

Numero 3 - Febbraio 2018

## Il tesoro perduto

CONFLITTI E PRODUZIONE DIMEZZATA: LA LIBIA  
HA SMARRITO LA SUA STRADA PER IL FUTURO

## CRONACA DI UN ANNO DI SHIPPING

TUTTI GLI AVVENIMENTI DEL 2017  
RIASSUNTI IN UN FOCUS SPECIALE

### INTERVIEW

Zeno D'Agostino  
presidente  
di Assoport

### PORTS & LOGISTICS

Più trasbordi:  
Barcellona  
da record

### SHIPPERS

Romeu, la famiglia  
per sempre in affari:  
così è scritto nel loro Statuto

# SHAPING THE PORT OF THE FUTURE.

The societal, economic and management challenges

10<sup>th</sup> APRIL 2018 • CIVITAVECCHIA  
HEADQUARTERS OF CENTRE-NORTH TYRRHENIAN SEA  
PORT AUTHORITY SYSTEM

## Agenda

- 9:00 a.m. Registrations
- Welcome addresses and openings
- Motorways of the Sea and Maritime Ports | Upgrade of MoS Links
- Cruise industry and port-city relation
- Light lunch
- Future ports as a keynote of a sustainable & digital logistics
- European Port Services Regulation (2017/352) | The border among common rules and uniqueness
- 4:00 p.m. End of conference

## Info

For registration and agenda:  
[forum.themeditelegraph.com](http://forum.themeditelegraph.com)

Organizing Secretary:  
[forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com)

Become Sponsor:  
[advertising@themeditelegraph.com](mailto:advertising@themeditelegraph.com)  
+39 010 5388 243/206

## COLOPHON

**Direttore  
Responsabile**  
Massimo Righi

**Responsabile  
del Progetto**  
Francesco Ferrari

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

**Hanno collaborato  
in questo numero**  
Aidan Lewis  
Bianca d'Antonio  
Stefano Pampuro  
Hammou Jdioui  
Marco Cottone

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

**Marketing**  
Daniela Montano

**Supporto tecnico**  
Massimo Dragotto  
Stefano Ramagli  
Maurizio Vernazza

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

## In this issue



### 4 Il tesoro perduto

Conflitti e produzione dimezzata:  
la Libia ha smarrito la sua strada per il futuro

### 6 INTERVISTA - Zeno D'Agostino

Il numero uno dei porti italiani: «Nel Mediterraneo la situazione  
si sta normalizzando, è il momento di cogliere i cambiamenti»

### 12 Barcellona da record

Il porto della capitale catalana registra un incremento vicino al 60%

### 14 INTERVISTA - Josè e Francisco Romeu

«In affari per sempre: così vuole il nostro Statuto»

### 16 La rivoluzione telematica

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

### 18 CRONACA DI UN ANNO DI SHIPPING



Promoted by



Sponsor



Organized by



# Il tesoro perduto

di AIDAN LEWIS, Tunisi

DUE dei maggiori campi estrattivi della Libia, con una produzione combinata giornaliera da 400 mila barili, hanno sofferto una repentina serie di chiusure improvvise, facendo sorgere nuovamente dubbi sulla capacità di questo Stato, **membro dell'Organizzazione dei Paesi esportatori di petrolio**, di garantire una reale ripresa nella produzione di greggio.

Per mesi, la produzione libica di greggio si è attestata intorno al milione di barili, **e le chiusure più recenti sono state risolte piuttosto rapidamente**.

L'interruzione di produzione che si è verificata a inizio mese presso El Sharara, la maggiore area estrattiva della Libia, **è stata risolta in un arco di tempo inferiore alle 24 ore**.

Ma proprio questi ultimi incidenti - provocati, dalle guardie operative presso il campo di El Feel a seguito di una protesta su paghe e benefit, ma anche da un proprietario terriero che non voleva più vedere la spazzatura sui suoi campi - **sottolineano in continui rischi per la produzione**, in un Paese senza un potere politico e o delle forze di sicurezza centralizzate.

## IL POTENZIALE DELLA LIBIA

La Libia ha le più vaste riserve di greggio in Africa, **ed è stata per lungo tempo un fornitore chiave**

DESTRA Il treno che avrebbe dovuto collegare al Libia da Est a Ovest



## di greggio per l'Europa.

Intorno al 1970 il Paese produceva più di tre milioni di barili al giorno, e prima della rivolta sostenuta dalle Nazioni Unite di sette anni fa, che portò alla deposizione e all'assassinio dell'ex rais Muammar Gheddafi, **la produzione libica era superiore agli 1,6 milioni di barili al giorno**.

Lo scorso anno la Società petrolifera nazionale (Noc, che gestisce la produzione del petrolio in Libia), formalizzò l'intenzione di salire a 2,2 milioni di barili entro il 2023, **aggiungendo però che per arrivare a questo risultato sarebbe stato necessario un investimento di 18 miliardi di dollari**. Sono diverse le compagnie petrolifere straniere - compresa l'italiana Eni, la francese Total, **le statunitensi Hess e ConocoPhillips** - ad avere in mano quote della produzione libica attraverso accordi con la stessa Noc.

## LA CADUTA DEL 2011

Dalla rivolta del 2011, il potere in questa nazione scarsamente abitata si è frammentato, e il gruppi locali hanno usato le infrastrutture a servizio dell'industria petrolifera come moneta di scambio in trattative finanziarie e politiche.

Le fazioni armate hanno preso possesso di porti e pozzi petroliferi: **basti ricordare il blocco delle banchine nel quadrante orien-**

**tale libico tra gli anni 2014 e 2016**. Inoltre, questa continua chiusura e ripartenza delle attività ha ridotto la pressione dei pozzi, **diminuendo significativamente l'operatività di queste infrastrutture**.

Tutto questo ha generato per la Libia nel suo complesso una perdita degli incassi dal greggio, **e nel contempo in tutto il Paese si sono sollevate proteste per le condizioni dei lavoratori**, che hanno generato altre interruzioni della produzione petrolifera. Tra il 2015 e il 2016 inoltre, prima di essere respinti dalle forze locali, **i militanti dello Stato islamico hanno attaccato pozzi e porti libici**.

I danni dell'Isis ai serbatoi dei due maggiori terminal petroliferi del Paese, Es Sider e Ras Lanuf, devono ancora essere riparati oggi, mentre altre aree, **come quelle di Mabruk e Ghani**, sono tutt'ora chiuse e fuori servizio. Dopo che le difficili elezioni del 2014 hanno nei fatti consegnato la Libia a due governi (uno nella parte Occidentale, l'altro nella parte Orientale del Paese), **le fazioni a Est hanno provato a vendere il greggio autonomamente**: il tentativo è fallito, ma questo ha portato ulteriore incertezza sui mercati verso la Libia.

## I RISCHI IN CORSO

Le cause delle recenti chiusure dei pozzi includono come si diceva rivendicazioni di ordine economico da parte dei servizi di guardianaggio, **pressioni da parte di gruppi armati per la liberazioni di loro componenti detenuti in carcere e nella Libia Orientale anche vere e proprie manovre politiche**.

Alcune volte le interruzioni si verificano in infrastrutture remote, **controllate elettronicamente a grande distanza**.

Per esempio, del pozzo di Sharara è stata più volte danneggiata la lunga condotta che lo mette in comunicazione alla costa libica, per opera di gruppi ribelli dell'area di Zintan, **cittadina nell'Occidente del Paese che dopo il crollo del regime nel 2011 ha acquisito un particolare potere militare**.

Il governo di unità del Paese (Gna) a Tripoli, riconosciuto a livelli internazionale, che non riesce a imporre la sua autorità nemmeno ai gruppi armati presenti nella capitale, spesso dispone di pochi mezzi per poter far fronte agli attentati ai pozzi. Tecnicamente, le installazioni do-

vrebbero essere protette dal corpo delle Guardie alle infrastrutture petrolifere (Pfg).

Ma così come avviene anche in altre parti della Libia, **si tratta di gruppi auto-determinati**, che rispondono più a interessi locali che a logiche nazionali. Benché sia dalla metà del 2016 che non si registrano più blocchi di lunga durata, **gli effetti economici di questa produzione a singhiozzo pesano su una possibile ripresa della Libia**.

La Noc ha relazioni con il Gna, e più volte ha lamentato la scarsità di risorse a favore della produzione di greggio, **ma a sua volta il governo ricorda quanto siano limitate le capacità delle proprie casse**.

Si profila inoltre un grosso rischio politico: le fazioni nell'Oriente del Paese, dove tra l'altro si trova la maggiore parte della ricchezza petrolifera del Paese, sono avverse al Gna, **e contestano tra l'altro il fatto che Tripoli trattenga per sé una quota troppo alta degli utili derivati dalla produzione**.

In questa parte del Paese, i sostenitori della linea dura ritengono che la produzione andrebbe chiusa per fare leva sul governo di Tripoli, ma a questo si oppone l'esercito nazionale libico (Lna), **che continua a mantenere buone relazioni con la Noc**. Anche la sicurezza nel Paese è volatile: **lo scorso dicembre un'esplosione a una condotta nella Libia orientale ha causato una perdita di oltre 100 mila barili al giorno**, benché sia stata riparata velocemente.

**Le compagnie internazionali che lavorano sulle piattaforme petrolifere al largo della costa libica continuano ad avere presenze limitate a terra**, tenendo congelati tutti i nuovi programmi di esplorazione e sviluppo dell'industria in questo Paese.

## E L'OPEC?

Insieme con la Nigeria, la Libia è stata esentata dai tagli alla produzione decisi dall'Opec per cercare di rafforzare il prezzo del greggio, **e questa esenzione è stata prolungata sino alla fine dell'anno**.

Nonostante le speculazioni sul fatto che su entrambe queste due tormentate nazioni gravino comunque pressioni per tagliare la produzione, **entrambe hanno al contrario annunciato di volerla aumentare**.



SINISTRA Un ribelle anti-governativo davanti agli impianti di Ras Lanuf

DESTRA Quello che rimane dell'aeroporto di Tripoli

A FIANCO Il gasdotto Greenstream a Mellitah





# «Dal Mediterraneo nuove opportunità»

D'Agostino, numero uno dei porti italiani: «La situazione si sta normalizzando, è il momento di cogliere i cambiamenti»

di **BIANCA D'ANTONIO**, Trieste

SI DEFINISCE un sognatore testardo, definizione certamente singolare ma che mette in evidenza da un lato la sua natura romantica, **e dall'altro la testardaggine nel voler raggiungere i suoi sogni.**

Gentile e incline alla socialità, è difficile però farlo spostare di un solo millimetro dalle sue idee quando è convinto di essere nel giusto.

Legato alla sua città natale Verona, anzi al quartiere San Zeno dove è cresciuto, ha le sue radici ed i suoi amici, **ha comunque un pezzetto di cuore che batte per Napoli dove ha lavorato per vari anni e dove è cresciuto professionalmente.**

Protagonista di una carriera niente male, oggi ha una doppia presidenza: è infatti alla guida di Assoporti, l'associazione che raggruppa i porti italiani, e presiede l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale (che oltre al porto di Trieste comprende anche quello di Monfalcone), **incarichi che lo portano da Trieste a Roma**, e ovunque si possano stringere accordi per lo sviluppo in un andirivieni costante.

**Troppo stancante o il prestigio ne vale comunque la pena?**

«Siamo giovani e ce la faremo... Battute a parte, ho sempre inteso il lavoro come un impegno a 360 gradi».

