

# L'Iran e la via dell'Asia Centrale

LO STATO PROGETTA PORTI E FERROVIE:  
UNA NUOVA LOGISTICA TRA DESERTO E STEPPA

## FOCUS SPECIALE

CRONACA DI UN ANNO SHIPPING:  
TUTTI I FATTI DEL 2015 MESE DOPO MESE

### CRUISE & FERRIES

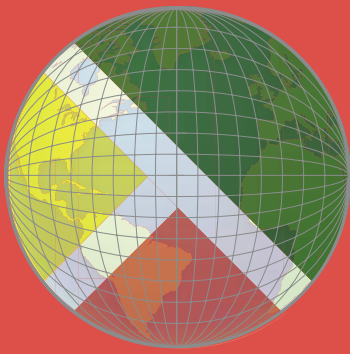
Scommessa  
sulla Persia:  
sarà un'altra Cuba

### FINANCE & POLITICS

Dieci regole d'oro  
per fare affari  
a Teheran i dintorni

### OIL & ENERGY

Greggio a basso costo:  
ecco perché il mondo  
non sarà mai più lo stesso



XXXIII CONGRESS



**SIL2016**

BARCELONA

**18<sup>th</sup>** INTERNATIONAL LOGISTIC AND  
MATERIAL HANDLING EXHIBITION

# 18 YEARS AT THE SERVICE OF LOGISTICS

18<sup>th</sup> International Logistics and Material Handling Exhibition  
14<sup>th</sup> Mediterranean Logistics and Transport Forum  
5<sup>th</sup> Latin American Logistics and Transport Forum



**THE LARGEST CONGRESS OF FREIGHT FORWARDERS AND  
LOGISTICS OPERATORS IN LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN**

[www.alacat2016.com](http://www.alacat2016.com)

**From 7<sup>th</sup> to 9<sup>th</sup> June 2016**

Montjuïc - Plaza España Exhibition Center. Fira de Barcelona  
Barcelona - Spain



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



SIL BARCELONA



sil.barcelona



@SILBARCELONA

# 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**  
Matteo Martinuzzi  
Stefano Pampuro  
Leonardo Parigi  
Elsa Bricchi  
Luca Spallarossa

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

**Marketing**  
Daniela Montano

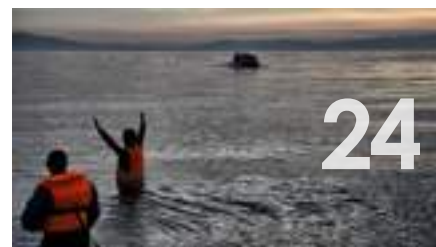
**Supporto tecnico**  
Giuseppe Covato  
Stefano Ramagli  
Maurizio Vernazza

**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 L'Iran e la via dell'Asia Centrale

Lo stato progetta porti e ferrovie:  
una nuova logistica tra deserto e steppa



## 10 Crociere, scommessa sulla Persia

Bandar Abbas, Persepoli, Hormuz e Qeshm: finite le sanzioni  
il Paese è pronto ad aprire i suoi tesori al popolo delle navi bianche

## 12 La storia infinita della "Prestige"

Il comandante della nave tenta il ricorso per ribaltare la sentenza

## 14 Dieci regole d'oro

Opportunità per finanza, trasporti, energia, metalli, tecnologia

## 18 Il mondo non sarà mai più lo stesso

La distribuzione dell'oro nero ha perso ogni contatto con il mercato

## 22 Disperazione alle Colonne d'Ercole

In questo lembo di mare sono stati tratti in salvo più di 4.000 migranti

## 24 La linea tra Sarajevo e l'Egeo

L'Europa chiede ancora alla Nato di risolvere una emergenza di casa

## 26 Il diritto di ritenzione

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

## 28 CRONACA DI UN ANNO DI SHIPPING

DESTRA Camion di mangimi in una stazione di servizio verso Khorramabad

# L'Iran e la via all'Asia centrale

di **ALBERTO QUARATI**, Genova  
foto di **LUCA SPALLAROSSA\***

L'IRAN ha invitato il governo indiano a investire otto miliardi in nuove infrastrutture, a seguito della sospensione delle sanzioni imposte alla Repubblica islamica da parte dei Paesi occidentali, **offrendo anche una quota di partecipazione nel progetto di ampliamento dell'aeroporto Imam Khomeini di Teheran.**

Ma i business che la delegazione iraniana ha sottoposto all'attenzione delle autorità di Nuova Delhi in una recente visita in India spaziano in realtà dalle ferrovie ai porti passando per l'energia e le infrastrutture stradali.

Come spiega Rosella Tassara, Vice President e Sales-Vice President, Project Network della società di spedizioni genovese Aprile, l'Iran si trova in una posizione strategica tra il Golfo Persico e i Paesi dell'Asia centrale, il Caucaso, **l'Afghanistan e la stessa Russia.**

Una posizione strategica tra due aree in crescita: il Golfo del petrolio e le steppe del gas, e in mezzo un Paese che aggiunge a grandi ricchezze interne una struttura statale consolidata, **molto più consolidata rispetto a quella delle Repubbliche ex sovietiche**, e meno soggetta alla piaga della corruzione.

**Oggi la merce scambiata all'interno della Repubblica islamica viaggia essenzialmente via ca-**

**mion**, ma le ambizioni corrono sui binari e approdano in nuovi progetti portuali.

## QUATTRO PRIMAVERE

Il principale investimento portuale dell'Iran è concentrato sullo scalo di Chabahar, sul Golfo dell'Oman, la località più meridionale del Paese, **unico punto dell'Iran affacciato sull'Oceano Indiano e proppagine fondamentale di un progettato asse logistico che va Nuova Delhi a San Pietroburgo.**

Il primo piano di sviluppo di questo scalo risale ai tempi dello *shah*, nel 1973, ma di fatto nulla si mosse fino alla rivoluzione islamica del '79, quando pochi anni dopo vennero realizzate quattro nuove banchine: fu il conflitto con l'Iraq - che ha precluso per diverso tempo l'affaccio dell'Iran sul Golfo Persico - **a rendere evidente l'importanza strategica per l'Iran del porto Chabahar.**

Proprio su questo scalo l'Iran ha trovato nel 2002 un accordo con l'India per fare di Chabahar un mega-porto a tutti gli effetti. Primo obiettivo in effetti sarebbe dovuto essere quello di sgravare Bandar Abbas, **principale scalo dell'Iran dal quale passe l'85% della merce in entrata e in uscita dal Paese e continuamente congestionato.**

In questo contesto, a Chabahar dovrebbero essere realizzate strut-



SINISTRA La piazza centrale di Isfahan, il *Naghshe Jahan*, che significa "l'immagine della piazza del mondo"

DESTRA Simboli dell'antico potere persiano a Nemruth Dagi, in Turchia





SINISTRA Un grifone, animale della mitologia persiana, tra le rovine di Persepoli

DESTRA Spezie nel mercato dietro la piazza centrale di Isfahan



SOTTO Il mercato di Sanandaj, capitale del Kurdistan iraniano



ture e infrastrutture per aumentare l'attuale capacità del porto (2,5 milioni di tonnellate) a 12,5 milioni di tonnellate e soprattutto - a differenza di Bandar Abbas - **per poter gestire il transito di navi con portata superiore alle 100 mila tonnellate di portata lorda.**

Da oltre quattro millenni la zona di Chabahar (dal persiano *char*, "quattro" e *bahar*, "primavera": cioè "il luogo delle quattro primavere", "dove è primavera tutto l'anno") è considerata strategica, stretta com'è sul Golfo dell'Oman, prossima allo Stretto di Hormuz e sullo spartiacque tra l'altopiano iraniano e il subcontinente indiano: le prime tracce di insediamenti umani sono stati trovati infatti nel

2.500 a. C. nel vicino villaggio di Tiz, **località annoverata nelle conquiste di Alessandro Magno e così come nella letteratura islamica medievale.**

Nel Seicento sia inglesi che portoghesi intuirono le potenzialità del luogo, ma lo sviluppo in epoca moderna risale in termini progettuali agli anni Settanta del secolo scorso, **e in termini concreti dal 1992**, con l'istituzione di una zona di libero scambio.

#### INTERESSI INDIANI

L'India ha già investito su Chabahar 85 milioni di dollari, l'Iran 340 milioni, ma notizie di questo mese riportano uno stallone della trattativa, **con entrambi i Paesi che chiedono**

**modifiche all'ultimo accordo siglato il 6 maggio 2015.** Questo si traduce in una consistente rinegoziazione dei termini, che non dovrebbe riguardare solamente il porto in sé, quanto i progetti infrastrutturali ad esso collegati, che non riguardano unicamente l'Iran, ma soprattutto l'intera regione che lo scalo dovrebbe servire: la catena di Stati che si snoda sul North South Transport Corridor (Instc) tra India, Asia Centrale e altri Paesi attraverso l'Iran, il Mar Caspio e poi la Russia, **poi la questione dell'Afghanistan**, senza trascurare le compensazioni rivendicate da entrambi i Paesi per i ritardi nell'avanzamento dell'opera. Lo sviluppo del porto di Chabahar,

SOTTO La strada verso la piramide di Nemruth Dagi, in Turchia; segnaletica vicino al confine Armenia-Iran



già nel primo accordo del 2003, prevede due fasi differenti: la prima riguarda un terminal container di 640 metri, e una struttura multi-purpose con banchina lunga 600 metri (a carico della società iraniana Arya Bandar); **mentre nella seconda fase dovrebbe essere realizzato un terminal container a carico dell'India**, cui però spetterebbe anche la gestione della struttura (con 10 anni di concessione alla Ports Global Investments).

#### ALLE SPALLE DI CHABAHAR

L'interesse comune dei due Paesi sarebbe quello di risolvere al più presto la controversia: l'Iran è in patti con Tagikistan e Afghanistan

per la costruzione di ferrovie, acquedotti ed elettrodotti, ha siglato un accordo per finanziare il tratto in Chirghisia della nuova strada tra la Repubblica islamica e la Cina, **ed è inoltre parte attiva nel progetto della nuova ferrovia tra Iran e Kazakhstan.**

Ci sono anche accordi doganali: con l'Iraq per facilitare il traffico tra frontiere e realizzare interporti al loro servizio, con Oman, Qatar, Turkmenistan e Uzbekistan per corridoi di traffico con questi stessi Paesi, **per il trasporto di corrente elettrica tra Turkmenistan e Turchia.**

Tutti gli Stati potenzialmente interessati a usare il porto di Chabahar, **anche grazie alle infrastrutture in**

#### corso di realizzazione e ai progetti di collegamento ferroviario legati allo scalo.

Per contro, anche l'India ha tutto l'interesse a puntare su Chabahar, perché questo le aprirebbe le porte sull'Afghanistan, Paese sul quale Nuova Delhi sta investendo con impegno, a partire dai 100 milioni di dollari promessi per la realizzazione dei raccordi dell'Autostrada tra Herat e Mazar i Sharif, e poi il collegamento ferroviario tra Chabahar e le miniere di Hajigak, il più grande giacimento di ferro del Paese, e ancora, la ferrovia da Chabahar a Mashhad, **la seconda città più grande dell'Iran e da lì all'Uzbekistan passando per l'Afghanistan.**

Chabahr soprattutto rappresenterebbe per l'India un modo per aggirare commercialmente il Pakistan.

Oggi il Paese centro-asiatico è in termini marittimi interamente dipendente dal porto di Karachi: partecipare allo sviluppo e alla gestione di uno sbocco iraniano permetterebbe agli indiani - oltre che agli iraniani - di accedere a questo mercato, e garantirebbe un regime di concorrenza più equo nei confronti dell'Afghanistan: oggi un camion da 40 tonnellate di frutta e altri generi alimentari in arrivo dal porto pachistano costa 3.000 dollari, quando il valore del carico, **se sbarcasse direttamente in Afghanistan**, sarebbe di soli 200.

#### ITALIA E FERROVIE

Le ferrovie iraniane hanno scelto la tecnologia Made in Italy per realizzare le linee ad alta velocità Teheran-Hamadan e Arak-Qom. La ricerca del nuovo materiale rotabile e convenzionale sarà fatta in Italia, **e Roma sarà impegnata nella formazione del personale ferroviario**, insieme alla realizzazione di un test center.

Questi sono i principali impegni in Iran del gruppo Fs Italiane, al centro del Memorandum of Understanding firmato a Teheran dal vice ministro dei Trasporti e presidente di Rai (cioè le Ferrovie iraniane), Mohsen Pour Seyed Aghaei, **e dall'amministratore delegato di Fs Renato Mazzoncini**.

Il valore complessivo dell'operazione di export credit per i progetti ferroviari in Iran potrà raggiungere i cinque miliardi di euro. **La progettazione del Test Center sarà realizzata dalla Italcertifer e servirà per testare con apparecchiature all'avanguardia sia l'infrastruttura sia il materiale rotabile.**

Italferr, la società di progettazione del gruppo Fs, ha inoltre ottenuto un contratto di assistenza tecnica a Rai per il progetto della linea alta velocità Teheran-Qom-Isfahan, **circa 400 chilometri**.

L'infrastruttura ferroviaria dell'Iran si estende per circa 10 mila chilometri e prevede un ampliamento della rete fino a 25 mila chilometri nel 2025, di cui 7.500 chilometri di linee già in costruzione.

