



1948

“ **Angelo RIBONI** Acquista il PRIMO Camion per Trasporto Di FRUTTA e VERDURA dai Mercati Locali per il Lago MAGGIORE ”

1994

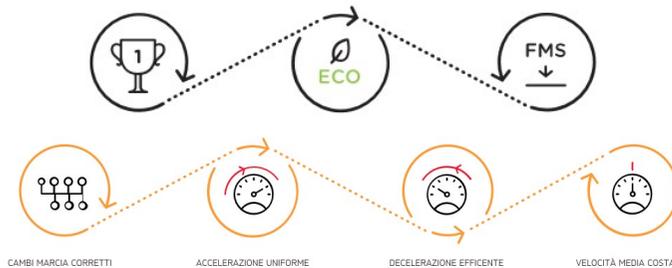
Apertura UFFICIO in RUSSIA a MOSKVA

2005

Sbarco in AFRICA con Apertura della Prima Società in MAGHREB a **MA-TANGER**

2010

Apertura UFFICIO HR ROMANIA BULGARIA UCRAINA



**2012**

Inizio STUDIO FATTIBILITA  
Logistic Port Integrate  
Service > **Tanger MED**  
**Morocco**

**2014**

Logistica PORTUALE  
TRANSHIPMENT Container  
**TANGER MED Morocco**

**2016**

Logistica ORIZZONATLE TMSA  
Terminal Ro/Ro **TANGER MED**  
**Morocco** Port Authority

**2017**

Integrazione LOGISTICA in  
**PROJECT CARGO &**  
**LOGISTIC CRANE**



**2018**

INVESTMENT SN – Dakar  
**RBN AFRICA**

**2018**

**AFRICA DREAM**

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

**APESANSFRONTIERES**

[www.nessunofermalestelle.org](http://www.nessunofermalestelle.org)

