

 il Messaggero Marittimo



GENNAIO 2023

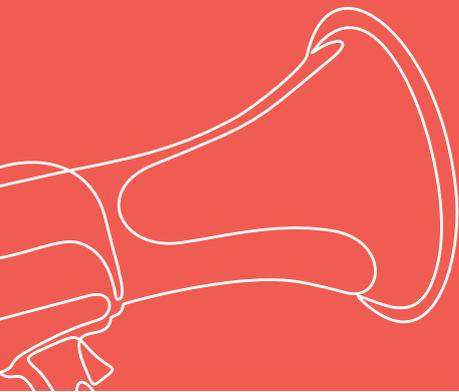
MENSILE



SISAM
WE DELIVER

SHIPPING AGENCY | PROJECT AND BREAK BULK CARGO | BULK LIQUID | LOGISTICS LOGISTICS AND WAREHOUSING

www.sisam.it



IL TERMINAL DARSENA TOSCANA DI LIVORNO PASSA A MSC

“Il percorso attuativo della nostra progettualità acquisisce ulteriore concretezza e probabile accelerazione”

3



GIANLUIGI APONTE



MARCO MIGNOGNA

LIVORNO – il Gruppo TiL (gruppo Msc), attraverso la sua controllata CSM Italia-Gate Spa, annuncia l’acquisizione del

100% del capitale sociale del Terminal Darsena Toscana Srl di Livorno, dal Gruppo Investimenti Portuali Spa, partici-

ta da due fondi di investimento infrastrutturali (InfraVia Capital Partners e Infracapital).



LA NOTIZIA DEL MESE

Il completamento dell'operazione resta soggetto al ricevimento delle necessarie approvazioni da parte delle competenti autorità; i termini dell'accordo non saranno resi noti.

L'acquisizione di Tdt conferma l'impegno di lungo periodo del Gruppo TiL a investire in Italia e a rafforzare la logistica in tutto il paese e in Europa, oltre a potenziare i collegamenti con il resto del mondo.

TiL Group continuerà a gestire Tdt come business autonomo, offrendo i suoi servizi di terminal container.

“Un fatto molto importante per il porto e per le sue prospettive di sviluppo” è il commento del presidente dell'AdSp, **Luciano Guerrieri**.

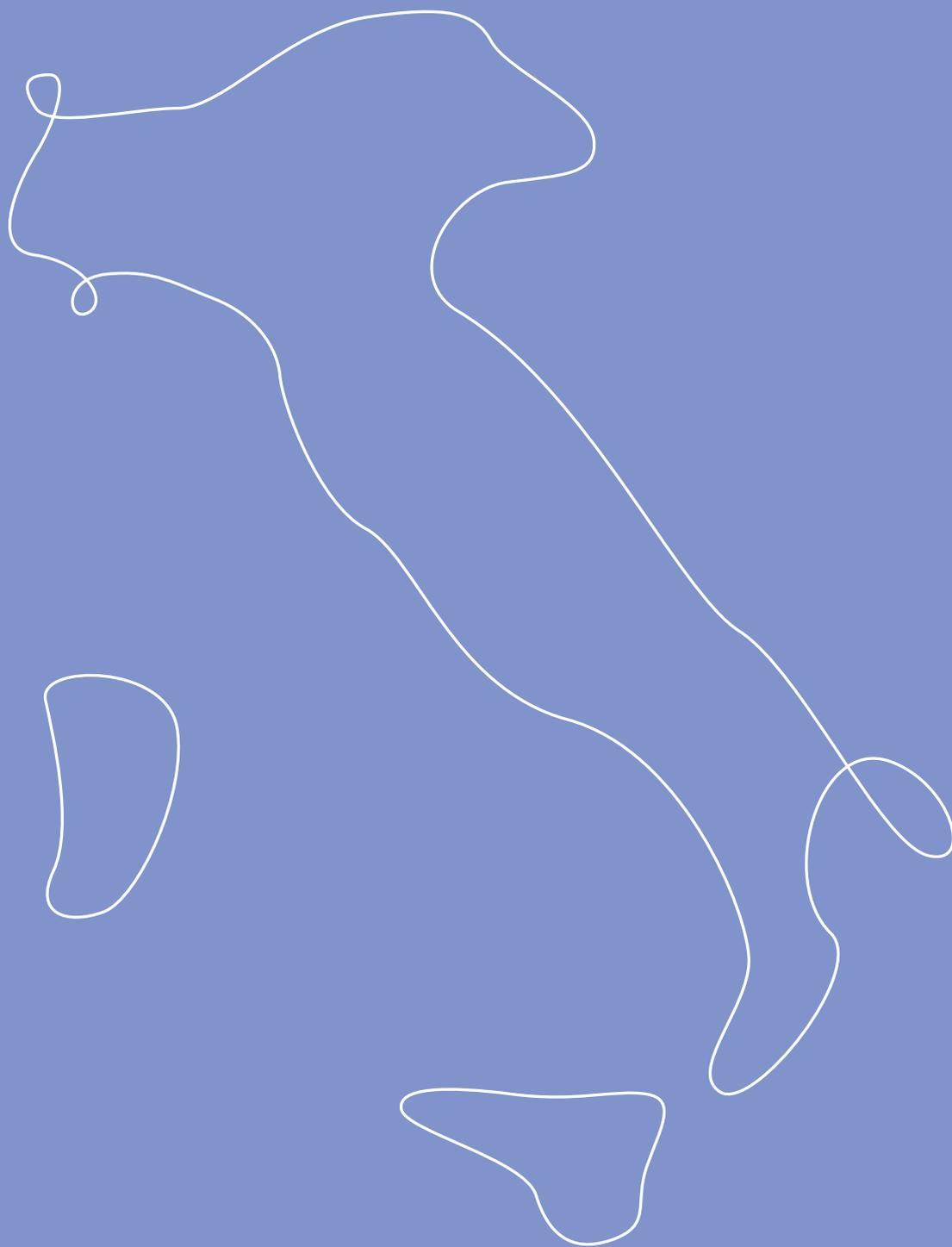
Sebbene la procedura non si sia ancora conclusa, in attesa del ricevimento delle approvazioni da parte delle autorità competenti, l'interesse per Livorno da parte di Msc, che nello scalo detiene già il 50% di un altro terminalista, Lorenzini, conferma per Guerrieri l'importanza dello scalo nelle strategie degli operatori e premia la bontà delle nostre attività di programmazione e progettazione effettuate nel corso di questi anni”.



DALL'ITALIA

5

il messaggero marittimo gennaio 2023



FI-PI-LI A BREVE IL PEDAGGIO PER I TIR

Tramite la gestione della nuova società Toscana Strade, previsto incasso da 15 milioni di euro annuali



FIRENZE – Arrivato ufficialmente il 2023, è giunto anche il momento buono per la tanto annunciata nascita di Toscana Strade Spa, società chiamata a gestire la superstrada Fi-Pi-Li. “Il 2023 sarà l’anno della costituzione della società – ha raccontato a La Nazione il presidente della Regione, Eugenio Giani – mentre nel 2024 il passaggio della gestione andrà a regime. Abbiamo affidato all’advisor Kpmg uno studio giuridico e di fattibilità economico-finanziaria e i risultati ci dicono che per sviluppare un’azione di manutenzione e di progressivo sviluppo dell’arteria occorre garantire a Toscana Strade Spa entrate costanti. Intendiamo quindi attribuirle un pedaggio proporzionato alla qualità del servizio, che sarà applicato solo ai Tir”.



Il numero uno della Toscana conferma quindi l’intenzione, una volta chiusa la parentesi della manutenzione di un’infrastruttura tanto nevralgica per i collegamenti regionali tra interno e fascia costiera affidata ad Avr tramite la Città Metropolitana di Firenze, di aprire una nuova era con la gestione demandata ad una società per azioni creata ad hoc. Per la prima fase pagheranno dunque solo i mezzi pesanti (si stima un incasso previsto tra i 12 e i 15 milioni

di euro, da reinvestire ovviamente in manutenzione) e non i pendolari, senza però la realizzazione di caselli. "Stiamo valutando una convenzione con Società Autostrade per tracciare i Tir, attraverso trasponder – ha proseguito Giani – grazie all'azione dei satelliti, secondo una procedura già utilizzata altrove. Sull'arteria saranno presenti solo alcuni archi metallici che permetteranno di verificare i rilevamenti satellitari". Ulteriori risorse, aggiunge il presidente della Regione Toscana, arriveranno da una "divisione al 50% degli introiti degli 11 autovelox (al 2019 si parla di altri 15 milioni di euro, quindi si tratterebbe di ulteriori 7,5 milioni circa, ndr), finora gestiti dalle province. Con queste somme avremo la possibilità di garantire alla Fi-Pi-Li una manutenzione costante e un progressivo miglioramento".

Negli obiettivi di Giani infatti, c'è anche la futura realizzazione della terza corsia fra Scandicci e Lastra a Signa e fra Pontedera e la biforcazione Pisa-Livorno, punti considerati strategici per snellire i maggiori imbottigliamenti. In agenda intanto, ci sono una serie d'interventi per il consolidamento di ponti e sottopassi: "nei prossimi dodici mesi, verranno spesi 2,1 milioni di euro in lavori di manutenzione ordinaria al manto stradale e alle barriere di sicurezza. Altri 3 milioni circa andranno alla manutenzione straordinaria" fanno sapere dalla Città Metropolitana fiorentina.



UNIPORT

LIVORNO

Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno
Tel. 0586 442423 - 442424

GRONDA: INIZIANO I LAVORI

Toti: "2023 anno giusto per iniziare il percorso che vedrà la Liguria fare un salto infrastrutturale tanto atteso"



GENOVA – Il 2023 si prospetta come anno di buon auspicio per Genova: dopo la norma sblocca lavori di Novembre, a Genova Bolzaneto sono iniziati i lavori per il lotto zero della Gronda di Genova, prima opera propedeutica al grande cantiere. "Ci auguriamo che nei prossimi giorni arrivi anche la firma per la partenza definitiva del lotto uno che cambierà, di qui ai prossimi dieci anni, il volto della Liguria mettendola avanti a tutte le concorrenti nel Mediterraneo" commenta il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti.

"Il 2023 infatti deve essere l'anno giusto per iniziare davvero il percorso che vedrà la Liguria fare quel salto infrastrutturale tanto atteso da decenni, dalla Gronda, al tunnel della Val Fontanabuona, al tunnel subportuale a Genova"

La Regione ha fatto tutto quello che doveva perché quel cantiere apra, compresi gli indennizzi Pris, e quindi, dal nostro punto di vista, ogni giorno è quello buono. Ora confidiamo nel lavoro del ministro e viceministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ed Edoardo Rixi, che hanno garantito il loro massimo impegno anche durante la loro ultima visita a Genova a Novembre, e siamo certi che con la massima collaborazione tra le istituzioni completeremo un'opera dal valore epocale per la nostra regione".

FI-PI-LI ARRIVA L'ORA DELLA GESTIONE DI TOSCANA STRADE

Il presidente della Toscana Giani: "E' un cambio di passo e di paradigma per un collegamento regionale strategico"



FIRENZE – Il progetto Toscana Strade è ormai pronto a partire. Si tratta della nuova società chiamata a gestire la Firenze-Pisa-Livorno (Fi-Pi-Li), per la quale si punta al parallelo ampliamento con la terza corsia (in due tratti sensibili e critici per i pendolari, frequentatori quotidiani: quelli compresi tra Scandicci e Lastra a Signa e tra Pontedera e il bivio verso il porto di Livorno e l'aeroporto di Pisa) e quella di emergenza, in entrambe le direzioni. Opere che, con un progetto di respiro decennale, verranno finanziate parzialmente anche attraverso le entrate derivanti dall'introduzione di un pedaggio ad hoc destinato al transito dei mezzi pesanti. Il percorso giuridico ed economico finanziario per la costituzione della nuova società in house della Regione è già stato avviato dalla Giunta Regionale con una delibera dedicata ed è pronta anche la bozza di legge istitutiva della società che dovrà essere approvata dal Consiglio e che consentirà a Toscana Strade di subentrare alla Città metropolitana di Firenze che attualmente gestisce la superstrada tramite il Global Service di Avr. Una società completamente dedicata, con un assetto di gestione che comprenderà anche la manutenzione ordinaria, straordinaria e le opere di adeguamento. Un sistema più snello, autosufficiente ed efficace, in grado di garantire più sicurezza e qualità ad una strada che ha non solo esigenze di manutenzione sempre crescenti, ma anche la necessità di opere strutturali. Un'infrastruttura da 100 km che collega il porto di Livorno con gli aeroporti di Pisa

e Firenze, aperta nel primo tratto vicino al capoluogo di Regione, oltre mezzo secolo fa.

Nell'analisi economico-finanziaria e giuridica per la costituzione del nuovo soggetto destinato alla gestione delle strade regionali, la Regione ha affidato lo studio all'advisor Kpmg. A illustrare i vari step burocratici e logistici, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani e l'assessore alle infrastrutture e trasporti Stefano Baccelli, oltre al direttore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Enrico Becattini. "Ora possiamo portare in Consiglio regionale la nuova legge e la base per il nuovo statuto – ha aperto con soddisfazione Giani – il cronoprogramma e l'iter di rea-

lizzazione della società che ci consentirà di passare alla fase operativa. Ipotizziamo il pedaggio per i Tir, ma anche entrate da finanziamenti della Regione, perché nello Statuto metteremo che la Regione può con un contratto di servizio corrispondere alla società in house risorse annualmente. Ma penso anche a finanziamenti nazionali, perché non dimentichiamoci che il 2022 è stato il primo anno in cui lo Stato per manutenzione di strade regionali corrisponde ancora una piccola quota alle Regioni, in modo da mettere insieme un cervello di professionalità e competenze. Toscana Strade non si dovrà solo preoccupare di mantenere bene la strada, ma anche di programmare nuovi investimen-

ti, nuove progettazioni per progressivamente rendere più sicura la Fi-Pi-Li, garantendo le corsie di sicurezza. Questo è l'obiettivo che ci poniamo per tutto il tratto".

Entro il 2024 è prevista l'introduzione del pedaggio, che riguarderà esclusivamente i mezzi pesanti, grazie peraltro all'uso di un sistema innovativo. Un sistema Free-Flow per il controllo degli accessi con 5 portali localizzati lungo la superstrada: nessun casello fisico (ne sarebbero serviti ben 29, tanti sono gli svincoli) quindi da costruire. La nuova società prevede di incassare quindi circa 14 milioni di euro l'anno, con una tariffa che comunque sarebbe ridotta rispetto a quella che si paga attualmente sull'autostrada Firenze-Mare.



"Si tratta di un vero e proprio cambio di paradigma – racconta Baccelli – Ad oggi la Fi-Pi-Li è gestita da un insieme eterogeneo di soggetti.

La Regione ne è il soggetto proprietario, la gestione è demandata alla Città metropolitana ma grazie ad una convenzione con le province di Pisa e Livorno e la Regione, la Città metropolitana gestisce la Fi-Pi-Li in termini di ordinaria manutenzione tramite il Global service di Avr e gli investimenti sono fatti con risorse della Regione Toscana a favore della Città

metropolitana di Firenze.

Un sistema complesso, che con la costituzione della nuova società si alleggerirebbe molto.

Le risorse invece arriveranno dal pedaggio, dal sistema delle sanzioni (11 gli autovelox in funzione ad oggi) e anche con l'installazione di impianti pubblicitari, quelli consentiti dal codice della strada e dai canoni relativi alle aeree di servizio.

Questo ci dice che potremmo fare investimenti nell'ordine dei 90 milioni di euro".

