[forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com)  
+39 347 983 82 33





# FOCUS ON GEN



# COA SHIPPING WEEK

# «Genova, un porto in crescita continua»

Duci, presidente di Assagenti: «Il 2015 sarà un anno record, grazie soprattutto all'industria del Nord Italia»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

UN DOPO-CRISI internazionale incerto, scelte strategiche importanti come l'allargamento della capacità dei due principali canali internazionali, **Panama e Suez**, un riforma forse in arrivo: lo shipping italiano si prepara ad affrontare una stagione forse decisiva e sicuramente difficilmente decifrabile. Gian Enzo Duci, **presidente di Assagenti**, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, è un osservatore privilegiato di questa realtà.

## Che fotografia si può fare oggi del settore?

«Dal punto di vista del mercato internazionale - risponde Duci - abbiamo andamenti differenti nelle varie tipologie».

## Parliamo dai container.

«Nei container si registra una pressione fortissima. I noli sono bassi, le compagnie competono per riempire navi sempre più grandi. Anche il vantaggio del calo del prezzo del bunker non incide perché è stato passato ai clienti».

## Dry bulk?

«Anche in questo caso la pressione è pesante. Le compagnie sono sotto pressione perché i noli sono su livelli non sufficienti a garantire il pareggio. La causa di questa situazione è l'eccesso di stiva. È vero che quest'anno gli ordini ai cantieri per la costruzione di nuove navi sono stati pochissimi, ma il mercato sconta il grande numero di ordini piazzati negli anni precedenti. A questo si aggiungono proprio in questo periodo i primi effetti della crisi cinese, che sta rivelando caratteri



peggiori di quelli che apparivano al principio. Si tratta di una crisi finanziaria, ma sta avendo ricadute sull'economia reale. Così la Cina tira meno come scambio di materie prime. Questi effetti non hanno ancora avuto effetto sull'Italia, ma è facile prevedere che in prospettiva si produrrà e consumerà meno».

## Le rinfuse liquide?

«Nell'ultimo mese e mezzo, nel settore dei liquidi i noli sono stati buoni. Il mercato del petrolio è cambiato completamente a causa degli Stati Uniti. Ad esempio è significativo che l'Arabia Saudita non sia più nella lista dei primi dieci paesi per volume di scambi con gli Stati Uniti. Dà l'idea di come sia cambiato l'approvvigionamento del governo di Washington, che si rivolge al



mics, il 2014 è stato l'anno in cui i produttori lombardi hanno utilizzato di più il porto di Genova. Fra 2009 e 2014 c'è stato un aumento di questo utilizzo del 30% e nel 2015 il dato crescerà ancora. Invece l'effetto "aspirapolvere" (ossia il trasferimento di traffici che toccavano altri scali vicini, ndr), che pure c'è, non ha significato un calo per altri porti come La Spezia o Livorno e anzi tutto il sistema sta andando bene. Il porto di Savona ha vissuto vicissitudini legate da un lato alle scelte delle compagnie marittime e delle nuove alleanze, dall'altro all'andamento del gruppo Orsero».

#### **E la riforma portuale?**

«Non ci favorisce l'incertezza sulla governance. La situazione non è precaria, sia chiaro, ma non lascia neanche sereni. Gli operatori devono programmare il futuro, mentre abbiamo di fronte mesi di incertezza. Anche per quanto riguarda il capitolo del rinnovo delle concessioni, la speranza è che si faccia luce su quanto non è chiaro all'interno dell'attuale legge 84. Nell'attesa, però, si applichi la legge esistente. È legittima la posizione di chi dice che di riforma si parla da dieci anni. Non ci si può fermare per questo. Si decida in base al quadro normativo attuale»

mercato interno. i paesi Opec abbassano i prezzi cercando di far uscire dal mercato chi produce a prezzi più alti, ma si scontrano con scelte che sono di tipo politico. Inoltre con la fine delle sanzioni è rientrato in gioco l'Iran, che finora scambiava soltanto con Russia e Cina e adesso rifornisce il mercato mondiale. Insomma, questo è un settore che ha ottime prospettive».