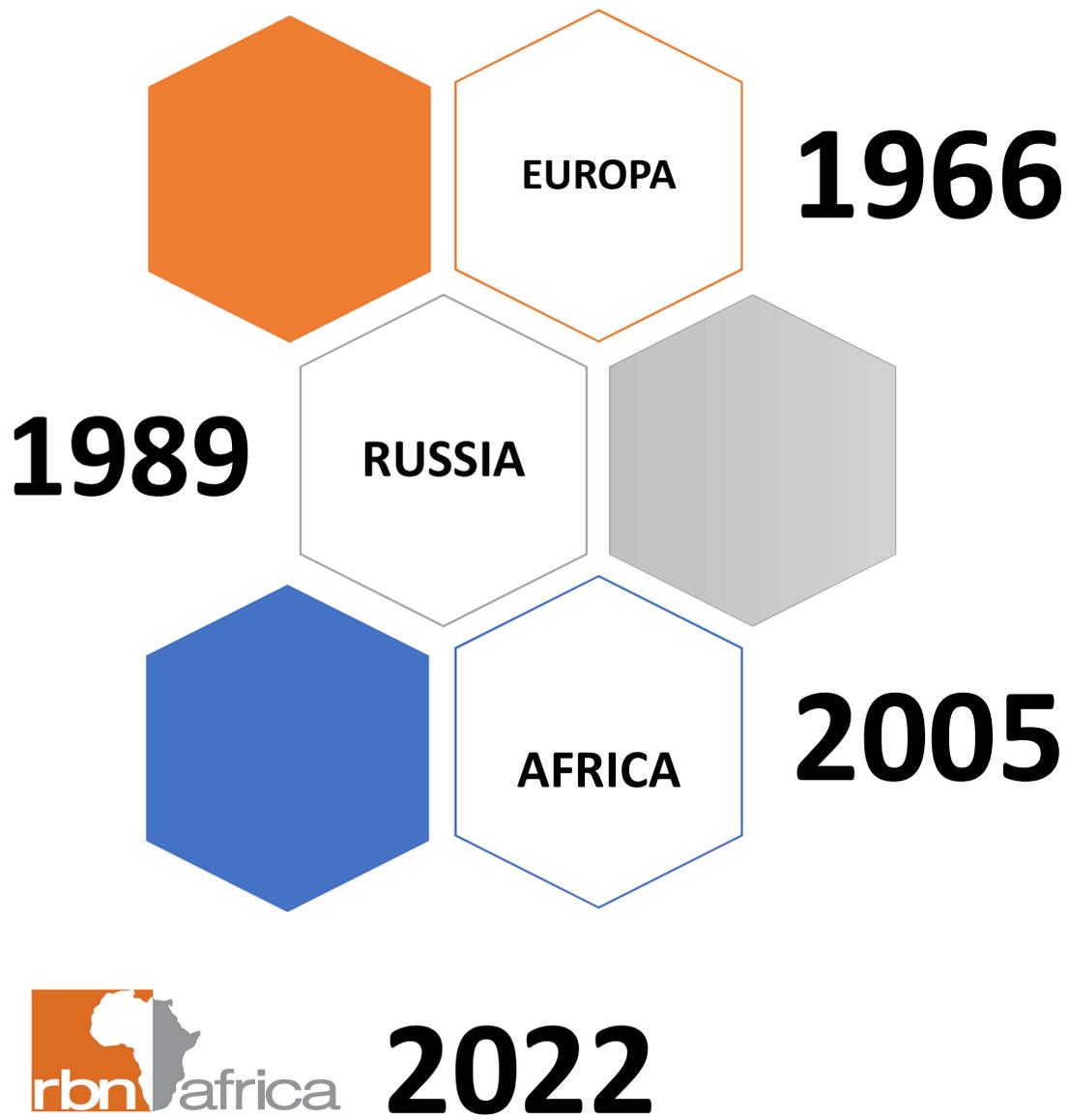
**2019**

TRANSPORT Service ROAD  
WESTAFRICA  
**RBN WESTAFRICA**

**2022**

EFFECT DOMINO TOGLOU  