GRIMALDI NON SI FERMA: ALTRE CINQUE NAVI CAR CARRIER AMMONIA READY

Potranno essere convertite in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo



NAPOLI – Sono cinque le nuove navi Pure Car & Truck Carrier (con l'opzione per due ulteriori unità), che il Gruppo Grimaldi ha commissionato a Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) e China Shipbuilding Trading (CSTC), due società parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC).

Un ordine con un investimento complessivo di oltre 630 milioni di dollari, siglato a poco più di due mesi dall'ultima commessa del Gruppo per la costruzione di cinque navi PCTC "ammonia ready", segno della fiducia che la compagnia ripone nella crescita del mercato internazionale delle auto, con particolare riferimento al segmento delle auto elettriche.

L'accordo arriva inoltre, in un momento molto importante per l'industria marittima cinese, alla luce del recente ingresso della China Shipowners' Association nell'Ics.

Con una lunghezza di 200 metri, e una larghezza di 38, le nuove unità avranno una capacità di carico di 9.000 CEU (Car Equivalent Unit), progettate per il trasporto di veicoli elettrici (automobili, SUV, furgoni, ecc.) oltre che per quelli alimentati da combustibili fossili, nonché di altre tipologie di merci rotabili pesanti fino a 250 tonnellate.

Saranno tra le prime navi equipaggiate con una nuova versione di motore elettronico caratterizzato da consumi specifici tra i più bassi della categoria.

Dotate di sistemi di abbattimento delle emissioni, le nuove unità saranno conformi ai più stringenti limiti stabiliti a livello internazionale per le emissioni di CO₂, NO_x e SO_x.

Non solo: le nuove navi avranno la notazione di classe Ammonia Ready del Rina, che certifica che potranno essere convertite in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio.

Saranno, inoltre, predisposte per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto.

Le navi commissionate rappresentano un'evoluzione delle già moderne ed efficienti unità PCTC da 6.700 CEU consegnate al Gruppo tra il 2016 ed il 2018 (Grande Baltimora, Grande New York e Grande Halifax): oltre al sensibile incremento di capacità, grazie alle innovazioni progettuali e a motori ed impianti di ultima generazione, saranno caratterizzate da un indice di emissioni di CO₂ per carico trasportato più basso del 27% rispetto a quello delle navi della precedente generazione.

Dopo la consegna, prevista tra il 2025 ed il 2026, le nuove navi saranno impiegate per potenziare i servizi del Gruppo Grimaldi tra l'Europa, il Nord Africa, il Vicino e l'Estremo Oriente.



DAL MONDO

13



RINA FA SHOPPING NEGLI USA: ACQUISITA PATRICK ENGINEERING

Prosegue il piano M&A della multinazionale con sede a Genova.
“Opportunità per crescere nel fiorente mercato
delle infrastrutture del Nord America”



GENOVA – Rina, multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica, ha annunciato l’acquisizione dell’intero capitale sociale di Patrick Engineering, società di consulenza ingegneristica attiva principalmente nei settori infrastrutture, trasporti ed energie rinnovabili, con sede a Chicago. L’azienda, con ricavi lordi pari a circa 82 milioni di dollari, 340 dipendenti e 19 uffici nel nord est degli Stati Uniti, sarà completamente integrata all’interno di Rina Consulting, la controllata del Gruppo attiva nel settore dell’ingegneria. L’acquisizione rappresenta per Rina un ulteriore passo avanti nell’attuazione di una più ampia strategia di crescita per linee interne ed esterne, che si tradurrà in un rafforzamento della copertura geografica e che arricchirà ulteriormente anche le competenze che il Gruppo oggi già possiede. Rina prosegue così il proprio percorso di espansione internazionale che la vede già presente nei principali mercati a livello globale e si propone, inoltre, di supportare i propri clienti anche nei grandi progetti oltreoceano.

Ugo Salerno, Presidente e Amministratore Delegato di Rina, ha dichiarato: “Grazie a Patrick Engineering e alle competenze dei nuovi colleghi americani, avremo un’opportunità unica per crescere nel fiorente mercato delle infrastrutture del Nord America. L’acquisizione ci consentirà inoltre di avere una piattaforma per espanderci non solo in questo settore, ma in tutte le linee di business, facendo degli Stati Uniti uno degli hub principali del Gruppo. Rina potrà, infine, esportare oltreoceano le sue competenze altamente specializzate nel campo dei materiali, dei test di laboratorio e delle tecnologie innovative”.

Daniel Patrick Dietzler, Fondatore di Patrick Engineering, ha aggiunto: “Le nostre aziende sono complementari e clienti e colleghi trarranno beneficio da questa acquisizione, accelerando la crescita in nuovi settori e ampliando le nostre competenze. Abbiamo un solido portafoglio clienti, suddiviso tra il settore pubblico e quello privato, che spazia dalle aziende di trasporto e di servizi pubblici nelle grandi città americane fino a quelle dell’industria pesante. Attraverso la rete internazionale di Rina acquisiremo esperienza, in particolare nell’eolico offshore, nel trasporto ferroviario ad alta velocità e in altre aree sempre più richieste dai clienti”.

Tra i progetti di maggior rilievo di Patrick Engineering figurano:

Program e Construction Manager per il programma di trasformazione della Red/Orange Line della MBTA’s (Massachusetts Bay Transportation Authority). Valore totale del progetto: 1,2 miliardi di dollari.

Consulente Tecnico e Program Manager per AEP (American Electric Power) Ohio. Valore totale del progetto: 650 milioni di dollari.

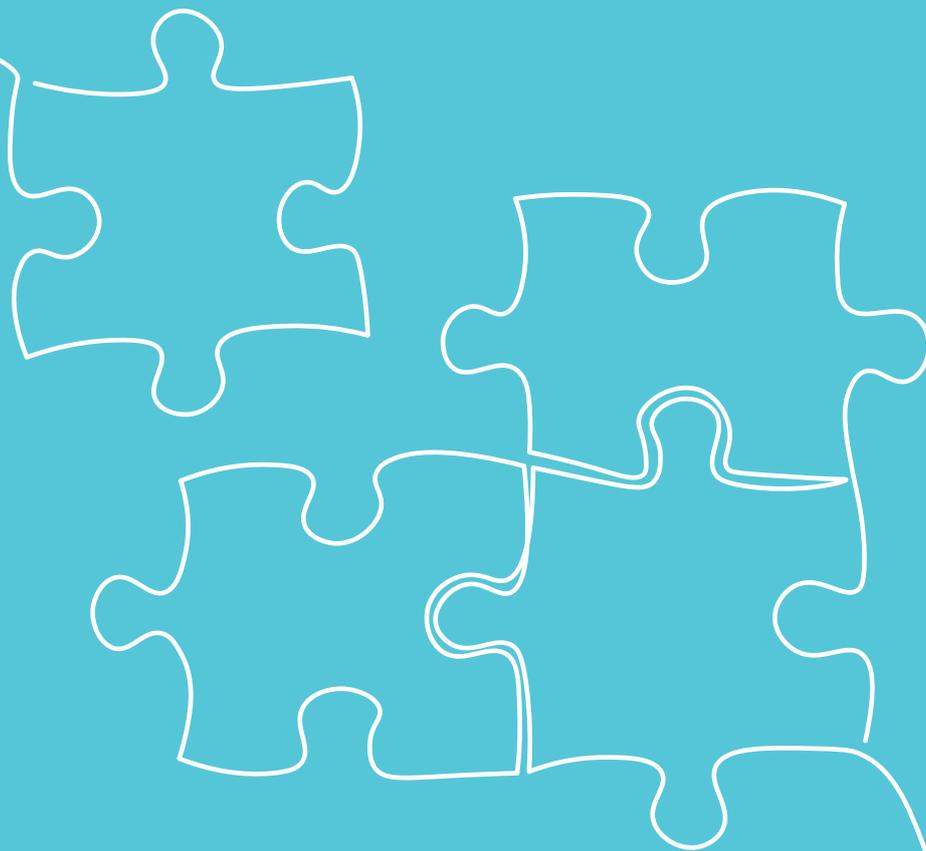
Project management, project control e risk management per l’Advanced Photon Source Upgrade (APSU) dell’Argonne National Laboratory, programma di ricerca sui raggi X del Dipartimento dell’Energia americano. Valore totale del progetto: 700 milioni di dollari.

“La posizione di rilievo di Patrick Engineering nei settori dell’energia, delle infrastrutture e dei trasporti degli Stati Uniti, combinata con la forte esperienza multisettoriale di Rina, in particolare nella sostenibilità e nella transizione energetica, ci consentiranno di intercettare le opportunità offerte dal piano di investimenti infrastrutturali annunciato dall’amministrazione Biden” conclude Salerno. Global Strategy ha assistito Rina durante tutte le fasi dell’acquisizione in qualità di advisor M&A, in collaborazione con AMA International di New York. L’operazione è stata inoltre seguita da PwC Italia, che ha supportato RINA nella due diligence commerciale, tecnologica, finanziaria e fiscale nonché nella finalizzazione del deal. Mayer Brown ha seguito tutta la due diligence legale e la preparazione dei documenti contrattuali.

ASSOCIAZIONI

16

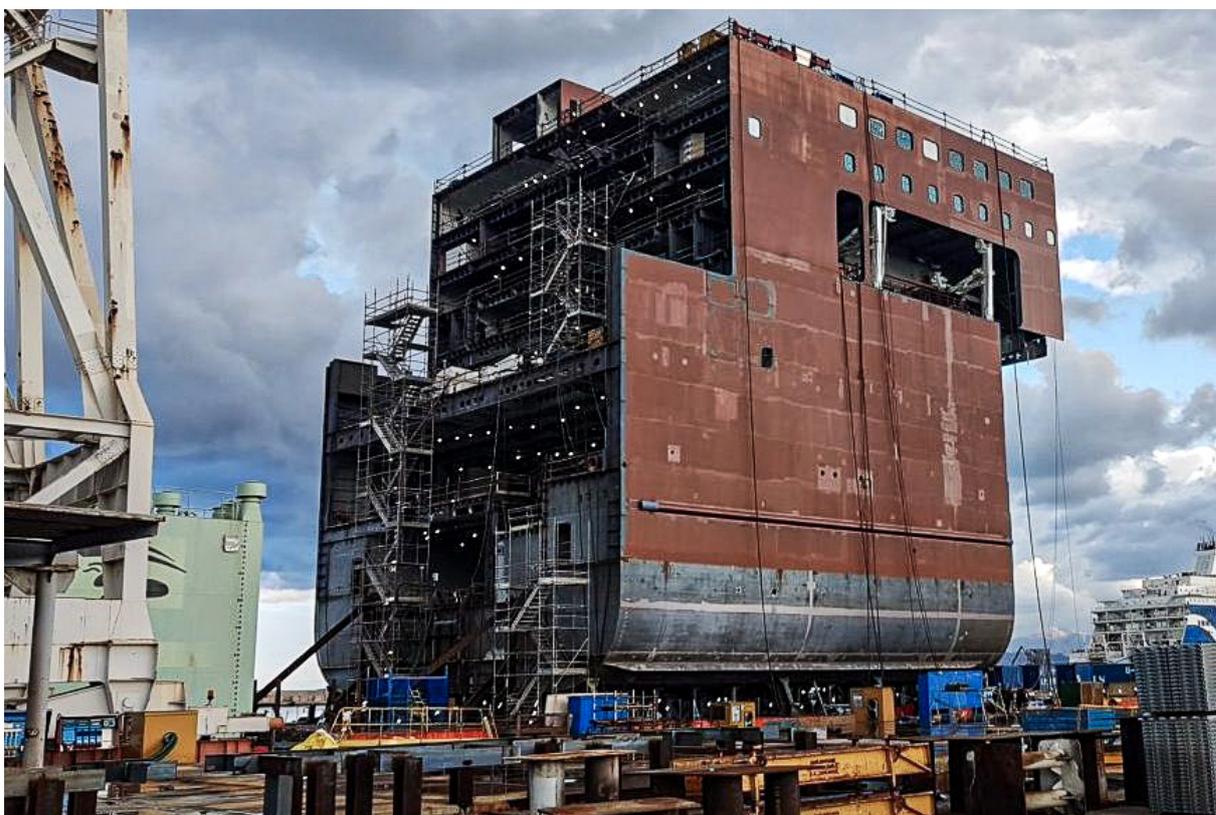
il messaggero marittimo gennaio 2023



RINNOVO E REFITTING FLOTTE: NON DISPERDERE RISORSE RESIDUALI

Confitarma

chiede di rivedere alcuni vincoli di accesso ai finanziamenti



ROMA – L’assegnazione delle risorse stanziate attraverso il Fondo complementare per il rinnovo e il refitting della flotta mercantile è vista di buon occhio da Confitarma.

“Grazie al prezioso lavoro e alla dedizione della nostra Amministrazione -scrive la confederazione in una nota- in primis della Direzione generale competente, è stata portata a termine la prima fase di attuazione di questo complicato incentivo, che ha richiesto un’approfondita interlocuzione con la Commissione europea per superare molte delle rigidità legate alla prima applicazione delle nuove linee guida europee in materia”.

Dall’altra parte il rammarico per la ripartizione

delle risorse stanziate: il 67% dei fondi, oltre 330 milioni di euro, non è stato assegnato. I dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, evidenziano che degli stanziamenti dedicati al refitting delle navi oltre il 75% non è stato impegnato mentre, per quanto concerne la costruzione di nuove navi, tale quota scende al 55%.

“A nostro parere tali risultati non vanno attribuiti ad una mancanza di interesse dell’armamento verso tale sistema di incentivazione ma, piuttosto, ad alcuni vincoli previsti per l’accesso che, come più volte da noi segnalato, hanno escluso un’importante quota della flotta operata dall’armamento nazionale”.

Tra le maggiori criticità riscontrate la previsione, ad esempio, di un vincolo geografico quinquennale legato all'utilizzo dell'unità oggetto di incentivazione e l'obbligo di effettuare gli interventi, anche quelli di refitting, solo nei cantieri europei.

In particolare, con riferimento alla prima criticità, solo una parte del naviglio mercantile operato dall'armamento nazionale è impiegato su rotte che toccano continuamente un porto italiano.

"Di fatto -aggiungono da Roma- imporre tale vincolo ha escluso molte imprese, nonostante il complicato processo della transizione ecologica riguardi tutte le navi. Passando alla seconda criticità, l'intensità dell'incentivo, in particolare per il refitting, è inferiore al differenziale di costo che si

registra nei cantieri extra-comunitari".

Confitarma ha compreso la scelta a suo tempo operata dall'Amministrazione prestando il proprio supporto al fine di assicurare il maggior successo possibile all'iniziativa.

Alla luce di quanto sopra e considerato che le risorse assegnate nel 2021 erano dirette al rinnovo del naviglio mercantile senza la previsione dei vincoli prima richiamati, Confitarma chiede al Governo di adottare al più presto le azioni necessarie affinché le risorse residue non vengano disperse.

"Auspichiamo fortemente che il Governo continui e migliori la strategia di accompagnamento del settore verso la transizione green dell'intera flotta mercantile".

