

 il Messaggero Marittimo



GIUGNO 2023

MENSILE

LA MOBY FANTASY A LIVORNO

LIVORNO – È entrata nella mattina del 3 Giugno scorso nel porto di Livorno affiancata dalle pilotine. Il Moby Fantasy, il più grande traghetto mai costruito, era partito a metà Maggio dal cantiere navale cinese Guangzhou Shipyard. Ormeggiato alla Calata Sgarallino 62 il “maxi traghetto” opererà sulla tratta Livorno-Olbia, una delle più strategiche della penisola per la compagnia. Il 17 Giugno è stata celebrata la Cerimonia di Battesimo, un evento che non si vedeva in Italia da quasi 20 anni, dicono dal Gruppo Onorato.

Elevati standard di sostenibilità e tecnologie all'avanguardia fanno del Moby Fantasy una nave con un occhio di riguardo alla tutela dell'ambiente e alla riduzione delle emissioni. Al comando c'è il capitano Massimo Pinsolo, genovese che dopo aver attraversato Suez è arrivato nella città toscana. 237 metri di lunghezza e 32 di larghezza, una stazza lorda di 69.500 tonnellate, la nave può trasportare 3.000 passeggeri e 3.850 metri lineari di carico rotabile. Sulla fiancata la caratteristica Balena Blu. La nuova ammiraglia green è il primo traghetto al mondo ad ottenere la certificazione EEDI3 con un risparmio in termini di emissioni di oltre il 50% rispetto ai traghetti tradizionali impiegati su linee analoghe.

Il comandante Massimo Pinsolo, genovese di Pegli, ha raccontato l'emozionante viaggio di Moby Fantasy e ha dichiarato: “Dopo tanta attesa siamo finalmente arrivati nel nostro mare. Il Tirreno e il porto di Livorno, così come quello di Olbia, saranno la nostra casa per tutta la stagione estiva e oltre. Abbiamo fatto tanta strada per arrivare qui e l'emozione di vedere la costa italiana dopo l'uscita da Suez ha commosso tutto l'equipaggio. Mi auguro che lo stesso 'buon vento' che ci ha accompagnato lungo questo viaggio continui ad essere di buon auspicio per Moby Fantasy e tutte le navi della Compagnia e per i loro ospiti”.

Contestualmente Moby Legacy, la nave gemella e futura ammiraglia della compagnia, ha concluso con successo le prove in mare e si prepara per l'ultima fase della sua costruzione prima di partire per l'Italia dove è attesa per il prossimo autunno.



**PARTITO A METÀ MAGGIO
DAL CANTIERE CINESE
GUANGZHOU SHIPYARD,
È IL TRAGHETTO PIÙ GRANDE AL MONDO**





Una nuova pagina della storia del gruppo Achille Onorato, amministratore delegato di Moby

“La partenza del Moby Fantasy è stata una giornata assolutamente importante. Quasi 70 mila tonnellate di stazza, 441 cabine per 3000 passeggeri e 237 metri di lunghezza, 300 auto, un gigante dei mari che servirà la Toscana e la Sardegna, aprendo una nuova pagina della storia del gruppo, in attesa della seconda nave in costruzione con tutto quello che ovviamente poi ne conseguirà. Abbiamo voluto che la nave fosse la destinazione per arrivare a destinazione quindi un concept di bordo innovativo con tutta una serie di accorgimenti e di servizi che sono in questo momento un unicum su un traghetto e che crediamo possano rappresentare il benchmark per il futuro di tutto il comparto”.

Il Moby Fantasy è stata immesso sulla linea che fa spola tra Livorno e la Sardegna. “Il porto labronico ovviamente è fondamentale, rappresenta il nostro hub centrale. Qui siamo presenti con la Porto 2000, e in Ltm come terminalista. Come armatori serve implementare tutto quello che riguarda le infrastrutture portuali affinché questi giganti del mare possano avere una fruibilità migliore rispetto a quello odierna, come terminalisti, il nostro lavoro quotidiano è quello di attrarre nuovi traffici cosa che facciamo visti i numeri crescenti di scali e crocieristi che non solo utilizzano Livorno come porto di transito, ma iniziano anche a scoprire la città e a viverla”.

100 milioni dedicati alla Tirrenica

**Il presidente della Regione Giani:
“Concentriamoci sui primi due
lotti, tutti ne gioveranno”**



Alla fine di Aprile il ministro Salvini, a margine di un evento a Pisa, a proposito di Tirrenica, annunciava che il contenzioso con Anas era stato sbloccato e si poteva ripartire con la progettazione definitiva.

Ora, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani ha scelto la Camera di commercio di Livorno per annunciare di aver destinato 100 milioni di euro alla realizzazione dell'infrastruttura attesa da oltre cinquant'anni.

“In quell'occasione il ministro Salvini aveva dimostrato disponibilità, allora ho meditato per dare una indicazione concreta e trovare un canale che non debba passare dal miliardo e 700 mila euro che servirebbero per completare tutto il corridoio, ma a un primo passo che si focalizzi su due lotti, il 4 e il 5, quelli cioè che vanno da Grosseto a Chiarone, su cui concentrare l'attenzione e riceverne beneficio tutti. Il contenzioso è risolto e finalmente sappiamo chi deve fare cosa”.

I 100 milioni fanno parte dei 500 destinati dal Fondo Sviluppo e Coesione alla Regione e serviranno per la progettazione dalla quale poi scaturisca l'appalto, una decisione che dà il senso dell'importanza data dalla Toscana alla strada di comunicazione con Roma.

“Ho detto al ministro Fitto che tra tutti gli interventi Anas vogliamo che questo sia quello prioritario, scriverò anche al ministro Salvini e chiederò un incontro al presidente

del Consiglio superiore dei lavori pubblici per discutere di alcune questioni di cui siamo venuti a conoscenza con la relazione dell'ingegnere di Anas Stefano Liani”.

“Siamo nella fase di acquisizione del progetto -ha commentato l'ingegnere- ora serve la valutazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici per il suo utilizzo e valorizzazione, successivamente si passerà al riavvio. I tempi non so dirli, ma ribadisco che questa è un'opera importante e prioritaria per il Paese, procedere a lotti può velocizzare la realizzazione”.

Ora si attende dunque una risposta da Anas che, secondo Gianini, con la prospettiva di un finanziamento è motivata a mettere la Tirrenica in cima alla lista, da questo dipenderà anche il cronoprogramma delle prossime tappe.

Prima di chiudere, il presidente ribadisce anche la sua posizione sul tanto discusso casello di Vada: “Lo vedo sempre più obsoleto e grottesco e Società Autostrade dovrebbe eliminarlo”.

“Qui a Livorno, un anno fa con gli “Stati generali

delle infrastrutture” firmavamo un libro bianco che con amarezza dobbiamo dire si trova sempre allo stesso punto, ma l'annuncio del presidente Gianini di destinare 100 milioni alla Tirrenica da questo stesso palco è una buona notizia”. Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno è soddisfatto del traguardo raggiunto dopo un continuo sollecito perchè si lavorasse sulla costa toscana. “100 milioni sono la metà di quelli che dovevano essere investiti sulla Tirrenica e di cui ancora oggi non sappiamo la destinazione finale. L'impegno concreto preso oggi è importante ma vorrei chiedere al presidente Gianini uno sforzo in più”.

Creare un tavolo tecnico o una task force e firmare un protocollo di intesa che metta nero su bianco i passaggi e il “destino” del fondo stanziato perchè si possa portare avanti l'attività in modo lineare e preciso e magari andare anche oltre i 100 milioni regionali. “Tirrenica, Darsena Europa e potenziamento del lato ferroviario potranno davvero portare quello sviluppo necessario alla Regione. L'impegno del presidente Gianini apre a una nuova visione dell'infrastruttura”.



UNIPORT
LIVORNO

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

LA STORIA DELL'ASSURDO PEDAGGIO DI VADA

RENATO ROFFI

In margine alla corale manifestazione seguita all'annuncio del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, di destinare 100 milioni del Fsc al corridoio tirrenico, a cui si sono uniti anche il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda e di Confindustria Livorno Massa Carrara, Piero Neri, ci offre il destro per ricordare un vero e proprio scandalo che continua a fare scuola, quello dell'assurdo casello autostradale di Vada (Livorno).

Gli anni si sono trasformati in decenni e i governi, regionali e nazionali che si sono succeduti, neppure quelli del cambiamento, come lo chiamava l'ex ministro di Pomigliano, è riuscito a porre termine allo scandalo dell'odiosa ed ingiustificata gabella che, senza alcun vantaggio per le casse pubbliche, ma a beneficio esclusivo dei Benetton continua a spremere denaro senza alcuna giustificazione plausibile a chi transita sulla direttrice tirrenica, fra Rosignano Marittimo e Cecina, il che, poi, significa fra Torino, Genova, Livorno e la capitale.

Neppure l'ex presidente Enrico Rossi, con tutto il peso della regione Toscana riuscì a rimuovere quella vera e propria forca caudina che è e rimane una di quelle vessazioni di cui si può tranquillamente dire che gridano vendetta a tutta voce.

