

2024

MENSILE

n.1



il Messaggero Marittimo

VIDEO

ARTICOLI

APPROFONDIMENTI

INTERATTIVO



INTERATTIVO



INTERATTIVO



IN PRIMO PIANO

MAR ROSSO

LA DISTANZA CHE SI FA SENTIRE

IL MAR ROSSO È DIVENTATO UN TEATRO DI CRESCENTI RISCHI PER LE NAVI CON LEGAMI, ANCHE SOLO COMMERCIALI, CON ISRAELE.

PORTACONTAINER IN PRIMIS, SONO RIMASTE COINVOLTE IN ATTACCHI MIRATI DA FAZIONI LEGATE ALL'IRAN.

L'ESCALATION DELLE TENSIONI, INQUADRABILI NEL CONTESTO DEL CONFLITTO A GAZA, **STA INFLUENZANDO IL COMMERCIO INTERNAZIONALE** E GENERANDO PREOCCUPAZIONI TRA GLI OPERATORI DEL SETTORE MARITTIMO, ORMAI A PARTIRE DALLA FINE DELLO SCORSO MESE DI NOVEMBRE.

Proprio a fine 2023, più di una unità è entrata nel mirino degli attacchi. Per gli Houthi, la guerriglia nel Mar Rosso ha un significativo valore politico e simbolico. Gli attacchi contro le navi israeliane sono parte di una campagna in solidarietà con i palestinesi, esercitando pressioni sul governo di Nethanyahu e cercando di presentarsi come attori contro Israele agli occhi dell'opinione pubblica regionale e interna.

Gli Stati Uniti hanno così avviato l'Operazione Prosperity Guardian per garantire la sicurezza delle rotte Europa-Asia nel Mar Rosso. Portaerei come la Gerald Ford e la Dwight Eisenhower sono impegnate nell'area, cercando di contrastare le minacce alla navigazione ma la recente serie di attacchi alle navi mercantili ha sollevato preoccupazioni tra gli operatori del settore marittimo. Le principali compagnie stanno riprogrammando le rotte, facendo circumnavigare l'Africa anziché utilizzare il Canale di Suez. Questo comporta un aumento dei costi di trasporto e dei tempi di percorrenza, influenzando l'inflazione e la competitività dei prodotti italiani. Coldiretti ha lanciato l'allarme sull'export agroalimentare italiano in Asia, evidenziando gli aumenti significativi. Questo rischia di compromettere settori chiave come l'ortofrutta fresca, la pasta, i prodotti da forno e il vino, con ripercussioni sull'intero settore agroalimentare. In parallelo, il trasporto cargo aereo e quello via treno dall'Asia sono apparsi sempre più agli occhi degli operatori come alternative più sicure e potenzialmente più veloci per

mantenere viva ed efficiente, quanto più possibile, la catena di approvvigionamento. Tuttavia, nonostante gli aumenti nei volumi di merce aviotrasportata, il settore marittimo rimane essenziale, e la circumnavigazione dell'Africa introduce sfide e impatti economici significativi.

Una situazione di criticità internazionale che sta venendo a creare uno "shock di offerta". Gli operatori cercano soluzioni per mitigare i costi aggiuntivi, ma l'impatto prolungato potrebbe superare la capacità di risposta del settore. "I rischi crescenti per l'incolumità degli equipaggi e per la sicurezza del carico – si legge anche nel bollettino economico mensile diramato dalla Banca d'Italia – hanno progressivamente spinto le principali compagnie di trasporti a dirottare il traffico navale sulla rotta più lunga che circumnaviga il continente africano. Nella seconda metà di Dicembre del 2023 i volumi in transito nello stretto risultavano inferiori di quasi il 40% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Su questa rotta transita una larga parte degli acquisti di beni dalla Cina (secondo mercato di approvvigionamento del nostro paese dopo la Germania), dalle altre economie dell'Asia orientale e dai paesi del Golfo Persico esportatori di materie prime energetiche. Un terzo delle importazioni italiane nella filiera della moda arriva attraverso il Mar Rosso". Un'incidenza elevata anche per le importazioni di petrolio greggio e raffinato e per quelle di prodotti metalmeccanici che "costituiscono quasi il 30% degli acquisti dall'estero del Paese".



Cina-Europa: ritorno via treno?

leggi l'articolo completo con un click



approfondimenti

MAR ROSSO

VIDEO

La crisi del Mar Rosso arriva a Livorno?



guarda la video intervista a Matteo Paroli



Da Suez passa il 45% dell'import-export italiano



guarda la video intervista a Cesare d'Amico



“L’Italia sia playmaker per riallacciare le fila del dialogo con Africa e Medio Oriente”



ALESSANDRO SANTI
PRESIDENTE DI FEDERAGENTI

Trasformare le emergenze in opportunità nel settore del mare. A lanciare l’idea è Alessandro Santi, presidente di Federagenti (Federazione che riunisce gli Agenti Marittimi che rappresentano in Italia tutti gli armatori internazionali).

“Utilizziamo la forza riconosciuta al nostro Paese e al nostro capo del Governo in carica durante la presidenza italiana del G7, della prevedibile rivoluzionaria tornata elettorale europea per fare lobby-paese nel Mediterraneo e non tanto per derimere lotte politiche tutte nazionali; se possibile replichiamo quello che sarà l’oggetto dell’imminente conferenza Italia-Africa che si terrà a Roma: diventiamo protagonisti quindi di un Piano Mattei non solo per l’energia ma per l’economia in cui il mare, e quindi un Mediterraneo non più considerato un lago, rappresenti il valore aggiunto in più per l’Italia e l’Europa. È questa un’occasione storica”.

approfondimenti

Santi, come aveva anticipato ai nostri microfoni, invita il Governo italiano a trasformare in opportunità quelle che oggi appaiono solo come emergenze testimoniate da numeri, non da opinioni: l'indice JCC's Global Cargo Watchlist, che regola la definizione dei rischi nelle aree di conflitto nel mondo per il sistema assicurativo, nel periodo Dicembre 2019-Dicembre 2023 certifica che **le aree del mondo a maggior rischio sono passate da 14 a 24**, con due aree ora definite a rischio extreme quando non ne esistevano nel 2019.