**Lei ha sicuramente la logistica nel suo dna, visto che si è laureato con una tesi in logistica quando se ne parlava ancora poco. In questi ultimi tempi cosa è cambiato sull'argomento?**

«Non potevo che fare una tesi sulla logistica, direi che sono stato quasi costretto, visto che mentre studiavo lavoravo ai magazzini generali di Verona. Appariva una scelta inevitabile. I magazzini rappresentano il mio ambiente naturale, e la logistica la mia passione. Mi chiede cosa è cambiato? Beh, direi molto negli ultimi tempi, e si è investito anche molto. Gli ultimi cinque anni, per esempio, sono illuminanti: sono cresciuti, e di parecchio, i magazzini dedicati al commercio elettronico, e di conseguenza, alla logistica ad essa applicata. C'è stata una vera e propria esplosione, se si considera che la maggior parte degli ordini di nuovi immobili logistici è dedicato al commercio elettronico».

**Come sta andando per l'Italia e quali prospettive ci sono?**

«Molto buone. Il nostro Paese ha un nuovo ruolo nella logistica globale dopo la scelta sbagliata della Cina di concentrarsi al Pireo. Ora i cinesi guardano al Sud dell'Europa, ma da una posizione più vicina, e l'Italia ha ottime possibilità anche perché nel frattempo è molto cresciuta».

**Lei ha avuto varie esperienze professionali, dalla guida dell'interporto di Verona a quello di Bologna, ma la sua crescita si è molto sviluppata a Napoli con la presidenza di Logica, la società di logistica della Regione Campania voluta da Ennio Cascetta, attuale amministratore delegato di Rete autostrade mediterranee: che cosa ha rappresentato Napoli per lei?**

«Logica mi ha fatto crescere. Prima ero un oscuro ricercatore, poi ho acquisito esperienza, ho affinato una serie di metodologie di analisi legate alla logistica e una nuova capacità di dialogo».

**A Napoli ha ricoperto anche il ruolo di segretario generale dell'Autorità portuale per due anni fino a quando non ha rassegnato le dimissioni: esperienza negativa o trampolino di lancio verso incarichi più prestigiosi?**

«Quando non riesco a fare quello che ritengo più giusto per il ruolo che ricopro, mi dimetto e così è stato per Napoli. Lo ritengo certamente un atto di coraggio ma la mia forza risiede nell'essere un inguaribile ottimista e nel credere che ci siano sempre occasioni per progredire. Avevo ragione: grazie anche a Pietro Spirito sono andato a guidare l'Interporto di Bologna, per poi arrivare qui».

**Lei ha avuto come maestri Cascetta e Sergio Bologna: che ruolo hanno avuto nella sua formazione e nelle sue scelte professionali?**

«Fondamentale, sono due persone profondamente diverse ma ognuno di loro mi ha insegnato tanto e mi ha forgiato. Cascetta ti dà una visione dell'organizzazione, dell'efficienza gestionale; Bologna ti aiuta a pensare ai grandi scenari fornendoti una visione più filosofica, umanistica».

**Presidente di Adsp e di Assoporti: come concilia i due incarichi?**

«Non è semplice, ma lo faccio con una squadra di persone mi-

glieri di me, e ne sono felice. Avere fiducia nelle persone è importante per creare un clima molto costruttivo e collaborativo».

**Trieste e il suo porto: quali gli obiettivi raggiunti e quali ancora da realizzare?**

«Direi che sono soddisfatto soprattutto nell'aver creato all'interno dell'Adsp uno straordinario rapporto umano che non è quello classico di chi mira alla marcia in più ma a un legame che ti porta a risultati di rilievo. Sono convinto che la tecnologia è sì importante ma lo è di più la capacità di pensare e stabilire un rapporto vero e diretto con le persone. Abbiamo assunto tramite selezione 12 nuovi addetti con 6.200 candidature e posso dire che a Trieste è arrivato il meglio della professionalità».

**Rimpiange qualcosa o è soddisfatto del suo percorso?**

«No, non rimpiango nulla. Le occasioni perdute sono ormai perdute e quelle prese le devi poi sostenere».

**Rifarebbe tutto quello che ha fatto finora?**

«Sì, anche perché ci siamo divertiti e ci divertiamo ancora molto».

**Dove sta andando oggi l'industria marittima in Italia?**

«Secondo me stiamo vivendo un bel momento dove contano sia le scelte dei privati che quelle degli Stati. C'è in atto una specie di rivoluzione che vede l'America protezionista e la Cina capitalista. Auspico che l'Italia si muova in maniera autonoma e mi sembra stia giocando bene questa partita in cui il ruolo della logistica è particolarmente importante».

**Parliamo di associazionismo: come considera questa frenetica evoluzione in cui sembra sia possibile creare una associazione per tutelare pochi interessi?**

«È certamente negativa perché si assiste a un aumento della conflittualità tra gli stessi associati. Dietro a questo non vedo che giochi di potere. C'è da considerare che un tempo le associazioni avevano un ruolo im-



portante, mentre oggi si va verso una forma di oligopolio anche nelle associazioni che rispecchia l'evoluzione del mercato dove i piccoli soggetti non esistono più».

**Questa proliferazione non è deleteria, se si vuole riuscire a contare e avere voce nei confronti degli interlocutori che contano?**

«Lo shipping ha subito una profonda metamorfosi, sta diventando lo specchio dei grandi blocchi mondiali e gioca un ruolo fondamentale, perché è divenuto lo scacchiere internazionale in cui si assiste a una concentrazione di poteri, e dove si giocano le relazioni tra blocchi di nazioni. Ci sono soggetti privati (la Maersk per esempio) che sono bravissimi pur non avendo governi alle spalle, ma oggi sono nate le nuove mega-concentrazioni nello shipping perché le partite anche e soprattutto geopolitiche si giocano sulle connessioni logistiche globali».

**La sua più grande ambizione? Per cosa vorrebbe essere ricordato?**

«Portare a compimento tutti i progetti che riguardano Trieste, che è ritornata a essere un porto importante».

**Qual era il suo sogno di bambino, cosa voleva fare?**

«Volevo fare l'archeologo, ho una grande passione per la storia. Poi quando ho scoperto che non esisteva un percorso per realizzare la mia passione, ho scelto i magazzini: in fondo alcuni potrei considerarli come archeologia industriale...».

**Che ragazzino era? Discolo, curioso, tranquillo?**

«Da piccolo ero bravo, discolo lo sono diventato quando frequentavo il liceo a Verona».

**Oggi com'è Zeno D'Agostino, ce ne vuole parlare?**

«Sono un testardo sognatore, sono romantico, amo i film e i libri e sono ottimisticamente convinto che alla fine i buoni vincono sempre. Poi oggi sono molto orgoglioso, perché siamo riusciti a creare quasi 300 posti di lavoro a tempo indeterminato (50 tra Adsp e partecipate, 130 all'Agenzia del Lavoro e 107 alle Manovre ferroviarie), e internaliz-

zato una serie di attività ottenendo un risparmio annuo di 700 mila euro».

#### Il suo più grande dolore e la sua gioia più profonda?

«La perdita dei miei genitori che sono stati per me un modello prezioso, papà era un uomo brillante mentre mamma era precisa, matematica: si completavano. La gioia più grande è stata l'arrivo di Luigi, mio figlio che ora ha 13 mesi e che porta il nome di mio padre».

#### Cosa significa diventare padre ad oltre 40 anni?

«Quasi 50... Una maggiore consapevolezza e responsabilità e un maggiore impegno sotto il profilo fisico».

#### Dove ha conosciuto sua moglie?

«Ci siamo conosciuti nel 2007, io ero appena rientrato a Verona dalla Cina, e tra gli amici con cui mi rivedevo c'era anche Michela. Ci siamo sposati nel 2012».

#### Lei è sportivo? Quali sport pratica?

«Lo sport in genere è la mia passione. Un tempo correvo, ora faccio lunghe camminate».

#### Le piace il calcio e per quale squadra tifa?

«Ho sempre tifato per il Verona, ma ho comunque simpatia anche per il Napoli. L'antagonismo con il Verona è nato dopo l'epoca di Ferlaino, ma è solo calcistico per quanto mi riguarda».

#### Cosa fa nel suo tempo libero, ammesso che ne abbia?

«Ho bisogno di input, per cui o leggo un buon libro o vedo un bel film specie quando viaggio. Poi adoro la musica tutta, anche la lirica, specie Giacomo Puccini, dove ammiro la capacità dell'artista, e all'Arena ascolto le sue opere che sono meravigliose».

#### Ha un suo angolo segreto?

«La doccia, qui rifletto molto e mi vengono le migliori idee. Mi ci vorrebbe una lavagna da doccia per fissare tutti i miei pensieri».

#### Ama la compagnia, ha molti amici?

«Sì, da quelli storici con cui ho condiviso la gioventù a quelli più



recenti come Mario Sommariva, cui mi lega un'intesa incredibile».

#### Quali gli imprenditori che ammira?

«Non sono del mio settore, sono affascinato dal Made in Italy, come un Giorgio Armani o un Leonardo Del Vecchio: saper fare della cultura artigianale italiana un valore aggiunto e anche un business le dà un senso che non la snatura ma le fa acquistare concretezza».

#### È superstizioso, ha delle fobie?

«Credo molto nell'energia positiva».

#### Tornerebbe a presiedere un porto del Sud?

«Sì certamente, c'è un Mediterraneo che torna a essere normale e penso che il Sud abbia nuove opportunità, ci sono buone chance per i porti del Sud di fare bene. Naturalmente ora sono a Trieste e qui voglio restare».

#### Lei è vissuto in varie città, in quale si sente a casa?

«A San Zeno, nel mio quartiere di Verona».

#### Quale armatore vorrebbe, che già non c'è, portare a Trieste?

«Vorrei un armatore che non si fermasse al terminal, che fosse trasversale, che portasse anche attività industriali, attività di logistica, treni. Oggi nel mare non si guadagna più. Le figure tradizionali degli armatori stanno cambiando, diventano soggetti glo-

bali trasversali, grandi gruppi».

#### Consiglierebbe a suo figlio di studiare in Italia o di andare all'estero?

«In Italia, in una scuola pubblica, pur facendo esperienza all'estero perché le lingue sono una conoscenza indispensabile».

#### Che cosa la irrita in una persona e che cosa le fa paura nella vita.

«L'ignoranza e l'arroganza. Sono dell'idea che bisogna studiare. Oggi è tutto basato su slogan. Non mi piace ridurre e semplificare tutto, non fa parte di me perché la realtà è complessa».

#### I social network?

«Il peggio del peggio. I robot hanno sempre più in mano il mondo, li abbiamo in tasca e in mano tutto il giorno e ci fanno incattivire. Sono amante della tecnologia ma non posso non capire che questa sia una degenerazione spaventosa, soprattutto per le nuove generazioni... Non si pensa più, ci stanno abituando a non usare più la nostra intelligenza, si parla solo di quella artificiale».

#### Chi o cosa riesce a farla ridere?

«Se posso cerco di ridere anche nelle situazioni negative. Ridere è un atto di intelligenza, ti permette di cogliere le cose belle, mi guardo un film di Totò semplice e mai volgare e rido. Sempre. Amo ridere in maniera tradizionale».



# ASSOPORTI

## profilo dell'associazione

ALL'ASSOCIAZIONE Porti italiani (Assoporti) aderiscono le Autorità di sistema portuale - enti pubblici - istituite ai sensi della legge 84/94; le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura insistenti sui territori dove esistono i porti e le loro Aziende speciali portuali; l'Unione italiana delle camere di commercio (**Unioncamere**).

Complessivamente sono rappresentati nell'Associazione circa 40 porti nazionali, **tra i quali figurano i maggiori scali marittimi amministrati dalle Adsp**.

Assoporti offre al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, **agli altri ministeri interessati e all'Unione europea ogni utile consultazione e contributo sulle tematiche portuali**, mettendo altresì in evidenza, nelle diverse sedi ed occasioni nazionali e internazionali il ruolo e l'importanza per l'economia italiana e comunitaria dei nostri porti.