#### **E i ro-ro?**

«È un altro settore che ha buone prospettive. Per anni si sono co-

struiti pochi traghetti. Adesso ne mancano e i prossimi 24 mesi saranno i migliori per i noli».

#### **Come si inserisce in questo quadro internazionale la situazione italiana?**

«Il porto di Genova è in crescita continua. Se i traffici proseguono come negli ultimi mesi, il 2015 sarà un nuovo anno record per lo scalo, ben maggiore che il 2014. Questa crescita è in parte spinta dal fatto che l'industria lombarda ritorna a essere competitiva. Secondo Oxford Econo-



*P&I purists since 1959*

Genoa, Naples, Ferrara, Monaco, Athens, Istanbul, London and New York\*

\*in exclusive cooperation with Crystal & Company

plferrari.com

# «Genova e lo shipping, opportunità per i giovani»

Negri, leader del gruppo Giovani di Assagenti:  
«Rappresentiamo un settore importante ma poco valorizzato»

di ALBERTO GHIARA, Genova

OGGI in Italia l'ingresso a molte carriere universitarie è a numero chiuso. Nel mondo dello shipping conta ancora molto l'esperienza, **anche se il titolo di studio è sempre più importante**. Consiglierebbe a un giovane di provare la "carriera" nello shipping o anche qui è meglio avere, metaforicamente, il **"numero chiuso"**?

«Mi sento di dire - risponde Aldo Negri, presidente del Gruppo giovani di Assagenti, che da molti anni organizza a Genova il Dinner internazionale degli agenti marittimi e broker - **che vale la pena di intraprendere il percorso lavorativo nello shipping**, soprattutto se si sente la vocazione».

**Lo shipping è un'ambiente di lavoro molto legato al mercato e alle dinamiche internazionali, in cui c'è poco spazio per chi vive di rendita. Si va avanti se si ottengono risultati. Quali caratteristiche bisogna riconoscersi per provare questa strada?**

«Occorre avere molta passione. È importante che in una città come Genova ci sia questa possibilità per i giovani che cercano la propria strada. Assistiamo troppo spesso a persone che vanno altrove per cercare lavoro. Il porto e le attività marittime sono un'opportunità per Genova per valorizzare al suo interno le proprie risorse».

**Organizzando il Dinner, il gruppo Giovani di Assagenti entra in contatto con operatori di tutto il mondo. Qual è l'immagine del cluster italiano all'estero e quali sono le caratteristiche degli ita-**



**liani che vengono apprezzate?**

«Nello shipping non è possibile fare paragoni fra operatori di Paesi differenti. Ogni Paese e ogni porto hanno le proprie caratteristiche peculiari. Chi ci lavora deve conoscerle. Lo dimostra l'esperienza. Spesso capita che le grandi multinazionali aprano attività in diverse località, cercando di imporre ovunque il proprio modello. L'esper-

ienza mostra che queste attività funzionano soltanto adattandosi alle realtà locali. Spesso le grandi società finiscono per scegliere un socio locale che le sappia affiancare nel modo migliore per gestire l'attività sul singolo territorio. Detto questo, penso che i professionisti italiani dello shipping siano caratterizzati da grande flessibilità. Hanno la capacità di adattarsi alle diverse si-

tuazioni. Questo è un valore rispetto a altri sistemi, come avviene ad esempio in Estremo oriente, che sono caratterizzati da una maggiore rigidità».

**Il Dinner rappresenta il clou dell'attività del gruppo Giovani, ma non è la vostra unica attività. Quali sono gli altri temi su cui lavorate?**

«Sicuramente il Dinner richiede una grande concentrazione di risorse e ci impegna per almeno un anno. Ma non esaurisce la nostra attività. Il gruppo Giovani svolge ad esempio opera di formazione e informazione, organizzando incontri e seminari, anche in collaborazione con scuole e Università. I nostri associati vengono invitati a partecipare tenendo lezioni. È importante che giovani che sono già entrati nel mondo del lavoro trasmettano la loro esperienza e il loro entusiasmo a altri giovani che devono ancora entrarvi. Ma al di là della formazione, credo che l'importanza del gruppo, per quanto riguarda chi vi partecipa, sia di portata più ampia. Si tratta della condivisione di valori che vanno al di là dell'attività lavorativa e che ci permette di sentirci una comunità unita».