GENERAL EXPORT
NVOCC.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI

PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI

SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA

SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA

SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

General Export Srl
Livorno: Via S. Orlando 16 - 57123 Livorno - Milano: Via Liguria 5 - 20068 Peschiera Borromeo
Genova: via Pietro Chiesa, 7 - 16100 Genova
www.generalexportnvocc.it

ALIS E LA RETE ITS PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Firmato un importante e strategico Protocollo d'intesa



ROMA – “La firma dell’importante e strategico Protocollo d’intesa tra Alis e la Rete ITS per la Mobilità Sostenibile è un passo molto significativo per il mondo della formazione giovanile, che ci permette di intensificare la collaborazione sinergica ed il raccordo tra gli Istituti Tecnologici Superiori (ITS Academy) e le imprese e, conseguentemente, di contribuire a soddisfare la domanda di nuove ed elevate competenze tecniche”. Guido Grimaldi, presidente

Alis, commenta la sottoscrizione del Protocollo d’intesa tra l’Associazione e la Rete di tutti gli ITS italiani per la mobilità sostenibile, un obiettivo importante per rispondere ai fabbisogni formativi e professionali delle imprese del trasporto e della logistica.

“Non possiamo dimenticare che -aggiunge il presidente-, tra i dati occupazionali, preoccupano soprattutto i circa 3 milioni di inattivi nel Paese. Il nostro impegno quindi, an-

che attraverso l’intensa attività di Alis Academy, cresce sempre più al fine di diffondere la cultura del trasporto e della logistica, di colmare il mismatch tra domanda ed offerta di lavoro e di contribuire così a risolvere l’urgente problematica della carenza di figure professionali nel settore”.

“Il documento firmato -aggiunge Silvio Busico, presidente della Rete nazionale ITS per la Mobilità Sostenibile- ha

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **NAPOLI** per:

LIBIA * via Jeddah	MISURATA*	ogni 7 giorni
ALGERIA	ALGERI	ogni 12 giorni
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA BEIRUT	ogni 20 giorni ogni 10 giorni
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO * via Jeddah	AQABA GIBUTI PORT SUDAN* ADEN*	ogni 10 giorni ogni 20 giorni settimanale settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN * via Jebel Ali	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI BANDAR ABBAS* ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA* AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 10 giorni
AFRICA OCCIDENTALE * partenze solo da Genova	DAKAR* ABIDJAN* TEMA* TINCAN*	ogni 7 giorni
EST - SUD AFRICA * via Durban	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN CAPE TOWN *	ogni 20 giorni

PER I PORTI DELL' ALGERIA: SERVIZIO DA NAPOLI VIA GENOVA

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it

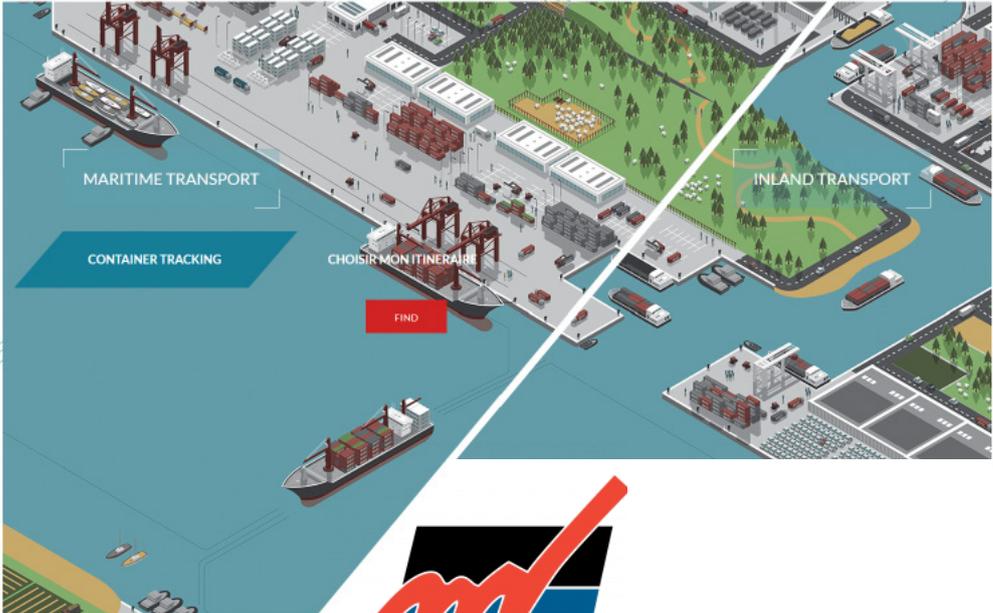


davvero un che di storico. Innanzitutto perché dà sostanza a quell'auspicato raccordo tra formazione professionalizzante e tessuto produttivo e in secondo luogo, perché è il punto di arrivo di un lungo percorso che ci vede da anni al fianco di Alis nel sostenere che il rinnovamento del Sistema Paese non può ignorare i processi di formazione delle competenze necessarie ad affrontare le sfide del futuro. Gli ITS del comparto non solo troveranno maggiore visibilità presso le oltre 2050 aziende dell'associazione, ma potranno sfruttare un sistema finalmente condiviso di rilevazione dei fabbisogni professionali volto a progettare azioni di upskilling, reskilling e formazione dei più giovani e a definire quei know how necessari a favorire la transizione ecologica e digitale del comparto”.

“Con Alis Academy abbiamo fortemente promosso la firma di questo Protocollo che ha radici lontane, in quanto la nostra Associazione ha sempre creduto con convinzione nelle grandissime

potenzialità derivanti dagli ITS per la formazione giovanile e per rispondere ai crescenti fabbisogni formativi e professionali delle imprese del comparto” spiega Nicolò Berghinz, coordinatore di Alis Academy.

“Il futuro dei nostri giovani passa proprio dal potenziamento di tale settore formativo ed un primo traguardo in tal senso è rappresentato dall'importante stanziamento di 1,5 miliardi di euro previsto dal Pnrr e dalla conseguente prima riforma legislativa degli ITS recentemente approvata. Alis è la prima realtà associativa ad aver siglato un simile accordo, che rafforza la collaborazione sinergica con la filiera della mobilità sostenibile sull'intero territorio nazionale, puntando così a contribuire sempre più concretamente all'aggiornamento delle competenze, all'incremento delle docenze manageriali, all'implementazione degli stage presso le nostre imprese associate e alla crescita del tasso di placement in tutta Italia”.



MARITIME TRANSPORT

CONTAINER TRACKING

CHOISIR MON ITINERAIRE

INLAND TRANSPORT

FIND



MARFRET
COMPAGNIE MARITIME

www.marfret.fr

BRENNERO: 2,4 MILIONI DI MEZZI PESANTI VS 11 MILIONI DI MEZZI LEGGERI

Anita: “Preoccupa il calo dei tir registrato alla fine del 2022”



ROMA – Non sono cambiati i volumi di traffico 2022 dei veicoli pesanti rispetto ai dati del 2021 in transito nel Tirolo attraverso il Brennero. Anzi, nell'ultimo quadrimestre dell'anno si sono rilevate preoccupanti riduzioni fino al 10% mensile. Dopo un calo nell'anno pandemico 2020 del 5,7%, il volume di traffico aveva fatto registrare una rilevante ripresa nel 2021, per poi fermarsi nel 2022 allo stesso livello senza alcun incremento sostanziale.

“Ciò significa che la produzione italiana si è fermata ed è preoccupante il calo registrato nell'ultimo quadrimestre, che potrebbe preludere una recessione per il 2023” mette in guardia il presidente di Anita Thomas Baumgartner.

Se il 2022 ha dunque registrato una flessione del traffico pesante, quello leggero in entrata e uscita al Brennero è aumentato del 64%, grazie soprattutto alla ripartenza del turismo.

2,4 milioni sono i mezzi pesanti al Brennero, quasi 11 quelli leggeri.

“Se si vuole parlare di saturazione del corridoio del Brennero occorre considerare anche il traffico di veicoli leggeri che sono quattro volte tanto il traffico pesante e si concentrano per lo più nei periodi feriali e nei fine settimana. Un eventuale sistema a slot per gestire il traffico lanciato dal presidente della Provincia di Bolzano dovrà prendere in

considerazione anche questi traffici che sono la causa principale dei conosciuti intasamenti e incolonnamenti” fa presente Baumgartner.

“Per evitare intasamenti di TIR basterebbe permettere la circolazione anche di notte e abolire il doppio pedaggio notturno sul versante austriaco dell’autostrada del Brennero tra il confine italiano e Innsbruck, senza prevedere nessun sistema di slot, o almeno prima di inventare sistemi farraginosi e costosi occorre rimuovere le cause di eventuali intasamenti o sovraccarichi dell’infrastruttura”.

La richiesta di trovare una soluzione è arrivata fino al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti perchè si adoperi per aprire la procedura di infrazione alle normative comunitarie verso l’Austria che da anni in modo protezionistico e discriminatorio impedisce l’interscambio di merce tra l’Italia e il nord Europa con enormi danni per la propria economia, mentre esclude dalle limitazioni tutti i traffici di origine o destinazione del Tirolo.

I dati sulle uscite e entrate autostradali dell’A22 nell’Alto Adige indicano anche come degli oltre 4 milioni di veicoli pesanti entrati e/o usciti dai caselli, il 42% sono passati dai caselli che non riguardano l’uscita o l’entrata del Brennero e quindi si riferiscono al traffico locale, mentre solamente il 58% sono registrabili come traffico di transito.

“Se ci lamentiamo del traffico pesante sulle autostrade dobbiamo sempre considerare che in gran parte è dovuto alle esigenze locali per l’approvvigionamento e funzionamento del sistema economico e sociale, come ha dimostrato il periodo pandemico dove dopo l’imposto blocco di pochi giorni del traffico di merci si è dovuti correre ai ripari e permettere nuovamente la circolazione dei camion” chiude il presidente.



TRICOM srl Livorno | Via G.B. Guarini, 63 | Telefono 0586 409464 | Fax 0586 425177
Grosseto | Via Aurelia Nord, 211 | Telefono 335 1446830 | info@tricom srl.net | www.tricom srl.net
Zona di competenza: Livorno – Grosseto – Siena – Massa Carrara – La Spezia – Pisa (escluso comprensorio pelli) – Lucca (Versilia)

ASSOPORTI SIGLA ACCORDO “PORTI SENZA BARRIERE”

Un ulteriore step a favore dell'inclusione
delle persone con disabilità



ROMA – È stato firmato a Roma un protocollo d'intesa tra l'Assoporti e HN Social Care per favorire l'accessibilità delle persone fragili negli ambiti portuali. Il protocollo nasce dalla volontà manifestata dalle AdSP associate di promuovere iniziative volte a promuovere il pieno e uguale godimento di tutti i diritti da parte di persone con disabilità all'interno delle aree portuali.

In questo contesto, Assoporti ha istituito un gruppo di lavoro dedicato denominato “barriere materiali ed immateriali” per monitorare lo stato dell'arte e relazionare su eventuali criticità riscontrate. Nel documento viene messa a disposizione delle AdSp un portale dedicato dove ogni porto italiano potrà inserire percorsi, aree, parcheggi e ogni altra struttura disponibile per l'accoglimento di persone con disabilità. Il sito “Porti senza barriere”

e dedicato alle persone fragili, come anziani, persone con difficoltà motoria anche temporanea e portatori di handicap. Lo strumento messo a disposizione della portualità nazionale è pensato per favorire la sostenibilità sociale anche per il turismo nei porti.

“Crediamo che questo ulteriore passo a favore dell'accessibilità immateriale, che integra iniziative locali già messe in atto, sia importante – ha commentato il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri – Sul tema delle disabilità c'è molto da fare e come associazione abbiamo intrapreso la strada per cercare di promuovere un maggiore inclusione di tutti. Un sito internet che possa favorire e semplificare l'accesso e l'uso delle strutture è certamente una cosa molto positiva, e ritengo che sia anche doveroso mettere in campo altre azioni che vadano in questa direzione.”

FEDERAGENTI: ULTIMA CHIAMATA PER L'ITALIA DEI PORTI E DELLA LOGISTICA

Il presidente Santi ammonisce:
“In poche settimane, il Paese deve definire le priorità
infrastrutturali, garantirne la pianificazione senza burocrazia”



ROMA – L'Italia dei porti e della logistica si farà ora o mai più. Per il presidente di Federagenti, Alessandro Santi, i fenomeni di profonda trasformazione in atto con un'economia cinese che registrerà, a detta di alcuni primari analisti, un rimbalzo del 10% nel confronto tra primo trimestre 2023 e 2024, catturando sotto gli artigli del Dragone due terzi del Pil mondiale, e in parallelo le scelte protezionistiche e geostrategiche americane, sono destinati a impattare con violenza imprevedibile sull'economia europea e italiana e, in particolare, sulle catene logistiche.

“In un momento come questo – prosegue Santi – tali fenomeni, in grandissima parte non governabili, possono determinare altissimi livelli di rischio ma anche enormi opportunità. Pensiamo ad esempio ai corridoi preferenziali da e per i porti alto adriatici italiani nella relazione con l'Ucrain

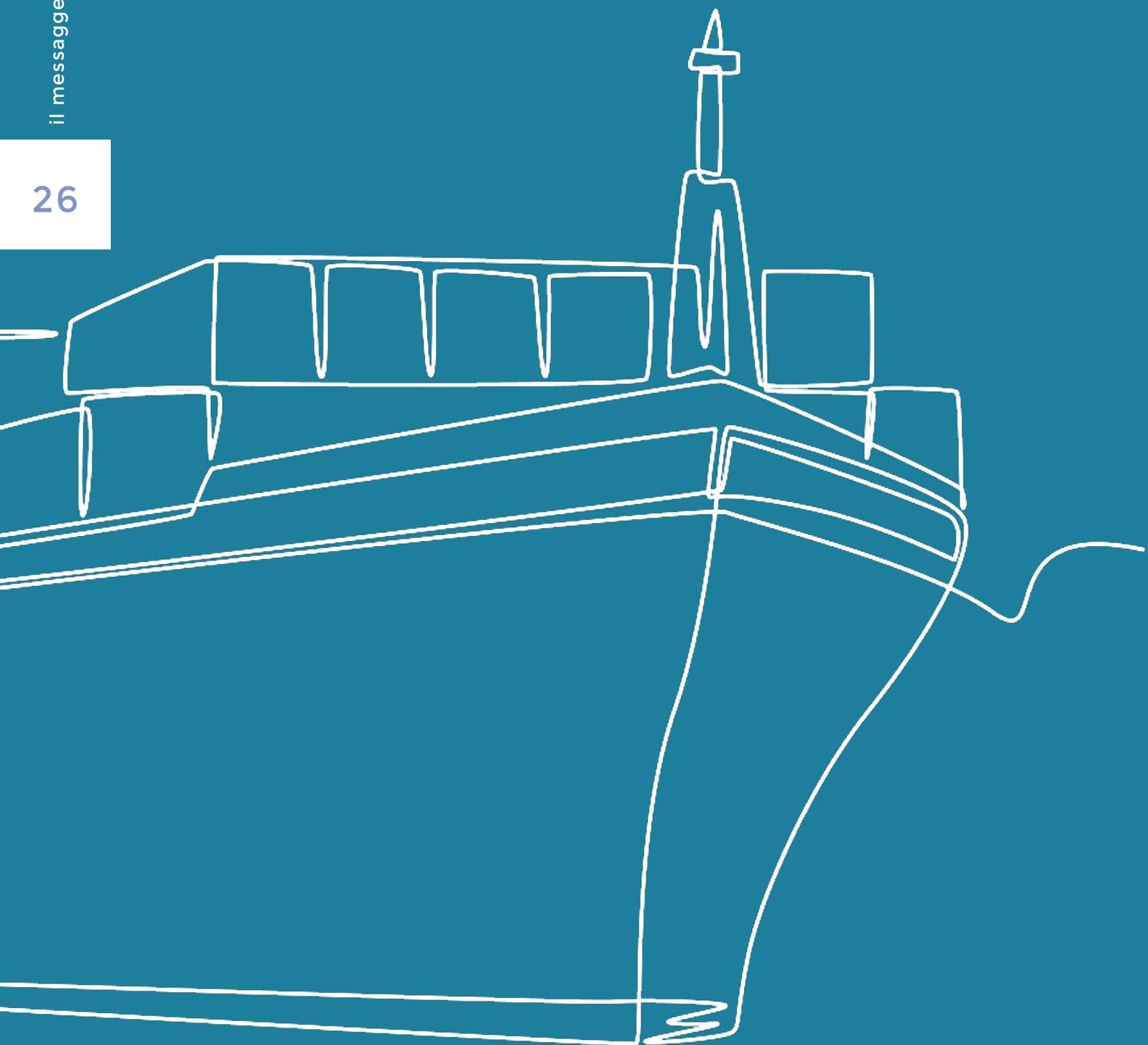
na per materie prime essenziali (siderurgico e agroalimentare), per i quali il Governo si è fatto validamente promotore: non possiamo pensare di gestire questi potenziali importanti volumi senza eliminare i colli di bottiglia riscontrati nei mesi scorsi, sia in termini di indisponibilità di aree di stoccaggio che di banchine con idonee capacità di pescaggio e efficienza operativa”.

