

SETTEMBRE 2023

MENSILE

TAV

LA LINEA FERRATA AD ALTA VELOCITÀ CHE FORSE SI FARÀ

di Renato Roffi

Quale e come sarà il mondo nel 2043? Chi, con gli attuali ritmi di trasformazione, potrà essere così arditamente presuntuoso da rispondere, ad una domanda del genere?. Stando ai fatti potremmo rispondere che ben poche sono le certezze sulla molta carne che oggi vediamo al fuoco.

Prendiamo, ad esempio, l'annosa e tormentata vicenda della (o del, a seconda dei gusti) Tav , la linea ferrata ad alta velocità che dovrebbe (ormai il condizionale si impone) essere realizzata fra Torino e Lione e che già tanto cara è costata in termini di risorse e di ordine pubblico ai nostri governi degli ultimi lustri. L'attuale ministro delle infrastrutture, l'irrequieto Matteo Salvini, ha restituito vigore e impulso all'idea senza, però, tenere nel debito conto l'incredibile, ma non molto pubblicizzata (almeno in Italia) inversione di marcia in cui si sono esibiti i nostri vicini francesi con mirabile disinvoltura.

Il ripensamento dei nostri partners transalpini è attestato anche sull'autorevole quotidiano La Repubblica del 11 Maggio 2023 dall'ingegner Alberto Poggio, ricercatore e membro della Commissione Tecnica nominata dall'Unione Montana dei comuni della Valle di Susa per studiare l'evoluzione del progetto della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. L'ingegner Poggio, per lavoro, si occupa di valutazioni ambientali e pianificazione territoriale di impianti e infrastrutture industriali ed energetiche e il suo articolo è rimbalzato ed è rintracciabile anche sul sito <https://volerelaluna.it>.

"TAV troppo cara. Parigi gela l'Italia e rinvia la sua tratta a dopo il 2043". Così titolava, infatti, il nostro secondo quotidiano nazionale per indicare l'ultima presa di posizione francese sull'urgenza di realizzare l'infrastruttura motivo di tanti contrasti, talvolta perfino sanguinosi nel nostro Paese.

Per cercar di comprendere il reale stato dei fatti, fra controrepliche, smentite ed ipotesi in libertà, dopo anni di proclamata urgenza ed indispensabilità dell'opera, già caldeggiata con particolare decisione da parte francese, proviamo a procedere con un minimo di ordine. Al momento la questione sembra impennarsi sul tratto di competenza transalpina della ferrovia che dovrebbe collegare Lione con l'ingresso del tunnel di base della sezione transfrontaliera, in val Maurienne. E' bene sapere che, al momento, i nostri così detti cugini con il traforo sono praticamente al palo e tutto è stato rimesso alle decisioni di un Consiglio di orientamento delle Infrastrutture (Coi), istituito dal Governo di oltr'Alpe con l'incarico di pronunciarsi sui tempi e le precedenze da attribuire alle infrastrutture da realizzare e proporre le priorità e le tempistiche da assegnare agli investimenti. Per l'Italia e per quanti si sono scapicollati in difesa dell'opera e continuano a farlo, le ultime pronunce del Coi francese possono essere definite, senza tema di esagerare, addirittura raggelanti.

La Francia, infatti, rinviando ulteriori valutazioni a studi futuri, sostiene che, fino al 2043 (un'eternità lunga vent'anni), non è ravvisabile la necessità di realizzare nuovi tunnel né nuove linee ferrate essendo quelle attualmente in esercizio sufficienti a ben sopportare le quantità previste di traffico mercantile che, con interventi minimali, potranno agevolmente transitare sulla linea Modane-St Jean de Maurienne-Dijon, almeno per il prossimo decennio.

Ciò, naturalmente, ha posto in grande agitazione i fanatici della linea veloce fra Torino e Lione e il ministro dei trasporti francese, Clément Beaume, si è affrettato (tutto il mondo è un po' paese) a cercar di minimizzare definendo (non si sa con quanta buona fede) il parere del Coi "puramente consultivo", per poi, pressato dai media, accrescere la confusione dei "detto e non detto" avvertendo, con sottile ambiguità, che "nessuna decisione è (era) stata presa". Ma vediamo di vederci più chiaro possibile. Da parte francese, in pratica, non esisterebbe un calendario ufficiale per la realizzazione del tunnel di base per la semplicissima ragione che, né il progetto definitivo dell'opera né il tracciato sarebbero stati ancora approvati; esiste, però, la Decisione mini-



steriale del 8 Aprile 2019 (vecchia ormai di quattro anni) in cui, in buona sostanza, si conclude che l'attuale ferrovia Dijon-Modane, una volta riadattata, con una spesa di 600 milioni (a fronte dei 6,7 miliardi previsti per la galleria di base), potrà ben fungere da accesso alla vexata galleria, quando e se mai esisterà, e, in tale ottica, la società di gestione delle ferrovie francesi, Sncf Réseau, è stata incaricata di valutare l'entità degli investimenti da dedicare all'opera e di stabilire un calendario operativo coerente per gli interventi ottimizzando i costi ritenuti necessari per garantire la sostenibilità finanziaria e per ben "rispondere all'aumento del traffico passeggeri" e "sostenere il rilancio del traffico merci sulla linea Digione-Modane".