#### LA MOSSA CINESE

La compagnia ferroviaria iraniana ha confermato che il primo treno che collega la Cina con

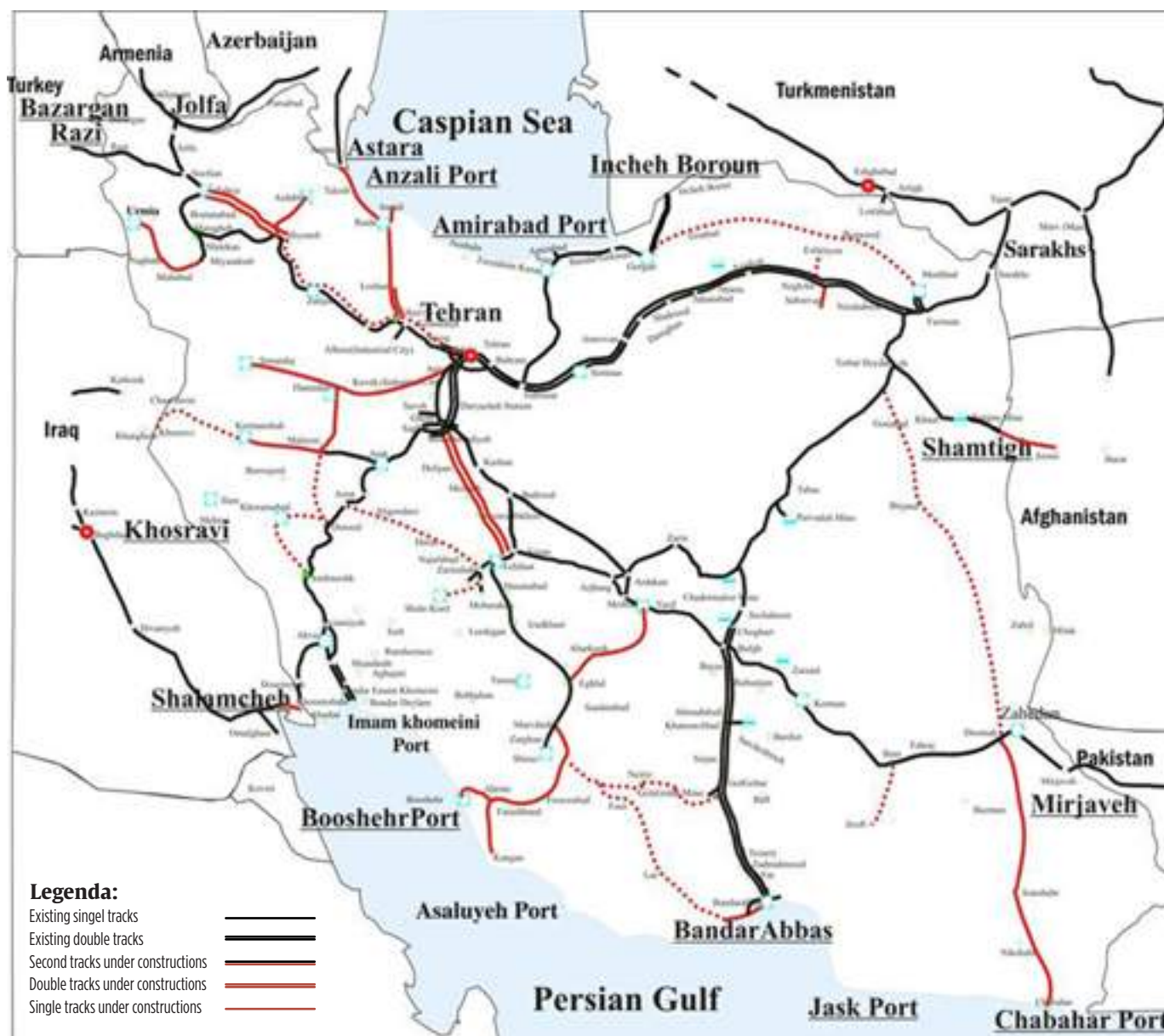


SOPRA L'arrivo della "Touska", prima nave iraniana in Corea del Sud dal 2012



SOPRA Visione notturna del porto di Chabahar

WIKIPEDIA



L'Iran è giunto a Teheran, carico di prodotti commerciali, **percorrendo l'antica Via della Seta**. Il treno, che trasportava 32 container contenenti merce proveniente dalla provincia cinese di Zhejiang, **ha impiegato 14 giorni per percorrere il tragitto di 9.500 chilometri attraverso il Kazakistan e il Turkmenistan**. «L'arrivo di questo treno in meno di 14 giorni non ha precedenti - ha dichiarato Aghaei. Durante una cerimonia tenuta dagli ambasciatori della Cina e del Turkmenistan presso la stazione ferroviaria di Teheran, **Aghaei è intervenuto spiegando quanto la riapertura della Via della Seta sia di cruciale importanza per i paesi che ne sono attraversati**.

## LA RETE FERROVIARIA DELL'IRAN

L'attuale rete ferroviaria dell'Iran si snoda, nei suoi percorsi principali, per **8.286 chilometri**.

I tracciati a binario unico si snodano per 10.500 chilometri, **mentre le linee a binario doppio sono lunghe 1.559 chilometri**. Solo 19 chilometri sono a triplo binario.

In questo momento l'Iran sta realizzando nuove linee - considerando le tratte principali - **per 3.529 chilometri**.

Stando sempre alle parole di Aghaei, il treno, per arrivare a destinazione, **avrebbe impiegato 30 giorni in meno rispetto ai mercantili che da Shanghai approdano al porto iraniano di Bandar Abbas**. Il viaggio attraverso la Via della Seta comunque pare non sia destinato a concludersi a Teheran: **«Stiamo progettando in un prossimo futuro di estendere il tratto ferroviario anche in Europa così da incrementare il volume delle entrate commerciali in Iran»**. Al momento il Paese ha bisogno di 24 miliardi di dollari di investimenti sull'infrastruttura ferroviaria.

*\*Consulente di shipping internazionale, ha percorso l'Iran in moto partendo dalla Turchia.*



# Crociere, scommessa Iran: sarà un'altra Cuba

Bandar Abbas, Persepoli, Hormuz e Qeshm: finite le sanzioni il Paese è pronto ad aprire i suoi tesori al popolo delle navi bianche

di **MATTEO MARTINUZZI**, Dubai

IL MEDIO Oriente, grazie al suo piacevole clima nel corso della stagione invernale e alle poche ore di volo dall'Europa, sta diventando una destinazione crocieristica sempre più gettonata, **nonostante le insicurezze generate dalla situazione internazionale**. Attualmente le navi da crociera scagliano soprattutto nei porti degli Emirati Arabi Uniti (con gli home ports di Dubai e Abu Dhabi), **e in Oman**. Con la crescita turistica di quest'area le compagnie crocieristiche stanno cercando nuove destinazioni per aumentare le opportunità di viaggio per i propri passeggeri. Già quest'anno le navi di

Aida Kreuzfahrten e Tui Cruises, marchi destinati a un pubblico prevalentemente di lingua tedesca, **si sono spinte fino al Bahrein**. Il prossimo inverno sarà la volta di Msc Crociere con "Msc Fantasia" **che raggiungerà anche il Qatar e sperimenterà inoltre la nuova destinazione emiratina di Sir Bani Yas Island**. Guardando all'altra sponda del Golfo Persico viene spontaneo chiedersi se un giorno si vedranno far scalo regolarmente anche in Iran le navi da crociera.

**Le aperture in politica estera verso l'Occidente da parte del governo iraniano possono far pensare che un giorno il Paese potrà essere pronto a una progressiva crescita**

**del turismo**, anche se per il momento i tempi non sono ancora maturi. **Diversi esperti del settore confidano che parlare di crociere in Iran ora è come aver ipotizzato l'apertura al turismo crocieristico di Cuba qualche anno fa.**

Oggi però vediamo il successo che stanno riscuotendo le crociere con home port nell'isola caraibica di Msc Crociere; **quindi è molto probabile che prima o poi qualche compagnia crocieristica affronterà questo salto verso le grosse potenzialità turistiche offerte dall'antica Persia**. Per quanto riguarda le navi passeggeri, l'Iran è ricordato soprattutto come destinazione dell'ultimo viaggio delle ammiraglie della Società Italia di

# PORTI

Navigazione, "Michelangelo" e "Raffaello", che al termine della loro breve carriera nel servizio passeggeri transatlantico furono vendute (con non poche polemiche) **allo Scià di Persia Reza Pahlevi**, per essere utilizzate come caserme galleggianti.

La "Raffaello" fu destinata al porto di Bushehr, dove oggi si trova la famosa centrale nucleare, **e qui venne affondata nel 1982 da un attacco aereo iracheno e il suo relitto si trova ancora là a pelo d'acqua causando non pochi problemi alla navigazione.**

La "Michelangelo" invece finì i suoi giorni nel porto di Bandar Abbas da dove partì a rimorchio nel 1991, ormai priva di sovrastrutture, **per il suo mesto viaggio verso la spiaggia di Karachi in Pakistan dove lo scafo venne poi demolito.** Pochi sanno che proprio Bandar Abbas può vantare una piccola tradizione in campo crocieristico: **infatti è l'unica destinazione iraniana che fino a qualche anno fa veniva toccata da alcune compagnie di navigazione del settore.**

Sono giunte in questo porto, soprattutto nel corso delle costosissime crociere giramondo, la "Crystal Serenity" di Crystal Cruises, la "Balmoral" di Fred Olsen Cruise Line, la "Silver Whisper" di Silversea Cruises e la "Bremen", piccola "expedition ship" di Hapag-Lloyd Kreuzfahrten.

Bandar Abbas, affacciata sullo Stretto di Hormuz, è la capitale della provincia di Hormozagan con una offerta turistica di tutto rispetto che fu molto apprezzata dai crocieristi qui approdati: in città si possono sperimentare i suoi pittoreschi mercati notturni o optare per una lunga escursione nell'entroterra per vedere i resti di Persepoli, capitale persiana realizzata da Dario il Grande, **uno dei siti archeologici più importanti del Paese.** In alternativa ci si può dirigere verso le isole di Hormuz e Qeshm.

**Quest'ultima è raggiungibile in 20-40 minuti mediante battelli e offre ai turisti la visita del suo porto storico e del castello portoghese.**

Chi ci arriverà per primo?

In questa corsa le compagnie con capitale a maggioranza americano sono svantaggiate per ovvi motivi politici, **quindi probabilmente l'onore di aprire questa nuova rotta non toccherà ad uno dei tre colossi a stelle e strisce delle crociere.**

# NAVI

# PERSONE



## 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

# La storia infinita della "Prestige"

Dopo la sentenza della Corte suprema spagnola, Mangouras tenta il ricorso

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

IL 13 NOVEMBRE del 2002, la petroliera "Prestige", battente bandiera delle Bahamas, salpata da San Pietroburgo e diretta a Gibilterra, si rovesciò a 28 miglia al largo della Costa de la Muerte, **in Galizia**.

Dopo essere rimasta per una settimana in balia delle onde, fu spinta al largo, dove affondò sei giorni dopo, il 19 novembre, **a 250 chilometri dalla terraferma**. Le 77 mila tonnellate di greggio che trasportava finirono in mare, devastando oltre 3.000 chilometri di litorale in Spagna, **Portogallo e Francia**, in uno dei disastri ecologici peggiori che la storia ricordi. **Alla fine del mese scorso la Suprema Corte spagnola ha condannato a due anni di carcere l'ex comandante della petroliera per il suo comportamento in occasione del naufragio**. Due anni fa il comandante Mangouras, che oggi ha più di 80 anni e che quindi non sconterà la pena detentiva, era stato condannato in primo grado a nove mesi per il solo reato di disobbedienza, **«per essersi rifiutato in un primo tempo di far rimorchiare la nave»** al largo.

Proprio questa settimana l'Unione europea ha adottato le linee guida sui luoghi di rifugio per le navi in pericolo che sono state definite dal Cooperation Group on Places of Refuge, team costituito da rappresentanti degli Stati Ue, dall' Agenzia Europea dell' Ambiente, **dalla Commissione Europea e da rappresentanti del settore del trasporto marittimo**. Le linee guida adottate sono state accolte con soddisfazione sia da parte della European Sea Ports Organisation, Espo) che dalla Euro-

pean Community Shipowners' Association (**Ecsa**).

La sentenza, che apre la possibilità di nuove richieste di risarcimento nei confronti di Mangouras e della società che assicurava la "Prestige", è stata definita «ripugnante» dall' Intermanager, l'associazione internazionale delle aziende di shipmanagement, che ricorda come all'epoca alla nave fu rifiutato di avvicinarsi alle coste di Portogallo, **Spagna e Francia**. Anche per l' Itf, il sindacato inter-

nazionale dei trasporti, **«si tratta dell'ennesimo caso di criminalizzazione dei marittimi»**.

Pochi giorni fa la società armatrice, la compagnia assicurativa della "Prestige" e gli avvocati di Mangouras hanno nuovamente rimesso la questione sul tavolo: sebbene non sia possibile fare ricorso alla sentenza, i difensori del comandante greco infatti hanno presentato proprio di fronte all'alto tribunale un **"incidente di annullamento"**, l'unico cavillo le-



gale previsto nella legge organica del Potere giuridico, che permetterebbe di annullare una sentenza che dichiara come responsabili civili l'armatore e l'assicurazione, a cui tocca il pagamento degli indennizzi. L'avvocato Jose Maria Ruiz Soroa richiede infatti presso lo stesso tribunale che analizzi gli estremi dell'impugnazione, che la sentenza sia dichiarata "nulla e senza effetto", **e che si riportino le attuazioni al momento processuale precedente alla sentenza della Corte suprema.** Soroa si basa sui tre requisiti che prevede la legge in questi casi. **Per prima cosa, considerando che esiste una prevaricazione dei diritti fondamentali che oltretutto non vennero denunciate alla risoluzione dell'Alto tribunale.** Per ultimo, la sentenza della Corte Suprema non è appellabile. La violazione dei diritti starebbe nel fatto che Mangouras **«avrebbe dovuto essere ascoltato in udienza, e questo non è successo»**, come nemmeno c'è stata contraddittorio nella valutazione delle prove. Nel suo scritto, la difesa assume che la seconda sezione della Corte suprema rivalutò la condotta di Mangouras, così come la relazione tra la sua attività e le conseguenze della contaminazione, **«e inoltre ha aggiunto**



**nuovi fatti e nuove deduzioni»** che non erano comprese all'interno della sentenza. L'avvocato inoltre riporta a vantaggio della sua tesi una serie di risoluzioni del tribunale europeo dei Diritti dell'uomo. Per Soroa, la sentenza presuppone una **«revisione radicale»** dei fatti, senza che l'accusato sia stato sentito in merito. L'avvocato reclama inoltre che si annulli la responsabi-

lità civile di indennizzazione dei danni, **e per tanto, ricordano che la convenzione internazionale firmata dalla Spagna esclude le pene di carcere quando il delitto si consuma fuori dalle acque territoriali.** Solo potrebbero essere pecuniarie. **Nello stesso scritto chiedono che non si proceda ad eseguire la sentenza fino a che si risolva l'incidente di nullità.**

## MULTI MARINE SERVICES CHIUDE IL 2015 ANCORA IN CRESCITA PER AGENZIA NAVI MERCI VARIE E PROJECT CARGO

MULTI MARINE SERVICES operatore logistico integrato del trasporto marittimo con sede a Genova ha chiuso il 2015 con 210 scali merci operati per un volume totale di merce movimentata dalle navi agenziate di oltre 1.250.000 tonnellate tra Imbarchi e Sbarchi. Sul versante chartering (incluso le navi gestite come Operator) **il totale di merci trasportate resta intorno alle 400 mila tonnellate, in abbondante maggioranza prodotti siderurgici.** Gli scali di navi che trasportano yacht con la rappresentata Sevenstar Yacht Transport (che include anche il marchio DYT) sono stati 30, mentre salgono oltre quota 20 (+40% vs 2014) le agenzie di navi che portano project cargo (**impiantistica di grandi dimensioni e pesi ben superiori alla norma della merce containerizzabile**). MMS ha inoltre curato attraverso la controllata Ita-

lian Cruise & Shipping Services 170 scali (nel secondo anno di attività) per oltre 250 mila passeggeri (oltre il doppio del 2014) per conto di Inter-cruises, che fornisce al network crocieristico del gruppo Tui servizi di agenzia a Genova, Napoli, Livorno, Venezia e molti altri scali Italiani. Inoltre si è tenuta a Londra il 2 e 3 Febbraio scorsi la riunione esecutiva del Comitato Esecutivo di Fonasba. Per l'Italia hanno partecipato **Fulvio Carlini**, Chairman del Chartering & Documentary Committee FONASBA e Presidente Multi Marine Services, e **Gian Enzo Duci**. In particolare si è lavorato sul Seminario Ecasba del prossimo giugno a Lisbona e che verterà sulle problematiche che gli Agenti e Brokers affrontano nei rapporti con la Comunità Europea e su quanto si può ancora fare per promuovere e facilitare lo Short Sea Shipping. La Fe-

derazione Mondiale degli Agenti Marittimi ha definito, fra gli obiettivi strategici, **quello di aumentare il contributo informativo nei confronti degli associati implementando le relazioni con BIMCO, Intertanko e con le altre Organizzazioni e Associazioni di settore.** Secondo Fulvio Carlini «queste esperienze e contatti a livello Internazionale potranno aiutare la Categoria, oggi sotto forte pressione a causa delle difficoltà del mercato e delle diminuzioni di Income causate dalla caduta dei noli per tutti coloro che operano nel Carico Secco, **a trovare nuove soluzioni e stimoli di crescita**». Carlini incontrerà a Marzo la Shanghai Shipbrokers Association e le altre associazioni di Shipbrokers in Asia e in Aprile in Africa per espandere il network e favorire lo scambio di best practice a livello internazionale.