**RBN AFRICA  
FOUNDATION**

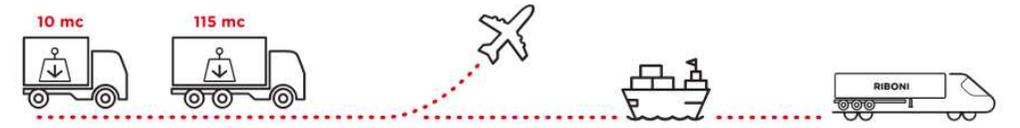
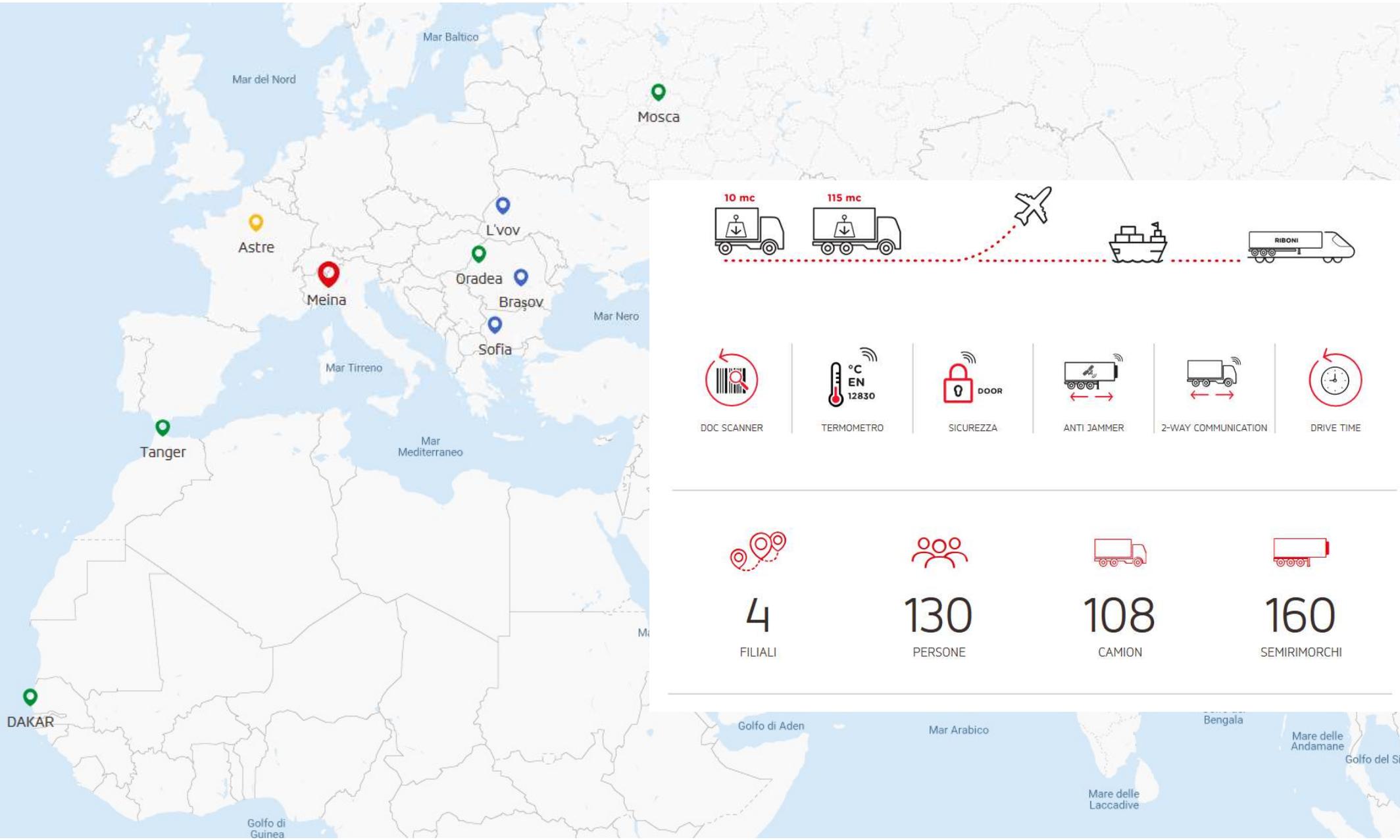