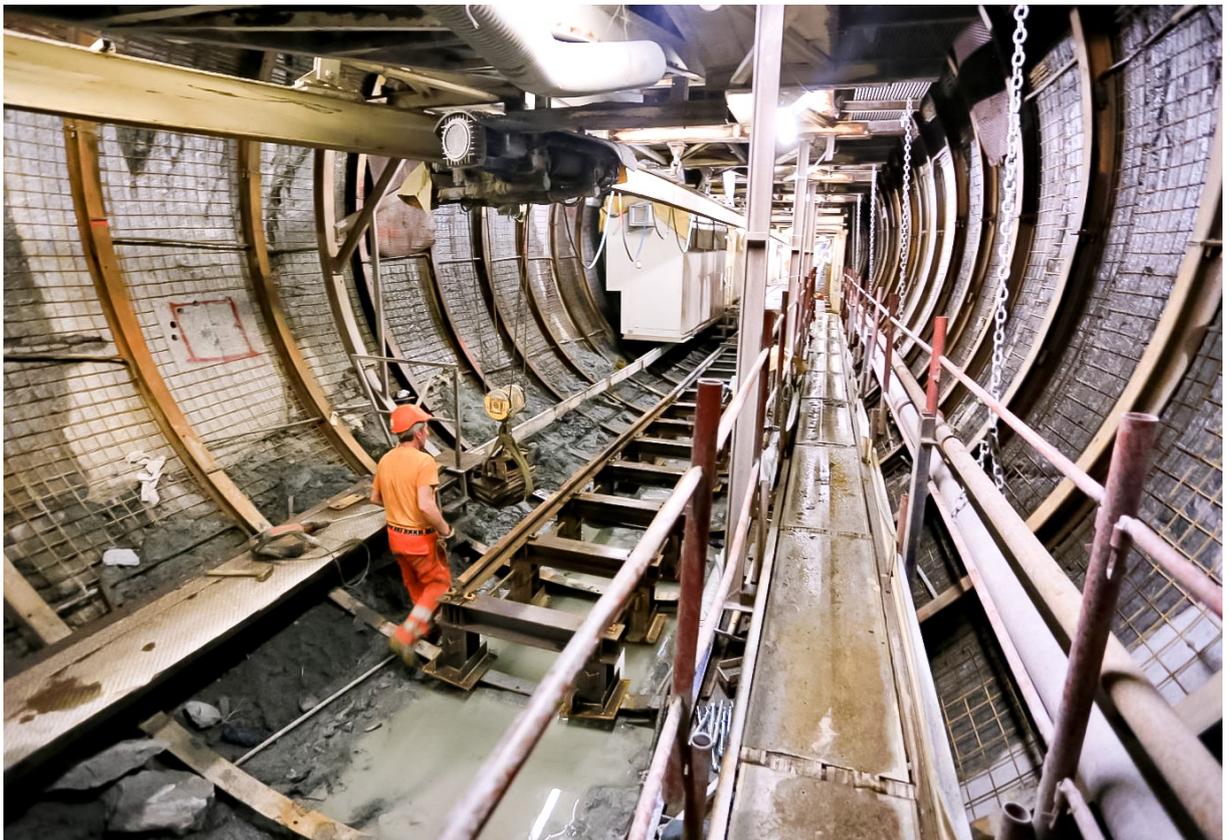
Il documento, che affida tali studi e valutazioni alla società di gestione delle Ferrovie fran-

cesi, fu siglato dall'allora ministra dei Trasporti, Elisabeth Borne, cioè proprio la persona che adesso siede al vertice della commissione parlamentare della Loi d'orientation des mobilités, con cui il governo transalpino, dopo quarant'anni, si propone di riformare radicalmente la politica nazionale relativa alle infrastrutture per rimediare, in qualche modo, al forte divario fra le linee ad alta velocità e il resto delle ferrovie, oggi abbastanza trascurate per i forti ridimensionamenti di spesa a cui sono andate soggette le grandi infrastrutture, specialmente sotto i due ultimi presidenti.

L'accesso alla Torino-Lione, assieme ad altre opere, è stata dichiarata "non prioritaria" nell'ambito della politica di ammodernamento delle linee esistenti e riesce francamente difficile immaginare un ripensamento da parte della

signora Borne, ingegnera civile e, dal 16 Maggio 2022, a capo del governo francese. Secondo le valutazioni del Coi (rapporto annesso, punti 1.10.3 e 1.10.4), la vecchia linea, una volta ristrutturata, potrà sopportare agevolmente il transito di quasi 17 milioni di tonnellate di merci, pari - più o meno - a cinque volte il traffico attuale e gli esperti ritengono ormai assai poco probabili gli ultra ottimistici incrementi sbandierati da certi "esperti" dell'ultim'ora, che, fra l'altro, sono sempre più oggetto di irriverenti ironie.

Gli scambi italo francesi risultano attestati, o quasi, da una trentina d'anni su un volume di circa 45 milioni di tonnellate di merci trasportate fra strada e ferrovia e va considerato che una quantità ingente di esse riguarda gli interscambi fra la penisola iberica e l'Europa



orientale che corrono lungo la direttrice costiera. Tornando al corridoio alpino fra i due Paesi (Valle d'Aosta - Monte Bianco e Valle di Susa - Frejus e Monginevro), secondo gli indirizzi proposti dal Coi, la ristrutturazione delle ferrovie francesi oggi in esercizio consentirà di trasportare su rotaia un buon 75% delle merci che viaggiano attualmente su strada. Sarebbe certo un risultato sorprendente, se si considera che lo stato più virtuoso in tal senso, la Svizzera, si è attestato intorno al 70%.

E da parte italiana? Verrebbe da dire: ".... Staremo a vedere". Un paio di anni fa, sotto la pressione dei fanatici della Torino-Lione ad ogni costo, Draghi fu indotto a rispolverare l'esecuzione del progetto, ma non riuscì a farlo ricomprendere nel calderone del Pnrr, anche per la risonanza delle numerose false partenze e delle feroci opposizioni che avevano punteggiato l'iter dell'opera.