E in un momento come questo sopravvive chi “fa i compiti in casa”: i porti del Nord Europa i compiti li hanno fatti da molti anni e anche ora non stanno certamente a guardare, anzi. “Per anni – aggiunge il presidente di Federagenti – ci siamo concessi il lusso di rendere l'economia, specie quella dei porti e della logistica, schiava della burocrazia. Ora il tempo a disposizione si è esaurito: il Paese in pochi mesi, se non in poche settimane, deve definire le priorità infrastrutturali strategiche, garantirne pianificazione certa, liberare dalle catene della burocrazia la manutenzione delle opere (come i dragaggi dei porti), armonizzare le procedure di troppe autorità in grado di determinare il successo o l'insuccesso di un porto e, conseguentemente, l'inaffidabilità del Sistema Paese”.

“Anche noi operatori che, come Federagenti, ci mettiamo una volta di più a completa disposizione per agevolare il cambiamento, abbiamo consentito che l'attività strategica più importante (porti e logistica) fosse terra di nessuno. Oggi il Paese deve capire che se si perde sul ciglio banchina, sulla cyber security, sui fondali non dragati, sullo snellimento procedurale almeno quanto i nostri principali competitor europei, sulle opere che non partono e quando partono sono già superate, gli shock in arrivo dall'economia mondiale ci travolgeranno. E ciò proprio nel momento in cui avremmo chances di essere protagonisti positivi del cambiamento”.

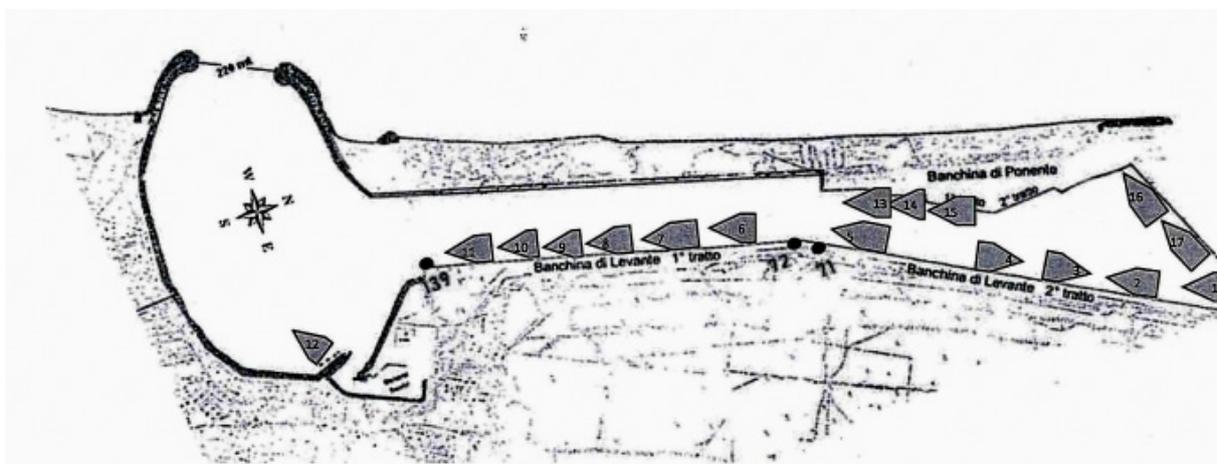
I PORTI

26



17 NAVI IN CONTEMPORANEA: GIOIA TAURO DA GUINNESS

Un inizio di anno “col botto” per lo scalo calabrese



GIOIA TAURO – Le 15 navi che lo scorso Febbraio attraccarono in contemporanea nel porto di Gioia Tauro non sono più un record.

Il 2 Gennaio 2023 infatti il numero storico raggiunge quota 17: alle 8 del mattino tante sono state le navi registrate, in contemporanea, lungo le banchine.

Un **guinness da primato** per lo scalo portuale calabrese, che offre così la testimonianza dell'alta infrastrutturazione delle sue banchine e della piena operatività di tutti gli attori portuali.

Questo come altri, sono infatti traguardi raggiunti attraverso un costante lavoro, pianificato dall'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio per definire l'ulteriore crescita del porto

di Gioia Tauro.

Quello del 2 Gennaio è stato un importante risultato realizzato attraverso un quotidiano gioco di squadra, animato dalla continua sinergia tra l'AdSp, la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro e i servizi tecnico-nautici, che garantiscono, 24 ore su 24, la sicurezza della navigazione lungo il canale portuale.

Alle capacità, al lavoro e ai progetti portati avanti dallo scalo calabrese, si aggiunge la sua particolare posizione, baricentrica nel bacino del Mediterraneo, che lo ha reso negli ultimi anni uno dei principali punti di riferimento del transhipment mondiale anche grazie alla profondità dei suoi fondali (18 metri), per i quali sono attualmente in corso i lavori di livellamento, mirati a mantenere costante

profondità e sicurezza del canale portuale.

Toccata di riferimento della **Mediterranean Shipping Company**, prima compagnia del trasporto marittimo containerizzato mondiale, a Gioia Tauro giungono le mega portacontainer di 400 metri di lunghezza e 61 di larghezza, capaci di trasportare oltre 24 mila teus.

Il 2022 è stato l'anno che ha registrato il vistoso balzo in avanti dei traffici del terminalista **Automar**, che gestisce il trasbordo delle autovetture, e che ha visto la presenza contemporanea, tra le 17 navi in porto, di due navi attraccate alla banchina nord, in gestione ad Automar, che segna anche per il 2023 una previsione dei traffici in continua crescita.



ITALY



28

www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



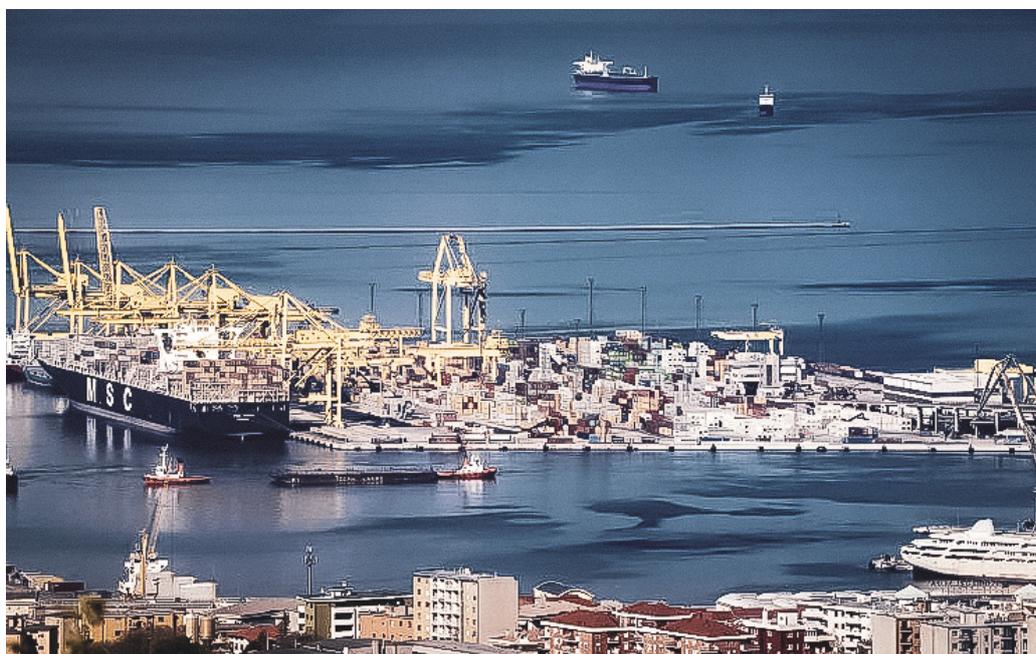
MILANO



NAPOLI

PORTO DI TRIESTE: VIA LIBERA ALL'ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE

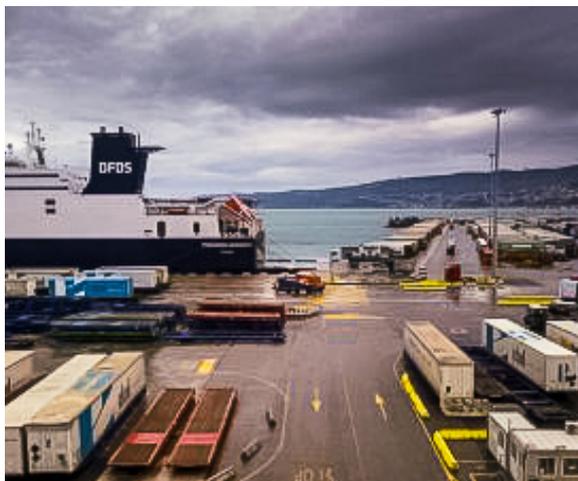
Publicati tre dei sei bandi di gara per il 'cold ironing' previsti dal Pnrr



TRIESTE – L'Autorità di Sistema Portuale del mar Adriatico orientale fa entrare nel vivo l'attuazione dei progetti legati al Pnrr per il porto di Trieste, in primis quelli legati al cold ironing. Si entra gradualmente nella fase della realizzazione, come racconta il quotidiano locale Il Piccolo: l'AdSp infatti ha pubblicato i primi tre bandi delle gare d'appalto dei lavori per l'elettificazione dei moli dello scalo di Trieste. Opere dal valore complessivo che si attesta intorno ai 50 milioni di euro (gli appalti sono stati rivisti al

rialzo di un 14% a causa del rincaro dei costi di materie prime ed energia, dopo la richiesta dell'Authority al Ministero dell'Economia di accesso al fondo speciale), con annessa apertura dei cantieri nei prossimi mesi, per la messa a terra di risorse del Fondo complementare del Pnrr. I bandi appena emessi riguardano metà della somma disponibile e interessano appunto tre dei sei progetti di elettrificazione previsti entro il 2026: Molo Bersaglieri, Molo VII, Riva Traiana con Molo V.

La Conferenza dei servizi aveva già approvato i progetti nelle scorse settimane, ora le domande delle società interessate dovranno pervenire all'AdSp entro l'inizio di Febbraio 2023: i termini delle proposte per il Molo Bersaglieri (la gara più pesante in termini economici, che vale da sola oltre 10 milioni di euro) scadono il 30 gennaio, quelli relativi al Molo VII sono fissati per il 6 Febbraio e la deadline riguardante Molo V e Riva Traiana è stabilita infine il 9 Febbraio. La prima opera, secondo il bando, richiederà 470 giorni di lavori.



Le opere sul Molo VII richiederanno 8,3 milioni e 320 giorni. Stessi tempi di consegna per l'elettificazione di Molo V e Riva Traiana, il cui costo è indicato in 4,3 milioni.

“Entro Marzo partiranno i lavori sui terminal triestini più frequentati e impattanti sul piano ambientale. Al Molo Bersaglieri attraccano le navi da crociera, al Molo VII le portacontainer, mentre fra Molo V e Riva Traiana si svolge la parte più consistente dei traffici ro-ro.

Nel corso del 2023 l'Autorità portuale pubblicherà il bando relativo alla Piattaforma logistica e quello per Monfalcone. Il Pnrr ha inserito nella lista anche Porto Nogaro, ma qui il soggetto attuatore non è l'Authority bensì la Regione – racconta Il Piccolo – Nel frattempo risultano tutte bandite le gare per la progettazione tecnico-economica degli altri interventi Pnrr sul porto di Trieste: 416 milioni in totale“. In ballo, ci sono anche 180 milioni destinati alla realizzazione della nuova stazione merci di Servola: lo studio di fattibilità è sempre al vaglio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, chiamato ad esprimersi anche sul progetto del Molo VIII apprestato da Hhla Plt.

“Le gare per le opere partiranno a metà 2023, con inizio lavori a Gennaio 2024 – racconta il quotidiano triestino – Tempistiche identiche per cantierare i 100 milioni destinati al consolidamento del Molo VII. La gara da 45 milioni per i lavori al nuovo terminal ungherese vede invece la progettazione già in via di conclusione”.



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

**CASA DI SPEDIZIONI
OPERAZIONI PORTUALI
NOLEGGI
ASSICURAZIONI**

57122 LIVORNO
VIA DELLE CATERATTE, 66
ph 0586 887121 serie
web: www.cislivorno.it
e-mail: info@cis-spedizioni.com

AUTOMAR: ACCORDO PER OCCUPARE GLI ISCRITTI ALL'AGENZIA PORTUALE DI GIOIA TAURO

Per tutto il 2023 si potrà accedere
alla forma contrattuale dell'intermittenza



GIOIA TAURO – Gli iscritti all’Agenzia portuale di Gioia Tauro iniziano l’anno con una buona notizia. La società Automar spa e le organizzazioni sindacali unitarie (Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul), supportate dall’assistenza dell’Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, hanno sottoscritto un accordo che consentirà per tutto il 2023 di somministrare ai lavoratori iscritti nell’elenco della Gioia Tauro Port Agency, la forma contrattuale dell’intermittenza.

Si tratta di uno strumento unico, definito

per il porto di Gioia Tauro, in quanto interessato da un vistoso incremento dei traffici delle autovetture, che permetterà, nel caso di picchi di lavoro, rispetto ai quali risulterà insufficiente la forza lavoro interna all’organico del Terminalista e delle imprese ex articolo 16, di sopperire alla carenza di manodopera utilizzando il personale dell’Agenzia portuale con la qualifica di driver, specializzazione che, grazie ad un preciso percorso formativo, sarà estesa a tutti i suoi 100 iscritti.

Durante le trattative che hanno portato alla stesura dell'accordo finale è, infatti, emersa la necessità, condivisa e supportata dall'AdSp di ampliare quanto più possibile il numero dei soggetti iscritti all'Agenzia portuale in possesso dei requisiti per poter svolgere il ruolo di driver.

“È stata una decisione importante che permetterà di offrire un percorso di formazione specifico, grazie all'accordo già sottoscritto dall'Autorità portuale insieme alla Regione Calabria e ai centri per l'impiego, nell'ambito del programma Gol, (Programma di Garanzia e Occupabilità dei Lavoratori), finanziato coi fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” spiegano dall'ente portuale.

L'obiettivo del Programma è infatti quello di individuare una mirata formazione da rivolgere a soggetti disoccupati o, comunque, che vivono in condizioni di svantaggio sociale, attingendo a finanziamenti appositamente destinati dal Pnrr.