**Voi avete un'età che vi permetterà con maggiore probabilità di**



**vedere risolti problemi e concluse opere di cui si parla da decenni, finora senza successo, una per tutte il Terzo valico. Chi decide oggi sui temi che riguardano mare e porti crea le condizioni per il vostro lavoro futuro. Che cosa pensa della situazione dello shipping?**

«Spero bene che vedremo realizzato il Terzo valico. Ma l'impressione è che ci sia poca attenzione su questo settore, al di fuori degli addetti ai lavori. Quando si deve prendere una decisione, non lo si fa con la convinzione

necessaria e così i tempi si allungano. Chi deve decidere percepisce poco l'importanza che il settore dello shipping riveste per l'economia nazionale».

**Lo dice con fatalismo? Che cosa potete fare voi operatori?**

«Alla fine credo che a noi non resti altro che continuare a fare quello che abbiamo sempre fatto. Continuare il nostro lavoro cercando di favorire le attività logistiche e quindi quelle commerciali. Lasciare da parte le parole e concentrarci sui fatti».



# «In prima fila per difendere le Capitanerie»

di **ALBERTO GHIARA**, Genova

ALLA GUIDA dell'Autorità portuale di Genova da quasi otto anni, **Luigi Merlo ha cominciato il proprio mandato in un momento difficile del porto e lo sta portando a termine alle soglie di quella che potrebbe essere la principale riforma nazionale del settore da 21 anni a questa parte.** Da questa riforma genova spera di vedere riconosciuto il proprio ruolo di leader della portualità italiana. **Un ruolo che proprio in questi giorni è in evidenza.** Genova ha ospitato per una settimana rappresentanti dello shipping di tutto il mondo.

## Quali sono i temi più importanti in discussione in questo momento?

«La Genoa shipping week - risponde Merlo - rappresenta un'occasione per puntare i riflettori dell'informazione sull'economia del mare, questo è lo spirito con cui la comunità portuale genovese sostiene l'iniziativa. Ritengo importante però che gli organizzatori, per l'edizione di quest'anno, abbiano deciso di sottolineare il ruolo della sicurezza e delle Capitanerie di porto. La sicurezza è un tema in cui Genova può dare un forte contributo, vista la vocazione che la città si sta dando per lo sviluppo dell'innovazione tecnologica. Per quanto riguarda il Corpo delle Capitanerie di porto, proprio in queste settimane viene messa a rischio la sua stessa esistenza».

## Si riferisce all'emendamento al disegno di legge sulla pubblica amministrazione che prevede l'accorpamento sotto la Marina militare?

«La difesa delle Capitanerie è par-

tita da Genova e non è terminata. Adesso aspettiamo la partenza dei decreti attuativi, all'interno del quale potrebbe essere inserito di tutto. Questa settimana di discussioni a Genova è stata utile a fare chiarezza sull'importanza delle Capitanerie».

## In che modo?

«In gioco è un tema fondamentale per il buon funzionamento del settore dello shipping, quello della sicurezza della navigazione, che coinvolge anche i servizi tecnico-nautici assieme alle Capitanerie. La novità di questi anni è la velocità con cui cresce la dimensione delle navi. Arrivano navi giganti, ma i porti hanno sempre le stesse dimensioni di prima. Eppure non è mai stata bloccata una nave, anche grazie alle soluzioni messe in opera dagli uomini della Capitaneria. Allora perché dovremmo voler smontare questo meccanismo che funziona? Inoltre non dobbiamo dimenticare quanto sta succedendo lungo le coste del mare Mediterraneo con il fenomeno migratorio. La guardia costiera ha un ruolo fondamentale nel salvataggio di migliaia di vite umane. Ma questa grande migrazione avrà un importante impatto anche dal punto di vista economico, modificando la mappa dei consumi. Io vedo che l'aumento dell'export e lo stallo dell'import deriva dallo stesso cambiamento che sta provocando questi grandi movimenti sociali. Mentre l'economia cinese rallenta, credo che il futuro della nostra economia sarà determinato dalla crescita dei commerci all'interno del Mediter-