# Dieci regole d'oro per conquistare l'Iran

Opportunità per finanza, trasporto, energia, metalli. Ma fare affari nella Repubblica Islamica non è facile. Ecco la guida di Sace

testo della **SACE\***

IL 14 LUGLIO del 2015 il Joint Comprehensive Plan of Action (Jcpoa), siglato tra Iran, Paesi membri del consiglio di sicurezza Onu più Germania e Unione Europea, ha garantito l'esclusiva finalità civile del programma nucleare iraniano e ha riconosciuto a Teheran la progressiva rimozione del regime sanzionatorio imposto da Onu, **Usa e Ue a partire dal 2006**. A dicembre la International Atomic Energy Agency (Iaea) ha confermato la piena attuazione dei principali impegni assunti dall'Iran. In seguito a questa conferma il 16 gennaio è stato raggiunto l'Implementation Day: come previsto nell'accordo di luglio Onu e Ue hanno ritirato gran parte delle sanzioni, **mentre gli Usa hanno sospeso gran parte delle sanzioni secondarie**. Questo accordo sancisce il ritorno dell'Iran al commercio internazionale.

## LE DIECI REGOLE

La rimozione delle sanzioni consentirà di assistere nel futuro prossimo a importanti cambiamenti, consentendo al Paese un progressivo ritorno agli scambi commerciali e all'attrazione degli investimenti esteri, creando interessanti opportunità per le aziende italiane in diversi settori, **tra cui l'oil & gas**, il petrolchimico, l'automotive e le costruzioni. Il ritiro delle sanzioni potrebbe portare a un incremento dell'export nel Paese - nel caso dell'Italia - **di quasi tre miliardi di euro nei prossimi quattro anni**. Il governo iraniano mira ad attrarre tra i 30 e 50 miliardi di dollari di investimenti esteri annui per raggiungere gli obiettivi di crescita macroeconomica. Tuttavia, non bisogna sottovalutare i rischi che il Paese ancora presenta e che possono



determinare problemi di natura diversa (legale, documentale, **operativa**) per le aziende interessate a costruire o ripristinare rapporti commerciali o finanziari con controparti locali. **Capire la situazione del Paese e le prossime tappe del quadro sanzionatorio è importante per orientarsi; conoscere infatti le regole di base per operare in questo "nuovo" mercato è un elemento essenziale per le aziende che cercano opportunità in Iran**. Ecco il decalogo per chi intende esportare e investire in Iran.

### La sospensione delle sanzioni si applica ai tuoi prodotti?

A partire da gennaio non sono più sanzionati i seguenti settori dell'economia iraniana, con cui pertanto è possibile riprendere attività commerciali:

- finanziario, bancario e assicurativo
- oil & gas e petrolchimico;
- shipping, cantieristica navale e trasporti;
- metalli, oro e altri metalli preziosi; -

software.

Restano in vigore le sanzioni riguardanti:

- armi e tecnologia balistica;
- metalli e grafite;
- beni e software destinati all'industria nucleare;
- **congelamento dei cespiti e dei visti, esclusione dall'operatività sul circuito Swift di alcune persone fisiche/ giuridiche**.

Restano inoltre in vigore, sia negli Usa che in Ue, una serie di sanzioni non legate al programma nucleare, come ad esempio quelle riguardanti le accuse di violazione dei diritti umani, **di supporto al terrorismo internazionale e quelle approvate dagli Usa relative ai recenti test missilistici iraniani**. Gli Usa hanno sospeso (non abrogato) **le cosiddette sanzioni secondarie per le non-Us persons**, mentre resta valido il divieto all'operatività per i soggetti di diritto statunitense. Il Jcpoa mantiene un meccanismo di tutela (la cosiddetta snapback clause) **che prevede la reintroduzione delle sanzioni nel caso in cui l'Iran violi gli accordi**. La procedura non inciderebbe sui contratti siglati nel periodo di sospensione delle sanzioni.

### Verifica le controparti iraniane con cui potrai fare business

È necessario accertare che le controparti iraniane non siano incluse nella lista dei soggetti che rimarranno sanzionati anche dopo il 16 gennaio 2016. Verso tali soggetti, oltre alla normativa Ue direttamente applicabile, gli Usa manterranno le sanzioni secondarie (**applicabili alle non-Us persons**). A questo elenco si aggiungono i soggetti inclusi in regimi sanzionatori non riguardanti il programma nu-



cleara iraniano. Più in generale, **la riapertura del Paese richiederà inevitabilmente un processo di attenta selezione delle controparti.** L'esclusione dai mercati internazionali ha infatti incrementato la presenza economica dello Stato nell'economia iraniana, **sia diretta che indiretta, e limitato la concorrenza interna delle imprese locali.** Il ritorno delle imprese estere nel Paese dovrà quindi essere accompagnato da un'attenta analisi della competitività e del merito di credito delle controparti locali e della loro capacità di generare margini per fare fronte agli impegni presi. **Il prolungato regime sanzionatorio ha infatti aumentato i rischi di corruzione.** L'Iran è inoltre esposto a fenomeni di riciclaggio di denaro illecito e finanziamento del terrorismo internazionale.

#### **Monitora le procedure normative e doganali**

È plausibile attendersi un aggiornamento della normativa doganale iraniana al nuovo contesto internazionale. **È quindi necessario monitorare l'evoluzione della legi-**

**slazione in materia per tenere conto di eventuali variazioni che potranno registrarsi anche nel futuro prossimo.** Nell'approcciare il mercato iraniano, l'esportatore straniero dovrà comunque verificare in via preventiva se la merce che vuole esportare rientri nelle categorie proibite dall'ordinamento interno o dalle normative internazionali, **partendo da una corretta classificazione doganale dei beni da esportare.** In generale, la normativa iraniana proibisce l'import di alcuni beni quali bevande alcoliche, **beni destinati al gioco d'azzardo nonché beni che possano contrastare con la moralità pubblica.** Per le merci che rientrano tra i settori ancora sottoposti a sanzioni, riconducibili direttamente e indirettamente alla proliferazione missilistica e nucleare nonché beni dual use e metalli grafite, resta inoltre attivo il sistema di pre-autorizzazione per l'export dei beni citati da parte degli enti preposti **(per l'Italia sono competenti il ministero degli Esteri, delle Finanze e dello Sviluppo economico).**

#### **Accertati delle modalità di pagamento permesse**

Con la rimozione delle sanzioni, governo e controparti iraniane potranno nuovamente effettuare transazioni in dollari statunitensi, purché queste:

- non siano realizzate con controparti statunitensi;
- non prevedano l'intermediazione di banche Usa
- **non riguardino soggetti individualmente sanzionati.**

È ammesso il ritorno all'operatività sul circuito Swift per tutti quei soggetti che non restano individualmente sanzionati. **È opportuno però tenere in considerazione i tempi necessari per adeguare i sistemi informatici locali agli standard attualmente utilizzati.** Le autorità iraniane non consentono al momento l'emissione di lettere di credito (Lc) confermabili. Tale regime è comunque in corso di aggiornamento. Allo stato attuale è necessario procedere richiedendo un anticipo consistente all'importatore iraniano prima dell'invio della merce, **a cui far seguito il**



**saldo a mezzo Lc**, verificando eventuali aggiornamenti sul meccanismo di conferma in vigore.

#### **Verifica che i contratti rispettino standard e clausole specifiche**

La sospensione delle sanzioni verrà progressivamente implementata; tuttavia i contratti stilati successivamente all'Implementation Day dovranno contenere clausole specifiche che facciano riferimento alla possibile evoluzione del quadro sanzionatorio (ad esempio al fatto che le sanzioni potrebbero essere reintrodotte, **cosiddetta clausola snap-back**). Altrettanto importante è che i contratti rispettino il codice civile locale, che comprende alcuni elementi di diritto islamico, **la cosiddetta Sharia**. Inoltre, il Paese presenta peculiarità del sistema giuridico di cui è opportuno tenere conto nella stesura di contratti commerciali (ad esempio il parziale riconoscimento di sentenze e arbitrati esteri, assenza



del concetto della **“forza maggiore”** quale causa di risoluzione contrattuale).

**Tieni d'occhio l'evoluzione del processo sanzionatorio** L'Implementation Day costituisce solo la prima tappa nella progressiva eliminazione delle sanzioni internazionali e

garantisce la sospensione di gran parte delle misure restrittive adottate. Il Jcpcv prevede in successione altre due scadenze, il Transition day (entro il 2023) e il Termination day (**entro il 2025**). Il Transition day sarà raggiunto con la chiusura complessiva della verifica Aiea sull'esclusiva finalità civile del nucleare iraniano. Al raggiungimento di tale data, **la Ue rimuoverà le sanzioni relative alla proliferazione militare**, incluse quelle riguardanti lo sviluppo balistico. **Saranno inoltre de-sanzionati una serie di soggetti individuali**. Il Termination day è previsto due anni dopo il Transition day e costituisce l'atto finale del Jcpcv. **Una risoluzione del Consiglio di sicurezza Onu eliminerà tutte le sanzioni ancora vigenti e sospenderà il monitoraggio delle Nazioni Unite sul programma nucleare iraniano**. Un provvedimento equivalente sarà adottato dalla Ue.

**Sfrutta il potenziale del Paese per**



### **internazionalizzare la tua attività**

Nel Paese è in vigore un'ampia gamma di incentivi per gli investitori esteri: **14 zone economiche speciali**, sette free trade zone, esenzioni fiscali per determinati settori, accordi di promozione degli investimenti. Nei prossimi mesi il governo intende adottare nuove misure per attrarre le aziende estere interessate a investire nel Paese e rafforzare la normativa sulla protezione degli investimenti esteri (Foreign Investment Protection and Promotion Act, **Fippa**). In particolare sarà favorita la creazione di joint venture tra imprese estere e locali.

**Proteggi i tuoi investimenti** Il Paese presenta ancora lacune nella tutela degli investimenti esteri e un contesto normativo opaco e farraginoso, **nonché in mutamento alla luce del nuovo contesto internazionale**. L'Iran ha firmato accordi per la protezione e promozione degli investimenti con numerosi paesi, **tra cui l'Italia**, e sta ratificando le principali convenzioni legate alla risoluzione degli arbitrati e al recupero dei crediti pregressi. Tuttavia, la tutela degli investimenti

esteri presenta ancora mancanze (ad esempio il Paese non ha aderito al Centro Internazionale per il Regolamento delle Controversie relative a investimenti), l'operatività presenta ancora limiti legati alla complessa burocrazia (**che può rallentare l'avvio delle attività produttive**) e la diffusa corruzione può ostacolare l'attività delle aziende. **Un clima così complesso richiede quindi maggiore attenzione da parte delle aziende nella gestione dei propri investimenti**. Proteggere i propri investimenti tramite strumenti assicurativi può rivelarsi determinante per garantire la sostenibilità degli stessi in un Paese con buone prospettive di crescita.

### **Promuovi l'attività in Iran**

All'indomani della rimozione delle sanzioni sarà importante riallacciare o costruire rapporti con potenziali nuovi clienti locali. **Le occasioni di promozione del proprio business sul territorio italiano e iraniano sono numerose**. Sono già previste nei prossimi mesi una serie di missioni istituzionali a Teheran per promuovere i prodotti Made in Italy in specifici settori. Anche diversi enti locali italiani (Regioni, **Ca-**

**mere di Commercio**) e associazioni di categoria prevedono l'organizzazione di alcuni eventi per presentare in Iran i prodotti italiani in occasione di fiere e road show.

### **Conosci il contesto operativo**

La rimozione delle sanzioni determinerà una serie di cambiamenti normativi con un impatto notevole sulla gestione delle transazioni commerciali e finanziarie con l'Iran. In particolare le aziende estere potranno essere chiamate a interagire con un sistema normativo in mutamento in materia di interscambi commerciali (accordi commerciali, fornitura e sub fornitura, normativa doganale ecc..) e di investimenti esteri (joint venture, accreditamento presso le istituzioni iraniane, **modifiche ai regolamenti settoriali, ecc...**). Conoscere e monitorare il contesto operativo all'interno del quale muoversi, **usufruendo della consulenza di soggetti esperti del Paese**, può essere essenziale per gestire in modo corretto le transazioni con nuovi partner.