E ancora: **il valore dei premi delle assicurazioni rischio guerra sono più che decuplicati** per le aree calde, e il traffico marittimo nell'area del Mar Rosso (con conseguenze sempre più pesanti sul Canale di Suez) ha subito un **calo del 38%**. Anche la pressione dei flussi migratori non è certamente una variabile indipendente dalle tensioni geo-politiche:

"In questo quadro gli armatori si trovano a operare su un filo teso sul vuoto nel tentativo di coniugare gli sforzi per la sicurezza di navi ed equipaggi con le scadenze e gli obblighi di una politica di transizione energetica e di decarbonizzazione che ogni giorno di più emerge come inattuabile nei tempi e nei modi fissati dall'Unione europea"

Gli strumenti utilizzati sono ingenti investimenti in tecnologia, capacità di stiva, sicurezza e l'identificazione dei cosiddetti futuri green corridor (44 in fase di realizzazione) dove gli armatori maggiori e i porti (maggiori) stanno cercando di creare un habitat di sostenibilità e "dove **il Mediterraneo non è preso in considerazione**, se non per il passaggio Suez-Gibilterra nelle relazioni bidirezionali Singapore-Rotterdam e Singapore-US East Coast". In questo scenario secondo Santi l'Italia può e deve, pena la sua emarginazione, e non solo marittima, **emergere come playmaker in grado di riallacciare le fila del dialogo con Africa e Medio Oriente**, ampliando alla politica marittima gli obiettivi "energetici" del Piano Mattei, e disinnescando un rischio mortale, derivante in primis dall'opzione circumnavigazione dell'Africa:

MAR ROSSO

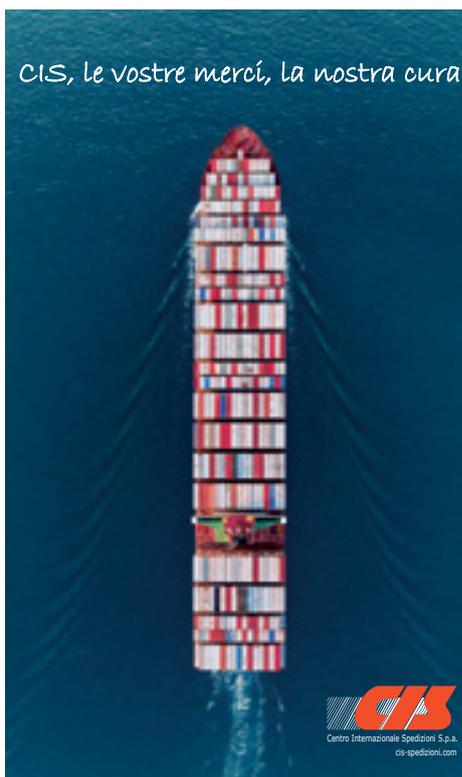
approfondimenti

ARTICOLO

“Siamo una nazione che dipende per import ed export e quindi per la sua manifattura (secondi in Eu) dal mare, perché siamo la seconda nazione Eu per scambi marittimi, perché il controllo del mare significa anche stabilità sul mare e dei paesi che vi si affacciano.

Non dobbiamo dimenticare in questo senso che l'altro pilastro economico nazionale è il turismo che per una parte importante è sul mare (spiagge, yacht, crociere, traghetti, città porto); e la storia anche recente ci insegna che laddove non vi è stabilità geo politica non vi è turismo. E proprio questo legame con il Mediterraneo ci fa emergere come controparte privilegiata in Europa per tutti quei Paesi che hanno un futuro legato al Mediterraneo e ai traffici attraverso Suez”.

Chiudendo, il presidente di Federagenti chiede che sia questo il tempo di “progettare e attuare un futuro marittimo per il nostro Paese e per tutti quelli che diventeranno i nostri partner, garantendo da subito efficienza ai versanti logistici nazionali di Tirreno e Adriatico, quali efficienti alternative ai corridoi intestati a Nord”.





ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI

NUOVA SQUADRA CONFITARMA



guarda la video intervista a Mario Zanetti



LA NUOVA SQUADRA DI CONFITARMA SI PRESENTA ALLA STAMPA E CON IL SUO NUOVO PRESIDENTE MARIO ZANETTI LANCIAMO QUATTRO SFIDE NEL SEGNO DELLA CONTINUITÀ PER CERTI ASPETTI E DI NUOVE SCELTE PER ALTRI.

1

**ADEGUAMENTO
LEGISLATIVO**

2

**GREEN
TRANSITION**

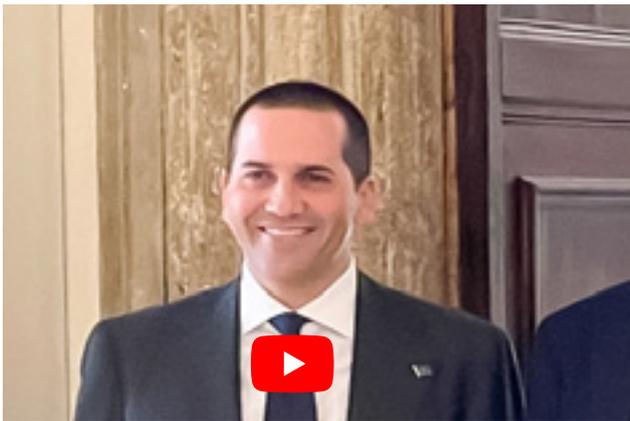
3

**CAPITALE
UMANO
E FORMAZIONE**

4

SICUREZZA

SONO LE LINEE GUIDA DEL MANDATO TRACCIATE DALLA SQUADRA DI PRESIDENZA, CHE COME SEMPRE PORTERÀ AVANTI IL RUOLO DI PLAYER IMPEGNATO A MANTENERE E RAFFORZARE I TRAFFICI GLOBALI, CON UN RUOLO DA PROPULSORE E INNOVATORE.