**Assoporti si propone di contribuire all'affermazione di una organica e razionale politica portuale nel quadro dell'economia nazionale e internazionale;** di

rappresentare e appoggiare unitariamente i porti associati presso il Parlamento, le pubbliche Autorità in genere, nonché presso gli organi responsabili dell'Unione europea; di promuovere nelle adeguate sedi la soluzione delle questioni di ordine generale interessanti gli associati; di rappresentare le amministrazioni portuali associate nei rapporti con le organizzazioni sindacali dei dipendenti delle amministrazioni stesse e dei lavoratori portuali, nonché nei rapporti con organizzazioni nazionali di categoria o altre organizzazioni internazionali interessate al settore marittimo portuale. Assoporti è membro fondatore di Espo - **l'Organizzazione dei porti marittimi europei**.

In Italia sono istituite 15 Adsp: Mare Ligure Occidentale; Mare Ligure Orientale; Mar Tirreno Settentrionale; Mar Tirreno Centro-settentrionale; Mar Tirreno Centrale; Mar Tirreno Meridionale, Ionio e dello Stretto; Mare di Sardegna; Mare di Sicilia Occidentale; Mare di Sicilia Orientale; Mare Adriatico Meridionale; Mar Ionio; Mar Adriatico Centrale; Mar Adriatico Centro-settentrionale; Mar Adriatico Settentrionale; Mar Adriatico Orientale.

# Crescono i trasbordi: Barcellona da record

Il porto della capitale catalana registra un incremento vicino al 60% della movimentazione container, arrivando a quota 2,7 milioni di teu

di **STEFANO PAMPURO**, Palma di Maiorca

Il 2017 è stato un anno ricco di eventi che hanno messo a dura prova il porto di Barcellona. Dopo l'attentato terroristico della scorsa estate, in cui hanno perso la vita 16 persone, **è arrivata la più grave crisi politica spagnola mai registrata nel Paese da dopo il franchismo**: l'indipendentismo catalano.

Nonostante tutto, il principale snodo marittimo della Spagna ha incassato i colpi, **terminando il 2017 con numeri e primati che rimarcano la sua solidità**.

Il porto di Barcellona ha registrato infatti nel mese di dicembre un livello record per quanto riguarda il traffico di container, attività che è cresciuta del 57,5%, **e che ha contribuito a un aumento del 48,5% nel traffico totale**.

L'Autorità portuale della capitale catalana celebrava il miglior mese di tutto il 2017, con una crescita costante e sostenuta, **eccezione fatta per aprile**.

Precisamente, durante i primi 11 mesi dell'anno, il traffico accumulato di container è stato pari a 2,7 milioni di teu, **cifra che equivale a un aumento del 33,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente**.

Il traffico di trasbordo, che consiste nello scaricare contenitori in porto per imbarcarne di nuovi verso altre destinazioni, è stato quello che ha sperimentato il principale aumento, con un incremento del 142%, **mentre nel commercio estero i container di importazione sono cresciuti del 9% tra gennaio e novembre e quelli d'esportazione del 4,1%**.

I mercati ricettori di queste esportazioni che hanno manifestato



maggiore dinamicità sono stati gli Emirati Arabi, l'Algeria, il Giappone e la Corea del Sud, mentre tra i Paesi importatori hanno spiccato l'India, il Bangladesh, **l'Arabia Saudita, il Messico e l'Indonesia**.

Ai buoni risultati dell'attività dei container si è sommato il movimento delle merci liquide e solide, oltre a quello delle Autostrade del mare, il che ha permesso di raggiungere le 56,2 milioni di tonnellate di merci, **un 26% più che nel 2016**.

I traffici liquidi hanno mantenuto per tutto il corso di novembre una linea positiva, rispettando la tendenza annuale, e registrando un incremento del 25% e un risultato assoluto di 13,1 milioni di tonnellate transitate, **mentre i solidi**

**hanno accumulato 4,1 tonnellate crescendo del 3,3%**.

Per quanto riguarda la merce su rotaia, trasportata via mare e via terra, il porto ha accumulato 367 mila unità di traffico intermodale equivalente (Uti), **un incremento del 6,4% con appunto le già citate Adm che connettono i porti italiani a quelli del Marocco**.

Fino a novembre il porto ha anche registrato una movimentazione di 3,9 milioni di passeggeri, **3,7% in più rispetto al 2016**, con un incremento generale sia per i traghetti che per le navi da crociera.

Probabilmente in una congiuntura politica più distesa queste cifre avrebbero potuto essere migliori, **ma nessuno del resto se le sarebbe aspettate**.

Convegno con traduzione simultanea dall'italiano all'inglese e dall'inglese all'italiano

Italian to English to Italian  
Bilingual Conference  
Translation

## 6<sup>th</sup> MED PORTS 2018

GRAND HOTEL PALAZZO, LIVORNO, ITALY  
TUESDAY 17 TO THURSDAY 19 APRIL 2018

HOSTED BY



SPONSORED BY



- Technical Site Visit • International Exhibition • International Conference • 300 Conference Delegates • Networking Welcome Reception • Networking Welcome Dinner • Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies Save €500! • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners •

#### KEY SPEAKERS.... PLUS MANY MORE!

1. **Stefano Corsini**  
President, Northern Tyrrhenian Port System Authority, Italy
2. **Nereo Marcucci**  
President, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA), Germany
3. **Steve Wray**  
Associate Director, WSP UK Limited, United Kingdom
4. **Stefano Recalcati**  
Masterplanning and Urban Design Skills Leader, Arup, Italy
5. **Andrea Kirschen**  
Infrastructure, Local Authorities & Energy, European Investment Bank, Italy
6. **Lars Meurling**  
Vice President Marketing, Bromma, Sweden
7. **Eduardo Prat**  
Vice President Crane Upgrades, Kalmar, Spain
8. **Piotr Nowak**  
Vice President, Port of Gdynia Authority, Poland
9. **John Chio**  
Deputy Captain of the Port (Acting), Gibraltar Port Authority, Gibraltar
10. **Sotirios Theofanis**  
President and CEO, Thessaloniki Port Authority SA, Greece

#### HIGHLIGHTED TOPICS

- Development initiatives for Blue Economy in the Mediterranean region
- Future developments in the containers market and how this impacts Mediterranean ports
- The 'core' network on past trends and future perspectives in Mediterranean Sea
- Expansion and development trends in the Mediterranean Sea
- One belt one road initiative in improving regional supply chain connectivity
- Rethink your way of operation to stay competitive – Optimisation tools for container terminals
- Improving operations, staying competitive and creating value through innovations
- Optimising the financial value and profitability in remaining competitive
- BLUEMED initiatives in creating sustainable economy growth for the EU Mediterranean region
- How would blockchain change the future of port operations?

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:  

Follow us on:

LinkedIn



facebook



Associate Member



# In affari per sempre: così vuole il nostro Statuto

Romeu, il principale gruppo logistico spagnolo festeggia 10 anni in Marocco e rivela: «Pronti ad accordi con tutti, ma non venderemo mai la società»

di **HAMMOU JDIQUI\***, Casablanca

IL GRUPPO Romeu fa parte di quelle società a conduzione familiare che sono riuscite a rimanere unite nonostante lo scorrere delle generazioni.

## Ci raccontate qualcosa della vostra storia?

«La storia del gruppo - risponde José Maria Romeu, presidente del gruppo Romeu, principale operatore logistico della Spagna - risale alla metà dell'Ottocento: oggi all'interno del gruppo lavorano la terza, la quarta e la quinta generazione della famiglia Romeu. Io e mio fratello Francisco siamo gli ultimi rimasti della terza... E ci saranno sicuramente altre persone che seguiranno dopo di noi. All'inizio, il gruppo Romeu aveva due rami d'azienda: l'agenzia marittima e una piccola compagnia di cabotaggio, con una navicella che faceva spola tra la costa della Spagna e le Isole Baleari. In seguito, la famiglia abbandonò l'attività armatoriale per focalizzarsi sull'agenzia. Tra la guerra civile spagnola e il secondo conflitto mondiale, quindi tra il 1939 e il 1945, abbiamo così cominciato a espandere il nostro giro di affari all'interno della Penisola Iberica. Aprimo dunque uffici a Barcellona, Valencia e anche altrove, fino alle Canarie. Fino agli anni Sessanta, si poteva dire che in Spagna eravamo ovunque. Poi, da quel periodo in avanti, la famiglia ha intrapreso anche altre attività logistiche, spedizionieri doganali e imballatori in particolare - non dimentichiamo che all'epoca i contenitori esistevano solo negli Stati Uniti, mentre in Europa, e nella nostra

area, non erano ancora arrivati. Qualche tempo dopo, con la progressiva caduta delle frontiere in Europa, l'attività del doganalista per noi perse importanza, e perdemmo anche parte del nostro giro d'affari. Inoltre, l'arrivo del container ci spinse anche a terminare l'attività di imballatori, perché presto pochi grandi operatori del settore conquistarono l'intero mercato. Accaddero insomma le stesse cose che avete visto qui in Marocco, con il passaggio da tante piccole compagnie di handling alle quattro o cinque attuali. In breve tempo, a seguito di questi due significativi eventi, siamo stati costretti a ricollocarci su altre attività: per questo abbiamo cominciato a lavorare sulla logistica, a partire dal 1980. Quello fu l'inizio di un'espansione geografica, e della nostra piena internazionalizzazione. In quest'ottica, abbiamo cominciato a lavorare nei Paesi vicini alla Spagna, come il Portogallo, poi la Tunisia, e in seguito presso le ex colonie portoghesi: Mozambico, Angola, Capo Verde e Sao Tomé. In seguito, ma parliamo ormai di circa 22 anni fa, cominciammo ad aprire i nostri uffici anche in America Latina e Messico, per poi approdare negli Stati Uniti, in Guatemala, El Salvador, Cuba, Panama, Argentina, Cile Perù. Nel Maghreb, dopo la Tunisia, abbiamo aperto 15 anni fa in Algeria, e infine qui in Marocco, una decina di anni fa, e questo è l'anniversario che celebriamo qui oggi: il primo ufficio fu quello di Casablanca, al quale seguirono Tangeri e Agadir. Sempre 10 anni fa abbiamo aperto anche in Cina, però lì nel frattempo di uf-

fici ne abbiamo messi in piedi una mezza dozzina». «Posso solo aggiungere qualche nota - dice Francisco Romeu, amministratore delegato di Friopuerto, la controllata del gruppo che si occupa di logistica del freddo -. Abbiamo sempre aperto nuovi uffici insieme ad altre società: a volte in forma paritetica, altre detenendo la maggioranza, altre ancora con una quota di poco inferiore alla metà. Ad esempio in Spagna siamo stati soci per 22 anni con la Sdv, una controllata del gruppo Bolloré. Abbiamo anche lavorato con la compagnia di navigazione taiwanese Evergreen e con quella francese Cma Cgm. Ci interessa lavorare così, ogni volta che ci sono interessi comuni e condivisibili, ma ovviamente non ci leghiamo per dei matrimoni a vita, ma quando le strade non convergono più, vediamo di chiudere il rapporto di lavoro in maniera amichevole: sempre fare un esempio, con la società che guido e di cui mi occupo in particolare del ramo internazionale, manteniamo una quota di Sdv. Detto questo, conosciamo bene il proverbio "pesce grosso mangia pesce piccolo", poniamo sempre una scelta chiara: o possiamo comprare azioni del soggetto con cui entriamo in società, oppure lo lasciamo. Comunque, con le joint venture abbiamo sempre avuto ottime relazioni. Oggi il gruppo è cresciuto: siamo presenti in 26 Paesi, lavorano con noi 2.000 persone, di cui 800 in Spagna. Il nostro giro d'affari deriva per il 60% da attività internazionali, e questo è molto importante perché è quello che ci ha fatto resistere nella crisi



globale del 2008».