Tanto per ricordare, il 3 Dicembre del 2009, in vista della produzione di un progetto definitivo per realizzare il tratto fra Rosignano e Tarquinia, il Cipe diede via libera al Lotto 1 della così detta - e mai realizzata - autostrada tirrenica, cioè al tratto che va da Rosignano a San Pietro in Palazzi e autorizzò contemporaneamente l'avvio dei lavori per quei quattro chilometri scarsi di autostrada, quasi interamente coincidenti con il tracciato già bell'e fatto della variante Aurelia, e del casello incriminato per un costo previsto in 49.362.570,19 euro. Il progetto originario prevedeva anche l'esecuzione di opere fondamentali, come il completamento della variante in direzione Livorno Maroccone (il famoso e chimerico lotto 0) e la SS. 398 di collegamento fra l'Aurelia e le banchine del porto di Piombino. Com'è andata a finire è sotto gli occhi di tutti e che la convenzione tra Sat (Società autostrada tirrenica, oggi passata ad Autostrade per l'Italia) e l'Anas relativa al lotto 1 scadrà nel 2028.

"Non è un contributo per lo sviluppo del territorio e a dircelo sono stati proprio i sindaci che hanno parlato di un ostacolo alle occasioni di crescita. Questo insensato pedaggio al casello di Vada (comune di Rosignano Marittimo, in provincia di Livorno) deve essere rimosso" così si era espresso, ormai anni or

sono, Stefano Baccelli (Pd). A dispetto di tutti comunque l'assurdo balzello che, con la più o meno consapevole compiacenza della politica nazionale, continua a sopravvivere senza alcuna ragione decente e non ostante il dispositivo della mozione avesse impegnato la Giunta regionale a promuovere, anche attraverso un parere tecnico legale, la richiesta di rimozione del pedaggio.

Nell'occasione lo stesso Baccelli, riferendosi all'ormai definitivamente accantonato progetto della realizzazione dell'autostrada Tirrenica, ricordò che : *".... il pedaggio sarebbe dovuto essere propedeutico all'investimento infrastrutturale"*.

Le ragioni che "giustificarono" quell'autentica forca caudina sono cadute ormai da tempo.

**Quale fiducia dovrà,
dunque, riporre il
cittadino in certi
trionfalistici proclami che
la Regione dirama senza
dar loro alcun seguito?**

Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

tricom srl .net

ASSEMBLEA ANNUALE ASSARMATORI

LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE STEFANO MESSINA



**chi siamo,
dove
andiamo**

Voglio ricordare chi è e cosa rappresenta oggi Assarmatori, che ricordo raggruppa compagnie italiane ed estere che toccano e servono i porti nazionali, oltre ad una serie di soci aggregati, ovvero imprese dell'economia marittimo-portuale nazionale delle diverse categorie e professionalità. A tutti i nostri associati va il mio ringraziamento per il grande contributo che ci assicurano.

Rappresentiamo oggi più del 50% di servizi delle Autostrade del Mare e dei collegamenti con le isole maggiori; più del 90% dei collegamenti con le isole minori; più del 50% del trasporto containerizzato;

oltre il 40% del traffico crocieristico nel più vasto mercato europeo, ovvero quello italiano, ed infine una solida presenza nel settore del trasporto marittimo delle rinfuse sia liquide sia solide. Le nostre compagnie operano oltre 550 navi e impiegano oltre 60mila addetti a terra ed in mare, in gran parte marittimi italiani; garantiscono il 60% dei beni importati nella terza economia europea e, a livello dei loro rispettivi gruppi di appartenenza, sono fra i più importanti terminalisti del Paese sia lato passeggeri sia lato merci, oltre ad essere attivi nei segmenti del trasporto ferroviario e stradale. Per la qualità e quantità dei servizi resi dai propri associati Assarmatori rappresenta il ceto armatoriale nella maggioranza degli Organismi consultivi nei porti italiani.

Flagging out

Un numero crescente di navi armate da armatori nazionali ha cambiato bandiera.

Lo dicono chiaramente i dati dell'UNCTAD riferiti a unità con stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate. La parte della flotta che fa capo ad armatori italiani - ma che batte bandiere estere - è cresciuta al 40,83% del totale, contro una quota che nel 2021 era ancora del 36,43%.

E la scelta di registrare all'estero la propria nave non predilige le bandiere di comodo ma bandiere europee, come Malta, Cipro, Finlandia e Portogallo che garantiscono alle compagnie di navigazione una burocrazia semplice, moderna e digitalizzata che, nell'integrale rispetto delle innumerevoli regole internazionali che governano il nostro settore, è sintonizzata alla soluzione dei problemi che la navigazione ci mette davanti ogni giorno. Quindi non è solo questione di costi o di tassazione!

Ammainare la bandiera italiana significa ammainare una parte importante dell'italianità nel mondo oltre che depotenziare il nostro potere negoziale nei contesti internazionali. È tuttavia fuor di dubbio che la tutela della bandiera non può essere affidata solo alla resilienza degli armatori italiani!

Quando sarà finalmente introdotto nel nostro ordinamento quanto l'Europa ci chiede dal 2017 e cioè l'estensione dei benefici previsti dal nostro regime di aiuto anche alle attività esercitate su navi che battono bandiere europee sarà ulteriormente difficile per gli armatori italiani non ascoltare le sirene degli altri registri europei. Sì, perché l'eccesso di burocrazia ha un costo molto alto.

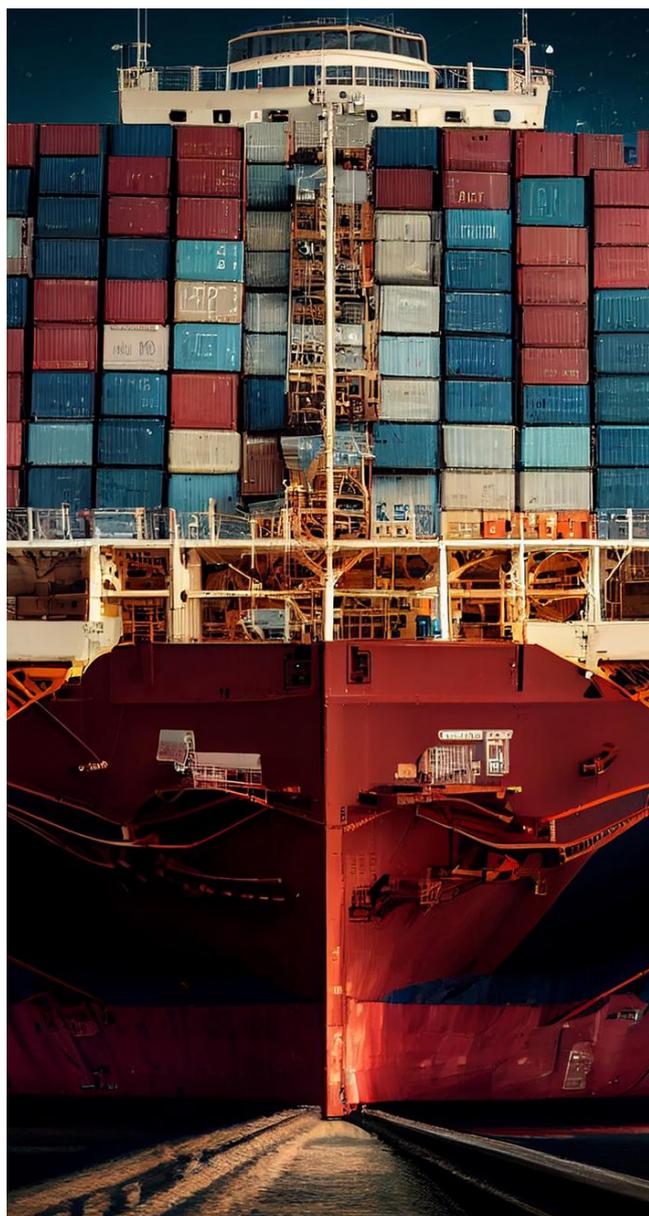
Il Governo ha adottato il motto "non disturbare chi lavora". Noi ci attendiamo molto ma il tempo a disposizione è poco.

Servizi marittimi e geopolitica

L'Italia, pur nell'ambito della fedeltà alle proprie alleanze storiche e di un rapporto privilegiato con gli Stati Uniti, ha un ruolo – una missione – da svolgere nel mondo, sia per la sua posizione geografica sia per la sua vocazione al dialogo e alla collaborazione.

I risultati straordinari ottenuti dal nostro Paese in questi anni sul versante dell'export parlano chiaro (quest'anno per la prima volta nella storia oltre il 50% della produzione dell'industria manifatturiera sarà venduto all'estero: macchinari, automotive, farmaceutica, alimentari, vino, grandi multinazionali e PMI, campioni delle esportazioni). Quanto sono importanti i sistemi di trasporto, siano essi via camion ma soprattutto via mare? Quanto importanti i nodi logistici, il servizio sempre più integrato che bisogna dare al mondo della produzione, alle imprese, affinché possano vendere all'estero? Proprio questi dati dimostrano che l'Italia è più considerata nel mondo di quanto noi stessi a volte vogliamo ammettere e riconosciamo.