raneo. Insomma, dobbiamo guardare a questi fenomeni epocali con un'ottica meno campanilistica. È importante sottolineare che cosa può significare in questo quadro l'economia del mare. Siamo in un momento di grande trasformazione: forse dai confronti con gli operatori di questa settimana genovese capiremo quali novità ci attendono nei prossimi mesi».

**Si parla da anni del possibile sviluppo economico dell'Africa settentrionale. Ci si può ancora credere?**

«Sì, i Paesi di quest'area cresceranno. L'Africa occidentale ha ritmi di crescita dell'8-10% all'anno. Poi pensiamo alle scoperte di gas compiute dall'Eni in Egitto. Si tenga conto che a differenza dell'Estremo Oriente, il Mediterraneo non è un mercato contendibile, i porti dell'Europa settentrionale non possono fare concorrenza».

**Intanto l'Italia sta ripensando il suo sistema portuale. Che ruolo vuole ritagliarsi Genova nella riforma?**

«È importante che la Genoa Shipping Week sia avvenuta proprio nel momento in cui si parla del ddl Madia e del Piano dei porti e della logistica. C'è un ruolo che Genova può svolgere e che verrà riconosciuto nei provvedimenti del governo. Il mondo sta cambiando e il Mediterraneo è di nuovo centrale. Il porto di Genova dovrà allargare la propria struttura direzionale per coinvolgere altri soggetti. Io stesso qualche anno fa, quando si parlò della trasformazione delle Autorità portuali in spa, dissi che nel capitale sociale del porto di Genova avrebbe dovuto entrare anche la Svizzera. Sicuramente bisognerà coinvolgere Milano, anche se questo renderà necessario cedere una parte della sovranità genovese».

# «La riforma dei porti non può più aspettare»

Masucci, presidente del Propeller Club: «In Italia il tema centrale per lo sviluppo dello shipping è la portualità»

di ALBERTO GHIARA, Genova

«OGGI in Italia il tema centrale per lo sviluppo dello shipping è la portualità»: a parlare è Umberto Masucci, **già alla guida di Federagenti e oggi presidente del Propeller Club nazionale**. Masucci, forte di una lunga esperienza nel campo marittimo-portuale, **maturo soprattutto all'interno di un grande scalo come quello di Napoli**, guarda con un misto di speranza e impazienza alle mosse del governo, impegnato in una difficile riforma della legge sui porti. «Siamo tutti in attesa di conoscere il contenuto dei decreti del governo. **Speriamo che siano pronti nelle prossime settimane e che non siano necessari mesi**. Vogliamo capire se il piano strategico per la portualità e la logistica verrà implementato».

**Il primo aspetto su cui si concentra il governo è quello della governance. Qual è oggi la situazione nei porti?**

«Non dobbiamo dimenticare che 15 Autorità portuali su 24 sono commissariate. Io opero nel porto di Napoli, dove il commissario c'è ormai da 31 mesi. Il commissariamento è una misura comprensibile, se il governo pensa di trovare una soluzione in qualche settimana o al massimo in due o tre mesi. Ma questa situazione si sta trascinando da troppo tempo».

**Quali sono le altre priorità?**

«La seconda sono i dragaggi. La Federazione del mare, assieme a Federagenti e Assoporti, aveva organizzato un convegno su questo tema che si è tenuto lo scorso febbraio, a Roma, nella sede di Confcommercio, e a cui aveva partecipato il sottosegretario Sil-



via Velo. Il vento è sicuramente cambiato. Si vuole arrivare a decreti che tengano conto delle esigenze ambientali, ma anche di quelle commerciali dei porti».