“  
If You Dream It You  
can Achive It ”

Alberto Riboni  
alberto@riboni.it





- DOC SCANNER
- TERMOMETRO
- SICUREZZA
- ANTI JAMMER
- 2-WAY COMMUNICATION
- DRIVE TIME



4

FILIALI



130

PERSONE



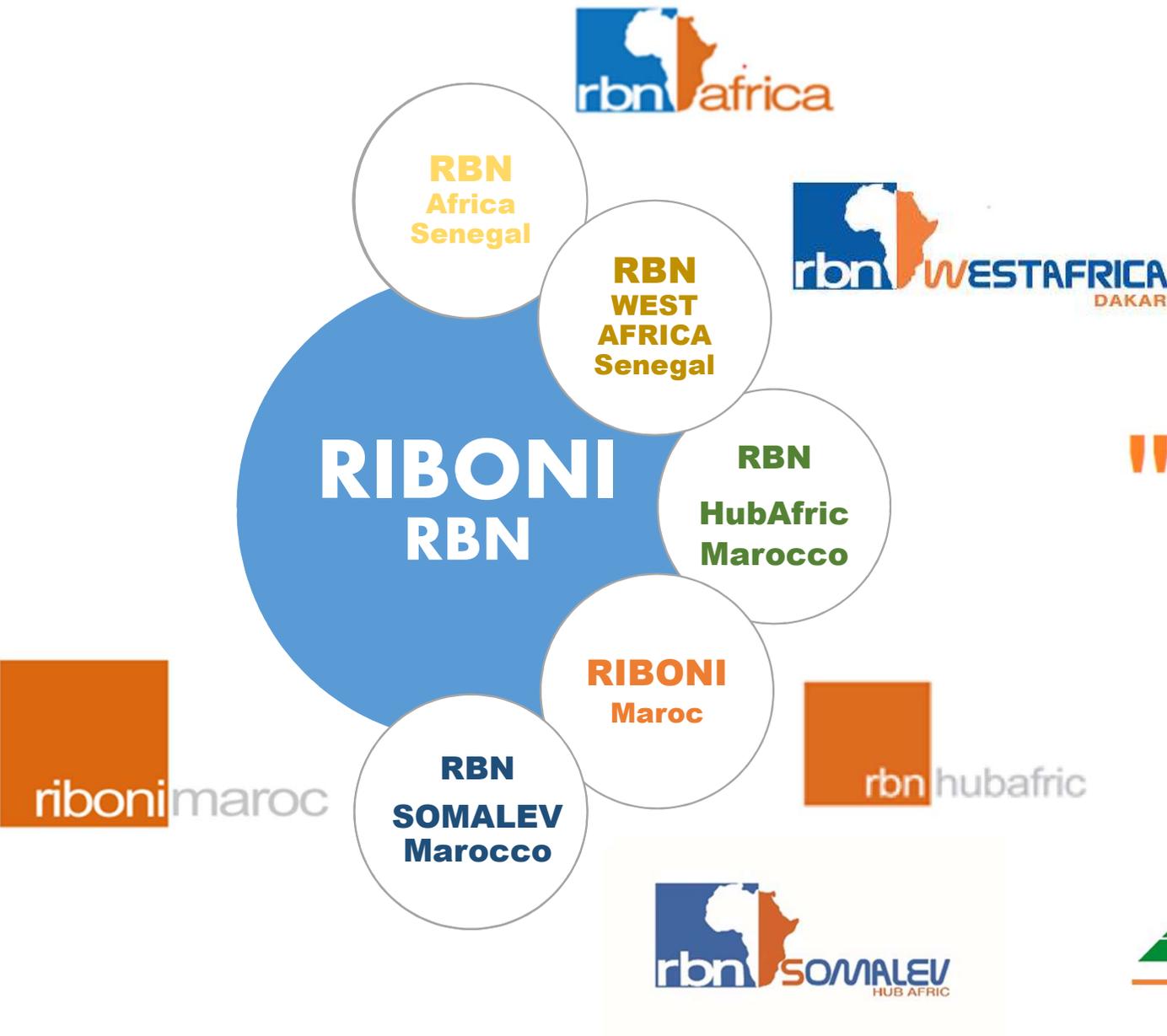
108

CAMION



160

SEMIRIMORCHI

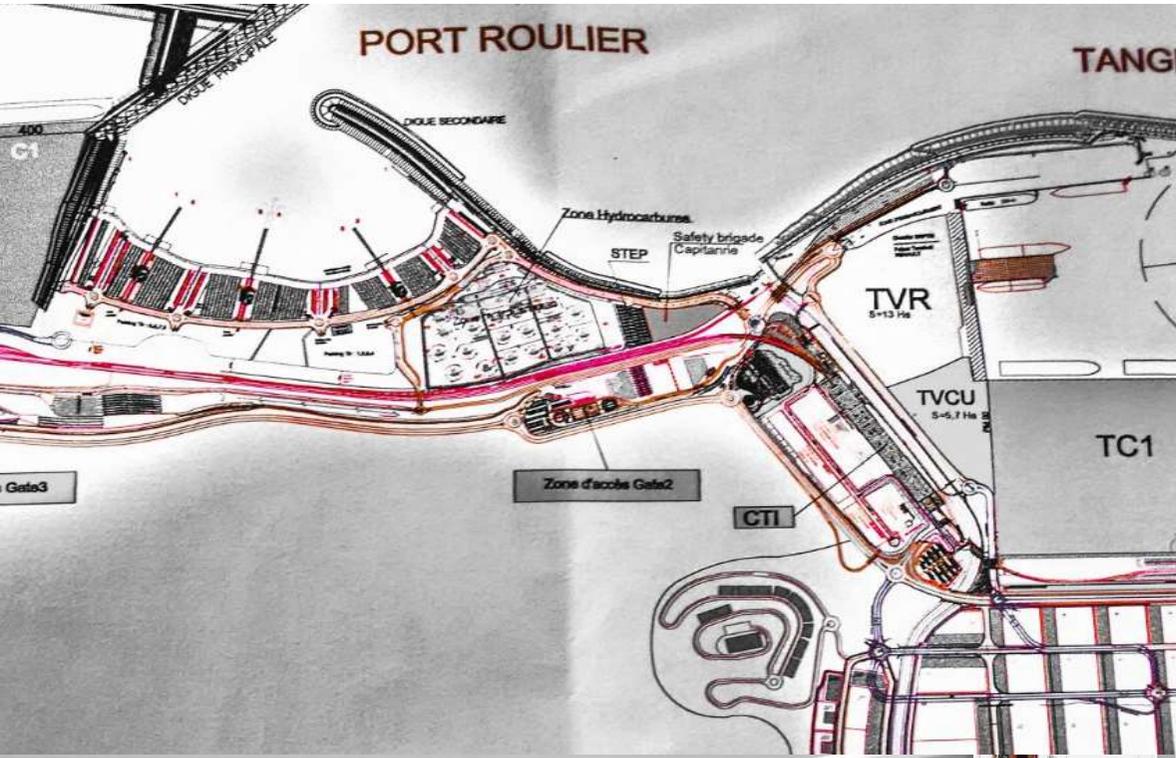


”

We Join The Continents  
to give The People more  
Opportunity

”







# Tra la Via della Seta e quella dei fagiolini

A Lomè, in Togo, Msc e China Merchants costruiranno uno dei maggiori scali del mondo per servire i porti mediterranei e del Nord Europa. Intanto sulle piste del Sahara, tra Senegal e Marocco...