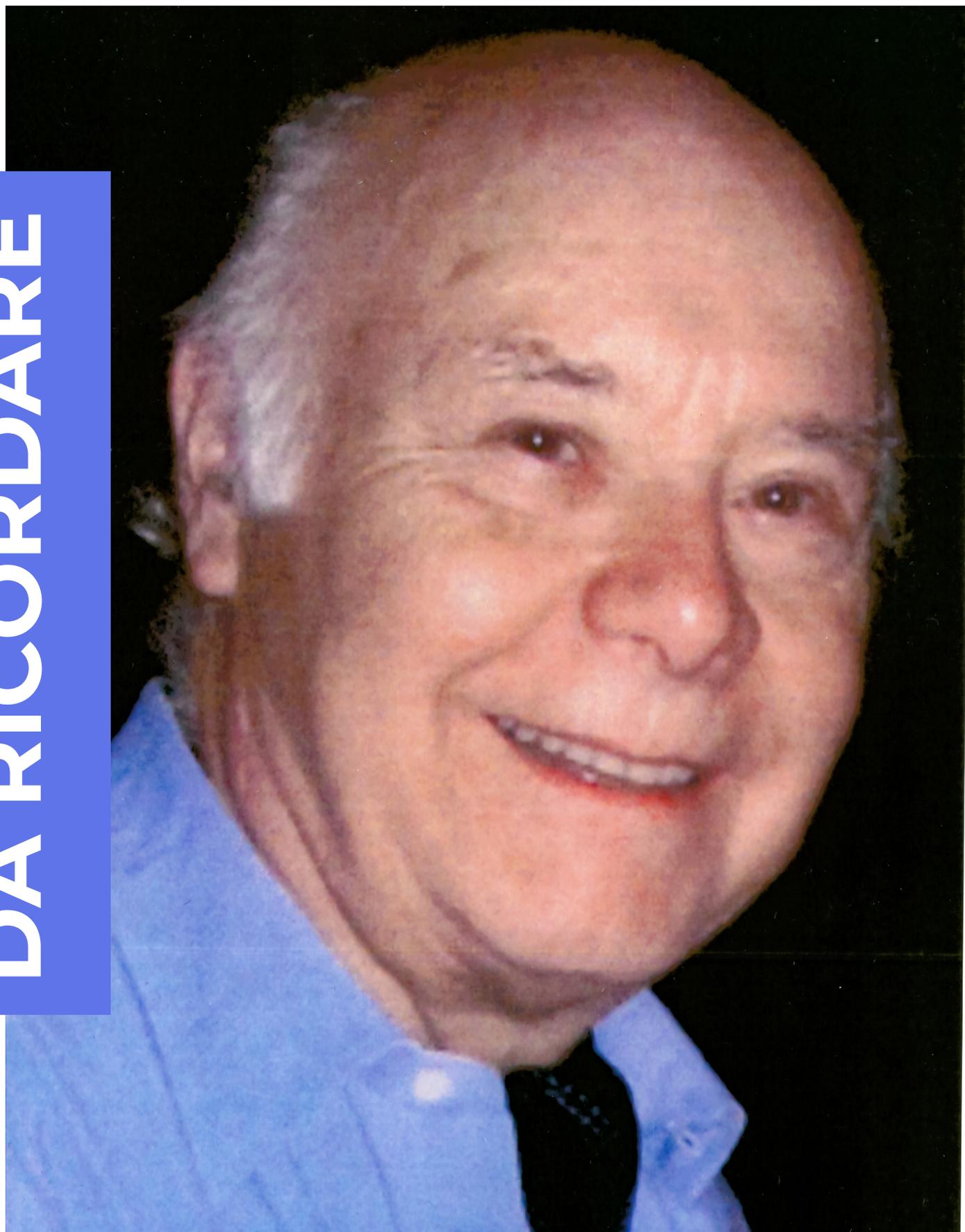
Fu, però – in questo siamo dei veri campioni – nominato un commissario e le nostre

Ferrovie riceverebbero l'ordine di predisporre un progetto definitivo, almeno relativamente alla tratta da Torino ad Avigliana, dato che per la parte rimanente, fino all'imboccatura del tunnel di base, fra Bussoleno e Susa, potranno essere impiegate le linee attuali. Alla luce del recente, acrobatico avvistamento francese, però, i nostri tecnici sembra stiano cominciando a chiedersi se valga la pena di affrettarsi quando, al di là delle Alpi, salvo improbabili ripensamenti, niente si muoverà, almeno fino al 2043.



20 ANNI SENZA ALDO SPADONI

DA RICORDARE



“Senza cospicui investimenti Livorno resterà sempre un porticciolo e, se non verranno rimosse le troppe irragionevoli preclusioni che si oppongono all’ingresso di capitali esterni, il nostro scalo è destinato a soccombere in tempi più o meno lunghi”

E’ con queste parole, ancora incredibilmente attuali, che nel 2013 aprimmo, nel decimo anniversario della scomparsa, il ricordo di Aldo Spadoni, imprenditore marittimo eclettico e polivalente che ormai da venti anni manca alla portualità labronica.

Quelle parole, di inquietante concretezza, riportano alla mente un episodio di cui lo stesso imprenditore mi mise a parte durante un colloquio/intervista nel suo ufficio di allora, in via Luigi Cadorna.

L’incontro sei era ormai trasformato in una simpatica chiacchierata fuori dai denti, come si conveniva con siffatto personaggio e, quasi per dimostrare la plastica veridicità delle “... troppe irragionevoli preclusioni che si oppongono all’ingresso di capitali esterni”

il vecchio leone mi parlò di un incontro avvenuto nell’ufficio ginevrino dell’armatore Gian Luigi Aponte, suo carissimo amico conosciuto agli albori delle di lui fortune, in cui, oltre allo stesso Spadoni erano presenti altri personaggi di primissimo piano e di peso assai rilevante della portualità livornese, i cui nomi, a suo tempo, sebbene mi avesse autorizzato a pubblicarli, preferii tacere per i manzoniani “degni rispetti” ed a maggior ragione lo faccio oggi, dato alcuni di essi non sono più fra noi.

Più o meno, questo è ciò che comparve sul nostro giornale cartaceo di allora: “.... anche i sassi ormai sanno che, qualche tempo fa, presente il sottoscritto ed alcuni notabili livornesi (qui aveva detto espressamente di chi si trattava), fu detto che, per far funzionare bene tutte le sei Paceco di allora, sarebbe occorsa una decina di miliardi. Quel giorno fu incredibilmente respinta una proposta dell’armatore Aponte che poneva a disposizione della darsena Toscana un centinaio di miliardi, perché in cambio chiedeva soltanto un 25% di partecipazione nel Terminal”.

Aldo Spadoni, nipote e figlio di agenti marittimi e armatori, da sempre innamorato della sua Livorno ed assertore appassionato ed entusiasta delle enormi potenzialità di sviluppo dello scalo livornese che ne costituisce l’essenza stessa, per oltre mezzo



Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

tricomsrl.net

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* NAYA 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



secolo interpretò un ruolo di autentico protagonista sulla scena dei traffici marittimi attraversando le vicende un po' eroiche e un po' avventurose e talvolta temerarie degli anni della faticosa ricostruzione post bellica, fino alle soglie del terzo millennio, all'inizio del quale giunse per lui il momento di accomiarsi da questo mondo.

Una delle sue caratteristiche più eminentemente peculiari di Aldo Spadoni, oltre a quella di essere sempre rimasto svisceratamente attaccato al "suo" porto, fu, senza dubbio quella di non avere avuto peli sulla

lingua e di avere sempre espresso i suoi punti vista con una chiarezza, talvolta anche particolarmente ruvida, che niente riusciva a concedere a forme, anche minimali, di quella prudenza un po' pavida che oggi viene comodamente definita "politicamente corretto". Basterebbe ricordare i suoi schietti giudizi sul modo di intendere il porto da parte di certi ambienti della politica e dell'imprenditoria cittadina ed è, forse, anche per tali aspetti che il ricordo del commendator Spadoni continua ad rimanere vivo, anzi, vivace, non solo fra gli esponenti della sua categoria, in cui fu parte

attivissima operando senza risparmiarsi anche nell'Asamar (Associazione fra gli agenti marittimi), ma anche nel tessuto sociale cittadino. L'ultimo atto di amore verso la sua città fu il completo ed intelligente restauro dello storico complesso del Borgo dei Dotti, di cui avviò il coraggioso recupero per farne quel gioiello che vediamo oggi e che egli non fece in tempo a vedere e farne la nuova e prestigiosa sede dell'azienda che aveva portato ai livelli che conosciamo e che la famiglia sta portando avanti con successo.