Dobbiamo pensare seriamente all'Africa quale l'orizzonte naturale del nostro futuro. Noi sosteniamo il "Piano Mattei". Noi armatori, ed in generale noi operatori del trasporto e della logistica siamo i supplier, il presupposto per lo scambio di beni e servizi, siamo i fornitori del Paese e della sua industria. Ogni settimana decine di navi approdano e ripartono dai porti italiani per collegare regolarmente gli scali di tutto il bacino Mediterraneo, dall'East Med (Turchia, Egitto), al Nord Africa (Libia, Tunisia, Algeria), al West Med (Marocco), andando



anche oltre Suez e oltre Gibilterra. Nessun Paese dell'Unione Europea è meglio collegato all'Africa dell'Italia. Questo patrimonio di integrazione logistica ed infrastruttura mobile e flessibile, che non è facilmente replicabile, è posto al servizio del Paese. E non c'è dubbio che l'Africa sia fondamentale per sviluppare la nostra economia, un'opportunità anche per rendere possibile la transizione energetica, per regolamentare l'immigrazione, per favorire la collaborazione e la pace in un Continente martoriato eppure ricco di potenzialità e di risorse.

La nostra collocazione geografica ci pone dunque al centro delle rotte che contano e sono proprio i servizi operati con navi Ro/Ro che saranno cruciali nel crescente traffico tra l'Unione europea e il continente che tutti gli analisti vedono come

deputato alla maggiore crescita economica. Sono pertanto questi i servizi su cui maggiormente deve investire il Paese, non solo per la valenza sociale ed ambientale delle Autostrade del Mare, ma per la flessibilità e velocità del trasporto che assicurano alla merce e ai passeggeri.

L'unione europea ha errato nel ricomprendere tali servizi nel regime ETS poiché tale regime pone un rischio clamoroso al Paese. Onerando il trasporto marittimo di una tassa supplementare, il pericolo concreto è quello di assistere ad un ritorno alla strada del traffico trasferito al mare negli ultimi vent'anni. Sarebbe una beffa: per oltre 20 anni in Italia si è investito per incentivare il trasferimento modale con evidenti benefici in termini di riduzione delle emissioni CO2, di riduzione inquinamento atmosferico ed acustico e congestione stradale, facendo diventare una strutturata realtà i servizi delle Autostrade del Mare di cui oggi il nostro Paese è leader nel Mediterraneo. Ricordo che la stessa Commissione europea nella sua Strategia per una Mobilità intelligente e sostenibile del 2019 ha fissato dei target specifici di incremento del trasferimento modale verso lo short sea shipping del 25 % entro il 2030 e del 50% entro il 2050.

Occorre quindi che il Governo si impegni per una efficace politica di sostegno di questo settore per consolidare e sviluppare ulteriormente le Autostrade del Mare scongiurando la perdita di competitività del comparto.

Facts checking

12

Proprio da questo palco, nel 2022, avevamo detto che i costi del trasporto non avevano nulla a che vedere con l'impennata dell'inflazione; si trattava di una tesi fragile, sostenuta da alcuni osservatori a più riprese durante gli anni della pandemia, ma naufragata a seguito di un corretto fact checking. A testimoniarlo sono i numeri: ad aprile 2023 spedire un container da 40' da Shanghai a Genova costava 2.245 dollari, contro gli 11.966 dello stesso periodo del 2022. Un crollo verticale, mentre l'inflazione ha viaggiato in senso opposto: 1,9% nel 2021, 8,1% nel 2022, 8,7% nel 2023. Una netta risposta a chi, durante la pandemia, straparlava di **cartelli e oligopoli** e accusava i liner del trasporto containerizzato di essere i principali artefici della spinta inflattiva.

Ancora, nel 2022 avevamo rappresentato al Governo e alla politica europea la necessità di proteggere quantomeno i collegamenti con le **isole minori** dall'applicazione del regime dei certificati di emissione (l'**ETS**), obiettivo raggiunto anche con il concorso trasversale di esponenti della politica, senza distinzione di partito, che hanno contribuito alla protezione dell'interesse nazionale. Parimenti abbiamo sostenuto che andasse protetto il più grande centro di smistamento di merce in arrivo nel Paese, una vera infrastruttura strategica per l'Italia come il porto di **Gioia Tauro**, dalla potenziale concorrenza dei porti del Nord Africa, facendo sì che venisse esteso anche a questi il pagamento dei certificati di emissione, come avverrà in Europa.

Infine, sempre nel 2022 avevamo affermato che gli armatori e il loro know how sarebbero stati determinanti per contribuire in modo decisivo alla sicurezza e all'indipendenza, a partire da quella energetica, del Paese: così è stato, e l'importanza delle **navi rigassificatore** è lì a dimostrarlo.

Lavoro

Nel recentissimo Decreto Lavoro è stata poi introdotta una 'deroga' alla Legge Cociancich, prendendo atto della situazione emergenziale in cui ci troviamo nel reperimento di personale marittimo italiano da impiegare a bordo, soprattutto in considerazione dell'ormai iniziata stagione estiva. Di questo noi ringraziamo il Governo. Dobbiamo però essere chiari: per noi questa deroga, nonostante sia stata chiesta proprio da noi armatori, rappresenta una sconfitta perché nostro obiettivo è quello di imbarcare più personale italiano o comunitario (che sia però residente in Italia). Per farlo occorre: sburocratizzare le procedure amministrative e attuare la riforma del collocamento della Gente di Mare; semplificare i requisiti di accesso e un poderoso aggiornamento dei percorsi formativi di alcune figure professionali oltre a promuovere percorsi formativi specifici per le figure dei sottufficiali; sviluppare le competenze professionali e consolidare le sinergie tra scuola e armamento nazionale nell'ambito di un partenariato pubblico-privato; prevedere un sostegno pubblico strutturale alla formazione obbligatoria iniziale per l'accesso alla professione marittima cosa che sembra essere stata prevista in sede emendativa del succitato Decreto Lavoro attualmente in fase di conversione in Legge.

Nel nostro settore c'è spazio, eccome, per nuova occupazione. E sarebbe davvero imperdonabile non sfruttarlo. Tutto questo va letto anche alla luce della scadenza, a fine anno, della validità del Contratto Collettivo di Lavoro del nostro settore. Molte cose sono state realizzate sul presupposto del senso di responsabilità che contraddistingue la relazione a volte dura ma sempre onesta con le Organizzazioni Sindacali; ammodernare il contratto con strumenti più attuali quali welfare e forme di assistenza sanitaria rappresenta un'occasione per le parti oltre che utile mezzo di attrattività per le risorse umane. Ho, abbiamo ricevuto mandato dai nostri Associati di arrivare alla firma del nuovo testo possibilmente entro la scadenza della vigenza di quello attuale.

Voglio altresì evidenziare come il consolidato e storico sistema delle "relazioni industriali" nel nostro Paese - nel tempo - abbia dimostrato, mediante lo strumento della Contrattazione Collettiva, la propria efficacia garantendo il raggiungimento di trattamenti e condizioni spesso migliorative per i lavoratori, in questo caso marittimi, rispetto a contesti nazionali differenti, non caratterizzati da una solida tradizione basata sul fruttuoso e continuo confronto tra le Parti Sociali.

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



Investimenti portuali e integrazione **verticale**

Occorre poi incoraggiare gli investimenti nella portualità nazionale, dobbiamo sostenere gli investimenti privati oltre a quelli pubblici, ingenti investimenti in asset materiali, dove sono necessarie dimensioni di giro d'affari ed economie di scala, che possono essere ben compatibili con la presenza di professionalità e know-how locali, di cui le nostre comunità portuali sono popolate. Dobbiamo superare i preconcetti riguardo all'integrazione verticale nel nostro settore se vogliamo stare al passo dei tempi e degli altri Stati a cui spesso ci riferiamo invidiandone efficienza e modernità. Non possono esservi dubbi su chi sceglie di investire centinaia di milioni in infrastrutture sul demanio nazionale per migliorare l'efficienza degli scali, la loro produttività oltre ad aumentare occupazione ed investimenti anche nella formazione e nella sicurezza. Noi siamo per tutti gli operatori che perseguono gli interessi dell'impresa e dello Stato al proficuo utilizzo delle aree e banchine portuali. Sono gli armatori che portano i traffici nei porti, e gli armatori portano la merce dove i porti sono efficienti, sicuri e competitivi. La scelta politica aumenta le condizioni di competitività. Un porto che può offrire una valida solida ed efficiente integrazione tra il vettore marittimo e la catena logistica terrestre avrà la meglio su altri modelli ed inoltre avrà il vantaggio di avere consolidato la presenza della linea marittima in quel territorio.

15

Transizione energetica

Sul tema della transizione energetica nel trasporto marittimo, occorre affermare un concetto che spero diventi un solido punto di partenza per l'azione del Governo. Oggi, ogni sforzo che l'industria della navalmeccanica ovvero del più avanzato ed ispirato armatore può compiere arriva a ridurre le emissioni di una percentuale stimata nel 30%.