di Nicola Capuzzo



**D**opo Djibouti, nel Golfo di Aden, sull'Oceano Indiano, la nuova tappa della Via marittima della Seta tra Cina ed Europa sarà a Lomè, capitale del Togo, affacciata sul Golfo di Guinea. Simmetricamente all'opposto dello scalo etiopico, quello che dovrebbe diventare uno dei più grandi porti al mondo, con un investimento di 500 milioni di dollari, per 116 milioni finanziato dalla Banca Mondiale, sarà sviluppato da una JV al 50% italo-cinese. L'inedita alleanza marinara vede in campo la Msc della famiglia Aponte, quartiere generale in Svizzera, ma napoletanissima di cuore, con 500 navi la seconda compagnia navale al mondo, e da parte cinese il signor Li Xiaopeng, presidente di China Merchant Holding International, la maggior compagnia navale sui trasporti interni, parte di un conglomerato con 150 anni di storia alle spalle e asset per 13 miliardi di euro. I due pesi massimi hanno unito le forze per creare un hub mercantile al centro del Golfo di Guinea, che servirà una decina di stati dell'Africa occidentale, dalla Costa d'Avorio al Camerun, in grado di ricevere a terra le navi container da 18 mila Teu e 360 metri di lunghezza. «Sarà la via del futuro per i collegamenti tra l'Asia



**«Lomè è sulla via del futuro per i collegamenti tra l'Asia e i porti dell'Europa mediterranea e del Nord Europa»**

e i porti dell'Europa mediterranea e del Nord», ha spiegato un portavoce della compagnia italiana. La proiezione di Msc verso il futuro dell'Africa non è recente. Nel 1971 Gianluigi Aponte aveva già intuito le potenzialità dell'attività di shipping da e verso l'Africa. «Lo sviluppo dell'industria petrolifera in



Diego Aponte, ceo di Msc, la seconda compagnia mondiale nello shipping. Sopra il progetto del porto di Lomè che comporterà un investimento di 500 milioni di dollari

Nigeria negli anni 70 e la conseguente elevata domanda di macchinari e impianti provenienti dall'Europa hanno rappresentato un'opportunità di crescita per la nostra neonata compagnia di navigazione», ha ricordato Aponte, che da poco ha ceduto il timone dell'azienda al figlio Diego pur rimanendo in plancia con il ruolo di presidente. Il primo trasporto tra Africa ed Europa di Msc aveva messo in collegamento Lagos, in Nigeria, con i porti della Gran Bretagna. «Le navi viaggiavano a pieno carico e a bordo si trasportava di tutto, dalla pasta ai tubi», ha ricordato l'armatore di origini sorrentine. Oggi Msc controlla una significativa quota di mercato del traffico con l'Africa nel settore dei container

grazie a una presenza diffusa in 40 diversi Paesi, oltre 8 mila dipendenti e 50 linee marittime che ogni settimana collegano il continente con il resto del mondo. Ogni settimana le navi cargo del gruppo effettuano oltre 120 scali in 60 diversi porti africani, anche se fino ad oggi la controllata TIL ha investito direttamente nella gestione solo di quattro terminal container in Costa d'Avorio, Marocco, Nigeria e Togo. Ma i vertici di Msc ritengono che ci sia ancora spazio per espandersi. Oltre all'investimento a Lomè, è in

Testimonial/Alessandro Saponaro

## QUESTO NETWORK È A MISURA PMI

Assistere le PMI italiane che vogliono importare o esportare merci da e per l'Africa è la mission di un'innovativa rete mondiale di spedizionieri, Africa Logistics Network, creata da Alessandro Saponaro, titolare di due case di spedizione, Logimar e Tecnofreight. Il network conta più di 200 membri a livello mondiale, 70 attivi in Africa.

**Domanda.** Perché ha deciso di scommettere sull'Africa?



Alessandro Saponaro

**Risposta.** Il miliardo di persone che la abitano hanno iniziato a crescere, spesso con tassi a due cifre. Si sta affermando una nuova classe media e professionalità sempre più diffuse, nonostante i persistenti problemi economici, sociali e politici.

**D.** Quindi la vostra proposta?

**R.** Quello di cui c'era bisogno era una rete che selezionasse e in qualche modo certificasse la qualità delle piccole e medie aziende che si occupano di spedizioni a favore di chi fa trading.