ETS CREA UNA DISTORSIONE MODALE

Guido Grimaldi, vice presidente con delega al marketing associativo si occupa anche del tema della transizione ecologica e in questa sede spiega che la nuova normativa europea, l'Ets, entrata in vigore con l'inizio del nuovo anno, crea un disequilibrio modale tra ferrovia e shipping:

"Laddove ci sono destinazioni raggiungibili via treno, che non ha visto l'introduzione dell'Ets, il disequilibrio diventa violento".



DA SUEZ PASSA IL 45% DELL'IMPORT-EXPORT ITALIANO

Ma quanto pesa sull'Italia in termini di import-export la crisi del Mar Rosso?

Il passaggio da Suez, che in questo momento è messo a dura prova, significa per il nostro Paese il 45% dell'import-export italiano. Di questo una quota importante è ad esempio quella relativa al legno in arrivo, che tocca il 12%. Stesso discorso per tessuti e abbigliamento al 28%.

Lo conferma **Cesare d'Amico** vicepresidente e presidente del Gruppo Cyber/Maritime Security di Confitarma.

Ma nella questione si inseriscono anche i prodotti petroliferi che dato l'embargo sulle forniture russe, vengono importati per una percentuale di circa il 12% in transito da quelle aree.

Il problema si allarga anche a un'eventuale riscossa della pirateria che potrebbe approfittare della situazione ma per la quale, grazie alla sua esperienza del passato, l'Italia è pronta a rispondere.





ITALIA IN RITARDO SULLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

“L'Italia sconta un ritardo di anni nelle infrastrutture portuali” e considerando che prima del Covid la media per costruire un'opera era di circa 12 anni, recuperare il gap sarà una vera sfida.

Sono le parole di **Lorenzo Matacena**, vicepresidente di Confitarma e Presidente Gruppo Tecnico Trasporti e logistica corto raggio e autostrade del mare dell'associazione che sottolinea come le infrastrutture nei porti italiani che dovrebbero aprire a una maggiore possibilità dell'uso dei carburanti alternativi. Un problema che va quindi affrontato *“lato terra”*, visto che *“lato mare”*, gli armatori si stanno già muovendo per raggiungere gli obiettivi europei.

“I fondi c'erano e ci sono ma sono stati usati poco e male anche dopo la pandemia. Oggi non ci sono strutture che ad esempio possano accogliere navi alimentate a gas, metanolo, o l'ammoniaca che oggi non potrebbero essere usate nei porti italiani; stesso discorso per il cold ironing”.



CONFITARMA REALTA POLIEDRICA

Presidente pro tempore per un paio di mesi, nel passaggio dalla presidenza Mattioli a quella Zanetti, oggi **Mariella Amoretti**, resta vicepresidente di Confitarma con delega all'organizzazione e al bilancio.

Il suo ruolo le ha permesso di approfondire la conoscenza dell'associazione, la sua validità, forza e compattezza e soprattutto la grande considerazione che Confitarma assume a livello nazionale e europeo.



CATANIA SALUTA I CONTAINER PER AUGUSTA

La notizia non è nuova e a Novembre il presidente dell'AdSp del mar Di Sicilia orientale Francesco di Sarcina ci aveva spiegato che il trasferimento dei container da Catania a Augusta sarebbe avvenuto entro i primi tre mesi del 2024.

E così sarà. È stata infatti firmata la concessione, nella sede dell'ente portuale, per una durata di 25 anni affidata, dopo l'avvenuto espletamento delle procedure di legge, alla EST Srl (Europea Servizi Terminalistici), società che ha in cantiere una serie di cospicui investimenti, alcuni già definiti, altri in fase di programmazione.

Si tratta di quasi 24 milioni di euro tra opere civili, acquisto di attrezzature, trasporti, manutenzioni straordinarie, ecc.

Ad Augusta sorgerà un nuovo terminal che prevede un traffico di 50mila TEUs nel 2024 e più del doppio negli anni a seguire. Ma non basta, perché saranno implemen-

tati traffici di general cargo, project cargo e una crescita di personale importante, con investimenti di tutto rispetto. La nuova area interessata vanta una superficie di circa 86mila metri quadri (comprensiva banchina accosti 7 e 8) e vedrà un serio e significativo rilancio del porto di Augusta nel panorama internazionale.

“È un passo importante nell'ottica dell'attività sistemica di specializzazione dei porti -spiega il presidente Di Sarcina- che vedrà Catania concentrata su crociere, traghetti e diporto oltre naturalmente al waterfront, mentre Augusta accoglierà merci sia containerizzate che in modalità rinfuse, project cargo ed altro”.

Sul tema tecnologico e occupazionale si darà, continua Antonio Pandolfo amministratore delegato della EST Srl “una forte spinta all'automazione e alla digitalizzazione dei processi con una notevole riqualificazione

dell'equipment, soprattutto alla luce di importanti traffici di project cargo nei prossimi anni. Saranno intensificate anche le risorse con 38 unità di personale entro il 2028, di cui 20 unità trasferite dal porto di Catania e 18 unità aggiuntive. Siamo molto soddisfatti del lavoro finora svolto su Catania e pronti ad affrontare la nuova sfida di Augusta con la determinazione e l'entusiasmo che ha sempre contraddistinto il nostro operato, in piena e proficua collaborazione con l'Authority”.

Proprio in questi giorni alla notizia si è aggiunta quella dello sviluppo che RFI sta dando al binario ferrovia gettando ulteriori speranze sul futuro del porto siciliano, e sulla possibilità che le merci possano essere attratte dal nuovo quadro infrastrutturale ed organizzativo che sta vedendo la luce, del quale questa concessione è uno dei tasselli più rilevanti.