*\*Istituto Servizi Assicurativi del Commercio Estero*

# Greggio low-cost: ecco perché il mondo non sarà mai più lo stesso

La distribuzione dell'oro nero ha perso ogni contatto con le logiche di mercato. Una crisi che per il Mediterraneo nasconde enormi opportunità

di **LEONARDO PARIGI**, Genova





NEL MOMENTO in cui la Cina fa tremare il mondo per il rallentamento della sua crescita, **la finanza e l'economia si interrogano su quali possibilità deriveranno dal crollo del prezzo del petrolio.** Nell'arco di un decennio, tra il 2004 e il 2013, i maggiori consumatori europei di energia (Francia, Germania, Italia e Gran Bretagna) **hanno diminuito di 100 milioni le tonnellate di petrolio annue utilizzate.** Una buona notizia per l'ambiente, anche dovuta alla crescita delle energie rinnovabili, **ma su cui pesa certamente la pesante crisi economica che ha distrutto la corsa produttiva d'inizio secolo.** Entro il 2040 si stima che serviranno poco più di otto milioni di barili al giorno per il fabbisogno energetico europeo, **che verrà compensato anche dalle energie verdi.** La Danimarca, attraverso la compagnia che gestisce la sua rete elettrica - Energinet, **ha reso noto a metà gennaio che nel corso del 2015 l'energia eolica ha sostenuto il 42% dei consumi totali del Paese.** Un record storico, perfettamente in linea con la strategia europea di abbattimento dell'utilizzo di energie fossili. Copenhagen vuole continuare su questa strada, rafforzando gli investimenti in un settore che impiega già oggi oltre 30 mila addetti, **arrivando al 50% del fabbisogno energetico coperto dall'eolico entro il 2020.** L'obiettivo - che oggi sembra utopistico per la stragrande maggioranza degli Stati - **è quello di tagliare completamente il fossile entro il 2050.** Negli ultimi dieci anni gli Stati Uniti hanno creato le condizioni per la tanto agognata indipendenza energetica, **passando da un'importazione di oltre il 60% al 40% di energia di importazione.** La sovrapproduzione petrolifera odierna, che trascina a fondo i listini delle principali Borse mondiali, **è in parte dovuta al ritorno dell'Iran sulla scena mondiale in seguito agli accordi internazionali.** A metà gennaio in Dakota del Nord si è visto addirittura un prezzo negativo per lo shale oil americano. Le attuali condizioni del mercato petrolifero condannano (per il momento) il settore, **che negli ultimi anni ha conosciuto un vero boom negli Stati Uniti e non solo.** La scarsa qualità di questo tipo di greggio non aiuta di certo la vendita, **anche se nell'arco di due anni molte aziende hanno perso anche 10 volte il valore della produzione.** Ma un prezzo del petrolio



così basso non è solo una buona notizia per il consumatore medio. Si pensi per esempio a un settore industriale di enormi proporzioni nel mondo, **che deve far fronte a un eccesso di produzione e quindi di manodopera.** Le stime di crescita della Cina (al 6,5% per il 2016, livello più basso degli ultimi 25 anni), **la lenta uscita dalla crisi del 2008 e l'instabilità politica europea sono tutti fattori di grande pressione.**

Un petrolio che non si vende inoltre stabilisce anche gravi ripercussioni per i principali produttori nazionali, **che hanno tanto da perdere sia in termini economici che politici.** Dal Venezuela all'Arabia Saudita, **il pericolo di forti emotività a livello sociale potrebbe essere un innesco per situazioni davvero esplosive.** Ma il XXI secolo è stato battezzato come il periodo d'oro del gas. Il costo del trasporto rimane ten-

denzialmente alto, sia che avvenga via tubo, **sia attraverso la liquefazione**. La realizzazione delle infrastrutture rende il processo ancora più complesso, **anche se diversi attori si sono affacciati sulla scena mondiale con enormi bacini di riserve**. Il Qatar è certamente il primo nome da citare. La Russia detiene il 16% delle riserve mondiali di gas naturale, con una produzione annua di oltre 600 miliardi di metri cubi, ma le frizioni tra l'Unione Europea, **la Nato e Mosca stanno già modificando in parte l'approvvigionamento diretto di gas verso Occidente**. Le recenti scoperte di immensi bacini di gas naturale nelle acque del Mediterraneo da parte dell'Eni alzano ulteriormente l'asticella dello sviluppo di questo tipo di energia, **ma gli appetiti dei Paesi costieri non sono direttamente proporzionali alla stabilità e agli investimenti**. La questione climatica è ormai di primaria importanza per le agende politiche di tutto il mondo, **e gli accordi di Parigi dello scorso dicembre l'hanno ribadito**. Nonostante si sia ancora lontani da avere obiettivi concreti e regole ferree, le fonti rinnovabili rappresentano il futuro energetico sotto tanti punti di vista, **ma lo stoccaggio rimane un problema insoluto**. Il gas quindi appare come una buona via per ridurre le emissioni di CO2 mondiali, **modificando anche la geopolitica energetica del pe-**



**trolo**. La scoperta del bacino di gas davanti all'Egitto, lo scorso agosto, **potrebbe essere realmente una chiave di volta per uno sviluppo della regione e per un'autosufficienza energetica da leggersi anche come miglioramento delle condizioni economiche e sociali per milioni di persone**. Il modello di riferimento dell'International Energy Agency del 2012, **a proposito della domanda mondiale, prevedeva una crescita di oltre 3.000 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio entro il 2030**. Il governo iraniano, per voce del vicesegretario del Petrolio, Rokneddin Javadi, ha già annunciato l'aumento della produzione di 500 mila barili di greggio al giorno, **per evitare che i rivali regionali possano precedere Teheran con scelte simili**. Il prezzo del greggio, che si stima resterà al di sotto dei 30-35 dollari a barile per i prossimi mesi, **è frutto di decisioni più politiche che di mercato**. Se l'Arabia Saudita ha deciso di non tagliare la produzione infatti è anche perché cerca di stimolare produttori esterni all'Opec (**Organization of the Petroleum Exporting Countries**) a promuovere interessi divergenti da quelli dell'organizzazione. Ago della bilancia sarà la decisione statunitense di aiutare o meno lo storico alleato saudita a discapito del nuovo amico, **l'Iran**. Ma difficilmente Obama tornerà sui suoi passi prima delle elezioni.

English & French Bilingual  
Conference Translation  
-----  
Conférence Bilingue  
Traduction Anglais  
& Français

## 4th MED PORTS 2016

TANGER MED PORT CENTER, TANGER, MOROCCO  
WEDNESDAY 27 AND THURSDAY 28 APRIL 2016

HOSTED BY: OFFICIAL VENUE: OFFICIAL HOTEL:

SPONSORED BY:

• Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 300 International Decision Makers • Networking Welcome Dinner  
Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies at only GBP595! Save GBP400!  
• FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) • English-French Bilingual Translation Available •

**HIGHLIGHTED TOPICS**

- Current market competitiveness and key economic movements in the Mediterranean region
- Energy Efficiency: Drafting an energy efficiency plan for cost savings in the current economy
- Building trade stability through economic growth in the Mediterranean region
- PPP as a development tool in the Mediterranean region. Effectively unlocking project prospects
- Modernise operational processes by forecasting next shift's operation - Become pro-active
- Infrastructure and operation developments in the Mediterranean region

- Key drivers that affect logistic connectivity within the Mediterranean region
- Continued growth in port activities for the Mediterranean region
- Connecting the Mediterranean and Southern Europe for economic growth
- Improving efficiency and productivity of port service delivery
- Best practices in port and terminal operations in challenging environments
- Mediterranean container traffic trends and reviewing growth patterns

**For more information or to Register**  
Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com) Website: [www.transportevents.com](http://www.transportevents.com) Follow us on: [Linked in](#)

# La disperazione ai piedi delle Colonne d'Ercole

Nel 2015, in questo lembo di mare sono stati tratti in salvo più di 4.000 migranti: si tratta della cifra più alta dal 2009

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

ERA dagli anni Novanta che non si assisteva a un flusso così grande di zattere di rifugiati nello stretto di Gibilterra.

**Quella era l'epoca della grave crisi politica che vedeva contrapposti il governo di Rabat e il Fronte Polisario per il controllo del Sahara Occidentale.**

Mentre il napalm e le granate al fosforo dell'aviazione marocchina radevano al suolo i villaggi Saharawi, e a Madrid i grandi d'Europa cercavano improbabili soluzioni diplomatiche, decine di imbarcazioni di fortuna prendevano il largo, cariche di civili in fuga dalla morte.

**A 20 anni di distanza la storia si ripete**, anche se in realtà non si sia mai interrotta completamente del tutto.

Si tratta di una spinta unidirezionale, **un viaggio della speranza dove il viaggio di ritorno non è contemplato.**

Nel 2015 - rivela il bilancio semestrale del *Salvamento Marítimo* (la Guardia Costiera spagnola) presentato dal ministro dello Sviluppo economico, Ana Pastor - le squadre di soccorso hanno salvato 4.232 migranti, quasi 1.000 in più rispetto all'anno precedente, **quando vennero tratte in salvo 3.421 persone.**

Questo aumento coincide con il ristabilirsi della rotta delle Isole Canarie ed evidenzia un numero di soggetti privi di documenti più alto dal 2009, **all'epoca dei cayucos.**

Secondo le cifre rese pubbliche dalle istituzioni competenti, il *Salvamento Marítimo* ha partecipato, sempre lo scorso anno, **al salvataggio di 6.955 persone**





**che si erano lanciate verso l'Europa lasciandosi alle spalle le coste dell'Africa.**

Di questa cifra, meno di un terzo sono stati tratti in salvo dalla marina marocchina, **mentre tutti gli altri sono riusciti a essere rimorchiati fino alla costa Andalusia.** I numeri sono allarmanti perché se nel 2011 e 2012 la cifra non superava le 4.000 unità, e nel 2010 nemmeno le 3.000, **il 2015 ha dimostrato come i dati siano direttamente proporzionali alle crisi che coinvolgono un Maghreb sempre più instabile e nel caos.** Al di là di queste piccole variazioni statistiche annuali, **il ministero degli Interni parla costantemente di una assestamento degli arrivi delle imbarcazioni di fortuna e che i grandi flussi migratori di subsahariani si siano**

**spostati verso Est.**

Questo è dovuto principalmente alla pressione del governo marocchino e il 2014 ne è la prova evidente, **perché quell'anno in soli due giorni circa 1.200 immigrati raggiunsero il porto spagnolo di Tarifa in zattera.** «Senza la cooperazione marocchina nella sorveglianza sull'immigrazione irregolare, impedendo che i migranti subsahariani abbiano accesso al mare, o senza le loro periodiche operazioni di sfratto giudiziario nei monti attorno a Ceuta e Melilla, gli ingressi nel Paese sarebbero molto più frequenti» spiegano dal Real Instituto Elcano, **in un rapporto sulle relazioni bilaterali tra Spagna e Marocco.**

Un documento che sottolinea: «Questa cooperazione, vitale

per gli interessi spagnoli, dipende dalla buona volontà del vicino, **e mette nelle sue mani uno strumento di influenza».**

Ma i viaggi della speranza continuano, e ancora recentemente le unità di sorveglianza costiera hanno localizzato due nuove imbarcazioni con immigrati in punti molto distanti: una con 23 persone a bordo, che è stata individuata a 17 miglia nautiche dall'Isola di Alboran ed è stata trasferita al porto di Motril (provincia di Granada); la seconda è stata invece trovata a Ovest di Tarifa (**provincia di Cadice**) ed è stata trainata al più vicino porto. Inoltre è stata sottratta da un affondamento ormai certo un battello con a bordo 26 adulti e un neonato. **Navigavano alla deriva e senza motore.**

# Quella linea che passa tra Sarajevo e l' Egeo

Tre navi Nato per combattere il traffico di vite umane: ancora una volta l' Europa chiede agli alleati atlantici di risolvere una emergenza di casa

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

LA CRISI dei rifugiati ha acquisito una nuova dimensione dopo la decisione della Nato di includersi immediatamente nel Mar Egeo per controllare il flusso di emigrati che cercano di arrivare quotidianamente nelle isole greche. Le tre navi da guerra dell' alleanza atlantica, sotto il comando tedesco, **devono realizzare compiti di sorveglianza e ottenere informazioni sul traffico illegale di persone**. «Non si tratta di bloccare e far tornare indietro i barconi dei rifugiati» ha detto il segretario generale della Nato, **Jens Stoltenberg**, ma di attaccare le reti criminali che si sono organizzate dietro a questo fenomeno. La decisione di intervenire in questa crisi è stata presa in tempi brevi.

È infatti arrivata solo tre giorni più tardi del sollecito della cancelliera tedesca Angela Merkel e del primo ministro turco, **Ahmet Davutoglu**. Una richiesta alla quale si è aggiunta anche la Grecia pochi giorni dopo.

Gli Stati Uniti hanno sottolineato che si tratta di un problema unicamente europeo, ma il segretario alla Difesa, **Asthom Carter**, ha mostrato la sua volontà a collaborare. «Questi tre paesi hanno chiesto che la Nato agisca rapidamente e noi siamo totalmente d' accordo, **perché la vita delle persone e il loro destino è seriamente a rischio**».

Restano ancora vari dettagli da definire, **e che le autorità militari alleate dovranno sbrogliare nelle prossime settimane**.

Lo stesso Stoltenberg ha però anticipato qualche dato: **le tre navi devono fungere da recettori per l' intelligence sull' attività delle**



**mafie e le metteranno a disposizione delle guardie costiere greco-turche.**

La Nato deve collaborare con Frontex, **l'agenzia europea di controllo delle frontiere presente nell' Egeo con l'operazione Poseidon**.

La Commissione Europea ha celebrato la notizia dell' appoggio della Nato, perché assume i lineamenti di quello che un giorno dovrebbe diventare la guardia europea delle frontiere, **che Bruxelles ha presentato lo scorso dicembre**. Qui restano dei punti in realtà poco chiari e ambigui.

In primo luogo si manifesta sempre di più una incapacità cronica da parte dell' Unione europea di far fronte alle emergenze che coinvolgono il **“cortile di casa”**. Così come era avvenuto durante la crisi dei Balcani 20 anni fa, in cui dovettero intervenire gli ameri-

cani, **oggi come allora sembra che le cose non siano cambiate**. Resta poi un altro punto interrogativo, **per il fatto che le navi messe in campo operano sotto le insegne della Nato**, ma restano comunque tre fregate delle marine militari europee, non c' è traccia di scafi americani.

Quale dovrebbe essere quindi il ruolo giocato dagli Stati Uniti, se non quello politico, **in questa partita a scacchi che coinvolge il Medi Oriente e che l' Europa non sembra avere la forza necessaria per mettersi d' accordo sul da farsi?** Dietro la maschera della collaborazione si nascondono però numerose spine storiche che spingono alcuni Paesi a diffidare gli uni degli altri.

Le unità greche e quelle turche infatti possono operare solo nelle proprie acque territoriali, senza poter in alcun modo sconfinare in

quelle del vicino, **in modo da evitare qualsiasi tipo di incidente diplomatico.**

Si è però arrivati a decidere come comportarsi con gli immigrati che le tre navi incontreranno in mare.

**Il diritto internazionale obbliga qualunque imbarcazione a prestare soccorso a tutte le persone in pericolo e la Turchia si è compromessa ad accettare coloro che verranno tratti in salvo nelle acque internazionali dell'Egeo.**

Come detto, in un primo momento parteciperanno in questa missione navale unicamente la Grecia, la Turchia e la Germania, **però vari altri Paesi hanno annunciato la propria decisione di aderire.**

La Spagna potrebbe offrire una fregata e una nave per l'appoggio logistico, **secondo quanto detto dal ministro della Difesa Pedro Morenes.**

L'aspetto più delicato della missione può arrivare da un altro fronte: la frontiera tra Turchia e Siria, **che la Nato si è preoccupata di sorvegliare**, non ha visto ancora nessuna iniziativa in merito. Dopo l'inasprirsi degli ultimi anni della guerra civile, ci sono tra le 30 mila e le 50 mila persone ammassate alla frontiera, **in fuga dalle bombe e in spasmodica attesa perché Ankara apra le frontiere per poter entrare.**

Le Nazioni Unite e l'Unione europea hanno sollecitato il presidente turco Recep Tayyip Erdoğan, **con il risultato di farlo infuriare.**

Quello che ha detto in novembre ai leader europei segretamente, **ora lo ha reso pubblico minacciando di inviare i rifugiati a qualunque Paese in caso di ulteriori pressioni internazionali.**

Alla fine, sembra proprio che non potranno essere quelle tre navi sguinzagliate per il Mediterraneo orientale a risolvere un problema che insanguina le coste europee da cinque anni così insistentemente.

**Finché ci sarà la guerra civile e l'assenza nell'area di Stati sovrani**, la questione dei profughi sarà pressoché impossibile da risolvere.



# Il diritto di ritenzione

## Tutela del credito del vettore

di **ELSA BRICCHI\***, Milano

Nel nostro ordinamento, i crediti del vettore, del mandatario e del depositario, **sono assistiti da privilegio speciale.**

L'art. 2761 c.c. prevede che "1. I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e quelli per le spese di imposta anticipate dal vettore hanno privilegio sulle cose trasportate finché queste rimangono presso di lui.

2. I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.

3. I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro.

4. Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'art. 2756 c.c."