**L'Italia è messa così male per quanto riguarda la gestione dei fondali nei porti?**

«Pochi giorni fa sono stato a Rotterdam. Ho potuto vedere un sistema dove le operazioni di dragaggio sono quasi continue, anche a causa della conformazione dello scalo, alla foce di un fiume. La differenza è evidente con quanto succede in Italia, soprattutto nei porti Sin (siti di inte-

resse nazionale, ndr). Adesso, i segnali che sono arrivati nel senso di un cambiamento sono incoraggianti. Ma durante quel convegno pensavamo di vedere risultati in pochi mesi. Invece ne sono passati sette. Sono troppi. Su queste materie il governo ha buone intenzioni, ma deve accelerare».

**Gli operatori privati come si stanno muovendo?**

«Gli operatori, sia nazionali sia internazionali, vogliono certezze, sia in termini di governance dei porti, sia per i dragaggi. Noi come agenti marittimi dobbiamo essere messi nelle condizioni di poter dire



### Come giudica il contesto internazionale in cui avviene questa trasformazione della portualità italiana?

«La Cina in crisi, il prezzo del carburante, la situazione cambia di giorno in giorno. Ad esempio basta poco per variare il prezzo del carburante, che ha tanto effetto sull'economia. Con un milione di barili in più o in meno da parte dell'Opec i prezzi cominciano a saltare su e giù. In queste condizioni non è possibile fare previsioni, neanche la Cina aiuta con l'economia che mostra segni di frenata».

### Intanto importanti novità arrivano dalle maggiori infrastrutture mondiali. Come incideranno le opere concluse o in via di completamento a Suez e Panama?

«I canali favoriranno anche il Mediterraneo. Alla Genoa Shipping Week erano presenti anche rappresentanti di Panama. Può sembrare strano che abbiano partecipato a un evento nel Mediterraneo, ma in realtà i due canali sono interconnessi, le grandi rotte passano per Suez e Panama, è evidente che ci sarà una grande rivoluzione da parte dei vettori, non soltanto nel settore container. Si tratta di opportunità che però l'Italia non è ancora pronta a cogliere».

ai nostri armatori se nei prossimi sei mesi potranno avere fondali adeguati, che ormai per le navi più grandi devono essere di 15 metri. Oggi purtroppo noi non siamo in grado di farlo. Su questo si gioca il futuro dei porti italiani».

### Quali rischi ci sono?

«Il rischio è quello che vediamo. Negli ultimi anni abbiamo avuto un decremento dovuto alla crisi del 2008 e poi una crescita limitata. Anche al netto della crescita dei porti dell'Africa settentrionale, i dati dei porti italiani sono negativi nei confronti dei concorrenti in Spagna e in Europa del Nord. Per fortuna anche il governo ha ac-

quisito questi elementi e capito la situazione. Sono questi elementi che lo hanno spinto a andare avanti nella riforma portuale».

### Allora il problema qual è?

«Che gli operatori internazionali dello shipping non hanno la pazienza di aspettare e che i porti italiani hanno concorrenti nei Paesi vicini. Viviamo le beghe fra Napoli e Salerno, fra Genova e Savona o fra Trieste e Venezia e non capiamo che la vera concorrenza ci viene da Capodistria e Tangeri. Quindi è urgente che agenti marittimi, spedizionieri e armatori vengano messi in condizione di operare».