AdSp del mar di Sicilia orientale: uno sviluppo che vale un miliardo

guarda la video intervista a Francesco Di Sarcina



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

TUTTE LE OPPORTUNITÀ DI LAVORARE A BORDO CON GRIMALDI



guarda la video intervista a Dario Balestriere



guarda la video intervista a Alessandro Porzio



guarda la video intervista a Elena Di Tizio





MARINA DEL MEDICEO

FIRMATO L'ATTO DI CONCESSIONE

E' stato firmato il contratto di concessione quarantennale per l'assegnazione alla società Porta a Mare dell'area su cui nascerà il moderno porto turistico, con una potenzialità di 641 posti barca. Dopo averlo annunciato, il 5 Dicembre scorso, nel corso dell'ultimo Comitato di gestione, il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri, è passato dalle parole ai fatti, assegnando alla società un'area di 121.868 mila mq che comprende la Darsena Nuova, il piccolo bacino e il Porto Mediceo, dal molo Elba sino alla testata del molo Mediceo. Con la firma dell'atto di concessione la Port Authority ha messo quindi fine ad una partita iniziata sedici anni fa con la stipula dell'accordo di programma alla presidenza del Consiglio. Un percorso che si è sviluppato nel tempo attraverso il fruttuoso dialogo con i circoli nautici, con i quali, alle fine del 2021, è stata raggiunta un'intesa che ha di

fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori imbarcazioni l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Complessivamente il progetto del Marina garantirà per vent'anni alla diportistica livornese 450 posti barca.

Dopo aver autorizzato il rilascio della concessione già nel Dicembre del 2020, il 5 Dicembre scorso il Comitato di Gestione era stato chiamato ad esprimersi su una modesta rimodulazione spaziale delle aree a terra necessarie alla progettualità del Marina, che ora comprendono anche quelle retrostanti la banchina 74. Nelle ultime settimane la Port Authority ha infine lavorato al perfezionamento della procedura, mettendo mano alla revisione degli accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su

quelle aree.

"L'assegnazione della concessione ha una notevole importanza per lo sviluppo della nautica e la relativa occupazione" afferma il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri. "Con l'atto di concessione, la società Porta a Mare potrà avviare la progettazione esecutiva e dare così inizio ai lavori nei tempi previsti dall'atto di concessione".

Esprime soddisfazione il segretario generale dell'AdSp, Matteo Paroli:

"Si tratta di un risultato importante e di un lavoro complesso che ha richiesto parecchio impegno da parte degli uffici dell'AdSp e una chiara condivisione di intenti tra soggetti pubblici e privati".

VISITA A NAPOLI E SALERNO



La visita a inizio anno del viceministro Edoardo Rixi ai porti di Salerno e Napoli è stata l'occasione per fare il punto sui futuri investimenti nei due porti campani.

Se da una parte il Pnrr garantisce la possibilità per Napoli di utilizzare circa 260 milioni, ci sono anche iniziative private che portano avanti i traffici.

È quello che accade a Salerno dove la società che gestisce il Salerno Container Terminal, che ha segnato una importante crescita dei volumi di traffico, con un +10% circa di container movimentati nel 2023 rispetto all'anno precedente, ha messo a regime circa 11 milioni di euro, tra i quali spiccano una ulteriore gru di banchina Liebherr, che porta a sette quelle presenti nel porto, un nuovo carro ponte di piazzale (RTG), il nuovo Posto di controllo frontaliero ed altri mezzi di movimentazione.



Visita del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, nei porti di Napoli e Salerno

Accolto dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale (AdSp) del mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata, e dal segretario generale, Giuseppe Grimaldi, alla presenza della dirigente dell'Area Tecnica dell'AdSp, Adele Vasaturo, la missione ha visto un ricco programma - iniziato a Salerno e conclusosi a Napoli - di visite in banchina, alle stazioni marittime dei due porti e di sopralluoghi nei cantieri più importanti.

Al centro, l'ampia programmazione infrastrutturale in corso nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Come stabilito dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS), approvato nel 2021 dall'AdSp, gli investimenti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) ammontano a circa 380 milioni di euro, di cui circa 260 milioni per Napoli e circa 120 milioni per Salerno. Altri 220 milioni circa, provenienti da altri fondi, prevedono attività di dragaggio a Napoli, cold ironing a Napoli e Salerno, riassetto stradale a Napoli e completamento del molo Manfredi a Salerno. Complessivamente, gli interventi finanziati sono per circa 600 milioni.

La missione di Rixi è iniziata con un sopralluogo alla Stazione Marittima delle crociere del porto di Salerno, «gioiello architettonico di gran pregio per la portualità e il turismo della Campania», come ha sottolineato il presidente Annunziata. Presente, tra gli altri, anche il comandante della Capitaneria di porto di Salerno, Attilio Maria Daconto. La Stazione Marittima di Salerno, inaugurata nel 2016 su un progetto di Zaha Hadid, si trova sul molo Manfredi il quale verrà presto prolungato raggiungendo una lun-

ghezza di 350 metri e una capacità di accosto fino a un massimo di tre navi da crociera.

«Dal ministero delle Infrastrutture abbiamo ottenuto l'adeguamento tecnico-funzionale per allungare la banchina di altri duecento metri, potendo così far attraccare altre due navi da crociera, capaci di dare alla Stazione Marittima il massimo dell'offerta crocieristica possibile», afferma Annunziata.

La visita di Rixi è poi proseguita nel porto di Napoli. Primo appuntamento, un sopralluogo nei cantieri della nuova Stazione Marittima del molo Beverello, ormai ultimata e pronta all'apertura entro Marzo. Presente alla visita, tra gli altri, anche Mario Calabrese, ex assessore ai Trasporti del Comune di Napoli e attualmente componente designato per la Città Metropolitana di Napoli nel Comitato di gestione dell'AdSp. La nuova Stazione Marittima del Beverello «costituirà una cerniera di collegamento molto importante tra il porto e la città», ha detto Rixi.

La Stazione, infatti, si trova nel centro della città di Napoli, a pochi passi dal Municipio, rappresentando un centro nevralgico di imbarco e sbarco per oltre

7 milioni di passeggeri l'anno, tra turisti e pendolari che salgono sui mezzi veloci diretti verso le isole del Golfo di Napoli.

A seguire, la delegazione è poi salita a bordo di una motovedetta della Capitaneria di Porto di Napoli per una visita dello scalo dal mare. In particolare, i delegati hanno potuto vedere da vicino, ma restando sempre a bordo, la diga foranea Duca D'Aosta, attualmente sottoposta a una serie di lavori di consolidamento, e la nuova Darsena di Levante, un terminal container di nuova generazione, con le sue grandi casse di colmata.