RAM: DAVIDE BORDONI

NUOVO AMMINISTRATORE UNICO



Sono passati appena due mesi dall'addio ufficiale di Ivano Russo a Ram, approdato poi nelle settimane scorse nel gruppo genovese On Health Care Group spa (OHCG), operante nella sanità integrativa, che già arriva la nomina del nuovo amministratore unico Davide Bordoni.

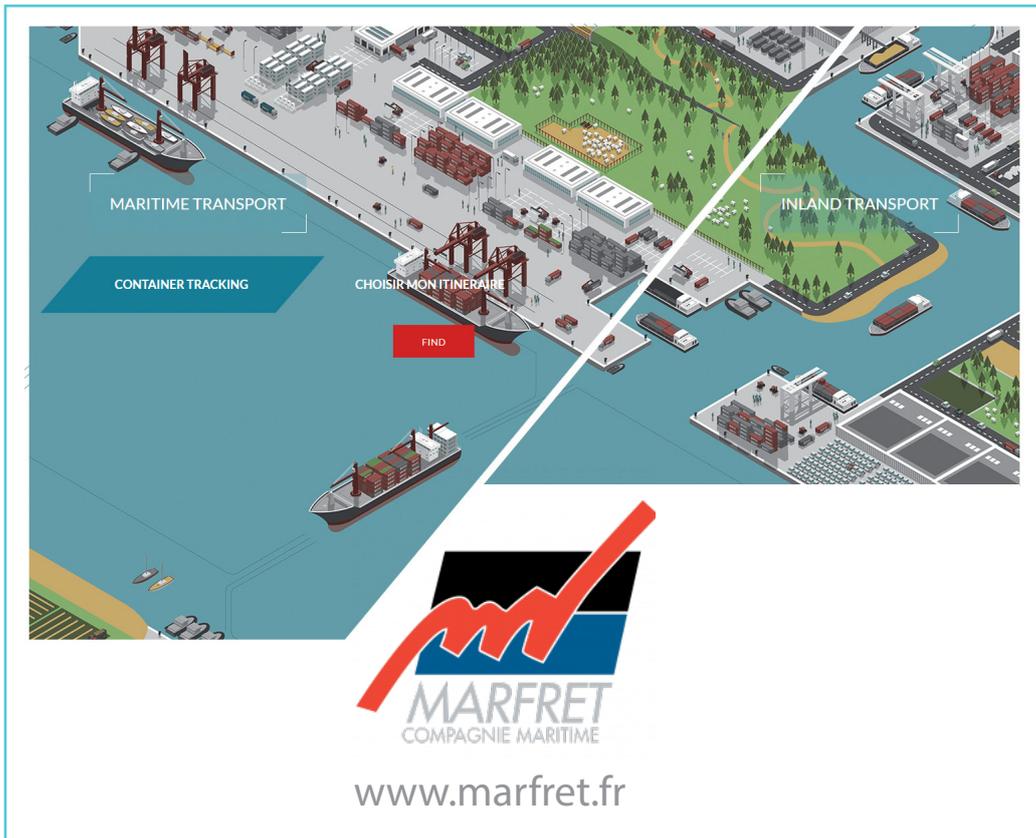
La scelta dell'Assemblea degli azionisti di Ram, che lo ricordiamo è la società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, è ricaduta su Bordoni, che in questi anni ha ricoperto diversi ruoli politici e istituzionali e, dopo aver avuto alcuni incarichi nella realtà municipale, Bordoni è passato a quella Capitolina. Nato a Roma nel 1973, laureato in

Sociologia all'Università "La Sapienza", è stato anche vicepresidente del distretto audiovisivo e I.C.T.- information & communication technology di Roma, patrocinato da Roma Capitale, Unione degli Industriali e delle Imprese di Roma e dalla Camera di Commercio di Roma.

Finora ricopriva un incarico all'interno dell'Assemblea Capitolina e componente della Commissione Trasporti e Mobilità, vicepresidente della Commissione Giubileo.

Subito dopo l'insediamento del Governo Meloni Davide Bordoni ha iniziato la sua collaborazione con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini con cui nel 2020 ha fondato il gruppo consiliare Lega-Salvini Premier, come riportato sul suo sito.

“Ringrazio l’Assemblea per la fiducia che ha riposto in me nel conferirmi tale incarico -ha detto Bordoni dopo la nomina- e da subito lavoreremo per conferire a Ram un ruolo sempre più centrale come implementing body dell’Amministrazione. Saremo impegnati insieme nella gestione delle politiche di investimento del PNRR per una logistica digitale, nonché nello sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale come un ecosistema digitale di cooperazione: offriremo ai Dipartimenti, al Gabinetto, alle Direzioni Generali, alla Struttura Tecnica di Missione ed alle articolazioni di governance del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tutto il supporto necessario. Ci attendono numerose sfide, tutte fondamentali per il futuro di un settore strategico per la competitività dell’intera economia nazionale.”





ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI

L'ATI REALIZZERÀ LA CASSA DI COLMATA DI BRINDISI

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE (ADSPMAM), UGO PATRONI GRIFFI, NELLA SUA VESTE DI COMMISSARIO STRAORDINARIO, HA SOTTOSCRITTO IL CONTRATTO DI APPALTO PER IL "COMPLETAMENTO DELLA INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST-I LOTTO" CON L'ATI RICCIARDELLO COSTRUZIONI SPA / CONSORZIO STABILE BUILD SCARL, L'ASSOCIAZIONE TEMPORANEA DI IMPRESE CHE SI ERA AGGIUDICATA LA GARA INDETTA DALL'ENTE.



Già nelle prossime settimane sarà effettuata la consegna dei lavori che dureranno meno di due anni, per un importo complessivo di oltre 24 milioni di euro. Con la sottoscrizione del contratto si conclude definitivamente la fase post-gara e si passa, quindi, all'esecuzione dei lavori che vedranno impiegata, anche, molta manodopera locale.

L'opera, il cui quadro economico complessivo ammonta a 66 milioni di euro, è stata frazionata in due lotti, il primo riguarda la realizzazione della cassa di colmata tra il molo petrolchimico e costa morena est (43 milioni di euro) all'interno della quale verranno refluiti i sedimenti rinvenuti dall'escavo, contemplato nel secondo lotto (23 milioni di euro).