In particolare, per gli iscritti alla Gioia Tauro Port Agency è stata prevista l'acquisizione della qualifica di driver attraverso una formazione sia teorica che operativa.

Essenziale per giungere a questo risultato, la visione concreta e la fattiva collaborazione delle Organizzazioni sindacali, che hanno dimostrato senso di responsabilità rispetto all'esigenza di garantire la piena operatività dello scalo, e della società Automar spa, che offre la possibilità ai numerosi soggetti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale di poter avere una concreta occasione di rientro nel mondo del lavoro.

Le previsioni per i traffici del terminalista Automar sono di una forte crescita, cosa che permetterà di poter occupare un numero sempre maggiore di lavoratori.

Oltre ad assicurare ogni strumento possibile per garantire la piena operatività dello scalo, l'obiettivo dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio è stato anche quello di offrire la possibilità di riacquisire un livello di dignità a numerosi lavoratori, professionalmente idonei ad essere inseriti nel circuito operativo portuale.



CROTONE, PARTE LA RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO

L'AdSp dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha aggiudicato anche il ripristino delle torri faro



CROTONE – Si apre l'anno a Crotona nel segno della riqualificazione infrastrutturale del suo porto, che sarà interessato dall'apertura di diversi cantieri finalizzati alla complessiva rigenerazione dello scalo. Si parte coi lavori di "Rifiorimento della mantellata e ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del Porto vecchio" aggiudicati alla ditta Ne.Co.

Costruzioni di Amantea in provincia di Cosenza, per un complessivo valore economico di progetto di due milioni di euro. L'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, prosegue la sua attività di ristrutturazione dell'infrastruttura portuale affinché venga restituita alla città di Crotona per una sua mag-

giore fruizione.

A richiedere il necessario intervento dell'Ente è stato il compromesso dei luoghi riscontrato lungo la mantellata e il molo di sopraflutto del porto Vecchio, vistosamente danneggiati nel corso degli anni dal forte moto ondoso. In particolare, dalla relazione tecnica collegata al progetto esecutivo dei lavori, è stato evidenziato,

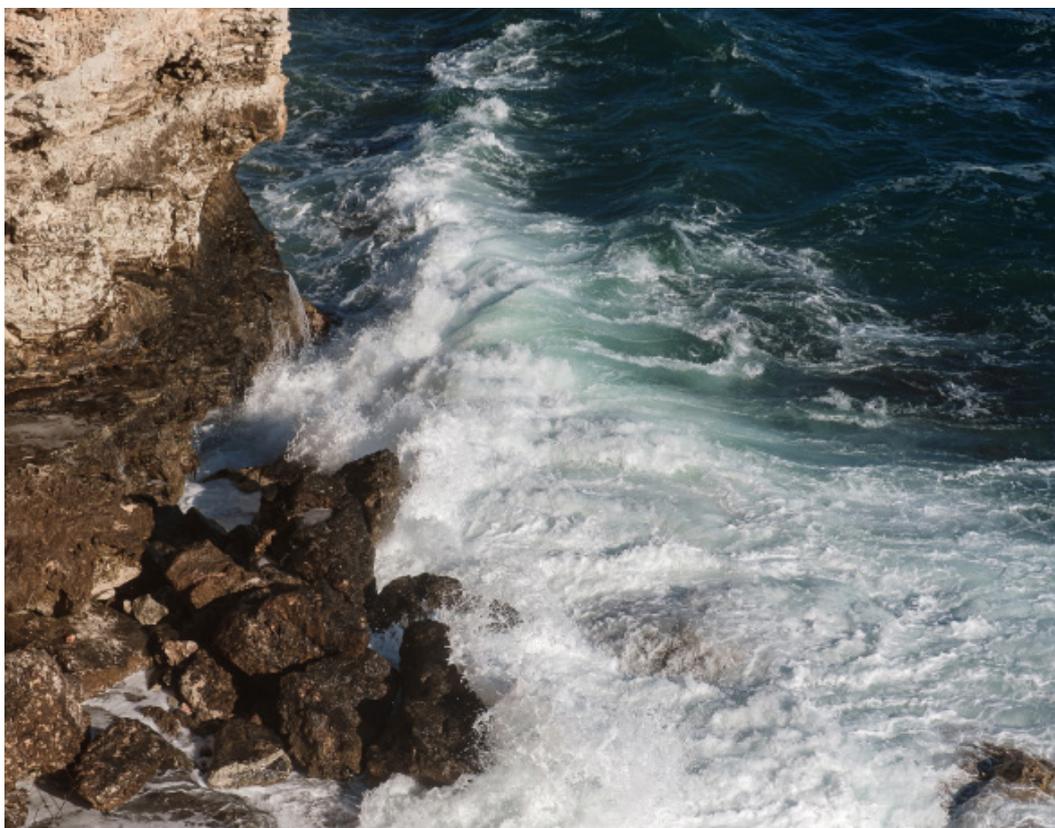
in primo luogo, il danneggiamento della mantellata realizzata in massi e blocchi di cemento a protezione del muro paraonde, il forte danneggiamento lungo la scogliera di camminamento lato mare, dove sono state riscontrate importanti fessure, la mancanza di raccordo tra il porto Vecchio e il porto Nuovo e il forte danneggiamento della recinzione lungo via Molo Foraneo, causato dalle onde copiose che spesso hanno invaso la zona retrostante il molo.

Considerate, quindi, le criticità emerse, anche a seguito di recenti e importanti mareggiate, i lavori punteranno alla ricostruzione della scogliera retrostante la banchina esterna del molo, attraverso l'uso dei blocchi esistenti e scivolati in mare e la posa in opera di ulteriori massi artificiali, per il ripristino della mantellata. Si procederà quindi alla realizzazione di un muro paraonde in calcestruzzo armato sul lato nord del molo foraneo e saranno risanate le fessure presenti lungo la banchina di sopraflutto, dove insi-

ste il camminamento lato mare per un tratto di circa cento metri.

A completamento dei lavori si procederà, altresì, al prolungamento del muro paraonde lato Sud, realizzato in calcestruzzo armato per una lunghezza di oltre 45 metri.

Finalizzati alla complessiva riqualificazione del molo Foraneo del Porto Vecchio anche i lavori di ripristino degli impianti di illuminazione delle torri faro. I lavori sono stati aggiudicati alla ditta Tavano Giuseppe di Borgia in provincia di Catanzaro per un valore complessivo del progetto di oltre 400 mila euro. Da realizzare nel rispetto della normativa europea vigente in materia e rispondente, altresì, a criteri di sostenibilità ambientale, la nuova illuminazione dovrà rispondere a precisi criteri tecnici di confort visivo, anche in condizioni e circostanze difficili di lungo periodo, e, naturalmente, dovrà garantire la sicurezza dello stato dei luoghi.



IN ARRIVO 16 MILIONI PER VENEZIA E MARGHERA

Serviranno per l'implementazione di progetti logistici intermodali del settore agro-alimentare



VENEZIA – Il Ministero dell'Agricoltura dovrebbe assegnare all'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale 16 milioni di euro per l'implementazione di progetti logistici intermodali focalizzati sul settore agro-alimentare, fondi PNRR. I piani di adeguamento di via Elettricità a Porto Marghera e di realizzazione di un ponte ferroviario sul canale Ovest si sono infatti posizionati rispettivamente al secondo e quarto posto nelle graduatorie finali. Il Ministero e Invitalia eseguiranno ora entro

120 giorni l'istruttoria tecnico-finanziaria dei progetti per valutarne la sostenibilità finanziaria, la cantierabilità e la coerenza del programma di spesa. Se l'esito sarà positivo, il Ministero adotterà il provvedimento di concessione del contributo a fondo perduto, determinando l'importo esatto nonché gli obblighi e relativi adempimenti dell'AdSp.

Per quanto riguarda il ponte ferroviario si tratta di un nuovo collegamento tra la dorsale sud-ovest del porto di Venezia e la stazione di Venezia Marghera che consentirà di ridurre le interferenze

tra la rete stradale e ferroviaria e i tempi complessivi delle manovre ferroviarie. Su un totale di 17 milioni di investimento, l'Autorità ha chiesto e ottenuto 9 milioni di euro di finanziamenti PNRR, pari al 52,9%. La differenza risulta già "coperta" da 8 milioni del fondo complementare del Ministero delle Infrastrutture.

Il progetto di adeguamento di via Elettricità prevede il raddoppio dell'esistente binario ferroviario, l'adeguamento funzionale della piattaforma stradale e il contestuale riassetto dei sottoservizi. Dal PNRR arriveranno 7 milioni di euro, pari al 36,8% del costo totale dell'investimento, differenza che sarà finanziata con fondi Mise.

"Un'ottima notizia per il sistema portuale lagunare e per la città di Venezia" commenta il presidente Fulvio Lino Di Blasio.

"L'implementazione di questi progetti, che hanno ottenuto un'ottima valutazione da parte del Ministero dell'Agricoltura, ci consentirà di potenziare i collegamenti logistici nell'area sud-ovest di porto Marghera, dove si trova la direttrice principale per l'ingresso ai terminal da sud e dove si concentrano attualmente circa il 50% del traffico di veicoli pesanti in entrata al porto e il 55% del traffico ferroviario portuale. Ne beneficerà particolarmente il settore agro-alimentare, eccellenza dello scalo veneziano che alimenta buona parte di questi flussi, ma anche la cittadinanza che, al termine dei lavori, potrà sperimentare una fluidificazione del traffico e un miglioramento della sicurezza stradale, sia grazie al potenziamento dell'intermodalità su rotaia, sia grazie al previsto intervento di separazione tra il traffico industriale-portuale e quello urbano".

PSA GENOVA PRA' RESTA IL PRINCIPALE TERMINAL CONTAINER GATEWAY ITALIANO

Crescita generale per la società del +3% nel 2022



GENOVA – Chiuso il 2022 Psa Italy tira le somme con un buon +3% rispetto al 2021 in termini di TEUs movimentati nei terminal di Psa Genova Pra', Psa Sech del bacino storico del porto ligure e Psa Vecon a Venezia.

Nel primo si registra un aumento del 2,8%, con 1.526.707 TEUs in import ed export (erano 1.484.591 a fine 2021), e confermandosi così il principale terminal container gateway italiano.

Performance positiva anche in Laguna, dove Psa Venice ha fatto segnare un +39%, raggiungendo i 304.727 TEUs movimentati contro i 218.713 dell'anno precedente. Lieve flessione per Psa Sech, dove i TEUs imbarcati e sbarcati sono stati 231.587, meno del risultato record del 2021 di 303.213 TEUs.

“Dati positivi e confortanti, in linea con l’anno precedente, soprattutto se letti alla luce della flessione della domanda e dell’andamento dei noli container che ha caratterizzato la seconda metà del 2022” commenta Roberto Ferrari, amministratore delegato di Psa Italy.

“Abbiamo così raggiunto il nostro obiettivo di mettere a sistema i terminal genovesi, che hanno sottolineato la leadership a livello nazionale del porto di Genova. Grande soddisfazione anche per l’andamento di Vecon, strategico per l’area produttiva del nord-est italiano. La flessione dei volumi, che ha interessato in particolare il terminal di Sech, è principalmente figlia di alcune scelte strategiche dei global carrier dovute appunto all’andamento dei noli nella seconda metà dell’anno, che ha portato in molti casi ad una razionalizzazione dei servizi per contenere i costi e adeguarsi alle nuove condizioni di mercato”.

I terminal, spiega, si devono adeguare a continui picchi e flessioni, che rendono difficile la gestione delle risorse e generano extra costi: le indicazioni per il 2023 che arrivano dall’economia globale non sono certamente confortanti, ma, chiude, “il nostro modello di business è solido e siamo pronti a far fronte anche a periodi di maggior turbolenza, come del resto è stato anche negli ultimi due anni, con pandemia e conflitto russo-ucraino che hanno impattato in modo dirompente su tutti i settori e quindi anche sull’andamento del trasporto containerizzato e dei rispettivi terminal”.



PRIMA TOCCATA AL TERMINAL CEMENTIERO DI PORTO MARGHERA

Crescita generale per la società del +3% nel 2022



38

il messaggero marittimo gennaio 2023

PORTO MARGHERA – Prima toccata al terminal cementiero in concessione a General Sistem a Porto Marghera. E' stata inaugurata l'attività in occasione dell'arrivo della nave Nordanvik.

L'impresa aveva infatti avanzato l'istanza all'Autorità di Sistema portuale ai sensi dell'artt. 16 e 18 L. 84/94 per il rilascio in concessione demaniale e correlata autorizzazione per impresa portuale dal 1.01.2023 al 31.12.2024 di beni demaniali (specchio acqueo e fascia demaniale retrostante) per realizzare ed utilizzare un ormeggio provvisorio per navi cementiere nonché per progettare e realizzare l'infrastrutturazione definitiva dell'acceso prospiciente il compendio di proprietà General Sistem.

L'infrastruttura, attrezzata grazie a un investimento di 20 milioni di euro da parte del concessionario, punta a gestire circa 50 toccate l'anno, accogliendo navi cementiere fino a 150 metri di lunghezza, e di movimentare complessivamente tra le 250 e le 300 mila tonnellate di materiale.

Situato nel Canale Industriale Sud di Porto Marghera in un'area di circa 25 mila metri quadrati denominata Ex Abibes, il terminal dispone di 4 silos di deposito cemento della capacità di circa 5.000 tonnellate ciascuno, di una linea per il trasporto pneumatico del cemento dalla banchina ai vari silo di stoccaggio e di materiali di scarico all'avanguardia, tra i quali un impianto di "insaccaggio". Nel terminal di Porto Marghera hanno trovato occupazione 15 persone.

La società General Sistem opera come distributore di cemento e dispone di un'ampia flotta di mezzi stradali e di impianti di betonaggio dislocati nelle province di Padova, Verona, Rovigo e Mantova.

*"Agli occhi di tutti sembrava una follia" esordisce così la società **General Sistem** che poi prosegue "ci dicevano in continuazione che era un progetto irrealizzabile in così poco tempo. Noi non ci siamo abbattuti e abbiamo iniziato a credere ancora di più nella forza del nostro gruppo che in due anni ha compiuto, aiutato da numerosi tecnici esterni, questo nostro piccolo ma grande sogno. Nell'estate 2021 l'Autorità di Sistema portuale ha mostrato grande attenzione ai nostri fabbisogni, dando impulso alla pratica in modo tale che la vicenda ha preso una marcia in più, e questo è stato possibile solo grazie alla voglia e all'entusiasmo nell'operare del presidente Fulvio Lino Di Blasio e del suo team".*

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale **Fulvio Lino Di Blasio** dichiara:

"Il sistema portuale lagunare continua ad attrarre investimenti da parte di aziende che ne apprezzano le caratteristiche infrastrutturali, la vocazione multi-purpose e i collegamenti efficienti. Elementi che fanno dei porti di Venezia e Chioggia snodi fondamentali nelle catene logistiche europee e mediterranee. Grazie all'investimento di General Sistem, Venezia ospita oggi uno dei maggiori terminal cementiferi d'Europa, un'infrastruttura che andrà ad accrescere la movimentazione di merci nei nostri porti, creando occupazione e valore per tutto il territorio allargato. Un risultato, questo, che ci spinge a continuare sulla strada della ricerca di una sempre maggiore competitività, attraverso il miglioramento continuo dell'accessibilità nautica e del potenziamento dei servizi dedicati alle aziende".