A proposito di Castellammare di Stabia, dove risiede lo storico stabilimento di Fincantieri, Rixi ha detto che il governo sta valutando la fattibilità di un progetto di espansione. «L'obiettivo - spiega Rixi - è potenziare il

know-how del cantiere navale e mantenerlo competitivo».

A commento conclusivo della visita nei porti di Napoli e Salerno, Rixi ha detto: «ho avuto modo di riscontrare la grande trasformazione di questo sistema portuale campano, fondamentale per il Mezzogiorno. In futuro arriveranno i collegamenti ferroviari con l'interporto di Nola, l'elettificazione di alcune banchine. Ma non ci sono solo gli investimenti del Pnrr. C'è anche da connettere le città con i loro porti e su questo l'AdSp sta lavorando bene, per esempio ultimando la nuova Stazione Marittima del Beverello».

Ma il porto di Napoli, soprattutto, ha fame di spazio. C'è tutta un'area, tra il molo San Vincenzo e il palazzo dell'Immacolatella Vecchia (con in mezzo la Stazione Marittima del Beverello), che andrebbe razionalizzata ulterior-

mente. Pesano, sotto questo aspetto, i vincoli della Soprintendenza sullo storico palazzo dei Magazzini Generali, un antico edificio industriale chiuso da tanti anni, che sorge nel mezzo di quest'area. C'è un progetto di riqualificazione da circa 20 milioni di euro, messo a punto nel 2018, che però stenta a concretizzarsi. «Comprendiamo l'attività di tutela della Soprintendenza verso i Magazzini Generali - ha detto Rixi - ma questi vincoli non dovrebbero arrivare a bloccare lo sviluppo di un porto. È giusto tutelare gli edifici storici ma il porto di Napoli ha bisogno di espandersi. Se non è possibile recuperare le funzioni del magazzino e bisogna però allo stesso tempo tenerlo così, chiuso, fatiscente, la soluzione più coerente a questo punto, negli interessi di uno sviluppo economico, turistico e sociale, sarebbe allora quella di abbatterlo».



UNIPORT
LIVORNO

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



Salerno Container Terminal: 2023, ottima annata

Per il Salerno Container Terminal (Sct), l'anno appena passato è stato ricco di ottimi risultati: gli investimenti in capitale umano, mezzi meccanici ed opere infrastrutturali, hanno consentito alla società una ulteriore crescita dei traffici e dei collegamenti marittimi messi a disposizione delle aziende del Centro-Sud Italia, orientate alla internazionalizzazione.

Degno di nota è in primis il dato sulla crescita dell'occupazione: il 2023 ha visto 29 nuove figure inserite nell'organico di Salerno Container Terminal. Se guardato all'intero Gruppo Gallozzi (e, quindi, Sct, GF Logistic e Marina d'Arcechi) questo dato sale a 62 persone assunte, mai così tante in un solo esercizio.

In ambito investimenti economici la società ha messo a regime circa 11 milioni di euro, tra i quali spiccano una ulteriore gru di banchina Liebherr, che porta a sette quelle presenti nel porto, un nuovo carro ponte di piazzale (RTG), il nuovo Posto di controllo frontaliere ed altri mezzi di movimentazione. Tale cifra va inserita nel più ampio prospetto degli investimenti realizzati negli ultimi cinque anni, pari a 45 milioni di euro, per il piano di potenziamento delle opere infrastrutturali ed operative.

Si tratta, probabilmente, del maggiore investimento privato realizzato nei porti dell'Italia centro-meridionale.

Importante ricordare anche l'entrata in esercizio dell'area retroportuale all'uscita autostradale di Salerno Est, integrata con il ciclo operativo delle attività portuali. La struttura da 35.000 metri quadri, oltre a rendere disponibili spazi per crescere ancora, ha consentito un miglio-



ramento della circolazione dello scalo, considerato che vi sono stati trasferiti tra i 200 ed i 300 ingressi giornalieri di mezzi pesanti.

Nel 2023 sono giunti a 32 i servizi di linea full-container che scalano il terminal salernitano, con una media di 20 approdi settimanali. Il totale delle navi lavorate è stato pari a 1.303: 947 full-container, 343 autostrade del mare, 13 di altra tipologia.

A conferma di questo trend, l'ultimo rilevamento dell'indice di connettività mondiale elaborato dalla Agenzia Onu Unctad pone Salerno, per numero di "connessioni" marittime internazionali messe a disposizione delle

aziende del territorio, in quarta posizione tra i porti italiani, dopo quelli di Genova, Gioia Tauro e La Spezia, prima di Livorno, Napoli e Trieste.

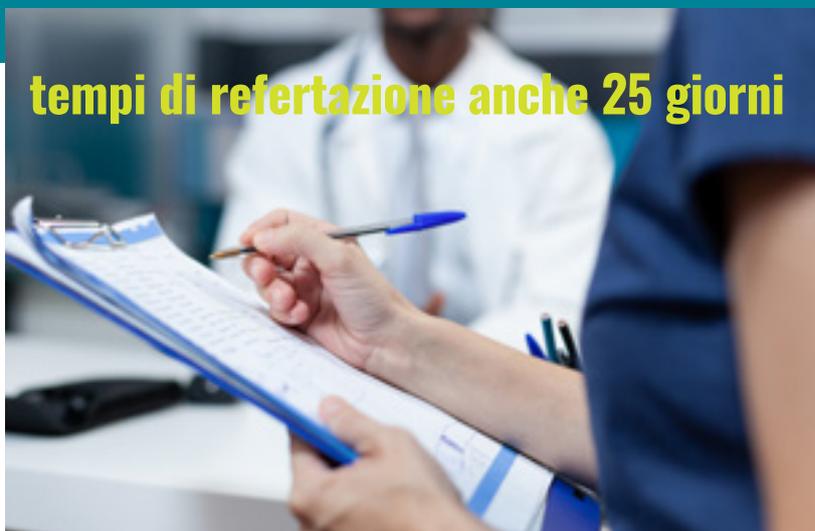
L'insieme delle attività messe in campo, tutte orientate al miglioramento del layout industriale del terminal portuale e dei servizi resi alla clientela, ha favorito una importante crescita dei volumi di traffico, che ha segnato un +10% circa di container movimentati, con 345.441 TEUs nel 2023 rispetto ai 313.864 dell'anno precedente.