**D.** Come si è concretizzata l'idea?

**R.** Il network è aperto a due spedizionieri per ogni nazione con l'eccezione di Usa, Cina, India, Australia, Canada e Nigeria che ne possono avere fino a cinque per dare copertura adeguata a territori molto estesi. Poco dopo la sua fondazione il network contava 31 adesioni dai Nord al Sud Africa, dall'Angola alla Tanzania, dal Kenya al Togo, al Ghana, alla Nigeria, per arrivare a Guinea Equatoriale, Gabon, Camerun, Chad e Repubblica Centro Africana.

**D.** Esistono anche dei rischi?

**R.** Le debolezze sono tutti i problemi economici, politici, razziali che purtroppo ancora oggi impediscono quello che potrebbe essere un normale sviluppo. Questi aspetti influiscono anche nella ricerca di partner che possano dare un minimo di sicurezza nella gestione del trasporto, nei pagamenti e in una corretta tariffa.

fase di definizione una nuova mossa degli Aponte che porterà la Msc ad acquisire il 49% del gruppo armatoriale Ignazio Messina. Tra l'altro la compagnia genovese ha la leadership dei collegamenti tra Italia e Kenya, l'economia più dinamica della costa orientale. E nuovi progetti, poi, sono in fase di studio e realizzazione attraverso il braccio logistico del gruppo, Medlog, attivo nel trasporto stradale, ferroviario o fluviale dei container e di eventuali lavorazioni a magazzino. Sull'iniziativa di Lomè non sembra aver pesato il fatto che a mille e più chilometri a nord sulle coste atlantiche del Marocco, sia già in attività e sta crescendo di anno in anno un altro mega scalo container, Tanger Med, che nel 2016 ha movimentato 1.167.000

Teu. Su Tangeri ha deciso di puntare Contship Italia, controllata della tedesca Eurokai che ormai da alcuni anni gestisce una banchina nello scalo. Ma il tessuto dei collegamenti logistici sulle due sponde del Mediterraneo va ben al di là delle due grandi multinazionali. Grandi Navi Veloci, Tarros, d'Amico Dry Maroc, Cnan Med, Messina e Grimaldi Group, questi ultimi due gruppi attivi anche su rotte più lunghe, che arrivano a servire diversi Paesi anche dell'Africa occidentale e orientale, offrono servizi di linea verso il Nord Africa. E a contatto con loro lavorano una miriade di case di spedizione italiane che assistono soprattutto le piccole e medie imprese a esportare i propri prodotti verso la sponda opposta del Mediterraneo.