L'AUTORITÀ DI TRIESTE VERSO L'ACQUISIZIONE DI NUOVE AREE

È quanto si legge nel Piano triennale di investimenti 2023-2025 per i due porti di competenza



40

il messaggero marittimo gennaio 2023

TRIESTE – Come riportato nel Piano triennale di investimenti 2023-2025, documento pubblicato prima della fine dell'anno appena chiuso, l'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico orientale intende acquisire nuovi terreni. Si tratta di aree interne al porto di Monfalcone e a quello di Trieste: nel primo caso si parla di una spesa di 656 mila euro per l'anno 2023, circa un milione per ciascuno dei due anni successivi per acquisire

un'area interna alla cinta doganale del porto, attualmente di proprietà del Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia, che comprende alcune strutture in muratura, magazzini e capannoni. Su Trieste il Piano prevede invece un investimento per il 2023 di poco più di due milioni di euro per le aree Teseco, con la somma finanziata dal Fondo complementare al Pnrr. L'acquisto delle nuove aree va nella direzione di quello

sviluppo intrapreso negli ultimi anni, soprattutto sotto la guida del presidente D'Agostino, che permetterà una distribuzione più razionale agli operatori portuali degli spazi necessari per la crescita dei traffici. L'iter prevede ora l'approvazione dei Ministeri competenti e della revisione del Bilancio, che potrebbe portare alla vendita concreta dopo la prima metà dell'anno.

HONDA ITALIA RADDOPPIA DA TRIESTE ALL'ABRUZZO

Un company train, che toglie dalla strada circa una settantina di camion settimanalmente



Stefano Visintin, Alberto Amoroso, Marcello Vinciguerra, Antonio Di Bartolomeo, Zeno D'Agostino, Marco Zollia, Maurizio Cociancich.

TRIESTE – Il porto di Trieste si “allunga” fino all’Abruzzo con il nuovo servizio intermodale che lo collega all’interporto di Manoppello (Pescara).

Honda Italia, la famosa industria multinazionale giapponese ha infatti scelto il porto triestino per far sbarcare i propri container provenienti dal Far East al terminal contenitori del Molo VII gestito da Trieste Marine Terminal, e poi farli proseguire via ferrovia fino all’Interporto d’Abruzzo.

Un treno merci più veloce del tir, definito una “saetta adriatica”, un company train, ovvero un treno dedicato esclusivamente a Honda Italia, che trasporta quasi una quarantina di container a tratta, coprendo la distanza in dodici ore circa. Meno di quanto si impiegherebbe via gomma e con un impatto sull’ambiente molto più ridotto, tanto che sono circa una settantina i camion tolti dalla strada settimanalmente.

Il servizio, inaugurato a metà Ottobre, si è rivelato così efficiente e performante che nei giorni scorsi è stato raddoppiato, passando da

una a due circolazioni settimanali. Un’alternativa sostenibile per connettere il Centro e Sud Italia con il Nord-Est, consentendo al porto di Trieste di confermarsi non solo attrattore di relazioni con importanti player internazionali, ma anche promotore di nuovi traffici e legami con il tessuto industriale del nostro Paese. potenziare i collegamenti logistici nell’area sud-ovest di porto Marghera, dove si trova la direttrice principale per l’ingresso ai terminal da sud e dove si concentrano attualmente circa il 50% del traffico di veicoli pesanti in entrata al porto e il 55% del traffico ferroviario portuale. Ne beneficerà particolarmente il settore agro-alimentare, eccellenza dello scalo veneziano che alimenta buona parte di questi flussi, ma anche la cittadinanza che, al termine dei lavori, potrà sperimentare una fluidificazione del traffico e un miglioramento della sicurezza stradale, sia grazie al potenziamento dell’intermodalità su rotaia, sia grazie al previsto intervento di separazione tra il traffico industriale-portuale e quello urbano”.

Arrivare con una linea di navigazione diretta dall'Asia, avere connessioni ferroviarie d'eccezione e operatori pronti e flessibili, permette allo scalo giuliano di essere un punto di riferimento assoluto per la logistica di merceologie time sensitive che hanno bisogno di velocità e precisione nel trasporto.

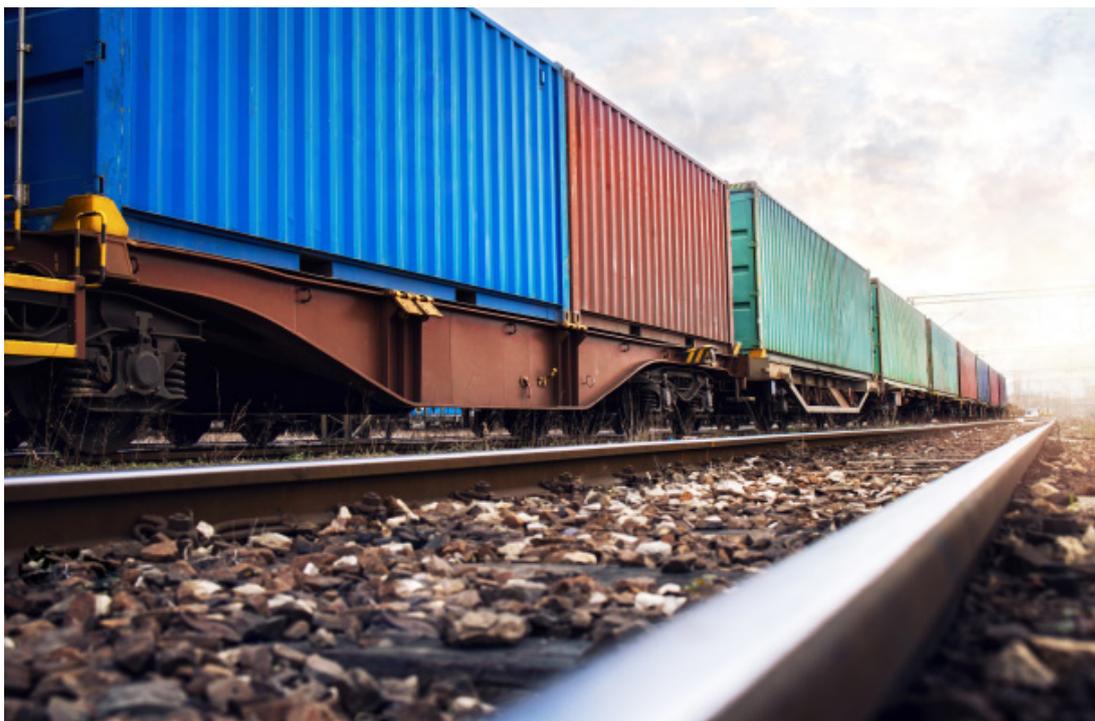
Sulla base di queste premesse, Honda Italia, in collaborazione con l'azienda ferroviaria abruzzese Sangritana, ha puntato sullo scalo di Trieste quale piattaforma preferenziale per l'arrivo della componentistica necessaria alla sua produzione presso lo stabilimento di Atesa in Val di Sangro. L'Autorità di Sistema portuale ha messo a disposizione tutto il supporto necessario per individuare sul territorio i soggetti più indicati nella costruzione del servizio e, con la collaborazione della sua società controllata Adriafer, per gestire le operazioni di manovra dei convogli ferroviari, in modo da rispettare i tempi, in coordinamento con il terminal container del Molo VII.

Ora l'intenzione è di promuovere quest'iniziativa con un ulteriore treno aperto, rivolto anche ad altre imprese per ampliare il numero di connessioni settimanali. La stessa Honda è interessata ad allargare ad altri clienti il servizio.

Cinque sono le regioni attualmente raggiunte dallo scalo triestino: Friuli Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Marche e Abruzzo, 15 i servizi a settimana.

"Grazie ai treni, il nostro porto crea relazioni e accorcia le distanze non solo verso l'Europa, ma anche verso l'Italia. Con questo collegamento, infatti, lo scalo giuliano estende la propria area d'influenza lungo la dorsale adriatica, mostrandosi in grado di gestire la movimentazione di contenitori fino all'Abruzzo", ha detto il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino.

"Ma soprattutto, insieme a Honda, Sangritana e agli altri partner, con questo nuovo progetto abbiamo dimostrato come la ferrovia può e deve essere sempre più la soluzione per una logistica sostenibile anche in Italia".



PARCO MEZZI PIÙ GREEN A TRIESTE

Grazie al progetto SUSPORT, due nuove auto elettriche



TRIESTE – I fondi del progetto “SUSPORT – SUSTainable PORTs” hanno permesso al porto di Trieste di investire sulla mobilità sostenibile con la messa su strada dei primi due nuovi mezzi ad alimentazione elettrica.

Finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Croazia 2014-2020, il progetto ha l’obiettivo di migliorare la performance ambientale e l’efficienza energetica dei porti adriatici di Italia e Croazia, realizzando azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell’aria e l’emissione di CO2.

Del budget totale, 7.142.000 euro, suddiviso tra gli scali aderenti di Venezia, Ravenna,

Ancona, Bari e Porto Nogaro, oltre ai principali porti croati di Fiume, Zara, Spalato, Ploče, Dubrovnik, nonché Enti di ricerca e Agenzie di promozione di entrambi i Paesi, all’Authority di Trieste ne sono arrivati 753.000.

L’operazione rappresenta uno dei tasselli della più ampia strategia di decarbonizzazione dello scalo giuliano, perseguita anche attraverso fondi europei, che hanno finanziato attività quali l’installazione di colonnine di ricarica, la sostituzione degli impianti di illuminazione portuali con sistemi a LED e la progettazione di tutti gli impianti di cold ironing degli scali di Trieste e Monfalcone. Nel biennio 2021-2022, la quota

di investimenti in progetti Ue allocata dall’Authority giuliana nel settore green è stata pari a 6,7 milioni di euro.

C’è un altro progetto, NOEMIX (Horizon2020) guidato dalla Regione Friuli Venezia Giulia, grazie al quale anche il resto del parco auto sarà interamente sostituito con veicoli elettrici e alimentato da ulteriori sette colonnine di ricarica.

“Abbiamo definito un piano ad hoc, per una maggior vivibilità dello scalo e per favorire la transizione ecologica” sottolinea il presidente AdSp Zeno D’Agostino. “Siamo al lavoro non solo sul rinnovo e la riqualificazione del parco veicolare dell’Ente, ma anche dei mezzi operativi impiegati in banchina.”

Con il progetto Green Ports, infatti, finanziato dal Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica con fondi Pnrr, l’Autorità portuale realizzerà con un investimento pari a 4 milioni di euro, infrastrutture di ricarica per mezzi operativi, quali trattori portuali e reach stacker.

Obiettivo: ridurre le emissioni in porto, provenienti in gran parte dai mezzi operativi pesanti in uso agli operatori.

L’Autorità avrà il compito di costruire l’infrastruttura di ricarica e di garantirne la manutenzione per poi metterla a disposizione degli operatori portuali che pagheranno per l’energia consumata.

ADSP MAR TIRRENO SETTENTRIONALE: CHIUSO IL 2022, SI PENSA AL 2023

Le questioni aperte, quelle concluse e quella da aprire:
intervista al presidente Guerrieri



LIVORNO – Anche se ancora non sono definitivi i dati dei traffici 2022, l’Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale ha voluto riunire la stampa per illustrare tutti i progetti, quelli chiusi e quelli ancora in corso, che hanno caratterizzato l’anno concluso da poco. “Fino a Settembre si confermava il calo delle rinfuse liquide, che fa da controparte alla crescita nel settore traghetti e cellulosa” spiega il presidente Luciano Guerrieri.

Le motivazioni sono da ricercare in problemi, che hanno coinvolto tutti i porti italiani e dovuti a diversi fattori, per lo più mondiali.

“L’aumento dei costi dell’energia e l’inflazione sono stati uno dei maggiori problemi da affrontare nell’anno passato, cose che hanno influito sui progetti in corso e quelli da prevedere” ha detto.

Dando qualche numero, Guerrieri ha indicato nel 194% l’aumento per quel che ha riguardato le spese del consumo elettrico per l’AdSp, o del circa 18% quello dei costi per le opere portuali e marittime, in questo caso dopo l’aggiornamento dei prezzi da parte della Regione, cosa prevista per legge.

“Addirittura con il prezzario di Dicembre si è passati a circa un +24% del costo dei materiali. Questo ha fatto inevitabilmente salire i costi dei progetti, quelli più grandi, come la Darsena Europa, e quelli più piccoli, ad esempio quelli per l’area logistica di Piombino il cui costo è salito di circa 3 milioni di euro”.

Nonostante questa situazione, che ha investito tutti gli enti portuali, diversi sono stati i finanziamenti ricevuti: per il progetto raccordo di Rfi per 330 milioni, quello per la 398 (50 milioni) e quelli relativi a cold ironing e Green ports: “Per questi ultimi due progetti sono entrati in graduatoria e siamo in attesa dell’assegnazione dei fondi” spiega il numero uno di Palazzo Rosciano.

Si tratterebbe di un progetto di logistica agroalimentare per potenziare le connessioni del porto, ammodernare il terminal molini e il terminal refer, oltre al fascio ferroviario.

L’altro riguarda la filiera del freddo con l’ampliamento del progetto del Cold village all’interporto Vespucci con la costruzione di un nuovo magazzino del freddo.

Totale 28 milioni di euro, 20 dal Pnrr.

Il 2023 si propone nuovi obiettivi: il miglioramento dell'accoglienza dei passeggeri ad esempio: "Non è stato concluso l'accordo con la Porto di Livorno 2000, cosa che riprenderemo al più presto per distribuire le questioni di competenza dell'AdSp e della stessa Porto 2000. (nell'intervista un commento completo sulla questione).

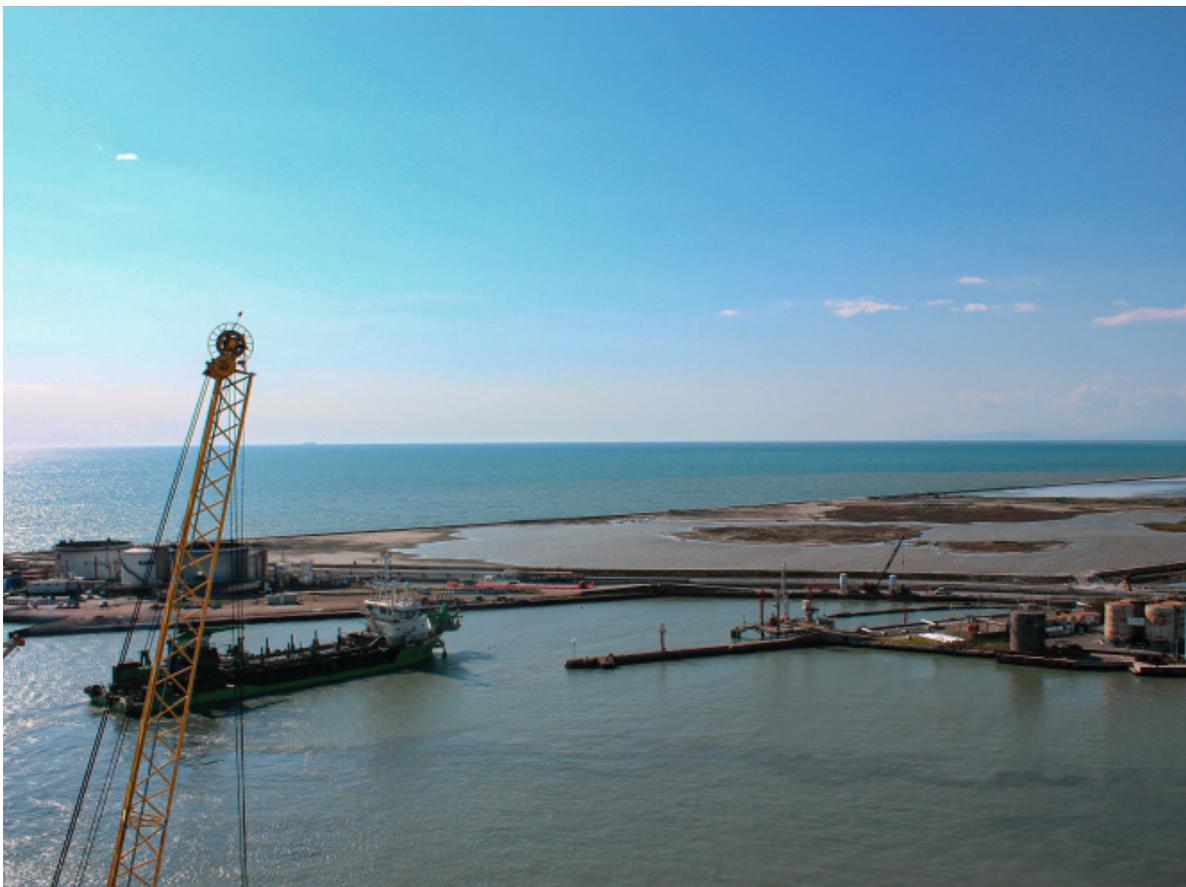
Partiranno i lavori per la piazza di fronte alla Fortezza Vecchia, con la supervisione di Porto Immobiliare, si farà ripartire la gara per il magazzino MK e si lavorerà per l'Alto fondale.