"La crescita nel 2023 dei principali nostri indicatori di gestione, quali occupazione, investimenti, traffici, connettività - ha

commentato Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal - evidenzia la vitalità dello scalo salernitano, che, ormai stabilmente, esprime un ruolo importante nello scenario dell'interscambio globale, servendo con grande efficienza un numero crescente di compagnie di navigazione, ma anche, e soprattutto, le imprese che esportano da Salerno e dalla Campania per ogni mercato del mondo. Nel 2024 consolideremo i traguardi raggiunti, lavorando per migliorare ancora di più la qualità delle attività svolte sia per la rapidità del ciclo nave che per la gestione dei flussi import ed export delle aree portuali".



SPEDIPORTO SUI CONTROLLI SANITARI



tempi di refertazione anche 25 giorni

“La situazione dei controlli sanitari nei porti liguri è delicatissima e rischia di provocare pesanti conseguenze in termini di extracosti per le aziende e, a cascata, per i consumatori, oltre a rischi per la salute pubblica. Accogliamo, dunque, con favore l’unanime via libera, da parte del Consiglio Regionale, all’Ordine del Giorno presentato da Stefano Balleari che impegna la Giunta a sollecitare il ministero per un rafforzamento degli organici veterinari nei porti di Genova e Vado Ligure”.

Così Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, che pochi giorni fa aveva lanciato forte l’allarme per la carenza di personale adibito a controlli e analisi, con appena 3 funzionari che devono coprire gli scali di Genova, Savona e Vado Ligure. Una situazione delicata che rischia di peggiorare ulteriormente, anche per via dei nuovi controlli euro-

pei legati alla normativa “REACH”.

“I dati che ci forniscono le nostre aziende associate – spiega Botta – sono a dir poco imbarazzanti. I tempi medi di refertazione sono di circa 15 giorni ma per alcune merci si può arrivare anche a 25 giorni, con un aumento generalizzato rispetto al 2022 e sofferenze particolari

per il porto di Savona Vado Ligure. E’ evidente come questi ritardi aumentino i costi: per fare un esempio, da Gennaio a Novembre 2023, il terminal Reefer di Vado Ligure ha movimentato 47.457 container (con 228.000 tonnellate di frutta) mentre nel bacino portuale di Genova i contenitori sottoposti a controlli sanitari sono stati oltre 250.000.

Il costo medio giornaliero per la sosta di un container è di 170 euro: dunque un vero e proprio salasso per gli importatori che finisce, poi, per pesare sulle tasche dei consumatori”.

Il direttore generale di Spediporto, con tutti gli operatori del settore, avanzano una richiesta precisa: “Proprio per la materia specifica dei controlli e per la loro importanza, Genova e Savona meritano di avere una linea analitica dedicata, in grado di fornire risposte in tempi rapidi alle necessità legate ai traffici portuali dei due scali. E’ assurdo delegare un ruolo strategico come questo soltanto ai laboratori IZS (Istituto Zooprofi-

lattico Sperimentale) sparsi in tutta Italia”.

L’impegno delle forze politiche regionali è, dunque, un primo passo ma Spediporto ha tutta l’intenzione di non calare l’attenzione sul tema: “Faremo pressing – annuncia Botta – sui soggetti che a vario titolo possono intervenire, per modificare una situazione davvero pericolosa. Oltre all’impegno della politica regionale, anche Fedespedi e Confetra hanno sollecitato un incontro con il ministero per trovare una soluzione idonea per i porti liguri. Peraltro non stiamo parlando tanto del cosiddetto rischio di impresa, ma di costi finali maggiorati per

le famiglie e anche di sicurezza alimentare; va sottolineato come fare buona sanità voglia dire tante cose, compreso effettuare controlli adeguati e rapidi dei cibi che, poi, finiscono sulle nostre tavole fin dal loro arrivo nei porti regionali”.

Già diversi operatori del mondo marittimo e in particolare della filiera logistica, hanno sposato la battaglia di Spediporto; un segno tangibile della preoccupazione di tutto il settore per una situazione che rischia di diventare la vera e propria mina vagante dell’economia (ma non solo) ligure nel 2024.

MARITIME TRANSPORT

CONTAINER TRACKING

CHORR MONITINERA

FIRE

INLAND TRANSPORT

MARFRET
COMPAGNIE MARITIME

www.marfret.fr

IL VIDEO DI SPEDIPORTO

**Dalla burocrazia danni ingenti all'export, Botta:
"Segnale Allarmante"**

Iter troppo farraginosi e con tempistiche eccessivamente lunghe: un fardello per la capacità di essere competitivi. Nel 2022, si stima che le aziende italiane abbiano perso 93 miliardi di euro per colpa della troppa burocrazia

CORIGLIANO E GIOIA TAURO



A conclusione dell'anno l'Ets incombeva come una ghigliottina sul futuro dello scalo di Gioia Tauro ponendo dubbi e incertezze.

Ma nonostante questo il 2023 ha visto il raggiungimento di un nuovo record nei traffici con una movimentazione che non si vedeva da anni.

Un'altra bella novità ha aperto l'anno per uno dei porti del sistema.

La notizia era nell'aria, ma la conferma è arrivata: Corigliano Calabro è stato scelto dalla "Baker Hughes-Nuovo Pignone" per un nuovo progetto industriale: qui saranno realizzate alcune delle strutture dei propri moduli industriali.