La restante parte è affidata alla produzione e alla capillare distribuzione di carburanti alternativi al fossile. Se la produzione è un fattore industriale che le nostre imprese – pubbliche e private, veri campioni europei ed internazionali – sapranno affrontare, sono la distribuzione e la logistica fino alla banchina e la messa a bordo che rappresentano per noi armatori problemi significativi. La nostra orografia portuale e il numero degli approdi – nostra grande risorsa – qui gioca a sfavore. Noi non siamo olandesi o tedeschi che hanno pochissimi porti tutti a natura industriale lontani dai centri abitati. I nostri scali – dove dovranno essere stoccati i carburanti sintetici – sono all'interno delle città, circostanza che pone più di un quesito sui tempi e addirittura sulla capacità che il nostro settore avrà di rifornirsi di ammoniaca o metanolo in tempi ragionevoli. Qui si rischia di pagare i certificati di emissione in modo permanente rendendo de facto il nostro trasporto più caro di quello dei nostri Paesi nostri competitors. Il regime ETS serve per incentivare la transizione e non è ideato per durare per sempre, altrimenti potrebbe sembrare che basti pagare per poter inquinare.

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

**Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste**

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it



www.lenavigroup.it

Occorre pensare a delle alternative: vorrei segnalare che l'utilizzo di biofuel – ed in particolare di biodiesel – di ultima generazione rappresenta una risposta immediata al tema della transizione energetica dello shipping. L'Italia ha una potenzialità produttiva interna estremamente rilevante, che va a sommarsi a quella che importanti industrie nazionali stanno costruendo in Paesi terzi.

Gli armatori sono pronti a sperimentare, nell'ottica della decarbonizzazione, tutte le tecnologie futuribili e ad usare i carburanti sostenibili che si profilano. Ma non sono gli unici attori: l'industria di terra deve fare la sua parte, sviluppando i tipi di combustibile e garantendone l'adeguata produzione. È quindi il Governo che deve attivare il dialogo tra i protagonisti di questa rivoluzione: l'industria energetica, aziende pubbliche e private, i distributori e depositari portuali, e gli armatori oltre agli attori pubblici dall'Agenzia delle Dogane alla nostra Amministrazione di bandiera in primis.

Occorre infine affinare l'impianto regolatorio sia in sede IMO riconoscendo al biofuel il suo ruolo come del resto ha già fatto l'amministrazione francese e ammettendo lo stesso al regime delle esenzioni dalle accise del pari degli altri carburanti marini. Se faremo tutti la nostra parte avremo scritto un nuovo ed epocale capitolo della storia marittima nazionale.

Rinnovo flotte



Abbiamo la risposta alla domanda sul perché gli armatori italiani non hanno ancora investito – se non in minima parte - nel rinnovo delle flotte approfittando della misura davvero straordinaria che ha stanziato ben 500 milioni di euro. Lo voglio dire chiaramente: gli armatori italiani sono pronti a fare la loro parte ma le regole dettate dalla Unione europea in materia di aiuti di stato alla transizione energetica hanno immaginato investimenti per tecnologie che non esistono o che – se esistono – prevedono l'uso di carburanti non ancora disponibili. I limiti temporali – fissati al 2026 – e territoriali per effettuare gli investimenti – per ora limitati alla sola Unione europea - hanno fatto il resto posto che per molte tipologie di navi la cantieristica europea non è più in grado di costruire alle condizioni di altri mercati.

Riforma portuale

Voglio infine, inquadrare anche il tema della riforma portuale. Secondo noi la legge attuale va bene, va rinforzato il ruolo della Conferenza dei presidenti delle AdSp! Abbiamo dei bravi presidenti, sosteniamoli e teniamoli uniti e coordinati. Non siamo favorevoli ad una riforma che porti ad un'autonomia differenziata dei vari scali italiani. Anzi, il sistema portuale dovrebbe essere visto come un unicum e affidato ad una governance unitaria e centralizzata. Questo anche per scongiurare scenari (peraltro già verificatisi) che portino all'adozione di scelte non armonizzate. Impensabile avere un sistema di regole in uno scalo e un altro in uno poco distante.



Turismo e crociere

Nella consapevolezza di quanto sia importante il turismo nell'economia del nostro Paese ed essendo certo, altresì, di come il trasporto verso le isole non sia solo la mobilità dei cittadini (che noi tuteliamo ovunque) ma il volano imprescindibile di uno dei pilastri del turismo nazionale e in molti casi l'unica industria possibile per le isole, occorre riscrivere le regole del sostegno dello Stato al comparto del turismo del mare distribuendo l'aiuto in modo olistico e proporzionale; ricordiamo la continuità territoriale, la regolarità, la frequenza e la sicurezza dei servizi che collegano le isole minori.

Altrettanto urgente è intervenire per trovare una soluzione definitiva, percorribile e sostenibile per la crocieristica a Venezia. Parliamo di un comparto che, dopo due anni difficilissimi a causa dell'emergenza pandemica, sta tornando a macinare numeri da record e rappresenta uno dei cardini del turismo nel nostro Paese: impensabile ipotizzare che una città come Venezia ne possa restare esclusa ancora a lungo. Le previsioni ci dicono che nel 2023 movimenteremo oltre 70 milioni di persone.

Piano del Mare

Ribadisco quanta fiducia e speranza riponiamo nella costituzione del Ministero del Mare e della Protezione civile e del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, cui siamo orgogliosi di aver dato il nostro contributo, continuo e strutturale grazie all'apprezzato metodo di lavoro impostato. Abbiamo l'obbligo di inquadrare entrambi come una grande opportunità per determinare le strategie di azione che sono da sempre o parcellizzate o – anche peggio – subordinate rispetto ad altri temi più visibili per la classe politica nazionale. Il CIPOM può essere visto quindi anche come camera di compensazione e coordinamento delle varie amministrazioni coinvolte su un determinato tema del trasporto marittimo. Il Piano del Mare deve essere secondo noi – come avviene in tutti i Paesi civilizzati – un documento centrale della programmazione politica e amministrativa nazionale. Sarà poi essenziale prevedere e attivare – come prevede la legge - un efficace check up per incentivare ed assicurare l'attuazione degli obiettivi – in difetto il Piano - ancorché nato sotto i migliori auspici - sarà presto dimenticato come i tanti precedenti.

Supporto allo shipping italiano

Ci appelliamo al ministro Fitto affinché i proventi dell'ETS spettanti all'Italia rimangano nel Paese e siano utilizzati – almeno in parte – per supportare le imprese italiane negli investimenti necessari per la transizione energetica nel trasporto marittimo. Tale regime andrà a generare un gettito importante – si stima in centinaia di milioni ogni anno – per gli anni a venire. Intercettare e reinvestire costituisce un imperativo per garantire un futuro ai servizi marittimi. Occorre tuttavia modificare gli orientamenti della Commissione Europea in materia di Aiuti di Stato (cosidette CEEAG) perché non è pensabile che, da una parte, si sia voluto abbattere sul trasporto marittimo una serie così significativa di regole per assecondare la transizione energetica per poi limitare in senso assoluto la capacità degli Stati membri di sostenere lo sforzo degli armatori al rinnovo delle flotte. Lo ha dimostrato il non soddisfacente risultato della misura straordinaria di aiuto che vale 500 milioni di euro che non siamo riusciti a spendere per l'intero proprio per i limiti imposti dalla Unione europea.



LOGWIN
Your Logistics.



Mastering the Logistics
Challenges of a Faster
Moving World

Logwin Air + Ocean Italy S.r.l. - Caleppio di Settala - Milano
Tel. 02 2169-161 - E-mail: info.airandocean@logwin-logistics.com

IL PONTE SULLO STRETTO PER UNIRE L'ITALIA

Questo evento è stato un momento di confronto partecipativo e ha segnato l'inizio di una discussione condivisa sul Ponte sullo Stretto. L'obiettivo era verificare lo stato attuale del progetto, le sue evoluzioni e approfondire l'impatto che avrà sul futuro della Sicilia e dell'intera Italia, considerando la realizzazione di un'opera così importante.

Il progetto del Ponte sullo Stretto, oltre a ridurre la distanza con il resto della penisola, una volta integrato con i porti, il sistema ferroviario e le reti stradali e autostradali, potrebbe rappresentare un motore per la crescita e lo sviluppo dell'intero sistema di trasporti e infrastrutture del Mezzogiorno. Inoltre, promuoverà l'intermodalità, che comprende il trasporto su gomma, ferrovia e acqua, come soluzione ideale per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale fissati dall'Agenda Green europea.

Evento organizzato dalla Cisl, insieme alle federazioni Filca (costruzioni) e Fit (trasporti), sulla nave Elio, ormeggiata presso la Rada San Francesco, nel porto di Messina.

20

“Ormai siamo alla prova dei fatti: il Ponte si appresta a diventare realtà ed è importante ribadirlo in questo evento della Cisl, sindacato che condivide questo progetto. Si va avanti speditamente nella convinzione di essere dalla parte giusta. Sono contento di lavorare con il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini e con il presidente della Calabria, Roberto Occhiuto, perché il Paese fa squadra, c'è un sistema istituzionale, politico e operativo che lavora per lo stesso obiettivo. Di questo credo che la Sicilia, la Calabria e il Mezzogiorno abbiano estremo bisogno”. Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, intervenendo a Messina.

www.cislivorno.it



Centro Internazionale Spedizioni S.p.a.

assistenza
completa





ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI

“La questione finanziamento – ha aggiunto Schifani – non ci preoccupa nella maniera più assoluta. Ho sempre detto che la Sicilia e la Calabria sicuramente faranno la loro parte, anche se non saranno determinanti, perché è giusto che le Regioni “frontiste” diano un contributo. Il ministro Salvini ha le idee molto chiare e anche il presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, è fortemente determinata su questa opera. Sono certo che anche l’Europa non si tirerà indietro. Nello stesso tempo, credo che l’infrastruttura possa anche essere finanziata in parte con il pedaggio proveniente dagli attraversamenti. Il Ponte – ha proseguito Schifani – costa intorno ai 15 miliardi di euro, sarà il governo a individuare l’entità dei finanziamenti o dei ricavi provenienti dal costo dei transiti”.