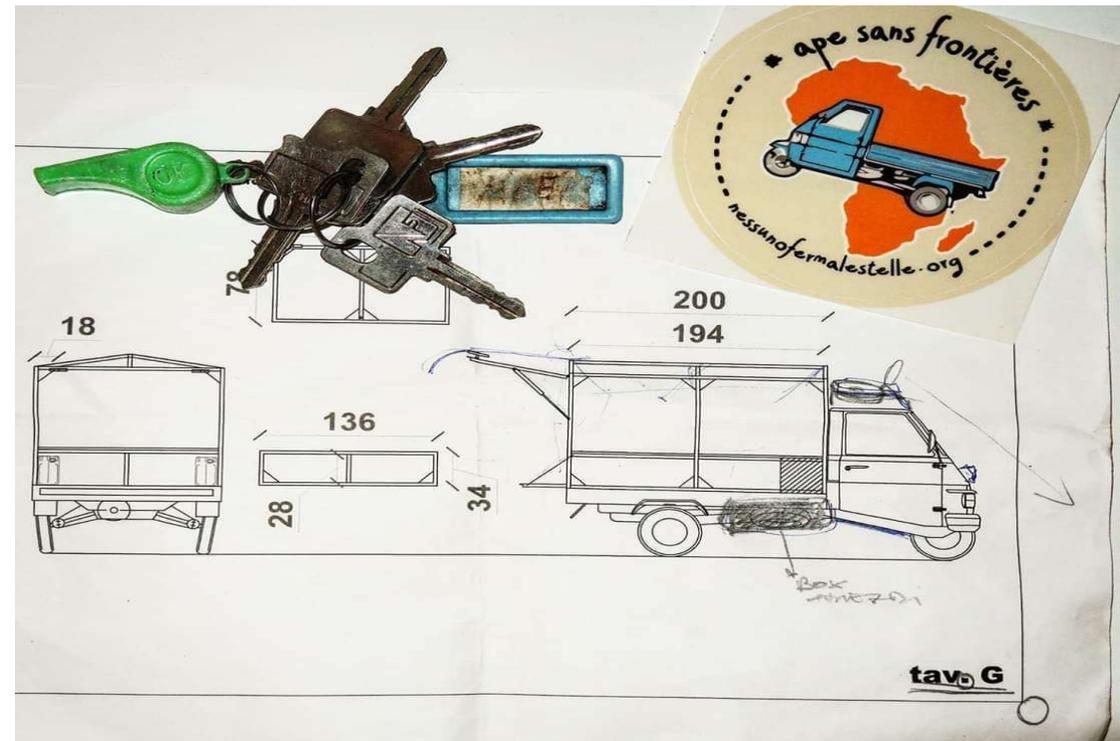


### LE ROTTE DELLE MERCI

Nella mappa è evidenziato in azzurro la rotta dei fagiolini, assicurata dai camion frigoriferi di Alberto Riboni (qui sopra) che dal Burkina Faso trasportano in Senegal, attraverso il Mali, e da lì fanno rotta sul Mediterraneo. Nel cerchio è indicata la posizione di Lomè, capitale del Togo, dove italiani e cinesi stanno costruendo un enorme scalo che servirà una decina di Paesi dell'Africa occidentale

Le più affidabili sono certificate da Africa Logistics Network, un'innovativa rete mondiale di spedizionieri dedicata specificamente al mercato africano (intervista in pagina). I collegamenti tra la penisola e l'Africa corrono anche via terra e, in combinazione le linee marittime che collegano le due sponde del Mediterraneo, stanno lentamente penetrando alcuni Paesi del Maghreb facendosi largo sempre più a sud. Particolarmente attiva nei trasporti via terra è la Riboni Rbn di Novara, che lo scorso marzo ha aperto una sede a Dakar (Senegal) avviando un servizio di trasporti stradali dal Senegal all'Italia, 5.500 chilometri. I suoi camion frigoriferi assicurano una consegna in 7-10 giorni alle aziende agricole italiane che stanno espanden-

do la loro attività in Senegal, Mali, Niger e Burkina Faso per anticipare di due mesi la raccolta, e quindi la distribuzione in Italia, di fagiolini e meloni. Il trasporto su strada in questa filiera produttiva è indispensabile perché l'offerta di trasporto marittimo di container refrigerati è insufficiente e in Senegal non ci sono piattaforme logistiche adatte per una lunga conservazione dei prodotti freschi. «Vogliamo costruire una rete logistica in Senegal per servire l'intera regione offrendo lo stoccaggio refrigerato, il trasporto stradale e, se necessario a migliorare l'offerta, quello marittimo su container refrigerati», ha spiegato a MF Alberto Riboni, titolare dell'omonima società, che da 15 anni opera in Marocco. ■



Arrivati! >>

Henry Faure



*" Smettete di pensare che i sogni debbano rimanere nel cassetto.  
Pescateli tra calze e mutande, inseguiteli, il resto verrà da sè!"*

*il conducente dell'Ape 1 CAPEnord*

Riboni accompagna sulle strade del mondo chi vuole realizzare  
GRANDI E PICCOLI SOGNI | GRANDI E PICCOLI BUSINESS  
... IN EUROPA | RUSSIA | NORD AFRICA