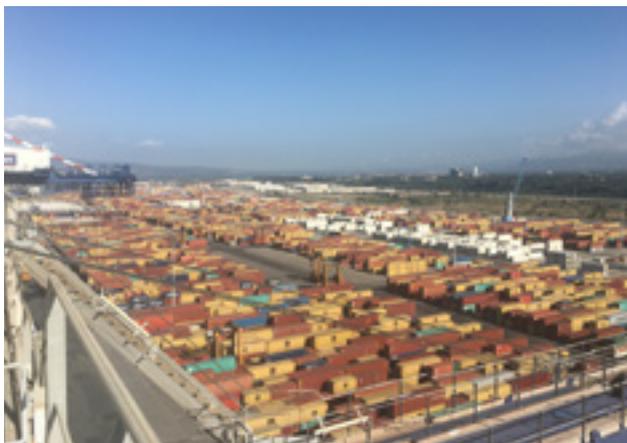
Una notizia che avevamo anticipato nel nostro speciale di Ottobre e che vi riproponiamo per un approfondimento.



ARTICOLO

Baker Hughes Nuovo Pignone entra nel porto di Corigliano Calabro

leggi l'articolo completo con un click



ARTICOLO

Gioia Tauro: è ancora record

leggi l'articolo completo con un click



MAGAZINE DEDICATO

leggi o scarica la rivista



INTERVISTA DEL MESE



guarda la video intervista



EMANUELE GRIMALDI GLI ARMATORI MONDIALI DI FRONTE ALLA CRISI

Emanuele Grimaldi, presidente lcs e Ad dell'omonimo gruppo, di ritorno da Dubai dove ha ricevuto il Dottorato honoris causa per il suo contributo allo shipping mondiale, disponibile, come sempre, accoglie il nostro invito a parlare della situazione nel Mar Rosso e di come stia rispondendo l'armamento mondiale.

EMANUELE GRIMALDI

GLI ARMATORI MONDIALI DI FRONTE ALLA CRISI

Dottor Grimaldi, come armatori mondiali quali sono gli umori e con chi siete in contatto?

Tutto l'armamento mondiale in questo momento vive un grosso problema e tanti Paesi hanno deciso di prendere provvedimenti per salvaguardare il trasporto globale che avviene attraverso questa arteria fondamentale, che dal Mar Rosso porta al Canale di Suez.

Come sappiamo l'alternativa è il periplo dell'Africa che ovviamente è molto più lungo e costoso perché allunga i viaggi di 15-20 giorni, a volte anche di più.

Ma il problema è enorme soprattutto per i nostri maritti-

mi innocenti che non hanno nulla a che vedere con il conflitto e la situazione che si è venuta a creare fra Israele e Palestina.

Gli attacchi che si dice siano di matrice iraniana mettono in pericolo la navigazione stessa e la sicurezza dei marittimi coinvolgendo anche paesi che non hanno nulla a che fare con questo terribile conflitto.

Alcuni Paesi hanno messo in piedi una spedizione a salvaguardia della navigazione e sono molto felice che parte-

cipi anche l'Italia perché ovviamente dà maggiore tranquillità alle navi italiane che si trovano a passare per quei mari e che si sentono più sicure scortate dalla nostra Marina Militare.

Quindi un ringraziamento va all'ammiraglio Clementino e al nostro governo, al ministro della Difesa per aver organizzato anche in tempi brevi la missione che nel caso nostro è solo di pace a salvaguardia delle navi italiane e delle navi in genere che passano per l'area.

Quanto è stimabile il danno attuale a livello di traffici?

I danni che vengono creati da questa situazione sono immensi: pensi che cosa vuol dire 5 milioni di contenitori che passavano da lì e che oggi devono cambiare rotta. Questo provoca uno sbilanciamento tra domanda e offerta di tonnellaggio e una riduzione dell'offerta di tonnellaggio mondiale che provoca anche un inasprimento dei prezzi del costo del trasporto che va al di là del danno diretto.

Infatti oltre a una navigazione più lunga, che porta a un maggior uso di carburante e quindi costo, cosa che può da sola valere almeno 2 milioni di euro, per le navi che decidono comunque di passare da Suez ci sono dei costi assicurativi "mostruosi":

alcune nostre navi pagano di più per un singolo passaggio che per il costo dell'assicurazione di un intero anno. È facile capire che una nave da 50-100 milioni di euro può avere un'assicurazione di 400-500.000 euro e probabilmente ne paga altri 400 solo come extra assicurazione e per un solo passaggio nel canale che è già costoso.

EMANUELE GRIMALDI GLI ARMATORI MONDIALI DI FRONTE ALLA CRISI

Come Gruppo Grimaldi quanto vale il Canale di Suez, sono passate navi scortate dalla Marina?

Sì tre tre navi sono passate negli ultimi giorni pagando comunque un extra costo. E si deve considerare anche un maggior tempo perchè per essere scortati c'è bisogno di avere un giorno e una

data precisi da rispettare. Anche per noi questo ha voluto dire aumento dei costi e rallentamento nel trasporto che crea caos nella catena, ma soprattutto ripeto, viviamo con la preoccupazione

nei confronti dei nostri marittimi che hanno già pagato duramente durante la pandemia. Non è una cosa accettabile.

Guardando alle merci, soprattutto alle auto che trasportate come Gruppo Grimaldi, questa è l'ennesima crisi che si abbatte sul settore?

Certamente. L'aumento dei costi ricadrà comunque sul consumatore finale, quindi tutti lo pagheremo. Pensi che, anche se non siamo tornati ai 10-12 mila euro del periodo pandemico, oggi

per portare un container a Genova si pagano dai 4 ai 5 mila euro, contro i mille di qualche mese fa, e magari con tempi più lunghi. Nel settore automotive ci sono fabbriche rimaste sen-

za alcune componenti fondamentali e che hanno dovuto bloccare le produzioni, quindi ripeto, oggi il problema è molto grave.

Dottor Grimaldi noi trasmettiamo da Livorno e Grimaldi ha sempre avuto un legame importante con il nostro porto. Ora con l'acquisizione del Terminal Darsena Toscana, cosa c'è nel futuro delle banchine?

Non cambia nulla perché noi già operiamo in porto in radice della Darsena in comune accordo con la Darsena stessa e con gli operatori proprietari Tdt. Da qui partono due linee fondamentali per il Paese, la Livorno-Palermo e la Livorno-Olbia per il trasporto di camion e persone. Per quanto riguarda la parte

contenitori garantiamo una concorrenza con altri operatori che operano in altri settori, quindi possiamo dire che "cambia tutto per non cambiare nulla": rimane tutto come prima con container e ro-ro che operano su quelle banchine. Cambia il proprietario della concessione che da un fondo di investimenti oggi

diventa una parte più industriale per la quale non è una novità assoluta il settore container. Continueremo a operare dando stabilità ai traffici, che servirà non solo a mantenere lo status quo ma anche viva la concorrenza nel porto di Livorno.