"Proprio in questi giorni- commenta il presidente Patroni Griffi- il Governo ha avviato la tanto attesa riforma della normativa che disciplina le operazioni di dragaggio nei porti italiani, riconoscendo, come da tempo richiesto da Assoport, che i sedimenti marini non vengano classificati quali rifiuti, ma preziose risorse che alimentano l'economia circolare. E la cassa di colmata di Brindisi ne è un fulgido esempio. La realizzazione dell'opera, infatti, non

solo ci permetterà di dragare il porto, non solo darà casa alla Marina Militare con il suo nuovo naviglio e alle tante imprese che oggi cercano spazi nel porto, ma offrirà a cittadini e turisti un parco su un magnifico fiordo in cui passeggiare, trascorrere qualche ora di relax, fare attività fisica, passare piacevolmente del tempo godendo dello spettacolo dell'insenatura e del porto intero e magari – se ci saranno dei privati che vorranno investire – sorseggiando un aperitivo al tramonto. Altro aspetto rilevante è il coinvolgimento della manodopera locale.

Questa opera – conclude Patroni Griffi- sarà in grado di incidere positivamente sul PIL della città di Brindisi e della sua provincia, andando a sopperire alla riduzione o eliminazione degli incentivi che nel tempo sono venuti meno. È un assioma evidente: ogni euro investito in infrastrutture ne genera tre. Questa è la buona economia, sostenibile e virtuosa per il territorio”.

“Si tratta di un’opera dalla notevole complessità progettuale e realizzativa e per la quale è stato condotto, in questi anni, un importante lavoro da parte del Commissario Straordinario di Governo Ugo Patroni Griffi- commenta l’on. Tullio Ferrante, sottosegretario di Stato al Mit (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Nelle prossime settimane sarà effettuata la consegna dei lavori che secondo le previsioni dureranno meno di due anni. A valle della riforma della normativa che disciplina le

operazioni di dragaggio nei porti italiani, sarà possibile applicare i principi dell’economia circolare mediante un approccio sostenibile che mirerà a gestire i sedimenti in modo responsabile e ad ottenere benefici economici, sociali ed ambientali”.

“Si compie oggi un altro importante passo per la realizzazione di quest’opera di grandissimo valore strategico e industriale – ha commentato il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano -. Come sempre i miei complimenti vanno all’Autorità di Sistema portuale, al presidente Patroni Griffi e all’intera struttura tecnica e amministrativa, perché stanno dimostrando la capacità del sistema pugliese di raggiungere gli obiettivi strategici e operativi previsti nell’attuazione del Pnrr”.

L’opera infrastrutturale rientra tra quelle caratterizzate da una notevole complessità progettuale e realizzativa che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, nonché da articolati processi autorizzativi, per i quali il legislatore ha previsto la nomina del Commissario straordinario dotato di poteri derogatori, sia in sede di avvio dell’opera che nel corso della realizzazione della stessa, rispetto alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici. Prima che i lavori veri e propri del cantiere entrino nel vivo sarà necessario procedere alla verifica circa la presenza di residui bellici sia nella parte terrestre che in quella subacquea.



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.generalexportnvoct.it

PSA ITALY DOPPIA IL RECORD DI AGOSTO

AL TERMINAL PSA GENOVA PRA' UN'ALTRA PORTACONTAINER DA 24MILA TEUS



Al terminal PSA ITALY di Genova Pra' è arrivata la seconda nave portacontainer da 24.000 TEUs, dopo il record del 10 Agosto scorso, che ha segnato un primato per lo scalo marittimo genovese.

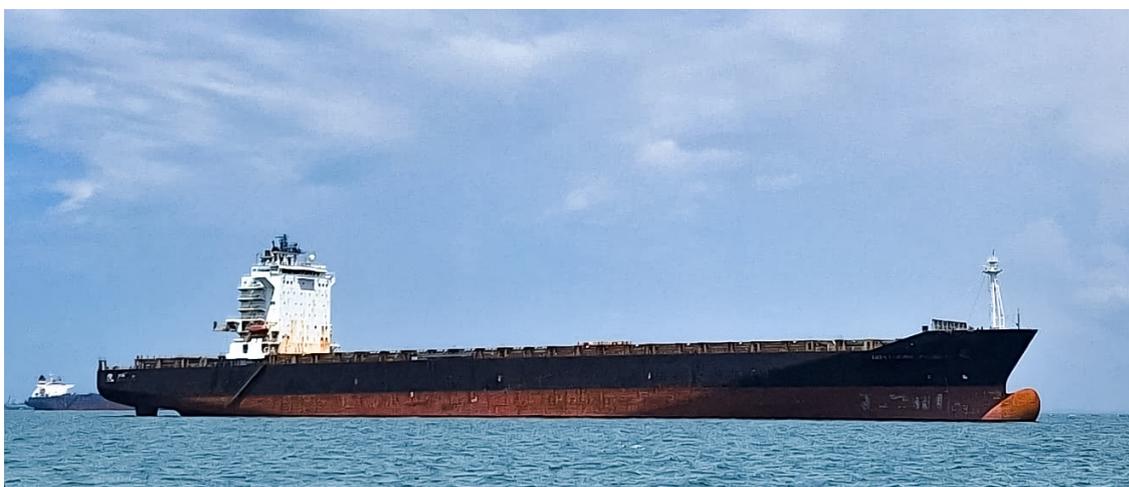
La nave, con oltre 400 metri di lunghezza e di 61 metri di larghezza, ha ormeggiato sulle banchine genovesi di PSA: il terminal di PSA Genova Pra' accoglie e lavora abitualmente navi di 400 metri di lunghezza e con larghezza superiore ai 50, ovvero le misure di unità che hanno una portata di container tra i 17.000 e i 20.000 TEUs, le navi più grosse nel Mediterraneo prima dell'arrivo nel nuovo standard da 24.000 TEUs.

Grazie agli investimenti messi in campo negli ultimi tre anni da PSA Italy in termini di formazione, sicurezza e

tecnologia, il terminal di PSA Genova Pra' conferma ancora una volta la sua capacità di tenere il passo con i cambiamenti del comparto marittimo e di accogliere le navi con i nuovi standard da 24.000 TEUs di capienza, previste arrivare con sempre maggiore frequenza nel Mediterraneo.

Fondamentale in questo senso è stata la capacità del terminal PSA Genova Pra' di creare sinergie virtuose con le professionalità del porto di Genova, a partire dal Corpo dei Piloti del porto e della Capitaneria di Porto Guardia Costiera, che hanno portato a termine le opportune verifiche tecniche per far attraccare in totale sicurezza le navi portacontainer di queste dimensioni.

LA JOLLY ORO RAFFORZA LA FLOTTA FULL CONTAINER DI IGNAZIO MESSINA & C.