**SINERGY CARGO**  
management Italy

**Sinergia  
Vincente**

**GROUPAGE  
IMPORT/EXPORT**

GENOVA  
Piazza della Vittoria, 11a/14  
16121 Genova, Italy  
T +39 0106 438414  
F +39 0106 438110  
genova@sinergy-italy.com

MILANO  
NAPOLI  
KOPER

**TERMINAL  
CONTAINER  
RINFUSE  
SERVIZI LOGISTICI**

INTERPORTO DI ARQUATA  
Via Gramsci, 52  
15061 Arquata Scrivia (AL)  
T +39 0143 381078  
logistic@sinergy-italy.com

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

# Milano riscopre il porto di Genova

Lo studio Oxford Economics: in aumento i traffici fra lo scalo ligure e il Nord del Paese

di **ALBERTO QUARATI**, Milano

NEI PRIMI sei mesi il traffico container del porto di Genova è cresciuto del 6,9% a fronte del -6,8% di Amburgo e del +3,7% di Rotterdam. In termini assoluti, la differenza di traffico 2011-2014 è stata di oltre 300 mila teu, poco più di Anversa, 100 mila teu in meno di Rotterdam, a dimostrare che lo scalo ligure, pur con un traffico complessivo inferiore per ragioni geografiche, **è cresciuto proporzionalmente più della concorrenza nord-europea**. Concorrenza che in passato Genova ha sofferto soprattutto nel suo bacino naturale, Milano e la Lombardia, per inefficienze ma anche pregiudizi su cui gli agenti marittimi genovesi e gli imprenditori di Assolombarda hanno voluto fare chiarezza, **dimostrando che il legame Genova-Milano non è solo auspicabile**, ma anche necessario. Una ricerca di Oxford Economics mette lo scalo ligure in relazione con i tre maggiori porti del Nord Europa (Anversa, Rotterdam, Amburgo) dimostrando che sulla rotta di Shanghai i costi di trasporto per un container in import da 20 piedi sono leggermente più bassi **(1.670 dollari contro 1.690 del Nord Europa)** e quasi la metà per l'export. «Dal 2009 al 2014 il traffico con la Lombardia è cresciuto del 30% - dice Emilio Rossi, presidente EconPartners, senior advisor Oxford Economics - a una media del 6%, **superando del 12,5% il picco pre-crisi del 2007**». Si stanno facendo sentire gli effetti dello sdoganamento anticipato, che garantisce l'uscita del container dal porto entro 48 ore nel 98% dei casi, come conferma Marika Roncelli, Transport Mana-



ger del colosso degli elettrodomestici Candy Hoover (600 teu l'anno gestiti su Genova), così come l'efficienzamento in banchina, con il terminal Vte che detiene il primato europeo del ciclo in-out (entrata-uscita camion dal porto) di 28 minuti, mentre a livello nazionale «è stato dimostrato che i servizi tecnico-nautici hanno, a parità e spesso con un servizio migliore, costi uguali a

quelli del Nord» dice Rino Canavese, **manager del gruppo Gavio ed ex presidente del porto di Savona**. La linea invisibile che passa sulla regione alpina, quella che separa la sfera di traffico fra porti italiani e porti del Nord Europa, si sta spostando sempre più in su, e Gian Enzo Duci, presidente di Assagenti e ideatore dell'incontro "Milano riscopre il suo porto" organizzato con Assolombarda e

The MediTelegraph, si augura di poter realizzare il prossimo convegno a Basilea, proprio lì dove adesso passa il confine dei traffici, e ipotizzando per Milano-Genova lo stesso asse che Parigi sta realizzando con Le Havre, «perché non è un caso che ogni grande capitale economica sia sul mare: **così Milano può diventare dopo l'Expo.**» (Il disegno è costruito, le opportunità ci sono, spero che il ruolo di Milano si rafforzi e consolidi), ha aggiunto il presidente dell'Authority di Genova, Luigi Merlo, che ha detto di «non avere rammarichi» sulla gestione del porto, nelle sue mani negli ultimi (quasi) otto anni, ritornando sulla necessità il re-inserimento dei rappresentanti delle aree servite dai porti (per lo scalo ligure: Lombardia, Svizzera ecc...) **all'interno degli organi di governance dei porti e la necessità di conferire all'Agenzia delle dogane il ruolo-guida per la realizzazione dello sportello unico doganale.** Riccardo Fuochi, presidente Propeller Milano, ha sottolineato le migliaia di posti di lavoro che l'asse con Genova potrebbe generare. Fuochi si è soffermato sulla importanza delle infrastrutture e sulla sburocrazia, che ha nell'attivazione dei corridoi doganali un elemento decisivo, e che potrebbe portare a migliaia di posti di lavoro e 1,419