“Sicuramente – ha aggiunto il governatore siciliano – il Ponte non può rimanere una cattedrale nel deserto. Lavoreremo per l’alta velocità Palermo-Messina perché il corridoio “Berlino-Palermo”, interrotto con il taglio del progetto dal governo precedente, adesso si ripristina. Conseguentemente, si ripristina anche l’alta velocità fino a Palermo. Ho preso contatti con Rfi e siamo a buon punto per rivedere quel progetto. Sulla tratta ferroviaria Palermo-Catania oggi è stato aggiudicato un importantissimo lotto, il Lercara-Fiumetorto. Così tutti i lotti di questa linea sono stati affidati e inizieranno i lavori entro l’anno. Questo è un altro importante traguardo che stiamo raggiungendo. C’è la ferma volontà del governo della Regione e di Rfi di dare una velocità media intorno ai 200 km al tragitto dal capoluogo regionale a quello etneo”.



FRA IL DIRE E IL FARE C'È DI MEZZO IL ...MARE

RENATO ROFFI

Il ponte sullo stretto di Messina, ecco il feticcio del momento, riesumato per l'ennesima volta dal Napoleone di turno per soddisfare la propria smania di immortalità che sarà comunque assicurata, anche nel caso – non improbabile – di un insuccesso o, peggio, di un fallimento.

“Degli analfabeti avevano previsto il Ponte di Messina a unica campata”. Così, con parole che chiudono ogni spazio a dubbi, il professor Remo Calzona si era espresso in un evento organizzato alla facoltà di Ingegneria dell'Università di Messina, in cui il docente, prelundendo la presentazione della sua opera sul ponte, “La sfida tra i due mari”, aveva criticato il progetto del Ponte sullo Stretto a campata unica, come approvato, rivolgendosi (parole sue) “agli imbecilli che continuano con questa ipotesi...”. Del resto





IN TOSCANA SIAMO I PIÙ NAVIGATI

Per questo amiamo definirci la compagnia preferita dai toscani.

Toremар collega tutte le isole dell'arcipelago toscano con gli orari più comodi e tariffe molto competitive.

Per orari e tariffe consultare il sito www.toremар.it oppure contattare il call center al numero 199.11.77.33*

* Il costo della chiamata da telefono fisso Telecom Italia, senza scatti alla risposta e indipendentemente dalla distanza, è di 14,25 centesimi al minuto IVA inclusa dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 18:30 e sabato dalle 08:00 alle 13:00 e di 5,58 centesimi al minuto IVA inclusa negli altri orari e nei festivi. Per le chiamate originate da rete di altro operatore i prezzi sono forniti dal servizio clienti dell'operatore utilizzato.



LIVORNO - CAPRAIA
LIVORNO - GORGONA
(collegamento trisettimanale)

PIOMBINO - PORTOFERRAIO
PIOMBINO - CAVO - PORTOFERRAIO

PIOMBINO - RIO MARINA
RIO MARINA - PIANOSA
(1 collegamento settimanale)

PORTO SANTO STEFANO - GIGLIO
PORTO SANTO STEFANO - GIANNUTRI

e fra l'altro, in un'Italia in cui, con sconcertante frequenza, sentiamo di ponti e viadotti, anche di recente e recentissima costruzione, che si afflosciano come carta bagnata, c'è veramente da rabbrivire all'idea di un'opera di tale portata da costruire ad ogni costo fra Cannitello (Reggio Calabria) e Ganzirri (Messina) reputata ancora oggi non realizzabile da fior di ingegneri e tecnici e che, oltre a tutto, è destinata ad assorbire chissà quante delle nostre non abbondanti risorse e chissà per quanto tempo.

Naturalmente l'ultimo (in ordine di tempo) alfiere della ricorrente smargiassata, verosimilmente compulsato anche dal vedere sulla sedia più alta di palazzo Chigi un fondo schiena che avrebbe desiderato essere il proprio, evita accuratamente di considerare, anche pur minimamente, che, nel 2013, lo stesso professor Calzona, in veste di coordinatore tecnico scientifico del progetto Ponte di Messina, aveva sistematicamente evitato di redigere alcun documento esecutivo che ponesse nero su bianco la fattibilità dell'opera.

Una semplice omissione? Pare proprio di no; così facendo il tecnico in qualche modo ha seguito la propria coscienza umana e professionale, anche se non se l'era sentita di andare fino in fondo, magari certificando in chiaro l'impossibilità esecutiva del discusso progetto dovuta al fatto che, ad oggi, non sembra essere accertata l'esistenza di materiali di un'affidabilità tale da poter garantire le caratteristiche e le prestazioni tecnologiche indispensabili per un'opera di cui non esistono precedenti né esperienze concrete a cui rifarsi, sia nella versione più recente concezione a campata unica lunga 3,3 chilometri (attualmente il viadotto più lungo in esercizio al mondo, sullo stretto di Askashi, ne misura solo 1,9), sia in quella che prevede l'infissione di piloni in mezzo a un braccio di mare da sempre tormentato da una pressoché permanente e seria situazione tettonica e sismica.

Mai, come in questo caso, fu più calzante l'antico detto: "Fra il dire e il fare, c'è di mezzo il mare". C'è insomma, il rischio prevedibile e probabile di trovarci ad affrontare la realizzazione di una infrastruttura che potrebbe rivelarsi sottoutilizzata senza portare altro utile se non il puro trascinarsi keynesiano limitato alla sola fase di costruzione, per non parlare dei danni e degli sconvolgimenti ambientali, paesaggistici e territoriali che – stando ad autorevoli relazioni - essa porterebbe

con sé .

Anche negli anni duemila, costruire un ponte con una campata di 3,3 chilometri in uno dei punti più sismicamente instabili d'Europa, dove i geologi hanno accertato che ogni anno la costa calabra si allontana da quella sicula di ben 3 – 10 centimetri, non può non apparire quanto meno assai azzardato e difficilmente si potrebbe trovare qualcuno disposto a giurare sulla testa dei propri figli l'assoluta impossibilità di conseguenze catastrofiche.

Nel valutare l'ambizioso quanto discusso progetto, difficilmente si può prescindere dal considerare l'elevato livello di sismicità delle zone, anche alla luce della recente scoperta, a circa tre chilometri dalla Sicilia, della faglia che, nel Dicembre, del 1908, provocò l'immane cataclisma riduttivamente conosciuto come il terremoto di Messina (121 mila morti!!!), ma che distrusse completamente anche Reggio ed altre città per un raggio di più di una cinquantina di chilometri, fino a Palmi, Gioia Tauro ed oltre, sulla costa calabra. I sismologi ritengono che la faglia, che all'altezza di Messina piega verso Est e punta sulla Calabria, sia in grado di scatenare cataclismi di magnitudo non inferiore a quasi sette gradi della scala Richter. I tecnici sembra abbiano comunque previsto una resistenza fino a 7,1 della scala sismologica adottata e ad una ventosità venti fino a 270 km ora, che renderebbe in ogni caso impossibile il passaggio.

Anche affrontando il problema da un punto di vista squisitamente pratico, poi, non si può non tener conto delle condizioni e dello stato delle reti ferroviarie e stradali che dovranno far da corollario alle due parti da congiungere, ben lungi dall'essere all'altezza di una infrastruttura che finirebbe per prosciugare tutte le risorse disponibili e che quel pozzo di san Patrizio che sembra essere il Pnrr riuscirebbe difficilmente a compensare. Insomma, al di là di ogni considerazione di ordine tecnico, costruire il ponte in un contesto come quello attuale, sarebbe un po' come avere la casa con il tetto scoperto e pensar di comprare il televisore nuovo.

Si, perché va ricordato che non risulta esservi alcuna società privata disposta a finanziare l'opera che, dunque, potrebbe finire con l'essere posta a totale carico dello stato diversamente da quanto avvenne – per esempio – in Gran Bretagna per la costruzione dell'Eurotunnel della Manica dove la signora Thatcher, tutelan-

do i contribuenti, consentì a concedere le autorizzazioni del caso soltanto dopo che i fondi necessari furono garantiti dalla società promotrice.

Un'altro fattore critico potrebbe scaturire dalla necessità di costruire il ponte collegando i punti più vicini delle due coste che, però, risultano abbastanza distanti dalle città di Reggio e di Messina. Ciò, con molta probabilità, specialmente in presenza di un eventuale pedaggio, scoraggerebbe l'utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti locali (la parte più cospicua), specialmente nelle giornate di vento forte, inducendo molti a servirsi ancora del traghetto che, comunque, copre la tratta in solo mezz'ora.