Si allarga la “famiglia” del gruppo genovese Ignazio Messina & C. che, puntuale sul cronoprogramma registra l’acquisizione della Jolly Oro. Full container, gemella della Jolly Argento che ha fatto il suo ingresso circa un mese fa, conferma la strategia di un progressivo rafforzamento sul mercato delle unità di tale tipologia.

Anche la Jolly Oro, come è stata chiamata la ormai ex “Northern Priority”, ha una capacità di trasporto di 4600 TEUs, è lunga 264,32 metri per una larghezza di 32,20 metri ed è stata costruita dal cantiere coreano Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering, lo stesso cantiere che aveva costruito la prima serie delle portacontainer ro-ro che hanno caratterizzato nell’ultimo decennio la flotta del gruppo genovese.

Preso in consegna nel porto di Singapore, proseguirà per i porti cinesi di Xiamen e Guangzhou per imbarcare container acquistati dal gruppo. Al timone il comandante Salvatore Cammareri di La Spezia con un equipaggio composto da 14 italiani, 5 comunitari e 4 extra Ue, pronta ad operare sulla linea ESA (East South Africa).

SIAMO SULLA STRADA GIUSTA

COSÌ IL COMMENTO DEL PRESIDENTE DI ASSOPORTI, RODOLFO GIAMPIERI UNITAMENTE AL DELEGATO PER LA SEMPLIFICAZIONE DELLE NORME SUI DRAGAGGI, PRESIDENTE DELL'ADSP DEL MAR ADRIATICO MERIDIONALE, UGO PATRONI GRIFFI, IN RIFERIMENTO A QUANTO AVVIATO DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA IN MATERIA DI SEMPLIFICAZIONE AMBIENTALE.



Da anni Assoporti sottolinea con decisione la necessità di dotare il Paese di una normativa sui dragaggi simile a quella vigente nella gran parte degli stati europei, in particolare quelli che hanno una sviluppata economia portuale, ispirata ai principi della Blue Economy, come elaborati da Gunther Pauli. Nelle priorità rappresentate da Assoporti al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, appena insediato, al primo posto è stata richiesta la riforma della normativa sui dragaggi per lo sviluppo della portualità. La normativa attuale, obsoleta e in contrasto con i dettami della economia circolare e dell'end-of-waste, rallenta la realizzazione delle opere portuali, infrastrutture strategiche dello

Stato, e ne centuplica i costi di realizzazione. Finalmente si riconosce che il sedimento marino non è un rifiuto, ma una preziosa risorsa. Quindi, un sottoprodotto di una attività economica, come è appunto il dragaggio. Questa risorsa può essere valorizzata nella realizzazione delle opere portuali, banchine e opere di difesa, ma anche utilizzata dall'economia retroportuale (è italiana la ricerca, finanziata dall'Europa, che permette di trasformare sedimento e gusci delle cozze in materiale edile). Assoporti segue con molto interesse l'evoluzione della normativa in materia, condividendo integralmente la finalità, e si augura che la riforma, promossa dalla vice

ministra del MASE, Vania Gava, prosegua coraggiosamente dotando il paese, dopo 30 anni, di norme moderne relative ai dragaggi. L'Associazione è a disposizione, come sempre, per fornire il proprio contributo. Se la riforma della normativa sui dragaggi fosse completata, anche per quanto riguarda l'utilizzo dei sedimenti nella realizzazione delle opere portuali e del loro deposito temporaneo, moltissime opere finanziate dal Pnrr riceverebbero una significativa accelerazione, e costerebbero molto meno liberando risorse per altre importanti opere. Come si dice in gergo portuale, allora, avanti tutta su questa rotta!

ADSP MAR DI SARDEGNA

VIA ALLA GARA D'APPALTO PER LA REALIZZAZIONE DELLA STRADA DI COLLEGAMENTO TRA TERMINAL RO-RO E SS 195, L'OPERA È FINANZIATA CON 10 MILIONI DI EURO DI FONDI PNRR DEDICATI ALLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI



È l'ultimo tassello per il completamento dell'ampio e complesso progetto di infrastrutturazione e potenziamento del Porto Canale di Cagliari.

Nella piattaforma telematica dell'AdSp, è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione della strada di collegamento tra il Terminal Ro-Ro, la rete viaria della SS 195 ed il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest (denominata ex SS 195).

L'opera, il cui importo dei lavori è di circa 10 milioni e 230 mila euro (su un quadro economico di oltre 12), è finanziata, per la quasi totalità, da fondi Pnrr dedicati agli interventi per le Zes (10 milioni di euro) e avrà un duplice scopo.

Da una parte, lungo il fronte mare di Giorgino ovest, è prevista un'arteria di accesso diretto al nuovo Terminal ro-ro (a 2 corsie per l'immissione o l'accesso dalla SS 195, e a 4 corsie nei restanti 300 metri sino al nuovo scalo).

Dall'altra, la realizzazione di un collegamento viario interno tra il compendio rinfuse e lo stesso porto commerciale che, attraverso un'apposita rotatoria, agevolerà il traffico dei mezzi pesanti in entrambe le direzioni e alleggerirà il carico trasportistico sulla viabilità urbana della SS 195, attualmente unica strada di accesso alla città di Cagliari dalla zona di Pula, Capoterra e Macchiareddu. La stessa strada permetterà,

inoltre, il completamento della viabilità interna portuale mettendo in comunicazione tutte le aree del Porto Canale, compreso il polo della cantieristica nella sponda opposta.

L'intera nuova viabilità sarà dotata di illuminazione pubblica per garantire adeguate condizioni di sicurezza anche per l'intenso traffico di mezzi pesanti nelle ore notturne, e opere a verde, con specie autoctone, a scopo di mitigazione ambientale e schermatura dell'infrastruttura stradale rispetto ai fabbricati esistenti.

La scadenza per la presentazione delle offerte è prevista per le 10.00 del 27 Ottobre.

“L'opera viaria che andremo a realizzare – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del mare di Sardegna – completa l'intero e complesso processo di infrastrutturazione che sta interessando il Porto Canale di Cagliari. Un sistema di collegamento interno che renderà agevolmente fruibili tutte le sezioni del compendio, consentendo sia un'integrazione tra le differenti attività presenti che il decongestionamento, della viabilità lungo l'arteria di collegamento tra la città e la zona industriale. Un progetto, questo, che rappresenta una nuova sfida per questa AdSP che, grazie al lavoro della struttura, si accinge virtuosamente a spendere un'ulteriore consistente fetta di finanziamenti PNRR”.

www.cislivorno.it



Centro Internazionale Spedizioni S.p.a.

assistenza
completa



GIORGIO NAPOLITANO CI HA LASCIATO



Il senatore Giorgio Napolitano, si è spento il 22 Settembre, nella clinica Salvator Mundi al Gianicolo in Roma. A darne l'annuncio è stato il presidente del Senato Ignazio La Russa.