\*Avvocato,  
Lca  
Studio Legale

Il richiamo al secondo comma dell'art. 2756 c.c. comporta inoltre che tale privilegio abbia effetto anche in pregiudizio dei terzi che hanno diritto sulla cosa, **qualora chi ha posto in essere le prestazioni o sostenuto le spese sia stato in buona fede.**

I presupposti per un esercizio legittimo del diritto di ritenzione, dunque, si possono individuare come segue: (i) il vettore o il depositario devono avere un credito dipendente dal contratto di trasporto o di deposito; (ii) deve esistere un collegamento tra il bene su cui si esercita la ritenzione ed il credito vantato derivante dalla prestazione avente ad oggetto detto bene; (iii) i beni si devono trovare ancora nella detenzione del vettore/depositario/mandatario.

La necessità che tali presupposti sussistano si scontra sovente con quanto in effetti accade nella realtà: generalmente, infatti, il credito del vettore matura quando ormai la merce è stata riconsegnata da tempo al destinatario (mancanza quindi del presupposto sub ii) oppure la merce si trova presso un altro soggetto e dunque non è più nella materiale disponibilità del vettore (**mancanza quindi del presupposto sub iii**).

Sul presupposto sub iii) è intervenuta la Cassazione, con sentenza n. 13905/2005, **chiarendo che è sufficiente che il vettore de-**



**tenga la merce direttamente o indirettamente, come nel caso in cui egli si avvalga di subvettori**, atteso che la stessa non è ancora entrata nella disponibilità del destinatario.

Sul presupposto sub ii), la medesima sentenza del 2005 della Cassazione, ha affermato il principio che «i diritti di ritenzione e privilegio sulle cose trasportate previsti dagli articoli 2761 e 2756 c.c. in favore dei crediti dipendenti dal contratto di trasporto richiedono soltanto che la causa del credito sia il trasporto e cioè che vi sia un rapporto di connessione tra le cose e il credito, sì che tale privilegio è esercitabile anche su cose oggetto di un trasporto diverso da quello per cui è sorto il credito se i singoli trasporti costituiscono esecuzione di un unico contratto» (Cass. 13905/2005).

La sentenza in questione, che riguardava, tuttavia, una vicenda del tutto peculiare di un contratto di trasporto di una fornitura di legname suddiviso in varie partite ed effettuato con più viaggi, **è stata comunque recepita e spesso richiamata nelle controversie per tentare di ampliare l'applicabilità del diritto di ritenzione, dilatando la portata del presupposto sub ii).**

Il principio sancito da tale sentenza è stato più recentemente fatto proprio dalla Corte di Cassazione con una più recente pronuncia (**la n. 7152 del 10.05.12**), nella cui parte motiva, non si esclude che, a fondamento del diritto di ritenzione, possa esistere un unico contratto "in grado di regolare un numero indefinito di prestazioni" (la fattispecie riguardava l'esercizio del privilegio su casse mobili oggetto di trasporti già pagati, anzi-

ché di quelli in relazione ai quali la pretesa creditoria era stata azionata).

Ora, specialmente in momenti di crisi, **l'esigenza per l'operatore di avere uno strumento immediato ed efficace a tutela del proprio credito è certamente più sentita.**

Non è dunque inusuale che l'operatore, per cercare di ottenere - comunque - il pagamento dei propri crediti, blocchi le spedizioni di merce dichiarando di esercitare il diritto di ritenzione sui beni dallo stesso detenuti, **anche se a fronte di crediti per prestazioni eseguite in precedenza e dunque senza l'apparente collegamento di cui sopra (ii).**

Tale scelta non è esente da rischi, anzi, per cui il diritto di ritenzione va esercitato con molta cautela e prudenza, tenuto conto che in assenza dei necessari presupposti potrebbe determinare responsabilità di natura civile (**quali a titolo di esempio l'obbligo di risarcire i danni da mancata e/o ritardata riconsegna e/o costi di giacenza**) e di natura penale.

A quest'ultimo riguardo non è infrequente, infatti, che, oltre ad azioni civili, il mandante cerchi soddisfazione o comunque eserciti forti pressioni anche attraverso l'azione penale, **sul presupposto che si possa ravvisare nel blocco della merce il reato di appropriazione indebita.**

Su questo fronte la partita si gioca sostanzialmente sulla dimostrazione (peraltro affatto scontata) della sussistenza o meno dell'elemento soggettivo: dunque sostanzialmente la coscienza e la volontà di esercitare legittimamente (**o meno**) un diritto su beni altrui. Interessante sul punto una pronuncia del Gip del Tribunale di Padova del 17.07.14, che - con ordinanza di archiviazione - ha affermato dapprima che *"dalla lettura della denuncia querela del (...) si evince che tra (...) e (...) vi era un rapporto commerciale prolungato nel tempo in forza del quale la (...), nelle vesti di mittente, utilizzava la (...) come spedizioniere e vettore per le proprie merci"* per concludere poi affermando *"non vi sono elementi certi che consentano di escludere che il rapporto negoziale originario fosse unico che i singoli trasporti costituissero atti esecutivi di tale più ampio accordo fra le parti (secondo clausole e condizioni pattuite una volta per tutte). In ogni caso la pronuncia anzidetta (ndr Cass. 13905/2005) induce a ritenere che la condotta possa essere stata integrata alla luce dell'esercizio anche solo putativo di un diritto riconosciuto dall'ordinamento civile"*.

In ambito civile il "braccio di ferro", che inevitabilmente si crea tra il soggetto interessato a che la merce arrivi a destino e l'ope-



ratore che vuole vedere soddisfatto il proprio credito (**e che a tale fine non intende privarsi della "garanzia" della merce**), si è spostato oggi, tra le altre cose, sulla necessità di dimostrare l'esistenza o meno di un vincolo contrattuale quadro tra le parti e sulla dimostrazione che i singoli trasporti ne costituiscano atti esecutivi o meno.

La prova dell'unicità del contratto e la conseguente liceità della ritenzione, peraltro, può essere resa più agevole - **con i dovuti accorgimenti** - nel caso in cui il credito sorga nell'ambito di prestazioni continue, specialmente se le stesse sono disciplinate da un accordo quadro, mentre è senz'altro più difficoltoso ipotizzare la ritenzione per crediti derivanti da ordini di trasporto spot.

Su questo tema, va comunque tenuta in considerazione un'interessante ordinanza del Tribunale di Milano (del 22.10.12 - Sez. XI - Giudice Ferrari Da Grado), richiamato il principio di cui alla sentenza della Cassazione del 2005, **ha però escluso che tra le parti vi fosse quell'unico vincolo contrattuale al quale la Cassazione subordina la legittimità del diritto di ritenzione**, posto che l'unico documento prodotto agli atti dal vettore era un semplice tariffario concordato con il cliente, finalizzato esclusivamente a quantificare i compensi via via applicabili per i futuri trasporti da negoziare.

Fermi i limiti di cui sopra, è innegabile che il diritto di ritenzione resti - **di fatto** - uno strumento di tutela forte per l'operatore e che, nella generalità dei casi, se ben supportato e argomentato, porta ad una definizione stragiudiziale del contenzioso.

# **CRONACA DI UN ANNO**



# DI SHIPPING



# gennaio

01/09



## GRANDI NAVI A VENEZIA, ORDINANZA ANNULLATA

Il Tar Veneto annulla l'ordinanza con cui la Capitaneria di Porto di Venezia aveva disposto la limitazione del transito nel canale della Giudecca e nel canale di San Marco delle grandi navi da crociera: il divieto prevedeva per il 2014 uno stop alle navi passeggeri di stazza lorda superiore a 40 mila tonnellate di stazza lorda, 96 mila per il 2015.

01-11



## APONTE PRONTO A INAUGURARE "OSCAR"

Dal costruttore Daewoo, al proprietario, la banca cinese BoComm. Presto, il 25 gennaio, entrerà in servizio per il colosso Msc guidato dalla famiglia Aponte, che ha firmato con l'istituto di Pechino un contratto charter a lungo termine, la "Msc Oscar", la più grande nave al mondo con una capacità nominale di 19.224 teu. È la prima delle due gemelle ordinate nel 2013.

01-12



## GRIMALDI ALLA SCOPERTA DEL NORD AMERICA

Il gruppo Grimaldi inizia il 2015 con una novità assoluta: a partire dal mese di febbraio un nuovo servizio diretto collegherà il porto di Civitavecchia con gli scali nordamericani di Baltimora e Halifax per il trasporto di automobili ed altra merce rotabile. Il nuovo collegamento del gruppo è il primo servizio diretto e regolare tra il Mediterraneo e il Nord America per il settore ro/ro-carrier.

01-15



## PEROTTI LASCIA LA PRESIDENZA DI UCINA

Massimo Perotti esce di scena, saluta e se ne va. Lascia la carica di presidente Ucina, proprio come anticipato nei giorni scorsi dal *Meditelgraph*. L'annuncio ufficiale al termine del primo consiglio direttivo del 2015. Il patron dei cantieri Sanlorenzo dice di aver «scelto con dolore le dimissioni» ritenute comunque «un passo necessario».

01-27



**CARNIVAL, ACCORDO CINESE PER LE CROCIERE**

Dopo l'annuncio del ritorno della compagnia nel Mediterraneo con l'ammiraglia Carnival Vista, Carnival annuncia una nuova joint-venture in Cina. L'accordo cinese è firmato da Carnival con la compagnia China Merchants Group e prevede la costituzione di due società in joint: una nuova compagnia di crociere cinese e una società per la costruzione e gestione di terminal crocieristici.

01-28



**COSTA, QUATTRO UFFICI TRASFERITI AD AMBURGO**

Costa Crociere comunica il trasferimento di 4 dipartimenti da Genova ad Amburgo, dove confluiranno uffici di Costa e di Aida, il brand tedesco del gruppo Carnival ugualmente interessato dal piano di ristrutturazione. In Germania andranno quindi quattro dipartimenti: Marine operation, Medical department, Hotel maintenance e Procurement tecnico (gli acquisti, escluso il food & beverage).

POWERED BY



**ANIMA GEMELLA**

WWW.NOVASYSTEMS.IT

**beone**

CLOUDFORWARDINGSUITE

BeOne di Nova Systems è molto più di un semplice software. Proprio come l'anima gemella, si integra perfettamente con le attività delle aziende di spedizioni internazionali, dei trasporti, delle dogane e della logistica.

BeOne è la soluzione in Cloud scalabile, sicura e dalle molteplici funzionalità.

Nessuno ti conosce bene come la tua **Anima Gemella.**

# febbraio

02-03



## NUOVA ECO-SHIP PER IL GRUPPO D'AMICO

Il gruppo d'Amico vara in Giappone "Cielo d'Italia", la nave più grande e innovativa della sua storia. Il valore della commessa per la "Cielo d'Italia" e la sua handy-cape gemella che sarà consegnata nel primo trimestre 2016 è di circa 100 milioni di dollari. L'eco-ship da più di 100 mila tonnellate di portata lorda riduce del 20% emissioni e consumi.

02-06



## LA SPEZIA, ARRIVA LA "MSC LONDON"

Arriva nel porto della Spezia la nave più grande che abbia mai toccato un porto ligure: si tratta della "Msc London", 16 mila teu, che attaccherà al terminal Lsct del gruppo Contship. l'annuncio è arrivato durante l'incontro "Ligurian Ports, shipping food and perishables, the Med Gateway to Expo 2015" organizzato al FruitLogistica di Berlino.

02-10



## GENOVA, ESPLODE IL CASO RIPARAZIONI

«Adesso non ci basta più una risposta positiva o negativa dalle istituzioni ai nostri progetti di bacini, se non arrivano risposte nei prossimi mesi la considereremo una risposta negativa, quindi bisognerà trovare una soluzione alternativa fuori da Genova». È l'affondo sul futuro delle riparazioni navali a Genova del presidente dei cantieri Mariotti, Marco Bisagno.

02-13



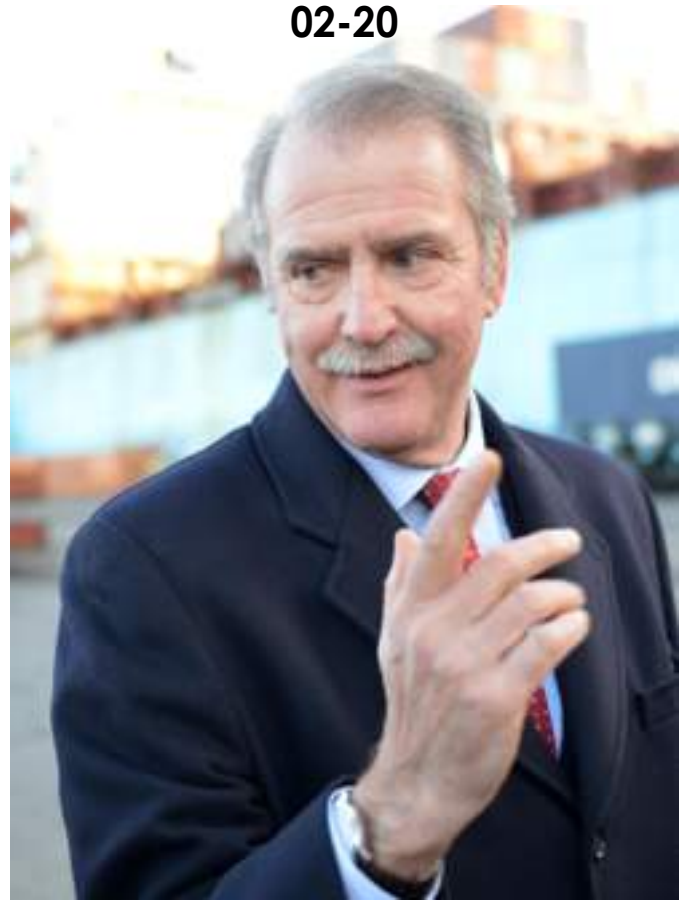
## THAMM: «COSTA CROCIERE RESTA A GENOVA»

Costa Crociere «non ha mai pensato al trasferimento della sede ad Amburgo. Questa è una società genovese che a Genova vuole crescere. I trasferimenti riguardano solo poche decine di dipendenti»: Michael Thamm, in un'intervista esclusiva al Secolo XIX, esce allo scoperto e cerca di rassicurare lavoratori e istituzioni, in ansia per la voci su un possibile disimpegno del gruppo.

02-19



02-20



**PORTI, È STRAPPO: SCIOPERO NAZIONALE**

Dopo 20 anni Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti proclamano unilateralmente ventiquattro ore di sciopero nazionale del settore portuale e di dodici ore per i servizi tecnico-nautici. Per i sindacati «è preoccupante la diaframma di competenze tra il ministero dei Trasporti e quello dello Sviluppo economico» sulla riforma dei porti.

**RECORD AL VTE: ARRIVATA LA "MSC BETTINA"**

Prima assoluta per il porto di Genova per una super porta-container da 14 mila teu. È arrivata al terminal Vte di Pra' Genova "Msc Bettina", 366 metri di lunghezza, 51 metri di larghezza, record per il porto di Genova insieme al suo carico di 14 mila container da 20 piedi. Genova si sta attrezzando per accogliere le mega-ships di ultima generazione.