## La vostra azienda ha raggiunto il successo senza mai rinunciare alla dimensione familiare. Come ci siete riusciti?

«Il nostro Statuto - risponde Francisco - all'articolo 1, prevede proprio il fatto che il gruppo Romeu debba rimanere una società familiare. Oggi, siamo organizzati in fondi fiduciari e società di controllo, ma tutti gli associati al gruppo accettano il nostro spirito "di famiglia". Romeu è una società 100% familiare, tradizione che vogliamo mantenere intatta».

## Come gestirete però il capitolo della successione alla guida del gruppo?

«Tre anni fa - risponde José Maria - abbiamo siglato un patto tra gli associati, che determina esattamente le condizioni di accesso alle società del gruppo. Se siamo un gruppo familiare, allora non è che tutti possono entrare in società con noi: abbiamo alcune condizioni che pongono dei vincoli d'accesso. Per esempio, mio figlio José Maria Junior sta facendo ora un lungo periodo di formazione, lavora in diverse attività, è laureato. Bisogna insomma combinare questi due fattori: buoni studi, buona formazione fatta sul terreno potrebbero permettergli di portare alla guida del gruppo una nuova generazione. Certo, ci sono membri della nostra famiglia che vorrebbero entrare nel gruppo, ma siccome non

combinano buoni studi e buona formazione, a loro abbiamo detto di no. Ci sono molte altre società simili alla nostra, che a un certo punto preferiscono vendere le loro azioni per essere assorbite in gruppi più grandi o addirittura in multinazionali. Noi abbiamo scelto di rimanere una società familiare: continuiamo così, e ci va bene così. Lo abbiamo scritto nello Statuto, e abbiamo tantissimi partner. Ma per entrare in società bisogna essere un Romeu laureato e formato: su questo siamo così tassativi che nemmeno le nostre mogli possono entrare a far parte del gruppo».

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

# La rivoluzione telematica della nautica italiana

di **MARCO COTTONE\***, Milano

LA PUBBLICAZIONE del Decreto Legislativo n. 229 del 3 novembre 2017 nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale del 29 gennaio 2018 ha finalmente sancito l'avvio del processo di riforma, tanto atteso dagli operatori del settore, del Decreto Legislativo n. 171 del 18 luglio 2005 recante le disposizioni sul codice della nautica da diporto (il "**Co-dice del Diporto**").



\*SENIOR ASSOCIATE,  
DIPARTIMENTO DI DIRITTO  
DELLA NAVIGAZIONE  
E DEI TRASPORTI -  
LEGANCE AVVOCATI  
ASSOCIATI -

Gli ambiti di intervento del legislatore hanno riguardato, tra l'altro, una nuova classificazione delle unità da diporto, la semplificazione del regime amministrativo per l'iscrizione e la cancellazione delle unità nei registri nazionali, lo snellimento dei controlli sulla sicurezza della navigazione, l'istituzione e il riconoscimento di nuove figure professionali e, soprattutto, la previsione e l'istituzione dell'archivio telematico centrale della nautica da diporto ("**ATCN**"), dello sportello telematico del diportista ("**STED**") e dell'anagrafe nazionale telematica delle patenti nautiche. Queste ultime misure rappresentano l'inizio di una "**rivoluzione telematica**" finalizzata a rilanciare il settore e garantire una maggiore competitività in un mercato in cui l'Italia riveste storicamente un ruolo di primaria importanza.

Tra le novità maggiormente rilevanti si annovera la **nuova classificazione delle unità da diporto**, mediante la quale il legislatore ha adeguato la normativa nazionale alle disposizioni contenute nella Direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua. In particolare, viene interamente sostituita la previgente tripartizione delle unità da diporto (nautante, imbarcazione e nave da diporto) con l'introduzione di un'articolata classificazione che prevede la distinzione delle unità da diporto in: unità utilizzate a fini commerciali o commercial yacht, navi da diporto maggiore, navi da diporto minore, navi da diporto minore storiche, imbarcazioni da diporto, natanti da diporto e moto d'acqua. La nuova classificazione ha lo scopo di evitare un'indistinta applicazione

di oneri e adempimenti per le unità dalle dimensioni e dalle caratteristiche estremamente diverse; il riferimento, come si legge nella relazione illustrativa della norma in commento, è al c.d. "gigantismo navale" o mega-yacht per i quali sono richieste misure e adempimenti ulteriori, anche in materia di sicurezza, rispetto alle unità di dimensioni minori.

Altrettanto significative sono le modifiche che semplificano il regime amministrativo relativo alle **navi e imbarcazioni oggetto di locazione finanziaria (leasing)** per le quali, tra l'altro, è prevista l'iscrizione provvisoria da parte dell'utilizzatore mediante la presentazione della fattura o della ricevuta fiscale attestante l'assolvimento degli adempimenti fiscali e doganali, in luogo del titolo di proprietà. Si tratta di una delle nuove previsioni che tendono a rilanciare la competitività del settore in materia di leasing nautico, attraverso un processo di semplificazione amministrativa in linea con i sistemi dei Paesi nordeuropei e anglosassoni.

Sulla materia delle iscrizioni delle unità da diporto la riforma interviene con forti innovazioni, attraverso l'**istituzione dell'ATCN**, ovvero un archivio telematico centrale contenente le informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria, superando così il previgente sistema di tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto, gestiti in formato cartaceo, presso ciascun circondario marittimo.

Attraverso la completa informatizzazione e la devoluzione delle competenze a un'autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale, istituita presso il Dipartimento per i trasporti del MIT, si adotta una misura da tempo richiesta dal mondo nautico che mira a svecchiare i tradizionali iter burocratici che hanno reso estremamente impegnativa e onerosa ogni tipo di attività, anche soltanto di natura informativa, sulla singola unità da diporto.

A tale obiettivo si accompagna anche quello della razionalizzazione delle moda-



lità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nei relativi registri e delle modalità di rilascio dei documenti di navigazione attraverso l'istituzione dello **STED**, uno sportello collegato con la banca dati centrale che consente all'utilizzatore di effettuare per via telematica ogni operazione, compresa la dichiarazione di armatore.

Inoltre con l'introduzione dell'**Anagrafe nazionale delle patenti nautiche** la nuova norma intende rendere possibile l'acquisizione dei dati degli utenti in modo informatizzato, così da consentire in tempo reale la verifica dei requisiti di validità delle patenti, le sanzioni eventualmente applicate in seguito alle violazioni commesse nonché il numero dei sinistri marittimi o degli eventi straordinari.

Il legislatore italiano conferma, altresì, la spiccata attenzione alla **tutela dell'am-**

**biente marino**, che da sempre ha caratterizzato la produzione normativa applicabile alla navigazione marittima commerciale e da diporto; infatti, la riforma introduce nel Codice del Diporto il nuovo art. 55 bis che prevede l'applicazione di misure come le sanzioni amministrative, la revoca della patente nautica o il sequestro dell'unità, nei casi in cui dalle violazioni commesse dall'utente in materia di navigazione derivi un danno o un pericolo di danno all'ambiente.

Soltanto il mercato e le norme di attuazione delle nuove misure potranno confermare o meno gli auspicati effetti benefici di tale importante e imponente revisione della normativa sulla nautica da diporto, che ha l'obiettivo di superare le forti diseguaglianze rispetto ad altre bandiere che ad oggi hanno fortemente penalizzato il registro italiano.



# CRONACA DI UN ANNO DI SHIPPING

# Gennaio



01/06

**PARTE DA SAVONA IL GIRO DEL MONDO IN CROCIERA**  
Parte dal porto di Savona la nave "Costa Luminosa", che effettuerà la crociera "Giro del mondo". Il viaggio dura in tutto 98 giorni, con rientro a Savona il 21 dicembre, dopo aver circumnavigato il globo, viaggiando sempre verso ovest. La nave, che toccherà inizialmente Marsiglia e Barcellona, attraverserà tre oceani, visitando trentanove destinazioni, in cinque continenti.



01/07

**MAERSK E ALIBABA SCUOTONO LE CASE DI SPEDIZIONI**  
Gli esportatori cinesi clienti della piattaforma telematica Alibaba possono prenotare direttamente spazi sulle navi della compagnia danese Maersk, con il servizio One Touch. L'offerta di slot sui container imbarcati sulle navi di Maersk è una novità che alla lunga potrebbe rivoluzionare il ruolo degli spedizionieri, inglobati in una catena logistica sempre più controllata dalle grandi compagnie.



01/10

**VTE, ANNO DA RECORD: TRAFFICO A 1,4 MILIONI DI TEU**  
Il terminal Psa di Voltri-Pra' chiude l'anno col botto. I volumi del 2016 sono in crescita rispetto a quelli dell'anno precedente. Nel corso dei dodici mesi appena passati sono stati totalizzati 1.410.535 teu, numero che certifica una crescita dell'11% rispetto al 2015 che si era chiuso a 1.273.729 teu. Bene anche il terminal Vecon che chiude a 333.911, in salita del 14% rispetto all'anno scorso.



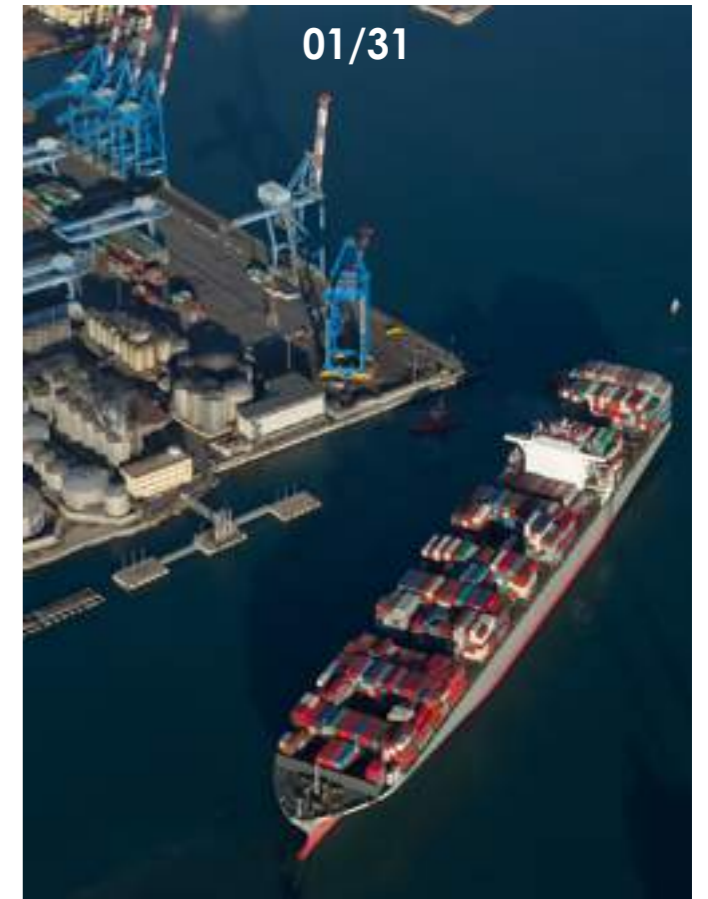
01/11

**DOPO DUE MANDATI A GENOVA MERLO APPRODA IN MSC**  
L'ex presidente del porto di Genova, marito della capogruppo Pd in Regione Raffaella Paita, sale a bordo di Msc e da lunedì 16 gennaio sarà il nuovo direttore relazioni istituzionali del gruppo. In una nota Merlo ha ringraziato l'armatore Gianluigi Aponte «per la fiducia» e ha fatto sapere che il nuovo incarico è «una sfida innovativa che accolgo con entusiasmo e grande senso di responsabilità».



01/24

**GENOVA CAMBIA IDEA E TORNA IN ASSOPORTI**  
Il porto di Genova rientra in Assoport. E poco importa - nella sostanza - se lo farà a braccetto con lo scalo di Savona e con il cappello della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Per l'annuncio ufficiale sarà necessario aspettare ancora qualche settimana, ma la procedura è ormai avviata. La notizia è anticipata dal Secolo XIX.