Bandiere a mezz'asta a palazzo Madama. Il sottosegretario di Stato Alfredo Mantovano ha disposto che per Napolitano si celebrino le esequie di Stato. Il giorno delle celebrazioni delle esequie di Stato sarà dichiarato lutto nazionale.

Ci lascia l'uomo delle riforme a tutti i costi, napoletano di gran classe, elegante e "pignolo", come egli stesso si è definito. Attento ad ogni dettaglio, lavoratore instancabile, profondo conoscitore della vita parlamentare e delle dinamiche politiche dell'intera storia repubblicana. Sempre accompagnato con discrezione dalla moglie Clio, Giorgio Napolitano ha iniziato il suo primo settennato al Quirinale nel 2006 e ha concluso i quasi due anni del secondo mandato con qualche rimpianto per non essere riuscito a vedere del tutto compiuti quei cambiamenti istituzionali per i quali tanto si è speso.

Giorgio Napolitano ha dovuto affrontare quello che in molti considerano il periodo più buio degli ultimi 50 anni, navigando a vista tra gli scogli di una durissima crisi economica. E lo ha fatto con una convinzione incrollabile: che l'Italia avesse bisogno di stabilità politica. In nome di questo principio ha cercato sempre di evitare scioglimenti anticipati della legislatura.

Certamente il momento peggiore – che ha coniugato amarezza personale e preoccupazione istituzionale – è stato il suo coinvolgimento indiretto nel processo sulla presunta trattativa Stato-mafia con l'eccezionale deposizione alla Corte di Palermo salita in trasferta al Quirinale.

Quella di Napolitano non è stata una presidenza leggera, né facile. Ma ha mantenuto sempre l'impegno preso il 15 Maggio del 2006 quando da neo-presidente promise solennemente davanti alle Camere che non sarebbe mai stato il capo dello Stato della maggioranza che lo aveva eletto, ma che avrebbe sempre guardato all'interesse generale del Paese. E così è stato.

UNIPOINT

LIVORNO



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



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>

A GORIZIA UN'OFFICINA PER LA RIPARAZIONE DI CARRI FERROVIARI

GORIZIA AL CENTRO DI DUE IMPORTANTI EVENTI PER L'ADSP DEL MAR ADRIATICO ORIENTALE E TRIESTE CHE CON I SUOI CIRCA 10 MILA TRENI ANNUI È IL PRIMO PORTO IN ITALIA PER MOVIMENTAZIONE.



Gorizia al centro di due importanti eventi per l'AdSp del mar Adriatico orientale e Trieste che con i suoi circa 10 mila treni annui è il primo porto in Italia per movimentazione.

Lo sviluppo dell'intermodalità passa anche dall'intesa tra la stessa AdSp, attraverso la società controllata Adriafer e VTG Europe Italy, l'azienda di noleggio e logistica con casa madre ad Amburgo e si concretizza con l'inaugurazione di "Ready wagon", l'officina per la riparazione di carri ferroviari all'interno dell'Interporto di Gorizia.

La nuova struttura, realizzata da Adriafer Rail Services (Ars) e resa possibile anche grazie ad un accordo con l'interporto isontino e la stessa VTG, è stata creata per soddisfare le crescenti esigenze del settore ferroviario del Friuli Venezia Giulia, offrendo soluzioni logistiche e servizi di manutenzione avanzati e all'avanguardia anche per clienti d'oltreconfine (Slovenia e Austria).

Nel complesso si tratta di 20.000 metri

quadri di piazzali operativi, un magazzino raccordato coperto di 3.000 metri quadri coperti, dotato di apparato di trattamento dell'aria e di carroponte di 25 tonnellate, e 5 aste di binario della lunghezza complessiva di 1.575 metri.

Ma le cose potranno ampliarsi ulteriormente con la "lunetta" che consentirà di bypassare la stazione di Gorizia e di arrivare presso il raccordo direttamente con treni a trazione elettrica. Un ulteriore sviluppo sarà poi consentito dall'allargamento dei piazzali operativi su aree adiacenti, che permetteranno anche un'attività terminalistica.

"Nello sviluppo complessivo delle attività collegate alla ferrovia, il tema della manutenzione dei carri è elemento fondamentale, perché da una parte crea valore e dall'altra rafforza la competitività del nostro sistema. I treni, infatti, prediligono nodi logistici in grado di offrire servizi a 360 gradi e noi puntiamo da sempre ad un approccio total quality" ha sottolineato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino.

Con questo scopo Adriafer, nel 2022, ha fondato la controllata Adriafer Rail Services, società costituita per raggruppare servizi ancillari alla trazione ed alla manovra. Tra questi spicca proprio il servizio di manutenzione carri a Gorizia, per il quale la newco ha chiuso nel 2022 un accordo con l'Interporto di Gorizia e VTG, dando vita alla prima officina autorizzata presso il terminal ferroviario. In un anno il valore della produzione atteso per il 2023 sarà di circa 3 milioni di euro, un risultato importante per una startup.

Questa ulteriore operazione, mette in evidenza Maurizio Cocciachich, ad di Adriafer, "mira ad aumentare la competitività dell'intero sistema logistico regionale partendo dalle necessità specifiche dei porti di Trieste e Monfalcone. ARS è riuscita a portare un'attività logistico-industriale, e quindi lavoro, in un'area finora sottoutilizzata del territorio regionale. Questo è solo l'inizio della rinascita intermodale di Gorizia" ha aggiunto.

La cerimonia di inaugurazione ha permesso di presentare anche lo Steel Train di VTG, un rivoluzionario carro ferroviario progettato per il trasporto dell'acciaio su rotaia, che aiu-

terà a ridurre le emissioni di CO2 dell'industria siderurgica spostando tonnellate di merce dalla strada alla ferrovia.

Il comparto siderurgico, che in Italia vale circa 3 miliardi, quest'anno ha prodotto 1,6 milioni di tonnellate di acciaio. La maggior parte proviene dagli stabilimenti del nord e viaggia ancora su strada e, da solo, è il responsabile del 10% delle emissioni inquinanti.