miliardi di euro di maggiore income per ogni unità di tempo risparmiata (quantificata in un lasso compreso fra tre e sei ore, **a seconda del momento di ciclo produttivo**). Fuochi ha poi sottolineato la necessità di valorizzare la grande cultura logistica lombarda per far diventare le aree logistiche del territorio il vero punto di forza del concetto di Porto Esteso per far rimanere le merci in Italia e manipolarle durante l'intero ciclo logistico. Quest'approccio consentirebbe non

solo i piccoli incrementi e il recupero dei famosi 10 milioni di teu che Genova perde a causa del gap competitivo dei porti del Nord, ma permetterebbe di lanciare una vera e propria sfida al Nord Europa, trasformare l'Italia in piattaforma distributiva europea (**Sud-Nord**) ribaltando l'attuale situazione ed affermare definitivamente l'importanza della logistica per l'economia Italiana. Cesare Castelbarco Albani, presidente Carige, ha annunciato che la banca ripartirà anche dal finanziamento allo shipping: **«Siamo a disposizione per progetti seri e credibili in quel settore».** Ovviamente, molti problemi sono lunghi dall'essere risolti. Nel pubblico: la mancanza di sportello unico e dogana aperta 24 ore su 24, così come una politica da rivedere sulle concessioni (quest'ultima osservazione di Guido Porta, FuoriMuro, vicino a ottenere una nuova concessione quinquennale a Genova, **ritenuta troppo corta per investire adeguatamente**). Nel privato: l'eccessiva frammentazione del settore logistico italiano e la tendenza a esportare franco fabbrica. **La stessa città di Genova:** che così come è oggi non è, al contrario del suo porto, ancora in grado di immaginarsi realmente come un tutt'uno con la capitale economica italiana.

**Ferfrigor**  
The marine refrigeration you need

**The right temperature for everyone**

www.ferfrigor.com



Since 1930 we've been designing and manufacturing air-conditioning and refrigeration systems, custom-built for ships of any type and size. We are always ready to attend to your needs, wherever you are.



FERFRIGOR PORTO S.p.A.  
Via di Moto Geno, 16128 Genova Italy  
Tel. +39 010 24.61.192  
Fax +39 010 24.61.195  
www.ferfrigor.com - info@ferfrigor.com



NAPOLI Via A. De' Ammirati, 11  
80133 Napoli  
Tel. +39 081 551 2529  
Fax +39 081 551 9786  
E-Mail ymnap@timea.it

LIVORNO (UFFICIO OPERATIVO)  
Via Roma, 70 - 57126 Livorno  
Tel. +39 0586 266 411  
Fax +39 0586 266 406  
E-Mail ymliv@timea.it

LA SPEZIA (UFFICIO OPERATIVO)  
Via XXIV Maggio, 26  
19124 La Spezia  
Tel. +39 0187 621 161  
Fax +39 0187 621 170  
E-Mail ymspe@timea.it

**YANG MING (ITALY)**

Piazza Galbazzo Alessi, 2  
16128 Genova - Italia  
Tel. +39 010 5991 1  
Fax +39 010 5991 230  
E-Mail ymi@timea.it



Lo scalo più importante per le ultime notizie dal Mediterraneo.



Giorno dopo giorno, resta a contatto con tutto quello che devi sapere nel tuo business: i fatti, i protagonisti, quello che è successo e quello che succederà nel mondo dello Shipping, del Trasporto Intermodale e della Logistica nell'area mediterranea. Registrati al magazine virtuale e alla newsletter gratuita, per non restare mai indietro.

Arrivederci al prossimo numero di *The MediTelegraph Magazine*  
[themeditelgraph.com](http://themeditelgraph.com)

Seguici su   



Gli altri prodotti del comparto Shipping di SEP Spa