R B N

AOSTA  
CAPONORD  
IN APE



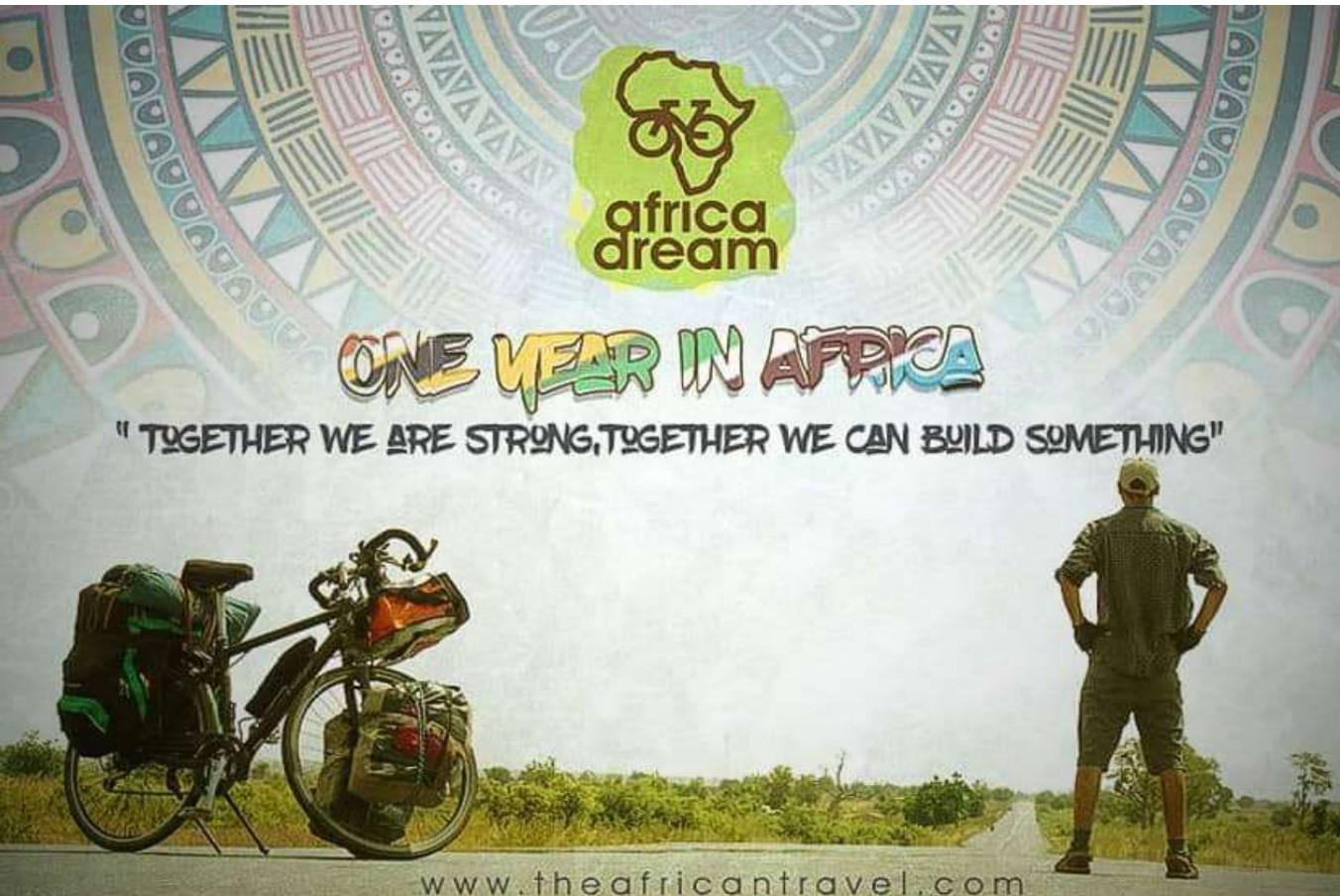


*"Together we are Strong  
Together we can build  
Something"*

*YOUSSEF SAHSAH  
RBN Biker - Africa Dream*

*RBNFoundation Dakar*







# TRANSPORTS EQUITABLES EN EUROPE

**Ensemble pour un  
travail décent !**



The world economy

## The next recession

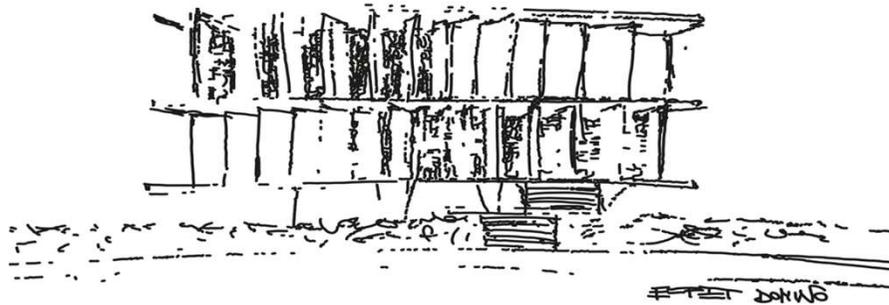
*Toxic politics and constrained central banks  
could make the next downturn hard to escape*





Rbn is proud to announce that another milestone has been reached.

After Riboni Maroc, based in Tanger, our customers can now rely on our brand new operating freight offices based in Dakar, Senegal.



Check details in our website [www.riboni.it](http://www.riboni.it)



[www.riboni.it](http://www.riboni.it)  
[info@riboni.it](mailto:info@riboni.it)  
+39 0322 216100



**Alberto RIBONI**

Supply Chain Manager

**RIBONI RBN**

**EUROPA | RUSSIA | WEST AFRICA**

M | [alberto@riboni.it](mailto:alberto@riboni.it)

W | [riboni.it](http://riboni.it)

FB | [alberto riboni](https://www.facebook.com/alberto.riboni)