"Questo mercato -ha detto Guido Gazzola, responsabile di VTG Europe Italy- ha un ruolo importante nell'economia di un paese come l'Italia che è ancora fortemente manifatturiero. Il nostro Steel Train potrà offrire all'industria siderurgica i grandi vantaggi della capacità ferroviaria, modalità di trasporto più sostenibile e che può essere maggiormente integrata nella logistica delle aziende che operano tra la produzione e il trasporto dell'acciaio. In pochi anni contiamo di aiutare le aziende a ridurre sia traffico su strada (-100 mila tir) che CO2 (-20 mila tonnellate)".

"L'interporto di Gorizia sta attraversando un periodo di forte potenziamento, legato soprattutto al trasporto delle merci tramite il binario ferroviario. Un processo in continuo divenire

e che sfrutta le potenzialità di una realtà già esistente e attiva sul territorio. Il magazzino che, raccordato con la linea ferroviaria, consente la manutenzione dei vagoni, è fondamentale soprattutto sulla linea di confine, perché permette di aumentare il numero di mezzi che si spostano attraverso la ferrovia anziché su gomma, in un'area caratterizzata da un traffico merci particolarmente intenso" ha detto l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio Cristina Amirante.

L'assessore, che nell'occasione ha portato il saluto del governatore Massimiliano Fedriga, ha rilevato la necessità di implementare interventi di raccordo sul cosiddetto 'ultimo miglio', citando in particolare la lunetta di Gorizia definendola "un'opera indispensabile per evitare la manovra lenta e costosa che attualmente costringe i treni ad arrivare alla stazione di Gorizia per poi tornare indietro al Terminal. La Regione si impegna a dialogare con il Governo per accelerare il più possibile i tempi di realizzazione sugli 800 metri che separano la linea ferroviaria italiana da quella internazionale".



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

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 proseguzioni interne), Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC MAEVA	ME340W	11/10		5/10	8/10	13/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MSC TIANJIN	ME341W	18/10		12/10	15/10	20/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MSC CANDICE	ME342W	25/10		19/10	22/10	27/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MSC ATHOS	ME343W	01//11		26/10	29/10	3/11	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 MARIA CLARA	CX340A			4/10	6/10		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MSC LEANDRA V	CX341A			11/10	13/10		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MSC SENA	CX342A			18/10	20/10		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MSC MANZANILLO	CX343A			25/10	27/10		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 Bostone e Philadelphia	3	MSC SAO PAULO V	MX339A				6/10						
		MSC MAUREEN	MX340A				13/10						
		MSC CORNELIA	MX341A				20/10						
		MSC SHRISTI	MX342A				27/10						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
USA GOLFO - 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	MAERSK PUELO	340W			9/10	4/10	6/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MSC NEW HAVEN	MF341W			9/10	4/10	6/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MAERSK SENANG	342W			16/10	11/10	13/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
		MSC TORONTO	MF343W			23/10	18/10	20/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it													
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e proseguzioni interne), Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e proseguzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC SUSANNA	MF344W			30/10	25/10	27/10	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 CARLOTTA	MC340A			11/10	2/10		5/10	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
			MSC JULIE	MC341A			18/10	10/10		12/10	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC LILY	MC342A			25/10	17/10		19/10				
		MSC JEONGMIN	MC343A			1/11	24/10		26/10	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 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 proseguzioni interne)	6	MSC FAIRFIELD	NL339R			6/10	5/10		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio 19	
		MSC AGAMENNON	NL340R			13/10	12/10		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio 19	
		MSC YOKOHAMA	NL341R			20/10	19/10		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio 19	
		MSC ARCHIMIDIS	NL342R			27/10	26/10		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it													
CANADA - Montreal servizio diretto(e proseguzioni interne)	7	MSC FREEPORT	CI341A			10/10	11/10		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio 19	
		MSC MIRELLA R	CI342A			17/10	18/10		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio 19	
		MSC ALYSSA	CI343A			24/10	25/10		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizio 19	
		MSC NISHA	CI344A			31/10	1/11		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 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																
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it																			
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omeazaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe	14	MSC SAMAR	FJ334W																
		MSC NELA	FJ335W																
		MSC GEMMA	FJ336W																
		MSC FEBE	FJ337W																
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) ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin) 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) JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka	14bis	MSC JENNY II	AC339A	3/10															
		MSC ANDRIANA III	AC340A	6/10															
		MSC JULIANA III	AC341A	16/10															
		MSC RHIANNON	AC342A	18/10															
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																			
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba	15	CONTSHIP NEW	YA339A		30/9														
		CONTSHIP NEW	YA340A		7/10														
		CONTSHIP NEW	YA341A		14/10														
		CONTSHIP NEW	YA342A		21/10														
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																			
MAROCCO - Casablanca	16	MSC IRA II	YM339A		30/9														
		MSC AMERICA III	YM340A		7/10														
		MSC IRA II	YM341A		14/10														
		MSC AMERICA III	YM342A		21/10														
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																			
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	17																		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																			
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	18	MSC CADIZ	MT337A	2/10	29/9	3/10													
		MSC INDIA	MT338A	9/10	6/10	10/10													
		MSC SANDRA	MT339A	16/10	13/10	17/10													
		MSC DYMHPNA	MT340A	23/10	20/10	24/10													
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																			
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO																			
	19	MSC ASLI	AE339A		3/10	2/10													
		MSC MIA SUMMER	AE340A		10/10	9/10													
		MSC ASLI	AE341A		17/10	16/10													
		MSC ANDRIANA III	AC340A																
		MSC JULIANA III	AC341A																
		MSC RHIANNON	AC342A																
		MSC ANTWERP III	AB340A		4/10		6/10												
		MSC MASHA 3	AB341A		11/10		13/10												
		MSC NILGUN	AB342A		18/10		20/10												
		MICHIGAN	AY339R		1/10														
		MICHIGAN	AY340R		8/10														
		MAERSK HAVANA	339E																
		MAERSK HAMBURG	340E																
		MAERSK HANOI	341E																
		MED TRABZON	AS339A		1/10	3/10													
		MED SAMSUN	AS340A		4/10	7/10													
		MED TRABZON	AS341A		14/10	15/10													
		SPIRIT OF CHENNAI	AA340A		5/10	2/10													
LUEBECK	AA341A		10/10	7/10															
MSC CHARLOTTE	AA342A		17/10	14/10															
HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it) EVYAP, TEHRAN, COSTANTINIANBUL, GE MLUK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it) ZHIB, MERSIN, HAIFA, ASH DOD, ALEXANDRIA, DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it) PIRAEUS, MERSIN, BEIRUT, WEST, SAID, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it) BADI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it) SINGAPORE, BUSAN, NINGBO, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.it) ISTANBUL, GEMLIK, TEHRAN, DEBIRCE (sa.bkg04@mscspadoni.it) PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)																			

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