Impossibile non parlare di transizione energetica e di cold ironing (tema di cui si tratta nell'intervista).

Ma un aspetto che l'AdSp non vuole lasciare indietro è quello delle aree retroportuali e quelle per nuove imprese: "L'interporto Vespucci si sta esaurendo in termini di spazi, noi vogliamo trovarne altri, ad esempio pensiamo allo stabilimento Trw a Livorno".

Ma l'aspetto industriale riguarda anche Piombino con la questione Jindal: "Auspicio -dice Guerrieri- una convocazione con tutte le istituzioni dopo l'incontro del sindaco Ferrari col Ministro Urso, perchè penso si importante fare squadra".

Il discorso non può non cadere anche sul possibile ingresso di Msc in Tdt: "Il nostro commento è stato favorevole -spiega il presidente dell'AdSp mar Tirreno settentrionale- perchè non dobbiamo dimenticare che Msc è il primo armatore al mondo e il fatto che sia interessato al nostro porto significa che la nostra è una realtà in evoluzione. Ora si attendono tutte le valutazioni e autorizzazioni del caso, a noi compete garantire la continuità di impresa" (il commento completo a riguardo è ascoltabile nell'intervista).



PORTI ADRIATICO MERIDIONALE, BATTUTI TUTTI I RECORD

Nel 2022, il bilancio dei traffici è migliore di sempre: 5mila navi e circa 20 milioni di tonnellate di merci

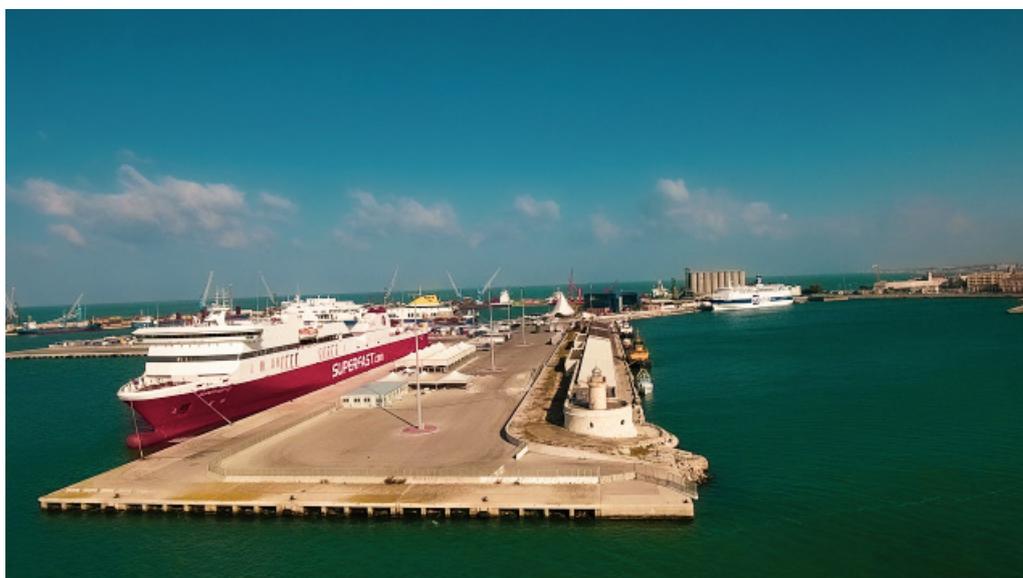


BARI – I porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2022 inanellando un risultato storico che conduce il Sistema a guardare all'immediato futuro con altrettanto ottimismo e fiducia. Nel consuntivo dei dati relativi ai traffici portuali dell'anno appena concluso vi sono, anche, le statistiche provenienti dal porto di Termoli che, dallo scorso 16 Giugno, è entrato a far parte della gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSp MAM); un traguardo rilevante, raggiunto in tempi brevi che apre al porto molisano nuovi e importanti scenari di sviluppo infrastrutturale e di crescita economica. Il 2022 si chiude con un bilancio positivo. Con più di 19,5 milioni di tonnellate di merci movimentate, i 6 porti del Sistema segnano il +16,2% di crescita rispetto al 2021 e il +13% rispetto al 2019 (anno pre-pandemia), un risultato decisamente superiore al dato di previsione di crescita dell'economia marittima italiana, calcolato al 2,7% sul 2019.

Fanno da traino le movimentazioni delle rinfuse solide, con un aumento del +35% rispetto all'anno precedente e del +15% rispetto al 2019; le merci in colli (general cargo) che crescono del +10% rispetto al 2021 e del 17% rispetto al 2019; e la movimentazione dei rotabili che, con quasi 315mila unità, segna un +3% rispetto all'anno precedente e un+11% rispetto al 2019. A tal proposito, risulta interessante notare come negli anni di

pandemia il numero dei rotabili nei porti dell'Adriatico meridionale sia sempre stato in crescita, a dimostrazione della capacità di resilienza del commercio marittimo e nello specifico di questo genere di trasporto che di fatto hanno rimorchiato il Paese verso il superamento della crisi scoppiata nel 2020. Se i risultati relativi al flusso di passeggeri dei traghetti transitati durante l'anno dall'Adriatico meridionale sono più che lusinghieri, quasi 1,7 milioni di viaggiatori, dato che si traduce in un aumento del +50% rispetto all'anno precedente, i numeri che parlano di crociere sono eccezionali. Nel 2022, nei 6 porti del Sistema sono arrivati quasi 500 mila crocieristi, una crescita del +125,6% rispetto al 2021. La rilevazione è stata effettuata, peraltro, a partire dal secondo trimestre dell'anno, atteso che il primo trimestre scontava ancora i fermi e le difficoltà causati dalla pandemia. In totale, il Sistema dei porti dell'Adriatico meridionale ha attratto e gestito complessivamente 4.922 accosti (tra traghetti e crociere), un dato significativo e in crescita del +14% rispetto 2021.

porto di Bari



L'analisi delle performance dei singoli porti vede il porto di Bari distinguersi per la movimentazione delle navi che con i suoi 2.242 accosti cresce del +7% rispetto al 2021. Grande fermento si registra, anche, nel flusso dei passeggeri, con più di 1,5 milioni di persone complessivamente transitate, dato che si traduce in una crescita del +34% per il porto capoluogo di regione. Il comparto crociere continua e consolida la sua rilevante ascesa, segnando +93%, rispetto al 2021, un dato che suggella la leadership di Bari tra gli scali portuali italiani. Secondo la classifica redatta da Risposte e Turismo, infatti, il porto adriatico detiene il terzo posto in classifica in Italia, dopo Genova e Civitavecchia. Notevoli anche i numeri dei rotabili e delle general cargo: con quasi 200mila tra camion e semirimorchi e quasi 6,1mioni di tonnellate di merci in colli, il trend di crescita si attesta al +12% rispetto al 2021 ed al +18% rispetto al 2019.

porto di Brindisi

Molto positiva, anche, la performance del porto di Brindisi che con oltre 10 milioni di tonnellate totali di merci movimentate registra una crescita di circa il 32%, di cui 2 milioni di rinfuse liquide, con un trend del +3% e più di 4,3 milioni di rinfuse solide, con un trend del +98,5% rispetto al 2021; e infine circa 3,6 milioni di tonnellate di merci in colli (+5,6%) per movimentare le quali sono transitati nel porto più di 115mila mezzi.

Lo scalo messapico segna, inoltre, una buona prestazione nel flusso dei passeggeri che, con 400mila viaggiatori sui traghetti, risulta in crescita del +28%.

Il grande boom si ha nel comparto crocieristico. Nello scorso anno, infatti, sono transitati oltre 90 mila passeggeri che si traduce in una crescita del +900% rispetto all'anno precedente ma, cosa ancora più rilevante, si supera il dato del 2019 di quasi il +3%. In totale, gli accosti sono stati 1647.

porto di Monopoli

Bilancio più che positivo anche per il porto-gioiello Monopoli, che si conferma una meta turistica molto interessante per le piccole crociere del segmento lusso. Con i suoi 23 accosti crociere e le quasi 2.400 persone transitate, infatti, il porto di Monopoli ha visto nel 2022 una crescita esponenziale rispetto all'anno precedente (+580%) ed estremamente rilevante, +13%, rapportata al 2019, anno d'oro per le crociere a Monopoli. In totale, gli accosti sono stati 116.

porto di Manfredonia

Numeri in crescita anche per il porto di Manfredonia. Nell'anno da poco concluso, l'attività dello scalo sipontino, con le oltre 700mila tonnellate movimentate ha segnato una crescita commerciale pari al +10,5%. Il dato è trainato dal +13% delle rinfuse solide e dal +38% delle merci in colli.

Non solo un valido hub commerciale. Così come predisposto dalle linee strategiche dell'AdSp MAM, infatti, Manfredonia sta recitando un ruolo significativo anche nel traffico passeggeri. La nuova linea aliscafo che ha collegato Manfredonia con le Isole Tremiti, durante i mesi estivi (da luglio a settembre), ha portato sul territorio oltre 5mila passeggeri.

porto di Barletta

Segno più anche per il porto di Barletta, dove si registra un aumento significativo delle merci movimentate, ben 617.645 tonnellate totali, di cui 278.020 rinfuse liquide, 324.773 rinfuse solide; 14.852 merci in colli. Complessivamente, gli accosti sono stati 163. Le previsioni per l'immediato futuro, sono anche più rosee. L'anno appena iniziato segnerà una svolta storica per lo scalo. A breve, infatti, saranno avviati i lavori di "manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti"; sempre quest'anno sarà aperto il cantiere per i "Lavori di prolungamento dei moli foranei". Due interventi strategici che potenzieranno sensibilmente lo scalo, in termini di funzionalità e di sicurezza, senza produrre alcun impatto sull'ambiente.

porto di Termoli

Il porto di Termoli con i suoi 748 accosti, di cui 476 da quando è parte del Sistema, ha registrato in tutto l'anno, un'interessante operatività su due fronti: la movimentazione delle rinfuse liquide con più di 120mila tonnellate movimentate e il flusso dei passeggeri dei traghetti della tratta Termoli/Tremiti che ha raggiunto più di 240mila unità. I dati del porto di Termoli sono entrati a far parte del conteggio del Sistema a partire da Luglio 2022. L'Ente portuale è già al lavoro per delineare i progetti strategici finalizzati a rilanciare lo scalo molisano. Tra le priorità, il dragaggio dei fondali che, nelle intenzioni dell'AdSp MAM, dovranno essere portati almeno a -10 metri, rispetto ai 6 metri attuali. Il dragaggio è stato già indicato nel PRP di Termoli, in coerenza con la pianificazione dell'Ente, e sarà attuato attraverso i 30 milioni allocati dal PNRR.



“Il nostro Sistema funziona!

E funziona simbioticamente e sincronicamente – commenta il presidente di AdSp del mar Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi – Le statistiche ci raccontano di una crescita continua e complessiva di sei porti che si impongono nelle reti internazionali come un unico hub strategico e multimodale, in grado di attrarre e gestire traffici e numeri rilevanti. Le prospettive per l'immediato futuro, ritengo, sono addirittura più positive. Stiamo lavorando a livello nazionale per ottenere le semplificazioni, strumento indispensabile per realizzare le opere, dragare i porti e attrarre investimenti privati. Il 2023 ha una fondamentale priorità: l'avvio delle gare delle opere finanziate sul PNRR e sul fondo complementare. Opere che fungeranno da volano di sviluppo per i nostri porti e per i territori ad essi connessi”. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSp MAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli Espo.

I PORTI ADSP MAR LIGURE ORIENTALE CHIUDONO IL 2022 IN POSITIVO

Resilienza malgrado le incertezze internazionali,
La Spezia e Marina di Carrara
presentano un segno più nel dato dei traffici complessivi



50

il messaggero marittimo gennaio 2023

LA SPEZIA – L’Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure orientale (AdSp MLO) rende noto che nonostante le incertezze globali che stanno condizionando negativamente diverse relazioni commerciali, entrambi i porti di La Spezia e Marina di Carrara, chiudono complessivamente l’esercizio 2022 con segno positivo, dando prova di grande resilienza. In particolare, Marina di Carrara prosegue il suo trend di crescita, coinvolgendo tutti i suoi segmenti.

Nel dettaglio, il porto della Spezia ha registrato un traffico complessivo in crescita dello 0,6% sull’anno precedente, avendo movimentato 13.139.247 tonnellate di merci, di cui 1.963.406 rinfuse liquide (+94,8%), 89.589 di rinfuse solide (+25,7%) e 11.086.252 di general cargo, che ha registrato un segno negativo (-7,5%). In particolare, il traffico contenitori, soprattutto nella se-

conda metà dell'anno, ha subito flessioni con un consuntivo del -8,2% rispetto all'anno precedente. Sono stati movimentati complessivamente 1.262.496 TEUs, ripartiti in 1.223.172 TEUs (-6,9%) di traffico gateway, e in 39.324 TEUs (-36,3%) di trasbordo. I contenitori sbarcati sono stati 624.919 TEUs (-12%), di cui pieni 368.003 TEUs (-4,5%), mentre quelli imbarcati sono ammontati a 637.577 TEUs (-4,2%), di cui pieni 546.535 TEUs (-9%). Il dato del traffico container si è riflesso sul trasporto ferroviario intermodale del sistema Spezia. Il porto dell'Ad-Sp ligure si conferma comunque tra i principali nodi intermodali europei anche nel 2022, con 7.870 treni container (-7,4%), che hanno trasportato 3.280.000 tonnellate di merce (-4%). Molto positivo il traffico passeggeri delle crociere, che ha registrato una decisa ripresa contrassegnata da 529 mila crocieristi transitati nel golfo spezzino (+391%), movimentati da 245 scali nave.