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												
1 USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC TIANJIN	ME405W	7/2			1/2	4/2	9/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC CANDICE	ME406W	14/2			8/2	11/2	16/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC QINGDAO	ME407W	21/2			15/2	18/2	23/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC TORONTO	ME408W	28/2			22/2	25/2	3/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
2 USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	MSC MATILDE V	CX405A				31/1	2/2		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC ROBERTA V	CX406A				7/2	9/2		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC NERISSA	CX407A				14/2	16/2		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC MANZANILLO	CX408A				21/2	23/2		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
3 TURKEY / Greece to USA - Diretto su Bostone e Philadelphia	MSC CARMEN	MX404A					5/2					
	MSC SAMANTHA VI	MX405A					12/2					
	MSC INES	MX406A					19/2					
	MSC NIOVI VIII	MX407A					19/2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
4 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.	MSC MARIANNA	MF405W				5/2	31/1	2/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MAERSK SERANGOON	406W				12/2	7/2	9/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC AGRIGENTO	MF407W				19/2	14/2	16/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MAERSK PUELO	408W				26/2	21/2	23/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it												
5 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) Guvana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown. // Reefer in "Cold Treatment"	MSC LILY	MC405A				7/2	29/1		1/2	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
	MSC ANZU	MC406A				14/2	5/2		8/2	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC ATHOS	MC407A				21/2	12/2					
	MSC SOFIA PAZ	MC408A				28/2	19/2			22/2	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
E-mail prenotazioni:sa.bkg06@mscspadoni.it												
6 NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	MSC MADELEINE	NL404R				2/2		1/2		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
	BREMEN	NL405R				9/2		8/2		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
	MSC ANTONELLA	NL406R				16/2		15/2		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
	MSC FAIRFIELD	NL407R				23/2		22/2		vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
E-mail prenotazioni:sa.bkg06@mscspadoni.it												
7 CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	MSC CORNELIA	CI405A				30/1	31/1			vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
	MSC LEIGH	CI406A				6/2	7/2			vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
	MSC ALYSSA	CI407A				13/2	14/2			vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 19
	MSC PORTO III	CI408A				20/2	21/2			vedi servizi o 19	vedi servizi o 19	vedi servizi o 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 al Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	14	MSC SAMAR	FJ403B		Vedi Serv. 16	27/1	vedi serv. 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	
ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC NELA	FJ404B			8/2	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	
JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC SAMAR	FJ405B			15/2	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	
JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC NELA	FJ406B			22/2	vedi servizio 15	vedi serv. 19	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 GIUSY	FD401E	LI	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC FAITH	FD402E		17/1	Vedi Serv. 16	Vedi Serv. 16	18/1	Vedi Serv. 19	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 VICTORINE	FD403E		20/1	#RIF!	#RIF!	21/1	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Ormeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		MSC ILENIA	FD404E		30/1	#RIF!	#RIF!	31/1	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba	15	MSC MANON	YA404A		27/1	Vedi Serv. 2	vedi serv. 5				Vedi Serv. 16	
		MSC NINA F	YA405A		3/2	#RIF!	vedi serv. 5				vedi servizio 19	
		MSC MANON	YA406A		10/2	#RIF!	vedi serv. 5				vedi servizio 19	
		MSC NINA F	YA407A		17/2	#RIF!	vedi serv. 5				vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MAROCCO - Casablanca	16	MSC SANDRA	YM404A		27/1	Vedi Serv. 1	vedi serv. 5				vedi servizio 19	
		MSC ANNICK	YM405A		3/2	vedi servizio 1	vedi serv. 5				vedi servizio 19	
		MSC SANDRA	YM406A		10/2	vedi servizio 1	vedi serv. 5				vedi servizio 19	
		MSC ANNICK	YM407A		17/2	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			LI	SP	GE	GIT	VE	RA	AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	18	MSC CADIZ	MT403A		29/1	26/1	30/1	Vedi Serv. 4				
		MSC YAMUNA VI	MT404A		5/2	2/2	6/2	vedi serv. 4				
		MSC FIAMMETTA	MT405A		12/2	9/2	23/1	vedi serv. 4				
		MSC MADRID	MT406A		19/2	16/2	30/1	vedi serv. 4				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	19	MSC ASLI	AE404A		30/1	29/1			28/1			
		MSC MIA SUMMER	AE405A		6/2	5/2			4/2			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC ASLI	AE406A		13/2	12/2			11/2			
		MSC JENNY II	AC405A					1/2		4/2		EVYAP, TEKIRDAG, COSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIACA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC JULIANA	AC406A					8/2		11/2		
		MSC ALIX 3	AC407A					15/2		18/2		
		MSC SENA	AB405A		1/2	3/2	29/1		2/2	7/2		IZMIR, MERSIN, HAIFA, ASH DOD, ALEXANDRIA, DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC GIANNA III	AB406A		8/2	10/2	5/2		9/2	14/2		
		MSC ANTWERP III	AB407A		15/2	17/2	12/2		16/2	21/2		
		MICHIGAN	AY404R		27/1					30/1		
		MICHIGAN	AY405R		3/2					6/2		PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, PORT SAID WEST, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MAERSK HAMBURG	352E						25/1			
		MAERSK HANOI	401E						1/2			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MAERSK HOUSTON	403E						10/2			
		MED TRABZON	AS404A		27/1	29/1			25/1			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.it)
		MED SAMSUN	AS405A		3/2	5/2			1/2			
		MED TRABZON	AS406A		10/2	12/2			8/2			
		MSC CHARLOTTE	AA404A		31/1	28/1			30/1			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		SPIRIT OF CHENNAI	AA405A		7/2	4/2			6/2			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIACA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		LUEBECK	AA406A		14/2	11/2			13/2			