**LaSpezia**  
**PROVIDING**  
**FASTER ACCESS TO**  
**ITALY &**  
**SOUTH EUROPE**



efficient

REAL

CHANGE  
your view of  
VIEW

discover [www.thespice.it](http://www.thespice.it)





# marzo

03-04



## TARANTO, DA INIZIO ANNO NEMMENO UN CONTAINER

Da oltre due mesi a Taranto non arrivano portacontainer. Gli investitori asiatici che avevano scommesso sul Taranto Container Terminal, ossia la compagnia marittima Evergreen di Taiwan e il terminalista Hutchison Ports di Hong Kong da anni minacciano di andarsene, di fronte all'immobilità dello scalo, dove le opere (specie i dragaggi) non partono a causa di ricorsi e controricorsi.

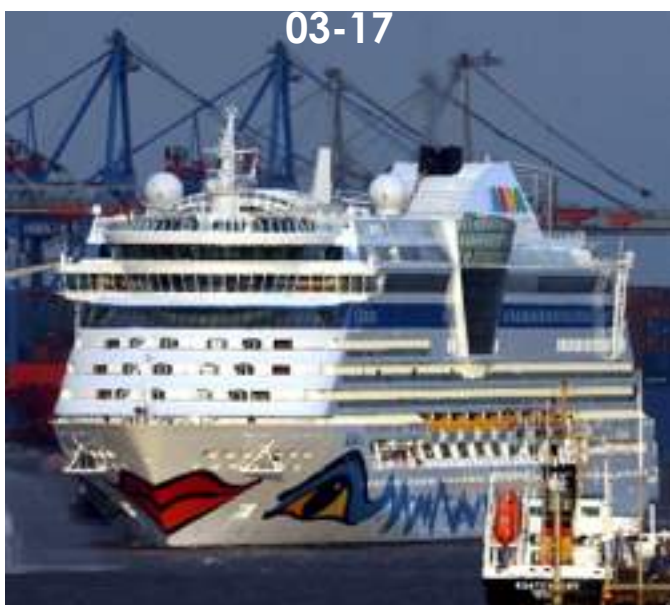
03-05



## LE MANI DI WALL STREET SULLE CROCIERE

Micky Arison e la sorella Shari, una delle donne più ricche di Israele, vendono altri 10 milioni di azioni Carnival, per un controvalore di 468 milioni di dollari, replicando un'identica operazione compiuta neppure un mese fa. A Micky Arison e alla sua famiglia resta comunque il controllo del 25% del gruppo quotato a New York e al London Stock Exchange.

03-17



## CROCIERE, IL SORPASSO TEDESCO

Sei milioni e (quasi) 400 mila passeggeri: il 2014 per l'Europa delle crociere è stato un anno positivo (+0,5%). Dalle statistiche presentate al Seatrade di Miami emerge il boom della Francia (+13,7%), anche se il dato più significativo è quello della Germania che, con 1,77 milioni di passeggeri supera il Regno Unito. L'Italia si ferma a 842 mila passeggeri.

07-18



## LA STRAGE DI TUNISI

Inferno a Tunisi: uomini dell'Isis fanno strage di crocieristi, dopo avere tenuto in ostaggio 100 persone al museo del Bardo. Quattro gli italiani morti su un totale di 24 vittime e 45 feriti. Molte delle persone coinvolte si trovavano a bordo delle navi Msc Splendida e Costa Fascinosa. Le compagnie sospendono immediatamente tutti gli itinerari diretti in Tunisia.

07-19



### RESPINTO IL RICORSO DI DE FALCO

Il Tar di Firenze respinge il ricorso del capitano Gregorio De Falco contro il suo presunto demansionamento ritenendolo inammissibile per un vizio procedurale. «Il respingimento - ha detto l'ufficiale diventato celebre la notte della "Concordia" - è dovuto al fatto che non avrei notificato entro i termini stabiliti il ricorso all'ufficiale che ha preso il mio posto».

07-26



### GENOVA, ARRIVA LA NUOVA "MSC SINFONIA"

Arriva a Genova la nave da crociera "Msc Sinfonia", dopo l'inaugurazione a Napoli e fresca di lavori presso la Fincantieri di Palermo, dove - come alla gemella "Armonica" è stata aggiunta una sezione di 24 metri. Il 6 maggio, sempre da Genova, la nave salperà per una crociera di posizionamento verso i mari del Nord Europa.

#### ADERENTE A:

##### LIVELLO NAZIONALE:

- Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica),
- Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali),
- Fedit (Federazione Italiana Trasportatori).

##### LIVELLO INTERNAZIONALE:

- Fiata (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés),
- Clecat (Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport).

#### SPEDIPORTO HA PROPRI RAPPRESENTANTI PRESSO:

- Autorità Portuale (Comitato e Commissione Consultiva, Commissione Tecnica Permanente),
- Camera di Commercio (Consiglio Camerale, Elenco Spedizionieri e Consulta del Settore Marittimo),
- Ascom / Confcommercio,
- WTC,
- Comitato Utenti ed Operatori del Porto di Genova,
- Commissione Mista Doganale,
- Albo Provinciale Autotrasporto,
- Commissione Consultiva Provinciale Albo Autotrasporto.

#### COMPONENTI ASSOCIATIVE:

- Spedizionieri Internazionali (Import/Export),
- Spedizionieri Nave,
- Spedizionieri Aerei,
- Spedizionieri Transitari,
- Spedizionieri Consolidatori e Deconsolidatori,
- Corrieri Tradizionali,
- Corrieri Espresso,
- Trasportatori.

#### PARTECIPA QUALE SOCIA NELLE ATTIVITÀ REALIZZATE DA:

- Spediservices Srl,
- Hub Telematica Scarl.



**SPEDIPORTO, UN MONDO DI SERVIZI.**



(I) 16121 Genova » Via Roma 9 » Ph. + 39 010 5451986 » Fx. + 39 010 590316  
info@spediporto-genova.com » www.spediporto-genova.com

# aprile

04-01



## FINCANTIERI CONSEGNA IL "GAUTHIER"

"F.-A.-Gauthier", primo traghetto alimentato a Lng costruito in Italia e realizzato da Fincantieri nello stabilimento di Castellammare di Stabia, lascia lo stabilimento alla volta del Canada, dove sarà consegnato alla Société des traversiers du Québec (Stq). L'unità può accogliere a bordo 800 passeggeri e 180 veicoli. Il traghetto è il primo del suo genere in Nord America.

04-07



## SPEDIZIONI, FEDEX COMPRA TNT

Il gigante americano delle consegne FedEx acquista l'olandese Tnt Express per 4,4 miliardi di euro. Un'operazione tutta in contanti con cui il corriere Usa punta a espandere la propria presenza in Europa e a sfidare i rivali Dhl e Ups in un settore dove il boom dell'e-commerce sta offrendo grandi potenzialità di sviluppo facendo dimenticare gli anni più bui della crisi finanziaria mondiale.

04-15



## LA NAUTICA HA UNA NUOVA ASSOCIAZIONE

La nautica italiana ha una nuova associazione: i "dissidenti" usciti da Ucina (fra gli altri Paolo Vitelli, Alberto Galassi e Beniamino Gavio) si dichiarano pronti a fondare un'associazione alternativa. Nella riunione per il lancio del nuovo sodalizio è presente anche il genovese Alberto Amico, fra i leader al mondo nel refit & repair.

04-21



## «STX IN VENDITA, ASPETTIAMO LE OFFERTE»

«È da un anno e mezzo che siamo in vendita, e per ora non è successo nulla, non c'è stata nessuna offerta. Ma ormai dovremmo esserci: non sarà questione di giorni e nemmeno di settimane. Credo però che nel giro di pochi mesi potrà essere avviata la prima vera trattativa». Lo dice, in un'intervista al Secolo XIX, Laurent Castaing, direttore di Stx France.

04-27



04-30



#### LA BUROCRAZIA CANCELLA 74 NAVI

Secondo un documento riservato del ministero dei Trasporti, la flotta italiana ha perso nell'arco di un anno 74 navi, per un totale di 1.110 marittimi in meno. Il calo più evidente è nel registro internazionale (-8%, cioè il registro riservato alle unità commerciali impiegate su rotte internazionali). Una tendenza al ribasso che sta proseguendo anche nel corso del 2015.

#### NAPOLI E GIOIA TAURO, DELRIO SCEGLIE DUE MILITARI

Il ministro Delrio sceglie due commissari militari per altrettanti porti del Mezzogiorno. A Napoli a Francesco Karrer, nominato a maggio dell'anno scorso, succede il contrammiraglio Antonio Basile. A Gioia Tauro lascia l'incarico di commissario Giovanni Grimaldi, sostituito dall'attuale comandante della Capitaneria di porto, il capitano di fregata Davide Barbagiovanni.

**“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 1890 nel Porto di Genova

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

# maggio



05-05

## NOVA SYSTEMS PROTAGONISTA A MONACO

Nova Systems presenta a Transport Logistic di Monaco il modulo della soluzione software BeOne Cloud Forwarding Suite chiamato Air e Sea Sync, realizzato per gli spedizionieri aerei e marittimi. BeOne, la soluzione software in Cloud di Nova Systems, il 14 ottobre 2015 era stata al centro di un convegno promosso da Ateia Oltra, a Barcellona.



05-06

## GRIMALDI COLLEGA VENEZIA CON PATRASO

Anche il gruppo Grimaldi scommette sul porto di Venezia, inaugurando un servizio trisettimanale con il porto di Patraso interamente dedicato al traffico ro-ro, con due unità particolarmente capienti da 3.500 metri lineari. «Abbiamo deciso di scommettere su Venezia - spiega Guido Grimaldi - perché lo scalo si trova al centro della nostra rete logistica».



05-12

## GNV, LINEA TRA FRANCIA E NORD AFRICA

Grandi Navi Veloci annuncia che dal 5 giugno partirà la nuova linea Sète-Melilla: il collegamento dalla Francia al porto spagnolo in Nord Africa andrà a sostituire quello Sète-Nador, provvisoriamente sospeso. Gnv ha quindi deciso di mantenere i collegamenti tra lo scalo francese di Sète e la regione di Nador, scalando il porto spagnolo di Melilla, situato a qualche chilometro di distanza.



05-26

## ATTICA RIVEDE LA LUCE DOPO OTTO ANNI

Attica Group, il gruppo armatoriale greco che opera nel settore dei traghetti, riporta profitti operativi positivi nel primo trimestre per la prima volta in otto anni e tagliato le perdite. Trainati già dai buoni risultati già ottenuti alla fine dell'anno scorso, i primi tre mesi del 2015 hanno raggiunto un negativo di 10,8 milioni di euro.

05-28



05-30



### VIRGIN SCEGLIE FINCANTIERI

L'avventura di Richard Branson, fondatore del gruppo Virgin, nel mondo delle crociere sta ufficialmente per avere inizio. Dopo avere annunciato, nei mesi scorsi, l'avvio delle trattative con «cantieri navali italiani e tedeschi» per la realizzazione delle prime navi, il magnate britannico ha individuato in Fincantieri l'azienda alla quale affidare il battesimo della sua nuova attività.

### LA LOGISTICA DELL'AUTO CONFIDA IN FCA

Nelle statistiche di Justin Cox, l'analista di Lmc Automotive che cura gli studi per le assemblee generali dell'Ecg, il gruppo Fca nell'arco 2014-2019 crescerà del 9%, e sarà in testa davanti a tutte le altre case automobilistiche (seguono Ford e Renault col 4% e Gm col 3%), grazie all'aumento delle vendite in Europa. Il dato emerge durante l'assemblea annuale della Ecg.



# giugno



06-01

## CRESCERE LA FLOTTA DEL PAESE SENZA MARE

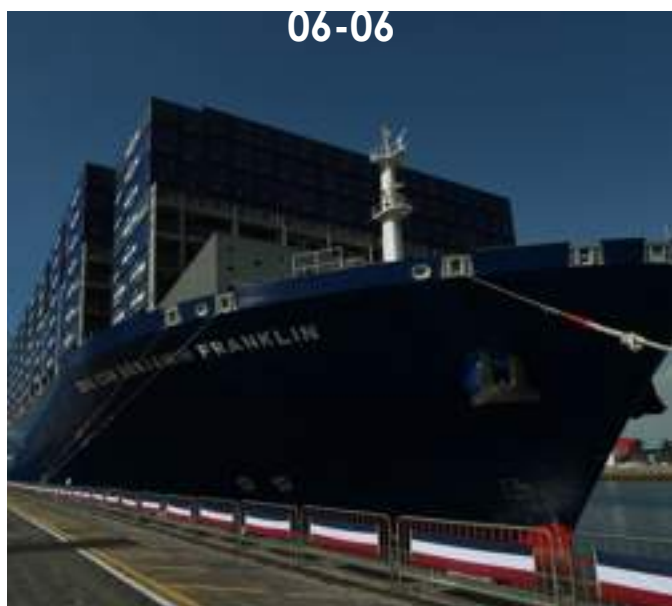
Non c'è solo il registro maltese a insidiare l'integrità del registro navale italiano. Recentemente, sta crescendo il Lussemburgo. Secondo uno studio di Kpmg, nel 2007 le navi sotto bandiera del Lussemburgo erano 150 per un milione di tonnellate di stazza lorda. Nel 2014 le navi registrate in Lussemburgo sono 264 (in Italia 668) per 2,3 milioni di tonnellate, di cui 249 sotto bandiera nazionale.



06-03

## IN NORVEGIA IL PRIMO FERRY ELETTRICO

Poco meno di 7 chilometri tra due villaggi che si guardano da sponde opposte nei fiordi: Lavik e Oppedal nel Sognefjord, sono entrati nella storia del trasporto marittimo. Il "Norled Ampere" è entrato in servizio e corre avanti e indietro ad una velocità di 10 nodi, tra i moli delle due cittadine 34 volte al giorno, consentendo in 20 minuti a 360 passeggeri e 120 vetture di spostarsi.



06-06

## LE MEGA-SHIPS CI COSTANO MEZZO MILIARDO

Uno studio dell'Ocse bocchia la corsa degli armatori alle mega-portacontainer. Le economie di scala prodotte dalle mega-portacontainer si stanno esaurendo. Il passaggio da una capacità da 9.000 a 15 mila teu ha ridotto di un terzo i costi di gestione in 10 anni, ma i costi a carico della collettività si duplicano. Il costo stimato dall'Ocse è di mezzo miliardo di euro.



06-11

## «PERICOLI DALLE SUPER-PORTACONTAINER»

A causa dell'ingresso delle mega-navi, i porti del Nord Europa rischiano il blocco totale. Lo dice in una intervista al Secolo XIX Gunther Bonz, presidente di Feport, l'associazione europea dei terminalisti portuali. «I prossimi cinque anni saranno decisivi per evitare la congestione», dice Bonz, che è anche a capo del gruppo tedesco Eurogate.

06-15



06-23



#### PSA INVESTE ALTRI 80 MILIONI A GENOVA

Sulle e banchine del porto di Pra'-Voltri arriveranno altre 4 maxi gru, gemelle di quelle già ordinate a fine 2014 che saranno disponibili nei primi mesi dell'anno prossimo. Le nuove invece saranno operative alla fine del 2016. Così il Vte si troverà ad avere, caso unico nel Mediterraneo, 8 gru post panamax su 12. L'investimento è di 80 milioni.