Nel 2022 il porto di Marina di Carrara ha proseguito il suo trend positivo dei traffici. Rotabili, general cargo, rinfuse solide e project

cargo hanno movimentato complessivamente 5.547.417 tonnellate di merci, in aumento del +60,2% sull'anno precedente, ripartite in 1.615.889 tonnellate di rinfuse solide (+403,6%) e 3.931.528 tonnellate di general cargo (+25,1%), che ha compreso 1.307.197 tonn. (+2%) di merci containerizzate, 1.945.921 tonn. (59,9%) di merci ro-ro (esclusi i container) e 678.410 di altre merci varie (5,5%). I container complessivamente movimentati sono ammontati a 101.685 TEUs (+0,4%), mentre il traffico ro-ro ha registrato 50.506 unità, con un incremento del 58,9% sul 2021, corrispondenti a 619.359 metri lineari (+52,5%). Anche il traffico ferroviario dello scalo apuano nel 2022 ha continuato a crescere, con 166 treni (+155%) effettuati, movimentando complessivamente 140.585 tonnellate di merci (+159%). Infine, per quanto riguarda il traffico passeggeri delle crociere al confine ligure, esordito nel porto di Marina di Carrara in questi ultimi anni, nel 2022 ha ripreso pienamente il suo percorso di sviluppo, con 26.443 crocieristi in transito e 21 scali nave effettuati.



I TRAFFICI DEI PORTI DI SISTEMA DELLA SARDEGNA SI RIALLINEANO AL PERIODO PRE-COVID

Crescono i passeggeri, ma il volume delle merci resta ancora indietro per la nuova crisi energetica



CAGLIARI – Traffico passeggeri in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo – ucraino. Sono numeri che segnano un totale riallineamento – ed in alcuni casi una crescita rispetto al 2019 – quelli registrati nel 2022 dagli otto porti di competenza dell'AdSp del Mare di Sardegna.

A partire dai traffici passeggeri che, dalla somma dei volumi movimentati nei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), registrano un più 22 per cento rispetto al 2021 (anno di netta ripresa), con numeri prossimi ai 5 milioni di unità. In risalita anche il traffico delle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno

di 826 mila passeggeri, per un più 21 % sull'anno precedente (sul dato influisce la chiusura di un mese dello scalo di Santa Teresa per interventi di ripristino delle banchine). Un trend in Sardegna che, complessivamente, supera le performances del 2019. Rispetto al periodo pre-covid, infatti, il 2022 segna un + 0,02 per cento sui traffici passeggeri di linea, mentre resta ancora negativo – meno 27 per cento – su quelli per le isole di Carloforte e Corsica (nel 2021 era pari a – 40 %). Risultato, in particolare, spinto dal record degli scali di Olbia – Isola Bianca (poco più di 3 milioni e 62 mila passeggeri nell'anno appena concluso) e Porto Torres (circa 1 milione e 135 mila), che crescono rispettivamente del 3 e del 10 per cento rispetto all'ultimo dato positivo di tre anni fa.

Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un più 284,5 per cento rispetto al 2021, raggiungendo quota 220 mila e 595 passeggeri, 152 mila dei quali nel porto di Cagliari. Dato incoraggiante, ma ancora al di sotto dei risultati del 2019 (-50%). Nonostante la differenza del numero di scali sia

pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019) resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio porto, provenienti in gran parte dai mezzi operativi pesanti in uso agli operatori.

L'Autorità avrà il compito di costruire l'infrastruttura di ricarica e di garantirne la manutenzione per poi metterla a disposizione degli operatori portuali che pagheranno per l'energia consumata.

Sostanziale tenuta anche per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 43.814.388 tonnellate (circa 31 milioni nel porto di Cagliari) ed una minima flessione rispetto all'anno precedente (poco meno di 100 mila tonnellate di differenza). In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un più 1,2 per cento rispetto al 2021. Ad un più 26 per cento ammonta, invece, il risultato della crescita di quelle solide (cereali, carbone e minerali). In calo, invece, il rapporto 2022 – 2021 per le merci su gommato, che si attesta ad un meno 11,4 per cento (circa un milione e mezzo di tonnellate in meno). Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti in Sardegna dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo – ucraino. Non ultima, la movimentazione dei contenitori nel compendio del Porto Canale che, dopo la revoca della concessione alla CICT, restituisce statisticamente un segnale positivo (circa 55 mila TEUs), con un 68 per cento di incremento rispetto al 2021 ed un 54,6 sul 2019.



“I numeri registrati nel 2022 ufficializzano, almeno sul versante dei traffici passeggeri, il superamento del record 2019 e la definitiva uscita da un biennio di crisi sanitaria mondiale senza precedenti – dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSp del mare di Sardegna – Un bilancio incoraggiante, quello appena stilato, frutto di un lavoro costante e sinergico di tutto il

cluster portuale, che ha visto tutti gli scali del Sistema resistere con determinazione alle sferzate della crisi ed operare con profonda dedizione e professionalità, nonostante le restrizioni dettate dai protocolli per il contenimento del contagio che, è bene ricordare, hanno inciso anche per la prima parte del 2022. Scriviamo, quindi, una nuova pagina, mantenendo, però, una certa prudenza dettata, questa volta, dalla nuova crisi mondiale generata dal conflitto russo – ucraino e, di conseguenza, dall'incremento dei costi energetici e di trasporto che, nel 2022, hanno intaccato la movimentazione delle merci su gommato. Anche in questo caso, i porti di sistema opereranno in regime di massima efficienza, aprendo a nuove sfide di mercato e mantenendo sempre viva l'attenzione sul settore dei contenitori che, alla luce dei piccoli segnali positivi sull'operatività dell'anno appena concluso, necessita di quel salto decisivo al quale, da anni, lavoriamo incessantemente, creando sempre nuove condizioni di attrattività commerciale, finanziaria ed operativa: dalle Zes, alla Zona Franca Doganale, fino all'Agenzia per il Lavoro portuale del transhipment”.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e proseguizioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC JEONGMIN	ME305 W	8/2		2/2	5/2	10/2	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizio
		MSC AGADIR	ME306 W	15/2		9/2	12/2	17/2	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizio
		TOCONAO	307W	22/2		16/2	19/2	24/2	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizio
		MSC LUCY	ME308 W	1/3		23/2	26/2	3/3	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizio
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	2	MSC ROSSELLA	CX306 A			8/2	10/2		vedi servizio	vedi	vedi	vedi
		MSC NEDERLAND	CX307 A			15/2	17/2		vedi servizio	vedi	vedi	vedi
		MSC ANIELLO	CX308 A			22/2	24/2		vedi servizio	vedi	vedi	vedi
		MSC SANDRA	CX309 A			1/3	3/3		vedi servizio	vedi	vedi	vedi
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
Turkey/Greece to USA - Diretto su Boston e Philadelphia	2 BIS	MSC FIAMMETTA	MX305 A		27/12		9/2					
		MSC SARISKA V	MX306 A		3/1		16/2					
		MSC POLARIS	MX307 A		10/1		23/2					
		MSC TAMPICO	MX308 A				2/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
SALERNO // New Tyrrhenian Shuttle **** in t/s to Gioia Tauro	3	MSC ROMA	IM304R		6/2							
		MSC ADONIS	IM305R		15/2							
		TBN	IM306R		22/2							
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e proseguizioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades) CANADA da Napoli(servizio via Valencia) - Montreal (e proseguizioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	4	METHONI	306W		6/2	31/1	3/2		vedi servizi o 5	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MSC TORONTO	MF307 W		13/2	7/2	10/2		vedi servizi o 5	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MSC SUSANNA	MF308 W		20/2	14/2	17/2		vedi servizi o 5	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MSC PAMELA	MF309 W		27/2	21/2	24/2		vedi servizi o 5	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MAERSK SERANGOON	310W		6/3	28/2	3/3		vedi servizi o 5	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle (e proseguizioni interne) CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo+ Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St George	5	MSC SIYA B	MC305 A		3/2	29/1			1/2	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MSC ALANYA	MC306 A		10/2	5/2			8/2	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MSC BRUNELLA	MC307 A		17/2	12/2			15/2	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
MESSICO WEST COAST - Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Acc. Reefer in "Cold Treatment"		MSC NAOMI	MC308 A		24/2	19/2			02/22	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e proseguizioni interne)	6	MSC NITYA B	NL304 R		3/2		2/2		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MSC FLORENTINA	NL305R		10/2		9/2		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MSC VANCOUVER	NL306 R		17/2		16/2		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
		MSC GENEVA	NL307R		24/2		23/2		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio o 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
	7	MSC BHAVYA	CI304A			30/1	31/1		vedi servizi	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizio
		MSC MALENA	CI305A		6/2	7/2			vedi servizi	vedi servizi	vedi servizi	vedi servizio

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



PARTENZE

E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it		SP	GE	GIT	NA	CIV	VE	RA	AN	TS
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne)	8	MSC ORTOLAN II	YP304R	4/2	servizio	---	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu		MSC ORTOLAN II	YP305R	11/2		---	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam		MSC ORTOLAN II	YP306R	18/2		---	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT)		MSC HAITI II	YY304R	---		2/2	31/1	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
BANGLADESH - Chittagong		MSC HAITI II	YY305R	---		9/2	7/2	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
SRI LANKA - Colombo		MSC HAITI II	YY306R	---		16/2	14/2	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
MALDIVE - Male										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it		GE				CIVIT	VE	RA	AN	TS
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne)	8 BIS	MSC ROMA	IM304R	31/1	LO NO HAZARDOUS CAR	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu		MSC ADONIS	IM305R	7/2	VA BETTOLO NO HAZARD	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
INDIA - Nhava Sheva, Mumbai, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam						ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Male						ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it		LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	9	MSC SOFIA PAZ	MM305A	3/2	---	5/2	---	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19
URUGUAY - Montevideo		MSC AIACCIO	MM306A	10/2	---	12/2	---	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi		MSC JEONGMIN	ME305W	---	---	---	3/2	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC AGADIR	ME306W	---	---	---	10/2	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19
		TOCONAO	307W	---	---	---	17/2	ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it		CIVIT	SP	GIT	PA	VE	RA	AN	TS	
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne)	10	MSC NITYA B	MC304A	24/1	26/1	21/1		ved. servizi	ved. servizi	ved. servizi
PERU' - Callao, Paita		MSC SIYA B	MC305A	31/1	2/2	28/1		ved. servizi o 19	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19
ECUADOR - Guayaquil		MSC ALANYA	MC306A	7/2	9/2	4/2		ved. servizi o 19	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto		MSC BRUNELLA	MC307A	14/2	16/2	11/2		ved. servizi o 19	ved. servizi o 19	ved. servizi o 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		LI	GIT	GE	NA	AN	CIV	VE	RA	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)	11	MSC NURIA	MW305A	6/2	3/2	7/6	ved. servizi o 5	ved. servizio 19	ved. servizio 11	ved. servizio 19
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC MARTA	MW306A	13/2	10/2	14/2	ved. servizio o 5	ved. servizio 19	ved. servizio 11	ved. servizio 19
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC CORUNA	MW307A	20/2	17/2	21/2	ved. servizio o 5	ved. servizio 19	ved. servizio 11	ved. servizio 19
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo POD - Douala + Luanda POL - Livorno - vedi servizio 1		MSC DYMPHNA	MW308A	27/2	24/2	28/2	ved. servizi	ved. servizio	ved. servizio	ved. servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		CIVIT	SP	GIT	PA	VE	RA	AN	TS	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)	12	MSC SIYA B	MC305A	1/2	3/2	29/1		ved. servizio	ved. servizio	ved. servizio
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC ALANYA	MC306A	8/2	10/2	5/2		ved. servizio 19	ved. servizio 19	ved. servizio 19
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC BRUNELLA	MC307A	15/2	17/2	12/2		ved. servizio 19	ved. servizio 19	ved. servizio 19
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		MSC NAOMI	MC308A	22/2	24/2	19/2		ved. servizio 19	ved. servizio 19	ved. servizio 19
CAPO VERDE - Praia, Mindelo, vedi Serv.9										
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		SP	GIT		AN	CIV	VE	RA	TS	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.	13	MSC BRITANNY	MA302A	26/1	28/2		ved. serv. 19	ved. serv 4 Via Lsp	ved. servizio 19	ved. servizio 19
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne		APL MIAMI	ONNZE	2/2	4/2		ved. serv.	ved. serv 4	ved. servizio	ved. servizio
NUOVA CALEDONIA - Noumea		C HAMBURG	MA304	9/2	11/2		ved. serv.	ved. serv 4	ved. servizio	ved. servizio
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		MSC LE HAVRE	MA305A	16/2	18/2					
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga										
MAURITIUS - Port Louis										
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment										
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		SP	GIT	GE	NA					
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.	13 bis	MSC HAITI II	YY305R				3/2			

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS					
MAURITIUS - Port Louis												
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment												
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
14	MSC ARINA	FJ304E	-----					30/1	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
	MSC SIXIN	FJ250W	-----	Vedi Serv. 16				2/2	vedi servizio 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
	MSC GULSUN	FJ251W	-----					7/2	vedi servizio 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
	MSC SIXIN	FJ305E	-----					14/2	vedi servizio 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
14bis	MSC ORTOLAN II	YP304R	9/2	Vedi Serv. -----				8/2	Vedi Serv. 19	Vedi Serv. 19	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19
	MSC ORTOLAN II	YP305R	16/2	li Serv. -----				15/2	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
	MSC ORTOLAN II	YP306R	23/2	li Serv. -----				22/2	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
	MSC ORTOLAN II	YP307R	2/3	li Serv. -----				1/3	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
15	KANTATA	YA304A						27/1	vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
	MERITO	YA305A						3/2	vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
	KANTATA	YA306A						10/2	vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
	MERITO	YA307A						17/2	vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
16	MSC GRENADA III	YM304A						28/1	vedi servizi 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
	MSC PALATIUM	YM305A						4/2	vedi servizi 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
	MSC GRENADA III	YM306A						11/2	vedi servizi 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
	MSC PALATIUM	YM307A						18/2	vedi servizi 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
17	TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro								vedi servizio	vedi servizio		
	E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
18	MSC VIGO	MW304A						30/1	27/1	31/1	vedi serv. 4	
	MSC LEIGH	MW305A						6/2	3/2	7/6	vedi serv. 4	
	MSC MARTA	MW306A						13/2	10/2	14/2	vedi serv. 4	
	MSC CORUNA	MW307AA						20/2	17/2	21/2	vedi serv. 4	
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO												
19	MSC ASLI	AE304A						31/1	30/1		29/1	
	MSC MADYLENA	AE305A						7/2	6/2		5/2	HAIFA, ASHDOD sa. bkg04@mscspadoni.it
	MSC ASLI	AE306A						14/2	13/2		12/2	
	MSC ANTWERP III	AC304A									29/1	1/2
	MSC JENNY II	AC305A									2/2	4/2
	MSC GEORGIA II	AC306A									11/2	14/2
	MSC BELLE	AV306A						10/2	7/2		9/2	
	MSC SHEILA	AV307A						17/2	14/2		16/2	
	MSC ESHA F	AV308A						24/2	21/2		23/2	
	MSC JEMIMA	AB304A						31/1			1/2	4/2
	MSC MASHA 3	AB305A						7/2			8/2	11/2
	MSC NILGUN	AB306A						14/2			15/2	18/2
	MAUREN	AM305A										1/2
	MAUREN	AM306A										8/2
	MAERSK HAMBURG	305E									5/2	
	MAERSK HAMBURG	306E									4/2	
	MAERSK CANDOR	307E									16/2	
	MED TRABZON	AS304A						27/1	29/1		4/2	
	MSC SAMSUN	AS305A						3/2	5/2		11/2	
	MSC TRABZON	AS306A						10/2	12/2		18/2	
SPIRIT OF CHENNAI	AA306A						7/2	7/2		6/2		
MANDO	AA307A						14/2	14/2		13/2		
LUEBECK	AA308A						21/2	21/2		20/2		

Il nostro network, il vostro successo.



Efficienza, flessibilità e velocità.

Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.

I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.



T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it - www.todelta.it