Per tornare all'inserimento infrastrutturale, senza cui il ponte, al di fuori di altre considerazioni, avrebbe poco senso, merita considerare che l'ambizioso manufatto è concepito per essere la tessera di un mosaico che si compone del raddoppio ad alta velocità della linea ferroviaria fra Salerno e Reggio Calabria il cui costo, da imputare al Pnrr (che sembra non avere limiti), è stimato in 22 - 29 miliardi, a fronte dei 5 miliardi della Torino - Lione, per non parlare poi delle condizioni in cui versa la ferrovia fra Taranto e lo stretto. L'attuale linea Salerno - Reggio viene, fra l'altro, impiegata per circa il 50% della sua capacità e il risparmio di soli 40 minuti che si otterrebbe con la linea veloce su una tratta di quasi 500 chilometri fa seriamente dubitare che il gioco possa davvero valere la candela, specialmente se si pensa all'inevitabile dilatazione dei costi che – come sostiene uno studio dei professori Domenico Marino (associato di politica economica all'Università Mediterranea di Reggio Calabria) e Alberto Ziparo (ingegnere urbanista docente di Pianificazione Urbanistica all'Università di Firenze) - potrebbe provocare un ridimensionamento del progetto che non mancherebbe di riflettersi negativamente anche sull'utilità del ponte medesimo.

Da ultimo, ma solo per quelli che pongono all'ultimo posto gli aspetti eco ambientali paesaggistici della questione, metterà conto ricordare che il ponte passerebbe sopra una delle aree in cui l'intero Mediterraneo offre maggiori caratteristiche in fatto di biodiversità e non è certo a cuor leggero né per sindrome del



bastian contrario che il Wwf si è visto costretto a parlare di "progetto fallimentare" i cui costi ambientali e finanziari sarebbe difficilissimo sostenere. Anche Legambiente si è schierata in posizione critica verso il progetto bollandolo come "dannoso per l'ambiente". In quella zona di mare, infatti, esistono diverse aree naturalistiche istituite per la salvaguardia della fauna che, nel 2005, per i soli studi preliminari, era già costata al nostro Paese l'avvio di una procedura di infrazione europea. Va considerato infine che il ponte, come è stato ripetutamente spiegato, non eliminerebbe la circolazione dei traghetti per cui, alla faccia della transizione ecologica che intende incoraggiare il trasporto navale e ferroviario a scapito di quello su gomma, sembra davvero che, per certi politici, lo strombazzato mito del verde debba cedere ancora una volta il passo all'arrembare dei grandi cementieri.

Una pubblicità di parecchi decenni fa insegnava che la fiducia è un cosa seria e noi ci fidiamo, dato che non abbiamo un'altra via, in ogni modo, come e se Dio vorrà, i lavori dovrebbero partire l'anno venturo sulla base di un progetto già approvato nel 2011, costituito da circa 8 mila elaborati, scaturito da studi durati una quarantina d'anni e, comunque, suscettibile di aggiornamenti e miglioramenti e..... migliori valutazioni, visto che l'usura sarà bene assicurata dal dover sopportare un carico giornaliero calcolato in 6.000 veicoli/ora e 200 treni.

ITS A LIVORNO DEDICATO A LOGISTICA E TRASPORTI



Il dirigente dell'AdSP MTS Capuano: "Utile per colmare una lacuna formativa, a servizio di aziende e territorio"

Dalla parole ai fatti. A distanza di appena cinque mesi dalla sua presentazione, prende concretamente forma a Livorno il nuovo Istituto tecnico superiore (Its) dedicato alla logistica e ai trasporti. Il progetto – nato da una collaborazione tra l'Autorità di sistema portuale (AdSp) del Mar Tirreno settentrionale, la fondazione Italian Super Yacht Life (LSYL, già capofila dell'Its per la nautica con base a Viareggio) e la Camera di commercio della Maremma e del Tirreno – è stato infatti approvato dalla Regione Toscana e si appresta ad essere lanciato ufficialmente nelle prossime settimane. Verranno destinati al nuovo ITS 220 mila euro a valere

sulla nuova programmazione 2021-2027 del Fondo Sociale Europeo plus (FSE+). Il corso è rivolto a 25 diplomati, di età compresa tra i 18 e i 35 anni (non compiuti alla data di scadenza dell'avviso) e partirà il 30 Ottobre.

Il progetto è stato illustrato nel quartier generale della Port authority, nel corso di una riunione cui hanno partecipato gli operatori del porti, i rappresentanti di categoria del settore, esponenti del mondo scolastico e della Capitaneria di Porto, assieme agli stakeholder. Il corso verrà inserito tra i corsi di alta formazione offerti dalla Fondazione I.S.Y.L. – Italian Super Yacht Life, e garantisce ottime garan-

zia di occupabilità, con percentuali che vanno dall'80% dei partecipanti dopo sei mesi dal termine del percorso sino al 95% a un anno dalla fine del corso formativo. La figura professionale che il corso si propone di formare è quella del tecnico superiore per l'infomobilità e le infrastrutture logistiche. Si tratta di un professionista che andrà a operare nel sistema del trasporto intermodale svolgendo attività di coordinamento di aree e magazzini, pianificando le attività logistiche e le operazioni di carico/scarico merci e persone.

"Si tratta di una giornata importante per il porto e per tutto il territorio" ha dichiarato il dirigente Formazione dell'AdSp, Claudio Capuano. "Con questo ITS andiamo ad intercettare non soltanto i diplomati ma anche chi, tra i laureati, non riesce a trovare ad oggi occupazione". Capuano ha sottolineato la concretezza di una iniziativa che cerca di rispondere ai reali fabbisogni occupazionali delle imprese: "Il loro ruolo sarà fondamentale e siamo certi che daranno un contributo importante nel declinare in concreto il percorso formativo che andremo a pro-

grammare nei prossimi giorni". Secondo Capuano l'ITS andrà a colmare una lacuna importante in ambito formativo, andando a sfruttare al meglio le opportunità derivanti dalla presenza a Livorno di uno dei porti più importanti del Paese, parte integrante di un sistema logistico abbraccia anche l'Aeroporto di Pisa, gli interporti di Guasticce e Prato e il settore nautico toscano.

"Il progetto nasce dalla conoscenza di un settore ancora un po' sconosciuto, sia sul nostro territorio ma anche a livello nazionale - aggiunge Capuano - E che invece abbiamo scoperto essere potenzialmente molto foriero di risultati, sia per chi cerca l'occupazione con uno studente diplomato ma anche per le imprese perché riesce a colmare un gap a livello professionale, Sia le scuole superiori che le università, spesso non riescono a formare una figura intermedia, un tecnico di livello che però sia in grado appunto di rispondere alle esigenze delle aziende. Pensiamo che rispetto a quello che sarà lo scenario internazionale nei prossimi anni anche nel mondo portuale e della logistica in termini di nuove pro-

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

fessionalità e annesse competenze, questa iniziativa rappresenti uno strumento eccezionale per trovare nuove risorse”.

Secondo il cronoprogramma, i prossimi step per arrivare entro il 30 Ottobre all’inizio del corso, ci sono tempi serrati. “Dobbiamo essere puntuali: si tratta di tempi dettati proprio dal sistema, da quando la Regione approva il progetto sino a quando si può porre in essere – ammonisce Capuano - Partiremo con una giornata di divulgazione nei confronti delle famiglie interessate, che svolgeremo a brevissimo e parallelamente si riunirà il comitato tecnico scientifico della fondazione per definire programmi e docenti”.

Dello stesso avviso il presidente della Fondazione YSIL, Vincenzo Poerio, che ha parlato dell’ITS come di una iniziativa strategica per lo sviluppo di figure professionali da destinare al settore della logistica: “La scelta di usare la ISYL per allargare il ventaglio delle offerte formative è stata coraggiosa ed efficiente” ha dichiarato. “La vera sfida adesso sarà quella di trovare i 25 ragazzi” ha aggiunto, sottolineando come ad oggi gli ITS siano ancora poco diffusi in Italia, per lo meno rispetto a quanto accade in Germania o in Europa. Spetterà al mondo scolastico il compito di riuscire a indirizzare i giovani studenti verso le nuove opportunità professionali: “L’Ufficio Provinciale scolastico è fortemente impegnato nell’attivazione dei percorsi per le competenze trasversali e di orientamento, con i quale crediamo di poter trovare un numero maggiore di leve” ha dichiarato il provveditore agli studi di Livorno, Andrea Simonetti, rimarcando il valore aggiunto di un percorso formativo cui “il mondo scolastico guarda con grande interesse” e dicendosi convinto del successo di una operazione “che porterà un grande beneficio alla città di Livorno”.

stesso delle concessioni autostradali, ferroviarie e aeroportuali, con richiami, peraltro molto poco comprensibili sul piano giuridico, alle procedure di appalto”.

ITS
nuove professionalità e annesse competenze...
uno strumento eccezionale
per trovare nuove risorse

ANITA: NUOVE LINEE PROGRAMMATICHE

LA RELAZIONE DEL NUOVO PRESIDENTE DI ANITA RICCARDO MORELLI



Sono sinceramente emozionato nel presentarmi come Presidente di ANITA. Per me è un grande onore poter guidare un'Associazione così autorevole che ha contribuito, dalla sua fondazione nel 1944, a scrivere la storia dell'autotrasporto italiano.