#### CARGO, SPEDIZIONIERI CONTRO MALPENSA

L'Italia non fa nulla per fermare l'emorragia di traffico cargo che sceglie aeroporti appena fuori dai confini (Schipol e Francoforte su tutti) invece che hub nazionali. La denuncia è firmata da Fedespedi e Anama (l'associazione nazionale agenti merci aeree) e punta il dito contro Malpensa che secondo le associazioni, a queste condizioni «non sarà mai l'hub merci italiano».



# Luglio

07-03



## MSC PORTA LA "OPERA" A CUBA

Msc Crociere sbarca a Cuba. La compagnia guidata dalla famiglia Aponte comunica che, a partire dal prossimo mese di dicembre, la nave "Msc Opera" partirà ogni settimana da L'Avana per sedici crociere che dureranno per l'intera stagione invernale. Una novità assoluta, resa possibile dopo il via libera ricevuto da parte del governo e dal ministro dei Trasporti cubano.

07-06



## ONORATO CONQUISTA IL 100% DI TIRRENIA

Vincenzo Onorato controlla la quasi totalità delle rotte fra la Sardegna e il Continente: il patron della compagnia di navigazione Moby ha chiuso la trattativa con il fondo Clessidra e gli altri soci di minoranza per l'acquisizione del 100% dell'ex partecipata statale Tirrenia, con un'operazione da 100 milioni di euro.

07-13



## ASSOPORTI, MONTI TENDE LA MANO A MERLO

Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, cerca di ricucire lo strappo con il porto di Genova. «Il momento è fondamentale e quindi saremmo tutti felici se Genova rientrasse in Assoporti. L'intenzione dell'associazione è comunque di dare avvio ad una nuova era per i porti. Ora c'è un piano della logistica e c'è una riforma su cui anche Genova è d'accordo».

07-21



## SUEZ, COMPLETATO IL RADDOPPIO

L'Egitto termina il raddoppio del Canale di Suez. Un'opera imponente che a pieno regime permetterà di aumentare dagli attuali cinque miliardi l'anno, addirittura del 260% gli introiti del Paese africano derivati dal passaggio delle navi, portando il transito giornaliero delle unità da 49 a 97. Le autorità egiziane hanno agito su un tratto complessivo di 72 chilometri.

07-26



#### VENEZIA, FONDI UE PER IL PORTO D'ALTURA

L'Unione europea concede un finanziamento di 9,7 milioni euro all'Authority di Venezia e alla Rimorchiatori Riuniti Panfido, per la realizzazione del primo prototipo delle navi semi-affondanti che collegheranno il porto off-shore ai terminal di terra (Marghera, Chioggia, Porto Levante, Mantova). Le navi saranno lunghe 162 metri, larghe 31,50 con una stazza di 8.875 Gt

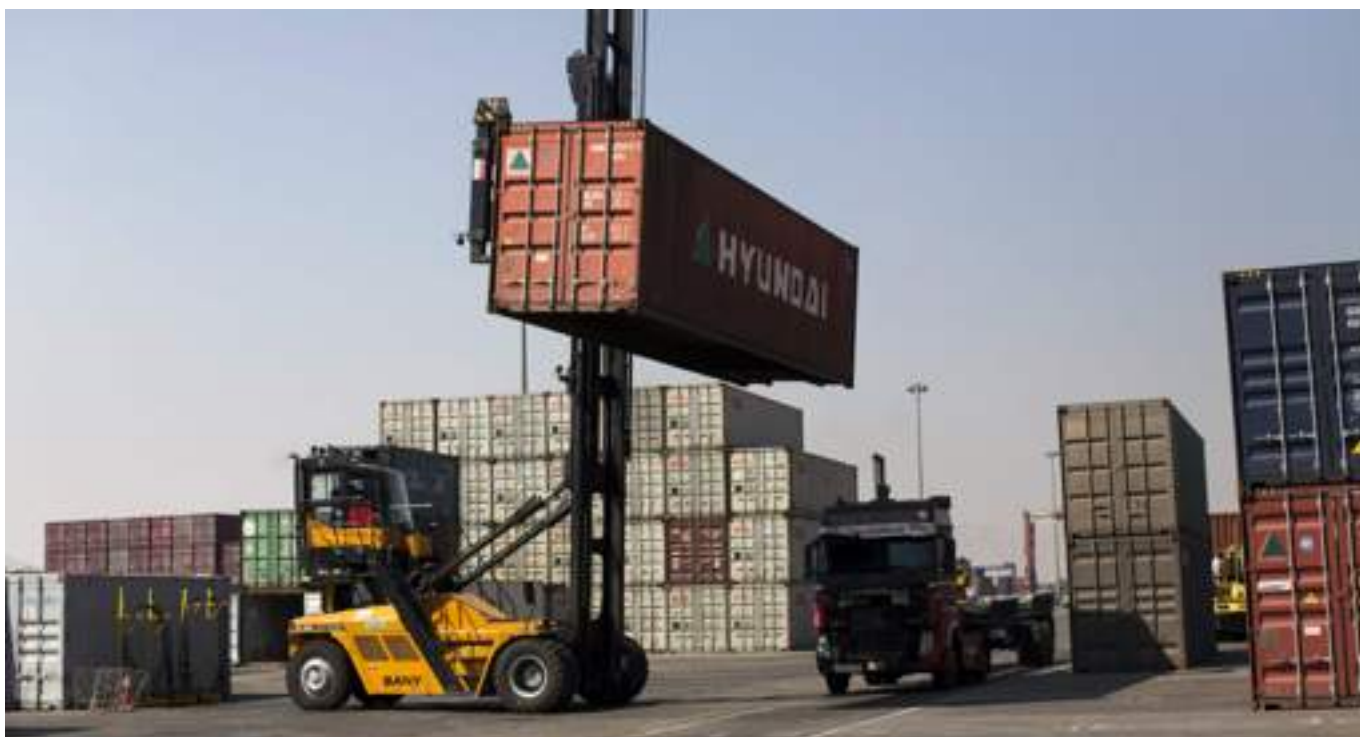
07-29



#### GENOVA, SCINTRO AUTHORITY-REGIONE

Scintille fra il presidente dell' Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo (nella foto col sindaco Marco Doria) e la Regione. «Se il clima continuerà a essere questo, lascerò l'incarico in anticipo», tuona Merlo.

Al quale replica l'assessore Edoardo Rixi: «Faccia pure, lo sostituiamo in 49 ore». È solo l'inizio di un lungo scontro fra porto e Regione.

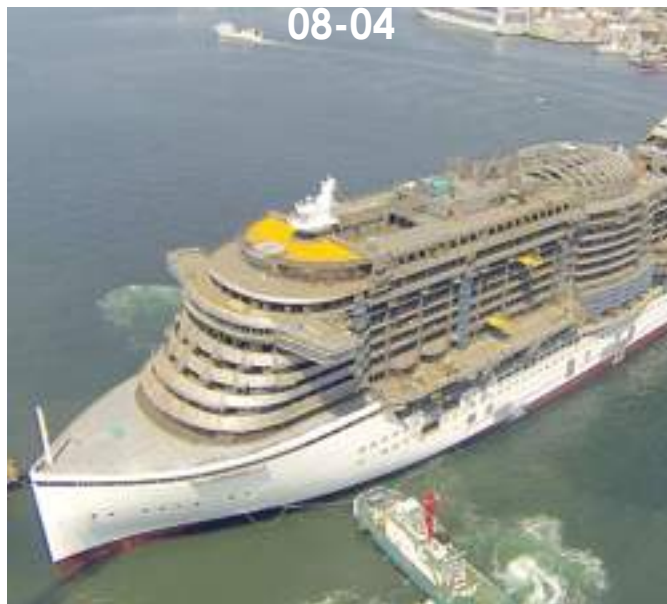


# agosto



## BATTEZZATA AD AMBURGO "MSC ZOE"

Msc celebra ad Amburgo il battesimo di "Msc Zoe", la portacontainer più grande del mondo. "Zoe", ultima arrivata in famiglia tra le mega-ships della compagnia, fa parte di una nuova classe di navi portacontainer da 19.224 teu, costruite da Daewoo. Madrina della cerimonia la piccola Zoe, nipote dell'armatore Gianluigi Aponte.



## "AIDAPRIMA", CONSEGNA IN RITARDO

AidaCruises annuncia il ritardo nella consegna della nave "AidaPrima" in costruzione presso i cantieri giapponesi Mitsubishi. Il battesimo dell'unità era previsto il primo ottobre di quest'anno, ma i ritardi accumulati dal costruttore giapponese non permetteranno di rispettare il calendario desiderato dall'armatore. Non è ancora dato sapere quando sarà l'effettivo debutto della nuova nave.



## ORSERO CEDE IL REEFER TERMINAL AD APM

Dopo aver messo in liquidazione il mese scorso il terminal frutta nel porto francese di Sète, Gf Group annuncia la cessione del Reefer Terminal di Vado Ligure ad Apm Terminals (come anticipato dal *Secolo XIX-The MediTelegraph* lo scorso autunno) e concluso il passaggio di proprietà del 64% dell'interporto Vio, sempre a Vado.



## NAVI, IL MEDITERRANEO È SENZA GAS

La Commissione europea chiede che tutti i principali 139 porti del Vecchio Continente siano dotati di una stazione Lng entro il 2025. Nel Mediterraneo esistono progetti in fase più o meno avanzata a Malta, in Grecia (Il Pireo) e in Spagna (Barcellona), che ha i più grandi depositi costieri di gas del Mare Interno), senza che però esistano ancora stazioni di rifornimento.

08-18



### SICUREZZA, LA FRANCIA AL TOP

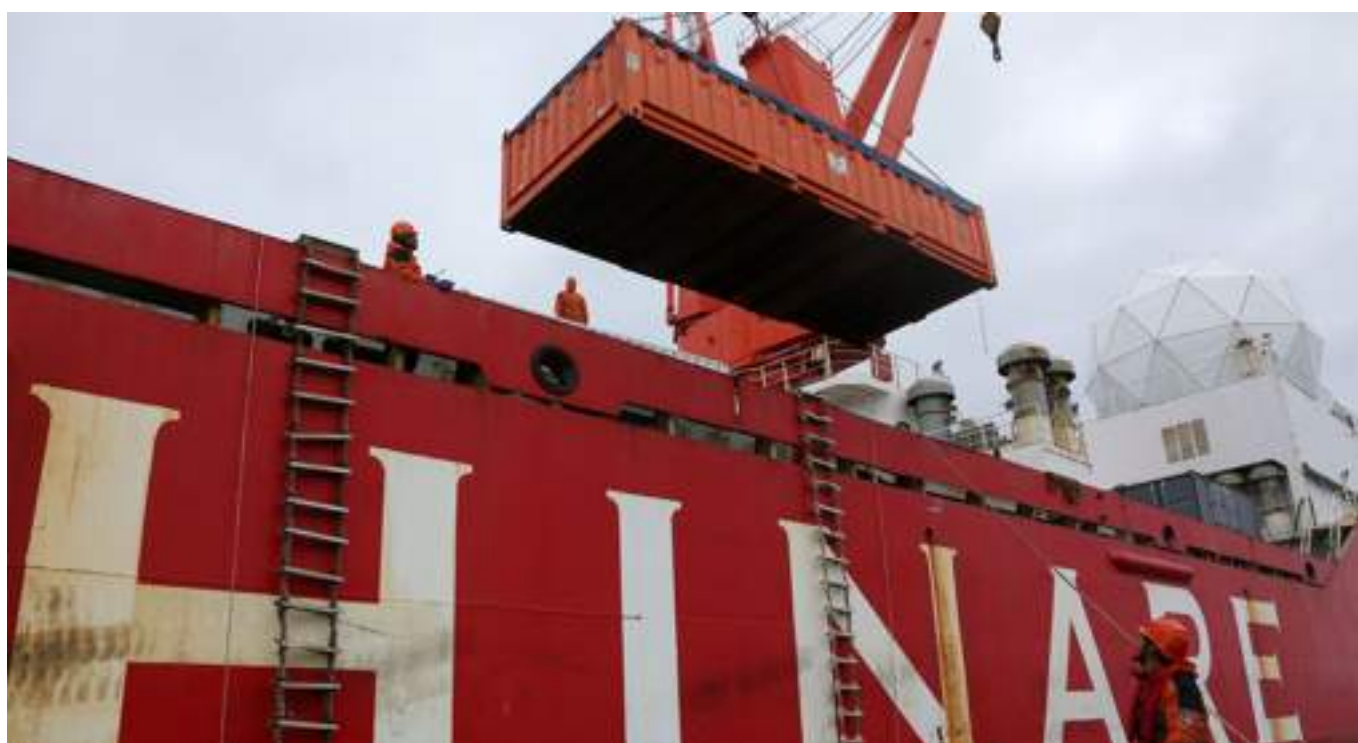
Prima la Francia, poi a ruota Hong Kong, Bahamas, Norvegia e Svezia. Sono le bandiere che hanno vinto la classifica del Paris Mou, l'organismo che attraverso il Port State Control, ispeziona e in caso di gravi deficienze che impediscano una sicura navigazione, detiene per un periodo variabile le navi nei porti che hanno sottoscritto l'accordo internazionale. La Moldavia è nella top three dei "cattivi".

08-24



### CANTIERI COREANI, SCIOPERO A OLTRANZA

Saranno più di 28 mila i lavoratori dei tre cantieri navali coreani che sciopereranno contro le misure che il management degli stabilimenti ha deciso per cercare di ridurre le perdite riportate dei gruppi. Hyundai, Daewoo e Samsung hanno tutti riportato un rosso profondo e i piani di rientro prevedono prepensionamenti, licenziamenti e congelamento della paga per gli operai.



# settembre

09-02



## STELLA LASCIA MAERSK ITALIA

Cambio al vertice di Maersk Italia, l'agenzia della Maersk Line, la compagnia di trasporto più grande del mondo che a Genova ha il suo quartier generale per la Penisola e il Mediterraneo centrale. Il nuovo amministratore delegato è lo spagnolo Diego Perdonés: prende il posto di Orazio Stella (nella foto), numero uno di Maersk Italia da quattro anni.

09-04



## LA MARINA MALESE SCEGLIE GARBARINO

Ha un valore di oltre 5 milioni di euro il contratto assegnato dal cantiere navale malese Boustead Naval Shipyard alla società Pompe Garbarino di Acqui Terme per la fornitura di sei unità Lcs (Littoral Combat Ships) destinate alla Marina Militare del Paese asiatico. Attualmente, Garbarino fornisce 26 Marine militari in Europa, Asia e Sud America.

09-05



## LA NAUTICA VICINA ALLA RIFORMA

La nautica italiana avrà un nuovo codice: l'accordo in Parlamento è cosa fatta. Fra le novità: sarà più facile vendere all'estero uno yacht immatricolato in Italia, si potrà ormeggiare all'interno delle aree marine protette (ma solo con barche a vela e non dappertutto) e si continuerà a pagare un'Iva agevolata al 10% sulle marine in virtù dell'«equiparazione alle strutture ricettive all'aria aperta».