01/31

**CONTAINER, NUOVO PRIMATO GENOVESE: +2,5%**  
Il commercio mondiale è in panne, ma lo scalo del capoluogo continua la propria corsa. Merito, come più volte ribadito dagli analisti, della capacità di Genova di attrarre traffici dagli scali concorrenti dell'area del Mediterraneo. Così il saldo del 2016 è positivo e le banchine segnano +2,5%, sfiorando i 2,3 milioni di teu, con un aumento di quasi 9 punti del numero di navi arrivate in porto.

PIERLUIGI MARTINI  
CEO DI SILK WAY SHIPPING SRL

MARTINA GONELLA  
SALES MANAGER DI NOVA SYSTEMS

## ABBRACCIA IL FUTURO con BeOne

SILK WAY SHIPPING SRL ha scelto di abbracciare il futuro con BeOne, la soluzione in Cloud di Nova Systems realizzata per il settore delle spedizioni internazionali, dei trasporti, delle dogane e della logistica.

BeOne è molto più di un semplice software. Grazie alla sua versatilità e integrazione, si adatta alle esigenze delle aziende del settore, guidandole nel business e diventando parte integrante del lavoro degli spedizionieri e degli operatori logistici. Il gestionale è garantito da Nova Systems, un partner sicuro e affidabile, che fa delle soluzioni innovative la propria vocazione.

POWERED BY [WWW.NOVASYSTEMS.IT](http://WWW.NOVASYSTEMS.IT)

**beone**  
CLOUD FORWARDING SUITE

# Febbraio



02/01

**I FONDI SU GIP: 200 MILIONI PER GENOVA E LIVORNO**  
 Varia l'assetto del porto di Genova. Il tutto per più di 200 milioni di euro. Tanto vale il 95% della società Gruppo Investimenti Portuali, che controlla i terminal Sech di Genova e Tdt di Livorno. L'imprenditore genovese Luigi Negri insieme agli azionisti di minoranza sta perfezionando in questi giorni la cessione di una quota della società al fondo inglese Infracapital.



02/03

**INDUSTRIALI GENOVA, GEMME LASCIA IL CAMPO A MONDINI**  
 La sfida per il rinnovo della presidenza di Confindustria Genova si riduce a un solo nome: Giovanni Mondini (Erg). A valle del lavoro dei saggi, che hanno certificato l'ammissibilità dei candidati, entrambi in possesso di regolari requisiti, il top manager di Fincantieri Claudio Andrea Gemme ha deciso di farsi da parte per evitare che il fronte degli industriali genovesi finisse spaccato tra lui e Mondini.



02/10

**APONTE-MESSINA, SI TRATTA NELLA SEDE DI BANCA CARIGE**  
 Gianluigi Aponte è a Genova, obiettivo arrivare al primo atto per portare Msc dentro la società dei Messina. I vertici Msc incontrano la famiglia genovese e Vittorio Malacalza, primo azionista di Carige. Oggetto della discussione: trovare un accordo che permetta di gestire l'esposizione della società degli armatori e contemporaneamente il rilancio della linea e del terminal dei Messina.



02/10

**LAGHEZZA SI ESPANDE E CHIUDE L'ANNO IN CRESCITA**  
 «Tre nuove sedi operative che offrono una gamma completa di servizi doganali in Emilia Romagna e una crescita occupazionale che ormai ha nel mirino un organico complessivo di 150 unità». Il gruppo Laghezza della Spezia è entrato in una nuova fase di espansione aziendale. Nel 2016, intanto, il fatturato del gruppo ha raggiunto i 30 milioni di euro (+11%).



02/20

**NAVI MILITARI, YACHT: ALLEANZA FINCANTIERI-FERRETTI**  
 Fincantieri e Ferretti firmano un accordo di collaborazione per sviluppare sinergie industriali e commerciali. L'annuncio è stato dato nel corso del salone Idex-Navdex di Abu Dhabi, una delle più importanti fiere mondiali dedicate al settore della Difesa e Sicurezza. Il protocollo d'intesa si riferisce sia al settore difesa e sicurezza che a quello della cantieristica da diporto.



02/25

**RIPARAZIONI, I BIG EUROPEI INVESTONO IN FRANCIA**  
 Dopo l'acquisizione del gruppo Blohm+Voss, il colosso tedesco Lürssen ha annunciato di aver raggiunto un accordo con il gruppo spagnolo MB92, tra le principali società che si occupano di refit nel segmento dei mega yacht. Al centro dell'intesa c'è il maxi bacino di carenaggio della Ciotat (200 metri per 60 metri) che sarà gestito da Lürssen in collaborazione con MB92.



# Marzo



03/06

**BATTEZZATO A GENOVA IL RIMORCHIATORE "GERMANIA"**  
 Battezzato a Genova il "Germania", l'ultima unità ordinata da Rimorchiatori Riuniti al cantiere Damen. Il rimorchiatore, il più potente della flotta del gruppo, ha una lunghezza fuori tutto di 29 metri e una larghezza di 13. Due motori principali Caterpillar per un totale di 6.868 cavalli sviluppano una potenza di tiro pari a 83 tonnellate. L'unità ha in dotazione due gruppi di verricelli.



03/13

**DELRIO NOMINA CORSINI AL VERTICE DELL'ALTO TIRRENO**  
 Stefano Corsini è il primo presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno, che comprende i porti di Livorno e Piombino, quelli elbani (Porto Ferraio, Rio Marina e Cavo) e Capraia. È stato firmato il decreto di nomina che permette all'ingegnere romano di insediarsi ufficialmente.



03/17

**OLTRE 600 MARITTIMI IN PIAZZA, IL MIT APRE SUI CERTIFICATI**  
 Oltre 600 marittimi arrivati con 12 pullman da tutta Italia sono scesi in piazza a Roma davanti al ministero dei Trasporti nella manifestazione organizzata dai sindacati confederali Filt Cgil, Uiltrasporti e Fit Cisl, per chiedere più attenzione a un settore che negli ultimi tempi - complice la vicenda sui certificati - si è sentito trascurato dal ministero e dal governo.



03/21

**CIVITAVECCHIA-TERMINI IMERESE, GNV RADDOPPIA**  
 Grandi Navi Veloci annuncia il raddoppio della linea Civitavecchia -Termini Imerese, nata nel 2011. Sarà impiegata la nave "Kriti I": «Il collegamento rappresenta per noi un'occasione per sviluppare la nostra presenza in una realtà portuale in crescita, alternativa strategica per i collegamenti merci e passeggeri della Sicilia Orientale» dice Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv.



03/22

**INIZIA A GENOVA L'ERA DELLE CROCIERE "VIRGIN"**  
 Vuole «rivoluzionare il mondo delle crociere». Per ora Virgin ha sicuramente cambiato lo stile delle cerimonie del taglio della lamiera: musica da discoteca ad accogliere gli ospiti in cantiere e poi da sottofondo alle prime operazioni di costruzione della nave. Quindi fuochi d'artificio, coriandoli sparati in aria e video con ragazze in bikini e giovani palestrati. Virgin sbarca nel mondo delle crociere.



03/24

**LA SVIZZERA È SEMPRE PIÙ VERDE: AUMENTANO LE MERCI SU TRENO**  
 L'anno scorso, per la prima volta da oltre 20 anni, i transiti di autocarri sulle Alpi svizzere sono stati inferiori a un milione: nel 2016 il loro numero è diminuito del 3,4% rispetto al 2015, scendendo a 975 mila. Parallelamente la quota di mercato della ferrovia nel traffico merci è salita al 71%, raggiungendo così il valore più alto dal 2001.

SIAMO GIÀ UN PASSO AVANTI

SPEDIPORTO

SPEDISERVICES

(I)16121 Genova >> Via Roma 9 >> Ph: + 39 01 5451986 >> Fx: + 39 010 590316  
 info@spediporto-genova.com >> www.spediporto-genova.com

# Aprile



04/06

**SPEDIZIONIERI, PITTO LANCIA LA SFIDA DELLE AGGREGAZIONI**  
 Il futuro e le sfide di Spediporto sono al centro dell'assemblea pubblica dell'associazione. «Pensiamo al tema della crescita dimensionale piccolo è bello non ce lo possiamo più raccontare - dice il presidente Alessandro Pitto -. Ma è un'affermazione sempre meno vera: ora contano i grandi numeri. Come associazione vogliamo promuovere crescita e aggregazione delle aziende».



04/07

**PORTO DI SALERNO, TRE NUOVE LINEE PER GALLOZZI**  
 Salerno Container Terminal (Sct) conquista tre alleanze e prepara un piano di investimenti in equipment da 20 milioni di euro. "The Alliance" inaugura la linea diretta settimanale con il Nord America e le navi toccheranno Salerno, Livorno, La Spezia e Genova. La nave in servizio è arrivata oggi anche nel Terminal di Spinelli portando in dote un traffico totale da 80 mila teu.



04/12

**PILLARSTONE DIVENTA UNICO SOCIO DI PREMUDA**  
 Novità nel panorama armatoriale italiano. Pillarstone Italy, la piattaforma finanziaria che fa capo al fondo americano Kkr Credit, è diventata - attraverso la società di nuova costituzione Ps Navi Spa - unico socio della società armatoriale italiana Premuda. Ps Navi ha perfezionato la sottoscrizione di circa 14,5 milioni di azioni della compagnia, per un controvalore totale di 7,2 milioni di euro.



04/12

**FERRETTI TORNA ALL'UTILE E ANNUNCIA ASSUNZIONI**  
 Ferretti, il secondo cantiere nautico mondiale, torna all'utile con un anno di anticipo rispetto ai piani e annuncia investimenti per 46,4 milioni di euro, di cui 25 milioni in ricerca/sviluppo e 21,4 milioni sulla produzione (il dettaglio sarà definito entro settembre) insieme a un piano di assunzioni per 80 persone entro l'inizio del prossimo anno.



04/29

**CANTIERI CANADESI A CACCIA DI LAVORATORI ITALIANI**  
 Irving, il più importante cantiere navale canadese, seleziona in Europa, Italia compresa, ingegneri, operai specializzati e più genericamente "esperti del settore". L'offerta, oltre al posto di lavoro, prevede per i nuovi assunti e le loro famiglie un "generoso pacchetto per il trasloco" e un "supporto per le pratiche relative all'immigrazione fino all'ottenimento della residenza" in Canada.



04/30

**LA PRIMA NAVE DA CROCIERA ATTRAVERSA PANAMA**  
 Disney Cruise Line è stata la prima unità dedicata al trasporto passeggeri ad attraversare il Canale di Panama dopo i lavori di allargamento dell'infrastruttura: tra il 2017 e il 2018 effettueranno il passaggio tra Oceani altre 17 navi da crociera. Il transito della "Wonder" rappresenta una pietra miliare nella storia della navigazione.



# Maggio



05/10

**A GENOVA IL CERVELLO CHE CONTROLLA LE FLOTTE**

Le sede genovese di Abb Marine and Ports è entrata nella nuova rete internazionale dell'azienda norvegese che monitora da remoto il buon funzionamento di circa seicento navi. Le diverse sedi sparse fra America, Europa e Far East si distribuiscono l'attività in modo da offrire il servizio agli armatori ventiquattro ore al giorno.



05/11

**L'ACCADEMIA MERCANTILE APRE A LAVAGNA**

Saranno 220 i ragazzi coinvolti nei percorsi formativi della Regione Liguria che in accordo con la compagnia di crociere Msc garantirà al termine l'assunzione di circa il 70% dei partecipanti. Con sede nella Villa Spinola di Lavagna, la nuova sede distaccata dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, avvierà a giugno i primi due corsi.