Ringrazio tutti gli imprenditori che mi hanno dato fiducia. Con loro lavorerò per valorizzare quanto costruito negli anni, tracciando al tempo stesso un programma di attività che guarda al futuro.

A Thomas (Baumgartner ndr) va un ringraziamento particolare: sei stato un Presidente speciale.

Il tuo accento tedesco non ha tradito il tuo cuore tutto italiano, che hai messo nel portare avanti gli impegni associativi e nel formulare proposte innovative per la crescita del settore.

Grazie, perché hai contribuito a rendere la nostra Associazione più forte e autorevole in anni certo non facili, costellati da profonde complessità congiunturali.

Anni in cui abbiamo contribuito, come comparto, alla tenuta e alla crescita economica dell'Italia, alla sua resilienza, al benessere di tutti i cittadini, dimostrando il grande valore del trasporto merci e della logistica, il suo ruolo di vettore dello sviluppo economico e di connettore di tutte le filiere produttive.

La duplice transizione, ambientale e tecnologica, è un processo ineludibile e può essere motore di crescita e sviluppo per le imprese, va però gestita con molta attenzione e giustamente collocata nelle sfide internazionali, che segnano il nostro presente e il nostro futuro.

Il Governo dovrà impegnarsi molto nel promuovere e sostenere i settori di punta nella transizione, costruendo quell'autonomia energetica e tecnologica che consentirà all'Italia di affrancarsi da ipotesi di subalternità alla Cina, di concorrenza sleale dei Paesi con più bassi standard ambientali e sociali, di soccombenza alle politiche economiche aggressive degli Stati Uniti.

Evidentemente queste sfide internazionali non potranno essere affrontate in solitaria.

Entra quindi in gioco l'Unione europea, che dovrà essere coesa nel concordare strategie, politiche industriali e riforme capaci di incidere sui nodi strutturali della competitività per garantire una crescita economica duratura e un progresso sociale sull'intero territorio comunitario.

Ma su alcuni dossier già rileviamo una visione un po' troppo dirigista e ideologica della Commissione europea e ne siamo preoccupati.

Al Governo chiediamo di tutelare con marcata incisività le imprese italiane nei consessi europei. Di far valere il peso del trasporto e della logistica. Di far prevalere la ragionevolezza quando si definiscono obiettivi politici comuni, che poi gli Stati membri attueranno con effetti diretti sull'economia reale.

Inasprire troppo precocemente i target di riduzione delle emissioni di CO2 nei trasporti, bandire il motore endotermico nel 2035, non riconoscere il contributo alla decarbonizzazione delle flotte pesanti che può arrivare dai carburanti rinnovabili, sono proposte della Commissione che sinceramente non comprendiamo e, allo stato attuale, ci appaiono irrealistiche e quindi impraticabili.

Il trasporto merci pesante di lungo raggio è da considerarsi ancora, passatemi il termine, un "laboratorio sperimentale" quando si parla di veicoli di 44 tonnellate a batteria BEV o alimentati a idrogeno.

Per questo, a livello politico, va riconosciuto il contributo alla svolta green del trasporto pesante che può arrivare dal biometano e dai biocarburanti avanzati, ma c'è la necessità di misure pubbliche di sostegno per diffonderne l'utilizzo.

La situazione italiana del parco circolante di trattori e semirimorchi in conto terzi, deve far riflettere e far comprendere quanto sia indispensabile un cospicuo Fondo pubblico dedicato al suo ammodernamento, per togliere dalla strada nei prossimi quattro anni almeno il 30% dei veicoli più inquinanti e poco sicuri.

L'impronta ambientale del trasporto merci può essere migliorata anche ricorrendo ad una maggiore intermodalità tra la strada, la ferrovia, il mare, che le nostre imprese guardano con favore e ne sono testimonianza anche gli investimenti che molte di esse hanno già fatto in questa direzione. Tuttavia le inefficienze infrastrutturali e di servizio influiscono sui costi e sulla qualità del trasporto intermodale, impedendogli di essere competitivo con il tutto strada.

C'è sicuramente bisogno di un maggior dialogo tra il mondo stradale e quello delle in-

frastrutture e dell'offerta dei servizi intermodali, che come Presidente di ANITA voglio rafforzare.

Serve una visione politica strategica sulla mobilità delle merci che deve imprimere, grazie a un efficientamento di tutte le modalità di trasporto, il massimo impulso allo sviluppo dei traffici in modo funzionale alla crescita economica del Paese.

La mappa delle relazioni commerciali dell'Italia ci dice che gli scambi più intensi avvengono con i Paesi europei.

Per questo motivo il traffico merci attraverso le Alpi va messo al centro dell'agenda politica nazionale e vanno attentamente studiati e pianificati interventi in relazione alle dinamiche economiche, agli obiettivi di split modale, alle strategie di potenziamento della portualità.

Il fluido attraversamento dell'arco alpino è ottenibile sia con l'ammodernamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie, sia con la rimozione dei colli di bottiglia.

Mi riferisco in particolare ai divieti creati a tavolino dall'Austria per colpire il transito dei mezzi pesanti lungo l'Asse del Brennero e ringrazio il Ministro Salvini per la tenacia con cui sta portando avanti l'azione a Bruxelles.

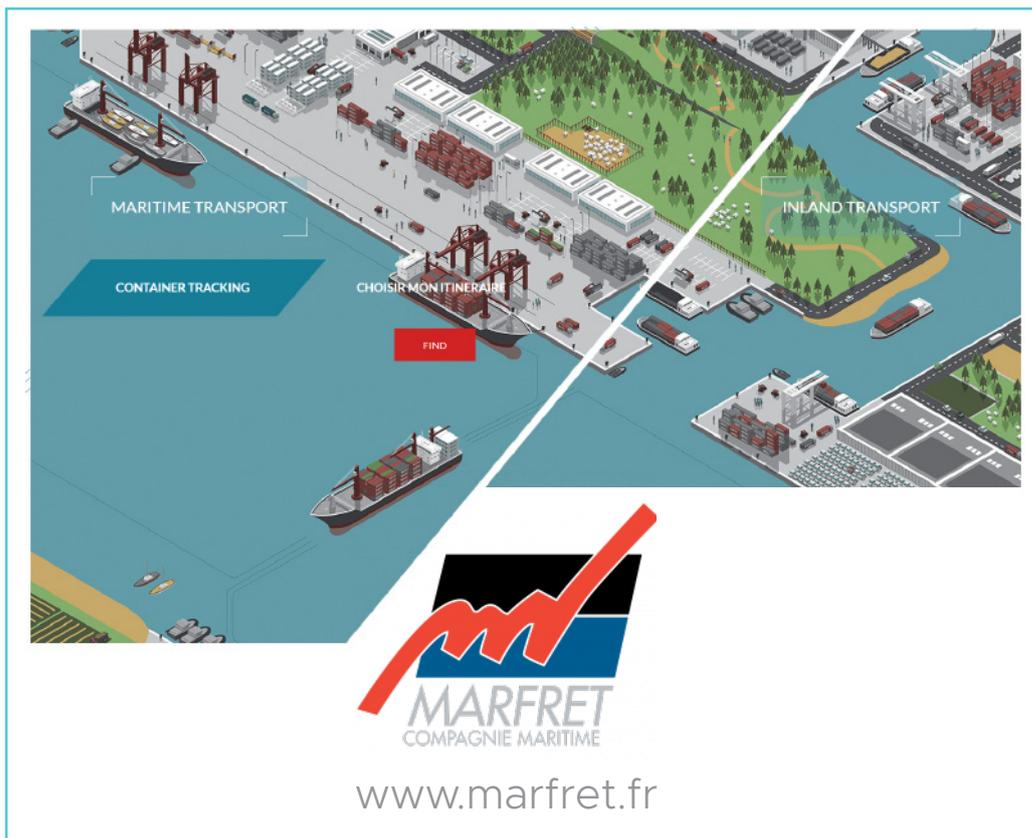
Il Ponte sullo Stretto si conferma un'opera prioritaria di collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, ma la sua realizzazione non deve far passare in secondo piano le necessità di ammodernamento delle reti viarie e dei nodi urbani presenti sul territorio.

Non bisogna inoltre distogliere l'attenzione sulle condizioni di vetustà della rete stradale secondaria lungo l'intera penisola, investendo le risorse necessarie per il suo adeguamento.

Ho parlato finora di imprese, che non si identificano nei soli titolari d'azienda, gli imprenditori.

I lavoratori per noi sono l'anima delle imprese.

Nel gergo economico, il capitale umano è un patrimonio in-



tangibile di una realtà aziendale, che badate bene non vuol dire invisibile. Cito la riforma fiscale, che per noi dovrebbe avere un punto di approdo nel taglio strutturale del cuneo fiscale, a beneficio di lavoratori e datori di lavoro, che imprimerebbe una svolta positiva sui livelli occupazionali e sul potere di acquisto delle retribuzioni.

Una misura a cui teniamo molto è l'innalzamento delle soglie di esenzione per l'indennità di trasferta, che permetterebbe di aumentare il reddito netto degli autisti senza ulteriore aggravio fiscale sulle imprese. Il 1995 è l'ultimo anno in cui sono state aggiornate: si comprende quanto esse siano lontane dall'attuale costo della vita.