09-09



## SPINELLI CEDE IL 45% AL FONDO ICON

Prima ha fatto valutare la società fondata nel 1963 da una banca d'affari, poi ha riorganizzato il gruppo riunendo tutte le attività sotto la Spinelli Srl e alla fine ha comunicato di aver ceduto il 45% delle quote. Aldo Spinelli non è più l'unico padrone del gruppo che ha fondato e che porta il suo nome, ma adesso ha un socio di minoranza, il fondo Icon Infrastructure.

09-14



### GENOVA-MILANO, FEELING RITROVATO

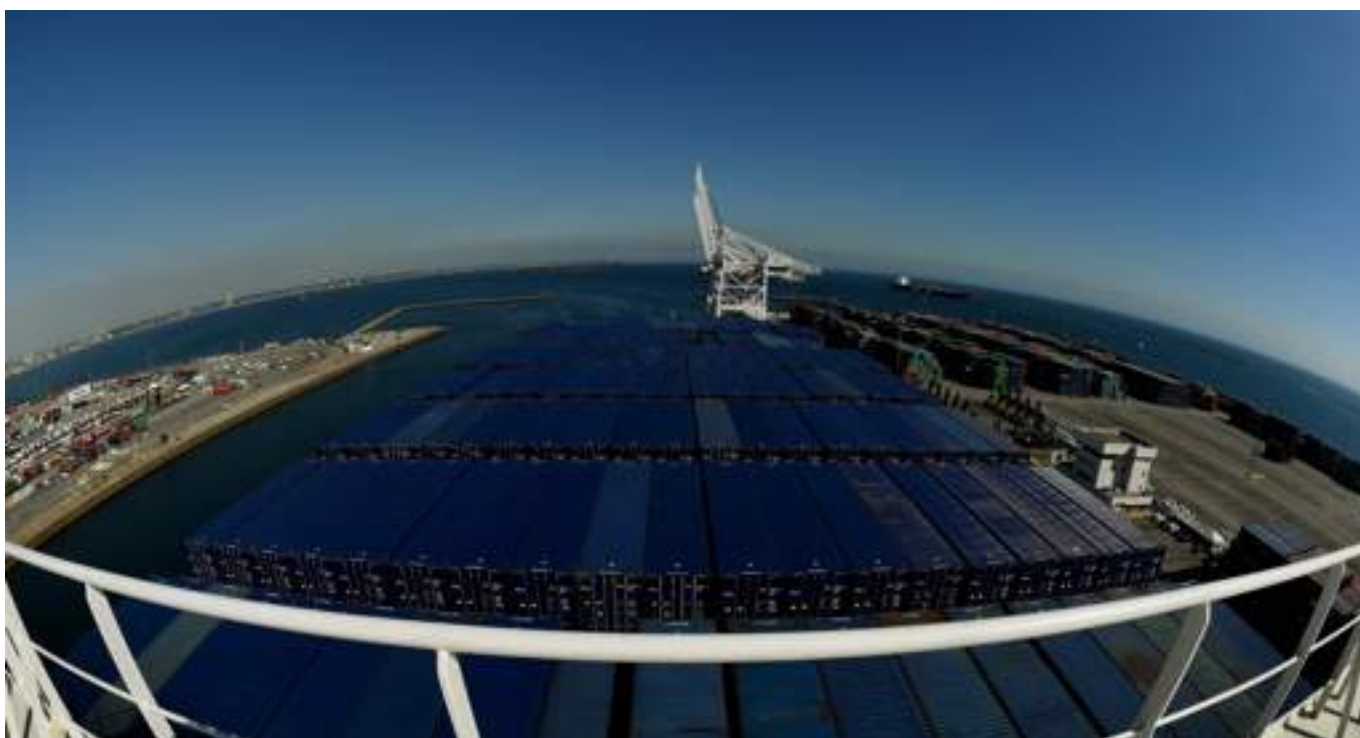
Genova e il suo porto si presentano a Milano in occasione di un convegno organizzato, nella sede di Assolombarda, da Assagenti in collaborazione con The MediTelegraph. Nel corso della mattinata Oxford Economics presenta un dettagliato studio che mette in evidenza la cresciuta competitività del porto di Genova rispetto ai concorrenti del Nord Europa.

09-18



### 13.000 PROTAGONISTI DEL DINNER

Più di tremila ospiti arrivati da tutto il mondo partecipano al Dinner che ha concluso la settimana della Genoa Shipping Week. La serata si svolge alla Fiera. Dopo sei giorni di dibattiti sui temi più importanti dello shipping, i professionisti del settore hanno festeggiato così i primi 70 anni dell'Associazione Agenti marittimi di Genova, che ogni due anni organizza il Dinner.



# ottobre

10-09



## LIVORNO, NUOVE GRU PER TDT

Il Terminal Darsena Toscana del porto di Livorno si arricchisce di due nuove gru super post-panamax. Hanno ciascuna la portata di 70 tonnellate. Provenienti da Vado Ligure, arrivate a Livorno su una grande chiatta, le due maxi gru Vulcan Cox sono alte 36 metri, con uno sbraccio di 48,5 metri, e sono in grado di raggiungere la diciottesima fila su navi di larghezza 43 metri full container.

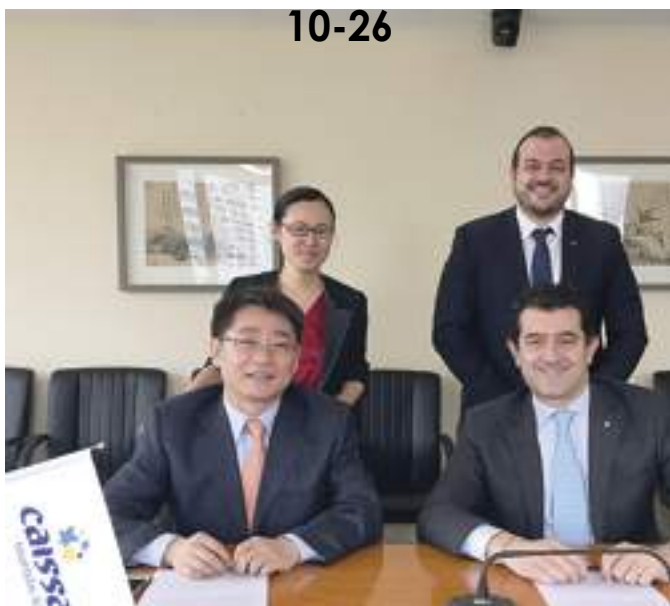
10-10



## COSULICH PORTA LE NAVI IRANIANE A GENOVA

Augusto Cosulich (nella foto con Giovanni Novi) annuncia che la Fratelli Cosulich è stata scelta dai vertici di Irisl come unico partner europeo, quindi non solo per l'Italia. Le linee che toccheranno i porti nazionali saranno gestite da Genova ma nuovi uffici sul territorio verranno aperti anche in altre città, come ad esempio Milano.

10-26



## MSC, STORICO ACCORDO IN CINA

Caissa Touristic Group, leader per i servizi turistici outbound in Cina, e Msc Crociere firmano partnership durante la conferenza stampa congiunta organizzata a Pechino, nel corso della quale sono state presentate le novità ed i dettagli frutto dell'unione. Protagonista della mattinata Msc Lirica, la nave che da maggio 2016 partirà da Shanghai per ospitare a bordo la clientela cinese.

10-27



## SQUINZI "BENEDICE" NAUTICA ITALIANA

C'è anche Giorgio Squinzi, il presidente dell'associazione degli industriali italiani, all'incontro col quale Nautica Italiana, il sodalizio costituito il 1° settembre scorso dai cosiddetti imprenditori "ribelli" fuoriusciti da Ucina, presenta il suo programma. «La nautica è stato uno dei settori più bastonati in questi ultimi tre anni. Bisogna fare qualcosa», dice Squinzi.



### RIFORMA, IL PD "GELA" SAVONA

Niente da fare: il pressing sul Partito democratico per salvare l'autonomia del porto di Savona si scontra col "no" del vice segretario Debora Serracchiani, che di fronte alla platea di operatori ricorda che «la riforma ormai è pronta». Il destino dello scalo savonese è legato all'accorpamento con quello di Genova, così come indicato dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio.



### DOSSIER TEDESCO PER GENOVA

Spunta un dossier tedesco per il porto di Genova. Il gruppo Db Schenker, secondo un'anticipazione del sito The MediTelegraph, sta pensando di investire sul primo scalo italiano. Contatti con il ministero dei Trasporti sono già stati avviati, anche se lo scenario è complicato: ad essere coinvolte sono, infatti, tre Regioni (Liguria, Piemonte e Lombardia).



# novembre



## CARNIVAL INAUGURA LA DIREZIONE EUROPEA

Jens Lassen è stato chiamato a guidare Carnival Maritime, la creatura del colosso americano delle crociere per gestire alcuni aspetti dei marchi Costa e Aida. Si tratta della nuova struttura con sede ad Amburgo la cui nascita aveva creato tensione negli uffici genovesi della compagnia italiana, perchè per funzionare, prevedeva il trasferimento di alcuni lavoratori dalla sede ligure alla città tedesca.



## FINCANTIERI, MANGONI SI DIMETTE

Niente aumento di capitale ma grandi novità al vertice per Fincantieri: il direttore generale Andrea Mangoni, che quasi tutti indicavano come il naturale successore di Giuseppe Bono alla guida dell'azienda, si dimette dopo sette mesi di lavoro. Fincantieri intanto continua a perdere terreno in Borsa. Il piano industriale sarà presentato nei prossimi mesi.



## SECONDA EDIZIONE DEL "FORUM" A GENOVA

Più di 400 partecipanti affollano la Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio, dove si svolge la seconda edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport", organizzato dal MediTelegraph e dal Secolo XIX. Tema del Forum (organizzato in tre sessioni) il rapporto fra ambiente, ripresa economica e trasporto marittimo.



## MERLO: «ADDIO SENZA RIMPIANTI»

Luigi Merlo lascia in anticipo la guida dell'Autorità portuale di Genova con una lunga intervista al Secolo XIX: «Lascio senza rimpianti un grande porto e una città senza visione». «Le sconfitte più grandi? L'Hennebique e la mancata privatizzazione dell'aeroporto. In futuro mi auguro che ci siano più alleanze fra 'big' e imprenditori locali».

11-24



#### MISTER TRAGHETTI LASCIA CONFITARMA

Vincenzo Onorato non sbatte solo la porta di Confitarma, l'associazione che riunisce gli armatori italiani, ma lancia accuse durissime al settore e provoca un terremoto nel mondo dello shipping: «In meno di cinque anni la politica della confederazione armatori porterà alla fine della bandiera italiana». È l'inizio di un lungo confronto con Manuel Grimaldi.

11-30



#### FEDESPEDI, ALBERTI ALLA PRESIDENZA

Roberto Alberti, presidente e a.d. della CIS S.p.A., impresa di famiglia attiva nel settore delle spedizioni internazionali, è il nuovo Presidente di Fedespediti - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - per il triennio 2015/2018. La nomina è avvenuta nell'ambito dell'Assemblea Generale della Federazione tenutasi a Milano.



# dicembre

12-04



## DRY BULK, ALTRI DUE ANNI DI SOFFERENZA

Il mercato dry bulk potrebbe riprendersi solo nel 2018, ma non è escluso che la crisi possa durare ancora a lungo. Lo sostiene JP Morgan. «Il downturn è strutturale e durerà almeno altri due anni» scrive l'analista. «Le rate di nolo così basse, rimarranno tali almeno per tutto il 2017». Con ogni probabilità un solido cambiamento di rotta arriverà a metà 2019.

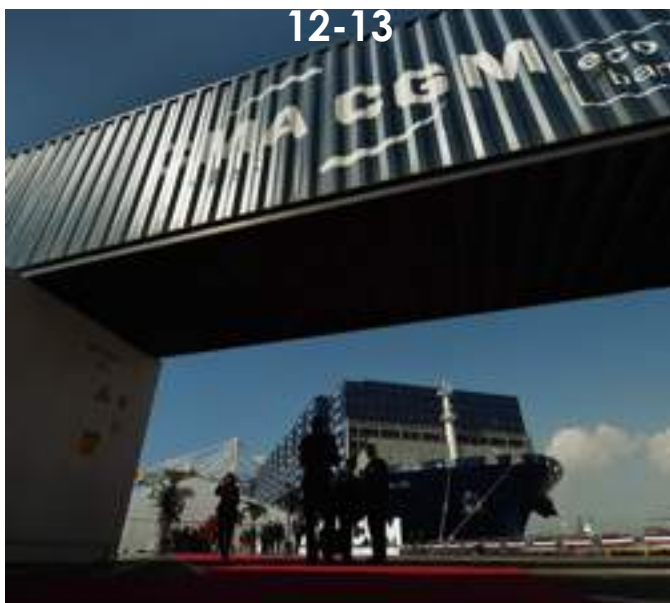
12-07



## NOL NELLE MANI DI CMA CGM

I francesi di Cma Cgm comunicano di aver trovato l'accordo con il fondo sovrano di Singapore, Temasek Holdings, per l'acquisizione del 67% delle azioni della società asiatica Neptune Orient Lines (Nol), operativa nel trasporto container attraverso la controllata Apl. La compagnia transalpina pagherà 0,93 centesimi di dollari per ciascuna azione di Nol.

12-13



## GIGANTISMO, L'ALLARME DI FEDERAGENTI

«Nel Mediterraneo arrivano navi portacontainer lunghe quattro campi di calcio, ma per i porti italiani esistono scarse speranze di attrarle. I ritardi nella riforma portuale e nel Piano della logistica contribuiscono ad alimentare l'incertezza». L'allarme è lanciato a Roma, nel corso dei lavori del convegno di Federagenti sul tema «Il confine dei giganti».

12-18



## RINA, MAXI-CONTRATTO IN GHANA

Il contratto più grande mai firmato dal gruppo Rina nel settore oil & gas. Anche per questo motivo la società guidata da Ugo Salerno può festeggiare con i tanti invitati che hanno riempito la sala del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale nella tradizionale festa di Natale. Il gruppo ha ottenuto una commessa in Ghana nel settore petrolifero che potrà in cassa 25 milioni di euro.

12-24



### ROTTERDAM, RIVOLTA CONTRO I ROBOT

Dopo la festa per l'inaugurazione del terminal iper-automatizzato di Maasvlakte, adesso è arrivato il conto. Il principale porto europeo per traffico movimentato è ormai in rivolta. Poche ore prima di Natale i lavoratori portuali di Rotterdam hanno votato all'unanimità una risoluzione che prevede un pacchetto di scioperi selvaggi da applicare nel 2016.

12-29



### LE CROCIERE DIVIDONO LA SPEZIA

La stazione crocieristica divide La Spezia. È scontro tra Autorità portuale e Comune sulla costruzione del molo previsto dal Piano regolatore portuale. Così, tra il presidente dell'Autorità portuale, Lorenzo Forcieri, che intende costruirlo, e il sindaco, Massimo Federici (entrambi esponenti dello stesso partito, il Pd) che non lo vuole, sono scintille di fine anno.





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

L'AVVISATORE MARITTIMO



TIM

TECNOLOGIE TRASPORTI MARITTIMI

54 [www.themeditelgraph.com](http://www.themeditelgraph.com)

The **MediTelegraph**  
Shipping & Intermodal Transport