05/16

**VIA DELLA SETA, LA CINA INVESTE SU GENOVA E TRIESTE**

La Cina «ha dichiarato esplicitamente l'intenzione di volere investire su Trieste e Genova», ha detto il presidente del consiglio italiano, Paolo Gentiloni, in visita a Pechino in occasione del Belt and road forum. «È importante - ha aggiunto il premier - che Xi abbia confermato l'intenzione di inserire i porti italiani tra i porti sui quali investire, come terminali della via della Seta».



05/18

**RINA, MARGINE IN CRESCITA E PRIMATO NEL SETTORE PASSEGGERI**

Approvato il bilancio del gruppo Rina con ricavi da 448 milioni e un margine operativo lordo di 54 milioni (rispettivamente +19 e 25%). Il Marine ha mantenuto i livelli di attività dell'anno precedente, nonostante il difficile contesto di mercato nella cantieristica. La flotta in classe Rina è di 5.610 unità, per complessivi 36,8 milioni di tonnellate lorde e il portafoglio ordini di nuove costruzioni è di 450 navi.



05/22

**ASSITERMINAL, SARÀ BECCE A GUIDARE L'ASSOCIAZIONE**

Ancora un ligure guiderà Assiterminal. Il nuovo presidente dell'associazione, eletto nella giornata di ieri dall'assemblea dei soci che si è tenuta nel capoluogo ligure, è il savonese Luca Becce che prende il posto del genovese Marco Conforti. La nomina dell'attuale ad del Terminal Darsena Toscana di Livorno è anticipata dal Secolo XIX/The MediTelegraph



05/25

**GRIMALDI: «L'ITALIA NON PUÒ RINUNCIARE ALLA TONNAGE TAX»**

«Rinunciare alla Tonnage tax? Il messaggio sarebbe finalmente chiaro: "Arrivederci, andate pure all'estero". Non è un ricatto: abbiamo l'obbligo di essere competitivi, e in assenza di una normativa del genere la scelta di andare fuori Italia sarebbe naturale. La cosa è diversa per chi fa cabotaggio con soldi pubblici». Lo dice al Secolo XIX il presidente uscente di Confitarma, Manuel Grimaldi.

**LOGWIN**  
CHINA RAIL SERVICE



www.logwin-logistics.com

**LOGWIN**

# Giugno



06/02

**NAVI E FINANZA, LA GRANDE CRISI DEL MODELLO TEDESCO**

Gli armatori che possiedono la quarta flotta commerciale del mondo, forse hanno sbagliato rotta. I tedeschi cominciano a contare i danni che la tempesta dello shipping sta infliggendo al settore con l'aggravante che il loro modello, soprattutto finanziario, rischia di sgretolarsi sotto i colpi della crisi. L'ultima vittima è illustre: la compagnia Rickmers viaggia verso l'insolvenza.



06/03

**LE HAVRE IN FESTA PER IL VARO DI "MSC MERAVIGLIA"**

"Msc Meraviglia", varata oggi a Le Havre dalla madrina Sophia Loren, è la nuova ammiraglia della flotta Msc. È la più grande nave da crociera mai costruita da un armatore europeo. Lunga 315 metri, larga 47 e alta 65 metri, ha una stazza di 171.598 tonnellate lorde. Conta 19 ponti e 2.224 cabine, per una capacità complessiva di 5.714 passeggeri.



06/05

**LA SVOLTA GREEN DELLE NAVI AL CENTRO DEL 2° FORUM A GENOVA**

Nella giornata mondiale dell'ambiente armatori, esperti del settore e amministratori pubblici si sono dati appuntamento davanti a oltre 250 persone alla Stazione Marittima di Genova al Forum "Navi Passaggio e Ambiente" organizzato dal Secolo XIX-The Meditelegraph. Lo spartiacque è il 2020, quando su tutti i mari arriverà l'obbligo dell'Imo, di emissioni con tenore di zolfo sotto lo 0,5%.



06/09

**CARIGE, I CONSIGLIERI SFIDUCIANO BASTIANINI**

L'ala maggioritaria e genovese di banca Carige sfiducia l'amministratore delegato Guido Bastianini. A valle di una tesissima e interminabile riunione del consiglio iniziata in mattinata e terminata dopo le sei di sera, la lettera di sfiducia promossa dall'azionista di controllo della banca e vice presidente Vittorio Malacalza è stata approvata con otto voti a favore e quattro contrari.



06/13

**CONFITARMA, STOP ALLA BATTAGLIA: IL TIMONE A MATTIOLI**

La spaccatura tra genovesi e il resto del mondo non ci sarà. I saggi che in Confitarma guidano il percorso di scelta del nuovo presidente hanno incontrato a Genova gli armatori ribelli, quelli che avevano cominciato la resistenza al nome di Mario Mattioli. Le diplomazie hanno lavorato senza sosta per evitare che alla successione di Manuel Grimaldi si arrivasse con due nomi.



06/17

**LO SFOGO DI MESSINA: «MI HANNO ESCLUSO DALLA PRESIDENZA»**

«La presidenza di Confitarma? Genova è stata bypassata due volte: con la mia esclusione e con quella di Rosina presidente. Stimo Mattioli, ma in passato la scelta di un presidente espressione delle aziende di rimorchio, principali service provider degli altri associati di Confitarma, era stata considerata inopportuna e foriera di spaccature». Così al Secolo XIX l'armatore Stefano Messina.



# Luglio



**LA FRANCIA TESTA I TRENI MERCI SENZA CONDUCENTE**  
La Francia apre ai treni merci senza conducente, capaci di viaggiare (quasi) in maniera autonoma. Una novità, per ora solo sulla carta, che potrebbe modificare completamente l'intero mercato del trasporto ferroviario a partire dal 2019. Al progetto sta lavorando la compagnia SnCF, la società nazionale delle ferrovie francesi.



**COSCO, VIA LIBERA ALL'ACQUISIZIONE DI OOCL**  
Non si ferma il complesso risiko di acquisizioni e integrazioni nel mondo dello shipping. Il gruppo cinese Cosco ha raggiunto l'accordo per l'acquisizione della compagnia Oocl offrendo una cifra attorno ai sei miliardi di dollari. Grazie a questa operazione, il gruppo cinese diventerà la terza più grande compagnia a livello mondiale nel trasporto container via mare.



**MEGA-PETROLIERE, ORDINI TRIPPLICATI AI CANTIERI NAVALI**  
Lo shipbroker Gibson ha analizzato i dati del mercato delle Vlc, e ha certificato che gli ordini di nuove costruzioni quest'anno hanno già superato di tre volte il totale realizzato l'anno scorso. Già nell'ultima settimana c'erano stati segni di accelerazione che sono stati confermati poi dai numeri dell'ultimo periodo.



**CONFITARMA, MATTIOLI INCASSA UN'AMPIA MAGGIORANZA**  
Dopo quello dei saggi, è arrivato il via libera formale. Mario Mattioli è uscito dal parlamentino degli armatori forte dell'85% dei consensi. Questo gli consente di arrivare all'Assemblea praticamente certo dell'incoronazione a presidente di Confitarma. Cinque schede contrarie, ma il dissenso è stato arginato a quella (minima) forma di protesta.



**SHIPPING ITALIANO IN LUTO: MUORE GIANFRANCO MESSINA**  
È mancato poco prima dell'alba Gianfranco Messina, presidente della compagnia genovese Ignazio Messina sin dalla fine degli anni Sessanta. Messina affiancò il padre Ignazio (morto nel 1982) nel momento in cui l'azienda riprese a pieno l'attività armatoriale, cavalcando la rivoluzione del container e declinandola alle rotte spesso impervie su cui la famiglia cercava i traffici più remunerativi.



**CANTIERI, MACRON VA ALLO SCONTRO CON ROMA**  
Il cantiere navale di Saint-Nazaire torna nelle mani dello Stato francese che, attraverso il ministro dell'Economia Bruno Le Maire, ha annunciato l'intenzione di avvalersi del diritto di opzione sulla proprietà dell'azienda. Più che di opzione, in realtà, si tratta di un autentico diritto di veto esercitato «a tutela dell'interesse nazionale» nei confronti di Fincantieri.

Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi, è stata fondata il 5 febbraio 1949 e, ad oggi, è l'unica organizzazione imprenditoriale del settore marittimo portuale presente in tutti i porti italiani. Raggruppa 16 associazioni federate con adesioni circa 500 aziende che impiegano 8 mila addetti e fatturano complessivamente circa 1 miliardo di euro all'anno. Gli agenti marittimi italiani gestiscono ogni anno circa 10 milioni di tonnellate di merce nei container per una cifra vicina a 150 miliardi di euro. L'attività di Federagenti si sviluppa in diverse direzioni: dalla promozione della portualità nazionale allo sviluppo dei traffici marittimi, dalla tutela delle Associazioni Federate allo svolgimento di funzioni arbitrali e di conciliazione nelle controversie tra le Associazioni Federate e le loro Associazioni e le compagnie aderenti. L'Agente Marittimo, da sempre presente nei porti italiani con un ruolo strategico all'interno del sistema portuale, svolge, inoltre, rilevanti funzioni di interesse pubblica in particolare a tutela dei cittadini per i servizi portuali, a tutela della salute dei marittimi per le condizioni di lavoro e quale elemento di raccordo in materia di sicurezza portuale tra le istituzioni e la nave.

## Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione

Sede di Roma  
Viale Awa 3 - 00144 Roma  
Sede di Genova  
Piazza Dante, 6/6 - 16121 Genova  
[www.federagenti.it](http://www.federagenti.it)

Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi

# Agosto



08/03

**DOGANE, A KESSLER LE CHIAVI DELL'AGENZIA**  
Il Consiglio dei ministri ha nominato l'attuale presidente dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode, Giovanni Kessler, alla guida dell'Agenzia dogane e monopoli in sostituzione di Giuseppe Peleggi, in carica dal 2008 e riconfermato l'ultima volta a inizio anno con incarico semestrale. Sulle banchine italiane (e non solo) Peleggi sarà ricordato per la creazione dell'infrastruttura informatica.



08/16

**DRAGAGGI E DOGANE: ANCHE AMBURGO MUGUGNA**  
Amburgo non cresce, rimane «in linea con il livello dell'anno scorso» anche nel settore container. E la colpa è delle infrastrutture non adeguate: i ritardi nel realizzare i dragaggi e la lentezza delle procedure doganali sono le due cause principali. Lo dice l'Authority dello scalo, lamentandosi con le istituzioni locali.



08/20

**RASTATT, CEDE UN PEZZO DI FERROVIA: L'EUROPA VA IN TILT**  
Anche la Germania a volte sbaglia i calcoli, ma quando succede i danni sono notevoli. Da più di una settimana quei 400 metri di rotaie che si trovano a Rastatt, vicino a Karlsruhe, vanto del sistema intermodale tedesco, sono crollati. Colpa dei lavori di costruzione del tunnel per una linea ad alta velocità che gli ingegneri stavano scavando proprio sotto quel pezzo di linea.