La riforma del sistema pubblico dell'istruzione tecnica e professionale è un'altra nostra priorità.

L'autotrasporto merci e la logistica, che potrebbero assorbire una significativa quota di lavoratori, sono pienamente colpiti dal cortocircuito tra chi cerca lavoro e chi lo offre.

Il calo demografico pone inoltre un poderoso problema di ricambio generazionale.

A dirla tutta, non sono solo i giovani a non aver compreso appieno la forza e il potenziale di questo settore.

Finita l'emergenza della pandemia, l'opinione pubblica in generale è tornata a essere troppo tiepida nei nostri confronti e questo per me è difficile da accettare.

Probabilmente c'è una nostra responsabilità in questo: non abbiamo finora trovato il linguaggio e le giuste modalità per comunicare e far capire la rilevanza delle nostre attività, ma confido che la Campagna dell'Albo degli autotrasportatori, appena avviata, possa incidere positivamente sull'immagine della nostra categoria e sul ruolo strategico che essa riveste.

Credo influisca anche la non massiccia diffusione di una cultura d'impresa nel nostro settore, che mi impegno a promuovere e a darne visibilità esterna nel corso del mio mandato.

Per quanto mi riguarda, sono pronto a fare la mia parte e concludo riaffermando che la ricerca di crescita e competitività per piccole, medie e grandi imprese animerà continuamente il mio mandato, affinché ANITA continui ad essere identificata come una comunità di imprenditori seri, qualificati, impegnati per lo sviluppo socioeconomico, a servizio della collettività.

CI LASCIA NELLO D'ALESIO

Che dire di Nello d'Alesio che il 30 Giugno, all'età di quasi 81 anni, ha privato la sua Livorno della bella figura di imprenditore generoso e capace, ma, più che altro della sua personalità, per molti aspetti schiva e semplice fortemente caratterizzata da una non comune carica umana?

Fin da ragazzo, Nello si era incamminato sulle orme del padre, l'intraprendente e fantasioso cavalier Gaetano, respirandone ed assorbendone il fiuto e il coraggio dell'impresa nelle diverse evoluzioni che hanno portato le aziende di famiglia a costituirsi in uno dei più significativi gruppi armatoriali del nostro Paese. La flotta del Gruppo si compone di navi cisterna con portate fino alle 40.000 DWT e che assicurano servizi di elevato livello tecnico e qualitativo in tutto il mondo capaci di soddisfare il più ampio spettro delle più diverse richieste commerciali. Il Gruppo D'Alesio opera nel porto di Livorno con strutture per lo stoccaggio di prodotti petroliferi come la Costieri D'Alesio S.p.A. e la Toscopetrol S.p.A.

Non meno interessante è stata la personalità sportiva dell'armatore, espressa sopra tutto nell'ambito della pallacanestro attraverso la società Libertas, a cui, nel 1989, con il proprio sostegno economico, offrì l'opportunità di ottenere risultati incredibili e di raggiungere le massime vette della specialità.

Per anni impegnato in Confitarma, oltre che alla guida dell'azienda insieme al fratello Antonio (Nino), Nello D'Alesio era ben conosciuto anche nei consessi più rappresentativi della nostra imprenditoria come persona leale, dal fare garbato e gioviale, gentile e straordinariamente sensibile verso le difficoltà delle persone, in particolare di quelle meno fortunate, una sensibilità che sapeva manifestare con la più coinvolgente spontaneità anche nel vivere di tutti i giorni.

Senza Nello D'Alesio Livorno dovrà imparare a fare a meno di una delle personalità più vivide e significative che nell'ultima sessantina d'anni si era abituata ad avere.



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
OUR NETWORK YOUR SUCCESS

T.O. Delta spa Terminal Operator

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	CE	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 CANDICE	ME327W	12/7		6/7	9/7	14/7	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC PINA	ME328W	19/7		13/7	16/7	21/7	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		TOCONAO	329W	26/7		20/7	23/7	28/7	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MAERSK SHEKOU	330W	2/8		27/7	30/7	4/8	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
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 ZLATA R.	CX327A		---	5/7	7/7		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC TAMARA	CX328A			12/7	14/7		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC MEXICO V	CX329A			19/7	21/7		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC PRATTI	CX330A			26/7	28/7		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
Turkey/Greece to USA - Diretto su Boston e Philadelphia	2 BIS	MSC FABIENCE	MX326A				9/7					
		MSC SAO PAULO V	MX327A				16/7					
		MSC LEIGH	MX328A				23/7					
		MSC SWEDEN VI	MX329A				30/7					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
SALERNO // New Tyrrenian Shuttle **** in t/s to Gioia Tauro	3	MSC AZURIT F	YY325R			30/6						
		MSC AZURIT F	YY326R			6/7						
		MSC AZURIT F	YY327R			13/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA COLFO - Servizio diretto: Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport) St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC PAMELA	MF327W			10/7	4/7	7/7	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		METHONI	328W			17/7	11/7	14/7	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
MAERSK SERANGOON		MAERSK SERANGOON	329W			24/7	18/7	21/7	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MAERSK PUELO	330W			31/7	25/7	28/7	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC NEW HAVEN	MF331W			7/8	1/8	4/8	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Cristobal): Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	5	MSC LILY	MC327A			12/7	2/7		21/6	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC JEONGMIN	MC328A			19/7	9/7		28/6	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e proseguizioni interne)		MSC ALGHERO	MC329A			26/7	16/7		5/7	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC SOFIA PAZ	MC330A			2/8	23/7		12/7	vedi servizio 19	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 YOKOHAMA	NL326R			4/7		3/7	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC MAEVA	NL324R			7/7		6/7	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC ARCHIMIDIS	NL327R			14/7		13/7	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC ADELAIDE	NL328R			21/7		20/7	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA - Montreal servizio diretto (e proseguizioni interne)	7	MSC ALYSSA	CI328A			11/7	12/7		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC MANZANILLO	CI329A			22/7	23/7		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC SHRISTI	CI330A			29/7	30/7		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC NURIA	CI331A			5/8	6/8		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	DA	R	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	14	MSC SAMAR	FJ320W			di Serv. 2/7		vedi serv. 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC DILETTA	FJ326E			6/7		vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omeazaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC NELA	FJ321W			7/7		vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC GEMMA	FJ322W			12/7		vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Dubai ,Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	14bis	MSC FIAMMETTA	IM326R	2/7		Vedi Serv. 16		37	Vedi Serv. 19	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC AZOV	IM327R	9/7				10/7	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		MSC MARINA	IM328R	17/7				18/7	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		MSC PEGASUS	IM328R	24/7				25/7	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba	15	MSC NINA F	YA326A		2/7			vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		TBN	YA327A		9/7			vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC NINA F	YA328A		16/7			vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		TBN	YA329A		23/7			vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
MAROCCO - Casablanca	16	MSC ROSSELLA	YM326A		3/7			vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC MARIA CLARA	YM327A		10/7			vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC ROSSELLA	YM328A		17/7			vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC MARIA CLARA	YM329A		24/7			vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	17					Vedi serv. 12		vedi serv. 7 e 8			vedi serv. 13 bis
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	18	MSC VIDHI	MT325A	2/7	30/6	4/7		vedi serv. 4			
		MSC MELINE	MT326A	9/7	7/7	11/7		vedi serv. 4			
		MSC SHAULA	MT327A	16/7	14/7	18/7		vedi serv. 4			
		MSC ANAHITA	MT328A	23/7	21/7	25/7		vedi serv. 4			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	19	MSC CAITLIN	AE326A		4/7	3/7			2/7		
		MSC MARYLENA	AE327A		11/7	10/7			9/7		HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC CAITLIN	AE328A		18/7	17/7			16/7		
		MSC HARMONY II	AC326A						1/7	1/7	EVYAP, TEKIRDAG, COSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC JULIANA II	AC327A						8/7	8/7	
		MSC RHIANNON	AC328A						15/7	15/7	
		MSC BELLE	AV326A		4/7	1/7			3/7		ZMIR, MERSIN, HAIFA, ASHDOD, ALEXANDRIA, DEKHELIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC SHEILA	AV327A		11/7	8/7			10/7		
		TBN	AV328A		18/7	15/7			17/7		
		MSC ALIX 3	AB326A		1/7				2/7	5/7	
		MSC MASHA 3	AB327A		8/7				9/7	12/7	PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, PORT SAID, WEST, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC JEMIMA	AB328A		15/7				16/7	19/7	
		BURAK BAURAKTAR	AY329A	1/7						2/7	BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		BURAK BAURAKTAR	AY330A	8/7						9/7	
		MAERSK HIDALGO	319W						6/7		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALLAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.it)
		MAERSK HAVANA	320W						6/7		
		MAERSK HIDALGO	325E						10/7		
		MED TRABZON	AS326A		1/7	3/7			30/6		
		MED SAMSUN	AS327A		8/7	10/7			7/7		ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MED TRABZON	AS328A		15/7	17/7			14/7		
		SPIRIT OF CHENNAI	AA327A		6/7	5/7			5/7		
		MANDO	AA328A		13/7	12/7			12/7		PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		LUEBECK	AA329A		20/7	19/7			19/7		



GRIMALDI LINES



La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | <http://cargo.grimaldi-lines.com>