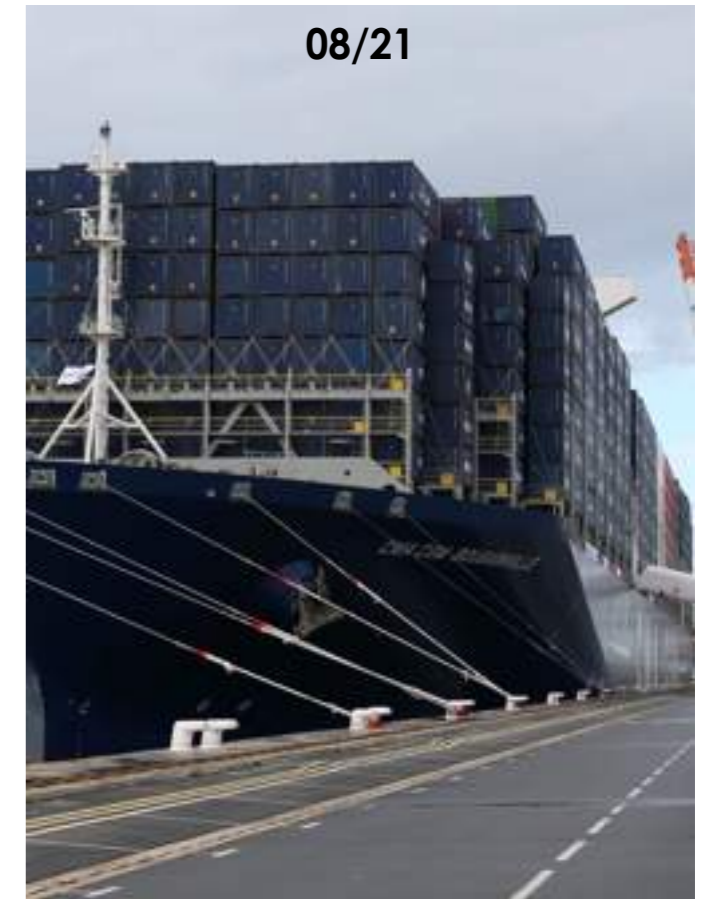
08/21

**SULLE AUTOSTRADE TEDESCHE LE PRIME CORSIE PER TIR ELETTRICI**  
Camion come filobus, perché il sistema è lo stesso applicato ai mezzi che da anni vengono utilizzati nel trasporto pubblico di linea in diverse città del mondo. Ora, seguendo lo stesso principio, la Germania è pronta ad inaugurare la prima autostrada elettrizzata del Paese dove gli autotrasportatori potranno viaggiare senza inquinare.



08/21

**PETROLIO, TOTAL ACQUISTALE ATTIVITÀ DEL GRUPPO MAERSK**  
Total punta al Nord Europa e lancia la sfida ai concorrenti Shell e Statoil, mentre i danesi di A.P. Moller-Maersk cedono al gruppo petrolifero francese le attività Oil per concentrarsi quasi esclusivamente sul trasporto merci via mare e sulla gestione dei terminal portuali. L'operazione ha un valore complessivo di 7,45 miliardi di dollari.

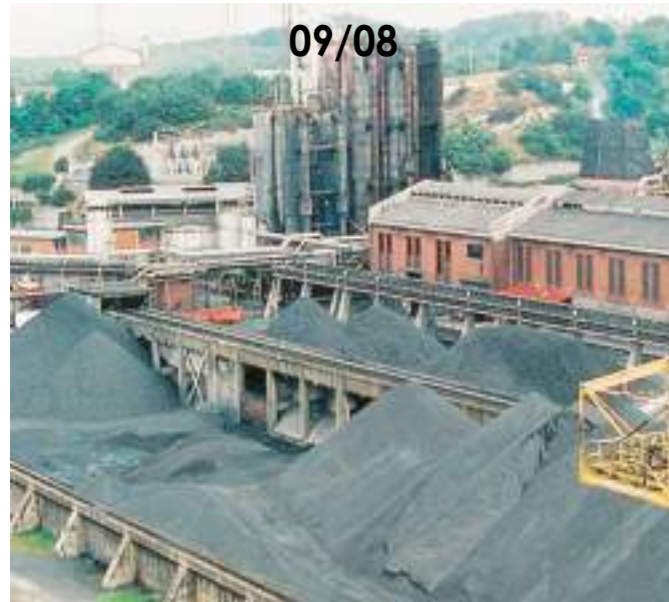


08/21

**CMA CGM SCEGLIE LA CINA, DURO COLPO PER I COREANI**  
È percepito come un simbolo in Corea: quello della lenta, ma progressiva perdita di quote in uno dei settori decisivi per l'economia. La Cina ha vinto e, in una gara internazionale a cui partecipavano anche i tre cantieri dei rivali coreani, ha portato a casa una commessa da 1,44 miliardi di dollari per le nove mega portacontainer da 22 mila teu di Cma Cgm.



# Settembre



09/08

**SAVONA, ACCORDO TRA COSULICH E ITALIANA COKE**  
Italiana Coke e il gruppo Cosulich collaboreranno per sviluppare insieme le attività della logistica nel comparto savonese e della Valbormida delle rinfuse: Saidelli, società del gruppo Cosulich, curerà insieme al Tafs, Terminal alti fondali Savona, le attività marittime connesse ai flussi in arrivo e in partenza che riguardano il gruppo Italiana Coke.



09/18

**SAAR, 85 ANNI DI STORIA IN UN LIBRO FOTOGRAFICO**  
Saar Depositi Portuali ha celebrato a Genova (Palazzo San Giorgio) gli 85 anni di storia. La ricorrenza è stata festeggiata con la presentazione di un libro che ha ripercorso l'attività della società, dagli anni Trenta a oggi, in un incontro, moderato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, nel quale sono intervenute le autorità locali.



09/20

**ESTINTA DOPO UN ANNO LA FLOTTA INATTIVA DI HANJIN**  
Secondo la società di analisi Alphaliner, ci è voluto un intero anno per estinguere l'intera flotta inattiva della defunta compagnia coreana Hanjin, a seguito del maggiore crac mai verificatosi nel settore container. Benché Hanjin abbia dichiarato bancarotta a febbraio di quest'anno, nei fatti già a settembre 2016 aveva consegnato alla flotta inattiva globale capacità per 600 mila teu.



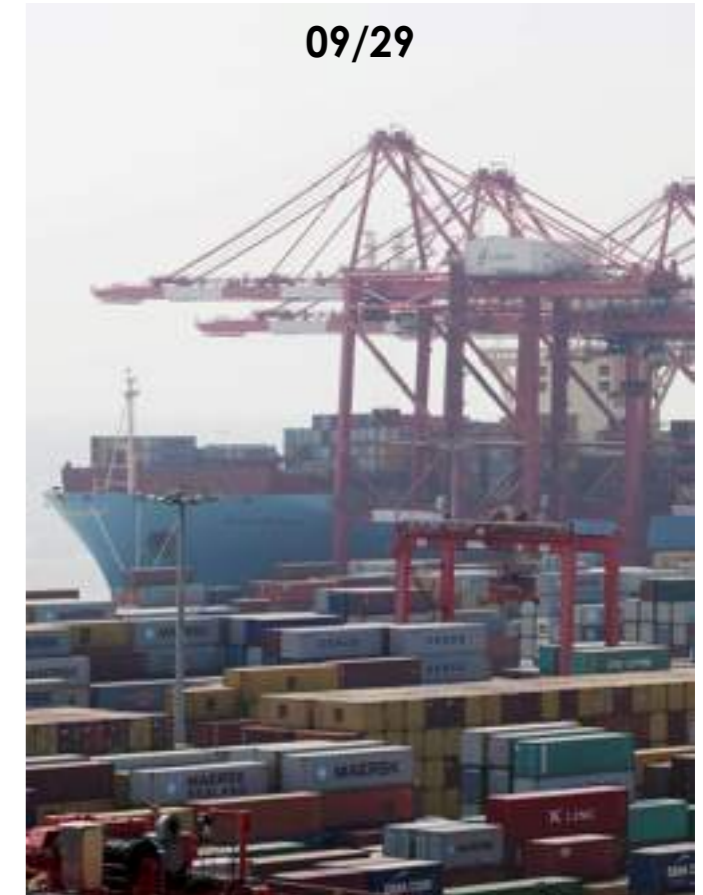
09/26

**GENOVA, IL SALONE RIVEDE QUOTA 150 MILA PRESENZE**  
Il Salone nautico 2017 ha chiuso un'edizione di successo a quota 147.868 visitatori, in aumento del 16,26% rispetto all'anno scorso quando gli ingressi totali sono stati 127.190. I visitatori stranieri hanno invece toccato quota 34.122 con un leggero incremento dell'1,5% sul 2016. Intanto è stato firmato un protocollo per consolidare il Salone nel capoluogo ligure.



09/27

**FINCANTIERI VINCE: GUIDERÀ IL COLOSSO ITALO-FRANCESE**  
Una privatizzazione ad elastico: i Cantieri dell'Atlantico saranno spartiti a metà, 50% ai francesi (come voleva la Francia per tutelare l'interesse nazionale) e 50% agli italiani di Fincantieri, che però in più otterrà in prestito un altro 1% del capitale. In modo tale da avere il controllo pieno di Stx, azionario oltre che gestionale, come rivendicava da tempo l'Italia.



09/29

**SICUREZZA, A ROMA LA PRIMA EDIZIONE DEL "SEAL FORUM"**  
A Roma si svolge prima edizione del "Seal Forum" organizzato dalla società Azimuth Strategic Consulting con il patrocinio di Confitarma. All'incontro partecipano i rappresentanti di alcune delle principali compagnie di navigazione, dirigenti aziendali e ufficiali di bordo. Si evidenzia come per evitare disastri è necessario seguire le norme internazionali.





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



Container Trucking from Italian Ports  
Isotank Operator & Chemicals Freight Forwarder  
Oil&Gas Transportation & Refuelling

# Ottobre



10/09

**BOOM DI MEGA-YACHT IN ITALIA: 8.000 TOCCATE NEL 2017**  
 Boom di mega-yacht sulle coste italiane. Da inizio anno - secondo i dati anticipati al *MediTelegraph* da Federagenti - sono aumentate in maniera considerevole le toccate di grandi unità da che hanno scalato i porti turistici del nostro Paese. Le previsioni degli agenti marittimi infatti indicano che il settore registrerà a fine anno circa 8.000 toccate.



10/19

**D'AMICO FESTEGGIALE TRE ECO-SHIPS MADE IN VIETNAM**  
 Il gruppo d' Amico International Shipping ha varato nei cantieri di Hyundai Vinashin in Vietnam le sue prime tre navi cisterna LR1 (long range 1, con una stazza di 75mila tonnellate). L'investimento complessivo della compagnia è di 131 milioni di dollari. Gli ingegneri del gruppo d' Amico hanno collaborato con i cantieri coreano-vietnamiti per progettare una nuova generazione di eco-navi.



10/20

**NOVA SYSTEMS PREMIATA PER "IN CLOUD BE-ONE"**  
 Nova Systems, società di Information & Communication Technology, si è aggiudicata il premio "Il Logistico dell'Anno", edizione 2017, grazie alla soluzione in Cloud BeOne, realizzata per il mondo delle spedizioni internazionali, dei trasporti, della dogana e della logistica. I riconoscimenti sono stati assegnati da Assologistica.



10/24

**STANDARD CLUB P&I, UN ITALIANO AL VERTICE**  
 Nella storia centenaria del Club non era mai successo che per la presidenza venisse indicato un armatore italiano. Anche per questo la nomina di Cesare d' Amico, avvenuta a Hong Kong, assume il valore di una certificazione di qualità per l'industria tricolore dello shipping. Lo Standard Club è il quarto P&I (Protection and Indemnity) al mondo.



10/25

**IL CONSIGLIO DI STATO ESPELLE I SINDACI DAI BOARD**  
 Il decreto correttivo dei porti passa il primo esame. Il Consiglio di Stato dà il via libera al decreto che ora deve affrontare l'iter di approvazione parlamentare. In particolare gli alti magistrati plaudono alla decisione del ministero dei Trasporti di escludere sindaci e i presidenti di Regione. Una volta che il decreto sarà approvato, chi oggi siede nel board decadrà dalla carica.



10/30

**COSCO INVESTE DUE MILIARDI PER ALTRE 20 NAVI**  
 La compagnia cinese Cosco investirà - grazie ad una vendita delle proprie azioni - due miliardi di dollari per ordinare nuove navi. Il gruppo asiatico punta ad aumentare la propria flotta con venti portacontainer di cui sei con una capacità superiore ai 21 mila teu. La compagnia è tornata nei primi mesi di quest'anno in utile.



# Novembre



11/14

**ALIS, IN 3.000 PARTECIPANO ALL'ASSEMBLEA**

La prima assemblea di Alis è indubbiamente gremita: in prima fila ci sono i porti, soci dell'associazione di Guido Grimaldi. Sugli spalti, portati con i bus, tanti studenti. Manca invece la politica di vertice: arriva qualche parlamentare, ci sono alcuni sottosegretari (Barbara Degani all'Ambiente, Antonio Gentile allo Sviluppo e Gabriele Toccafondi all'Istruzione).



11/20

**PIÙ DI 400 PERSONE AL 4° FORUM SULLE ROTTE DIGITALI**

Oltre 400 persone hanno partecipato alla quarta edizione del Forum "Shipping & Intermodal Transport" dedicata quest'anno alle "Rotte digitali del trasporto. IoT e big data: opportunità e rischi della digital transformation". L'evento, organizzato da *The MediTelegraph* e *Il Secolo XIX*, si è tenuto a Genova, a Palazzo San Giorgio.



11/21

**AUTONOMIA PORTI, DELRIO TIRA DRITTO: «NON È ALLO STUDIO»**

«Io sono un autonomista, ma gli scali hanno già autonomia»: lo dice a Genova, rispondendo alle richieste della Regione, il ministro Graziano Delrio. È una difesa della riforma varata dall'esecutivo più di un anno fa e un argine all'eventuale «anarchia» delle banchine. Delrio bocchia tutto, anche la trasformazione in società per azioni delle Autorità di sistema portuale: «Non ne vedo il vantaggio».



11/25

**GARRÈ: «GENOVA DECIDA SE VUOLE O NO LE RIPARAZIONI»**

«Perché abbiamo investito a Marsiglia? La burocrazia è come quella italiana. C'è una fortissima presenza dello Stato. La differenza fondamentale è che dalle istituzioni c'è sempre una risposta, anche se negativa. Le decisioni sono molto più rapide e una volta prese non si torna indietro»: lo dice al *Secolo XIX* Ferdinando Garré, ad di San Giorgio del Porto.



11/28

**DAL PAVESE AL SICHUAN: È PARTITO IL PRIMO TRENO ITALIA-CINA**

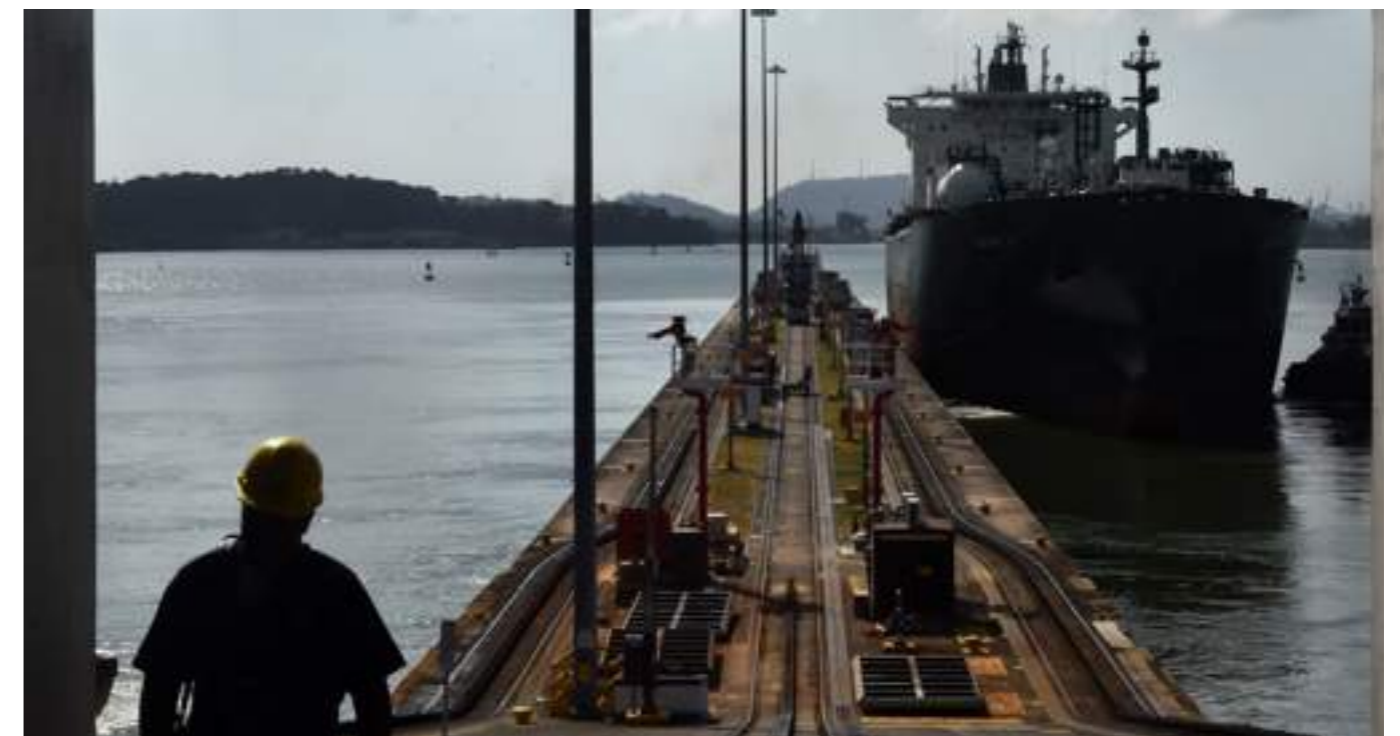
È partito il primo treno merci dall'Italia alla Cina, per la precisione da Mortara a Chengdu, due località che da oggi in comune non hanno più solo la prevalenza delle risaie ma anche una linea ferroviaria diretta: 18 giorni di viaggio per fare gli 11 mila chilometri che separano la Lomellina dal Sichuan, decisamente meno dei 40-45 che ci mette una nave.



11/30

**SOLUZIONI E-COMMERCE, ALLEANZA NOVA SYSTEMS-INTRA**

Nova Systems è diventata partner di Intra, uno dei principali fornitori a livello globale di soluzioni di commercio digitale per il settore delle spedizioni via mare. Attraverso Intra gli spedizionieri o Nvocc possono connettersi ai più importanti vettori nel traffico marittimo. «Intra è l'emblema di un settore» è il commento del Product Manager Maurizio Sartori di Nova Systems.



# Dicembre



12/03

**COSULICH: «GENOVA RISCHIA DI PERDERE INDIPENDENZA»**  
 «I fondi rappresentano la speculazione, che è la cosa più lontana in assoluto dall'impresa. Certo: se cedi la tua attività a un fondo ti ritrovi con un bel mucchio di soldi. Ma i soldi vanno usati per fare impresa, tenerli in tasca non serve a nulla». Lo dice, in un'intervista al *Secolo XIX-the MediTelegraph*, l'imprenditore genovese Augusto Cosulich.



12/06

**SOLUZIONE NAPOLETANA PER MONDOMARINE**  
 La crisi di Mondomarine è a un passo dalla soluzione. Antonio Palumbo, l'uomo che con i figli Giuseppe e Raffaele tiene le redini del colosso Palumbo Group Shipyard, ha firmato davanti a un notaio milanese l'impegno vincolante per l'affitto del ramo d'azienda per sei mesi e si avvia a prendere il controllo del cantiere savonese.



12/08

**ASSOPORTI, LO STRAPPO DI MONTI: «NON SARÒ SU QUEL PALCO»**  
 «Sarò in prima fila. Lo devo soprattutto al ministro Delrio, per una questione istituzionale. Ma i cinque minuti che l'associazione mette a disposizione di ogni presidente li regalo a qualcun altro. Ha senso portare in assemblea i massimi sistemi, quando non è ancora chiaro il futuro delle Authority?»: lo strappo di Pasqualino Monti, presidente del porto di Palermo, arriva all'assemblea Assoport.



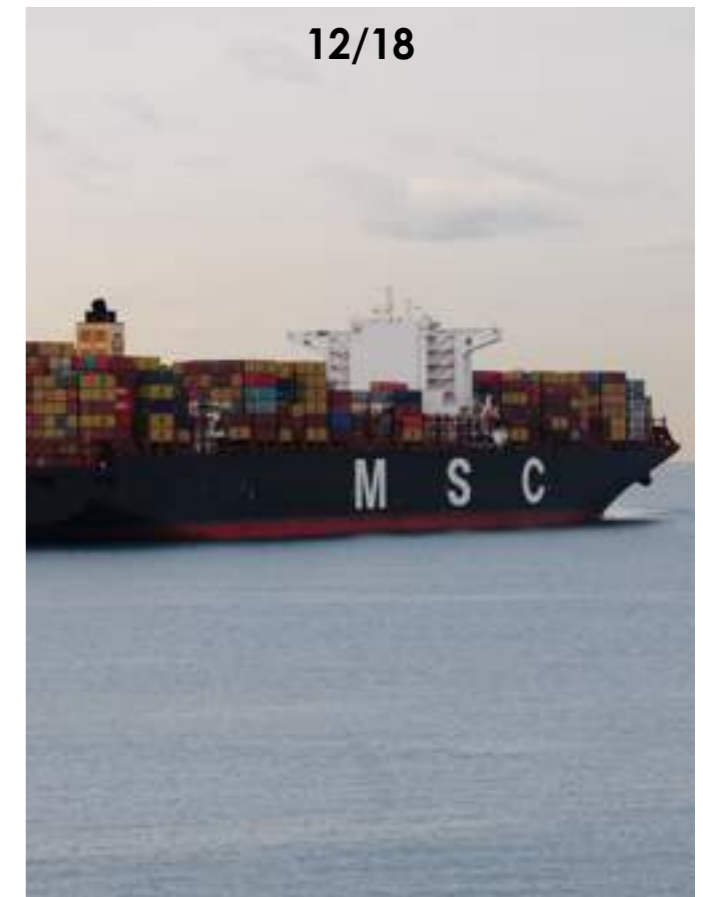
12/09

**BUREAU VERITAS: FATTURATO IN CRESCITA, 100 ASSUNZIONI**  
 «Il prossimo anno assumeremo in Italia più di cento persone». L'annuncio arriva dal presidente e ad di Bureau Veritas Italia, il genovese Ettore Pollicardo. «Prevediamo di chiudere il 2017 con numeri mai registrati prima - anticipa al *Secolo XIX* - tanto che il nostro fatturato supererà i 100 milioni di euro contro i 94 milioni dell'esercizio precedente».



12/13

**DUCCI COORDINATORE DEL PROGETTO "CONFMARE"**  
 Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, è il primo coordinatore della Confmare, la confederazione delle associazioni legate al trasporto in seno a Confcommercio, di cui fanno parte, tra le altre, Confrtrasporto, Fedarlinea, Fedepiloti. Il passaggio è annunciato all'assemblea degli agenti e mediatori marittimi italiani.



12/18

**"MSC ISTANBUL", IL GIGANTE ACCOLTO DA GENOVA E LA SPEZIA**  
 400 metri di lunghezza e 54 di larghezza, per 176.500 tonnellate di stazza, capacità 17 mila teu: la "Msc Istanbul" è arrivata nei porti liguri di La Spezia e Genova (Vte), ed è la più grande nave portacontainer mai approdata. È all'esordio in un porto italiano gateway anche per la difficoltà delle manovre sulla plancia di comando.



# All the news in your hands



Notizie e approfondimenti su shipping, trasporti, logistica, economia, tecnologia e ambiente.

 Sessioni 1.463.745 | 
  Utenti 682.736 | 
  Visualizzazioni di pagina 4.517.823 | 
  Durata sessione media 04:58

Google Analytics | Gennaio-Dicembre 2017

Leggi ora  
[www.themeditelegraph.com](http://www.themeditelegraph.com)