

DICEMBRE 2023
MENSILE



ABBIAMO PIANIFICATO,
PROGETTATO,
INVESTITO,
REALIZZATO E APERTO

ABBIAMO ASSICURATO
TRASPARENZA,
FIDUCIA
E UN **FUTURO SOSTENIBILE**

ABBIAMO **CREATO LEGAMI**
TRA PORTI, CITTÀ
E PERSONE



SIAMO

L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

www.adsppalermo.it

Mentre, stiamo per mandare in soffitta anche il 2023 (insieme a un po' di noi stessi), il mondo, in definitiva, sia pure *mutatis mutandis*, sembra proprio voler rimanere sempre lo stesso, dilaniato dalle guerre, offeso dalle ingiustizie, turlupinato dalla politica e sempre più aggredito dall'insaziabilità e dall'assenza di scrupoli del più feroce dei predatori, nella sua plurimillenaria ricerca del profitto ad ogni costo: l'uomo o, meglio, il soggetto umano, visto che oggi è rischioso usare solo il maschile, senza tutto il resto di femminile, di neutro e di polivalente.

Se soltanto poco tempo fa ogni bocca si riempiva avidamente con il termine "**resilienza**", condito un po' in tutte le salse, oggi sullo scenario nazionale del linguaggio omologato, tanto caro a moltissimi media nazionali e ad altrettanti pubblici comunicatori pendenti pedissequamente dalle loro labbra, viene affacciandosi un altro feticcio espressivo. Per indicare sprovvedutezza, disinformazione, leggerezza nell'agire va per la maggiore la parola "**sonnambulismo**" e affini. Il nuovo tormentone viene applicato alle persone semplici o che fingono di esserlo, agli ingenui o pseudo tali... e così l'Italia si trova linguisticamente conformata su espressioni come governi resilienti, silenzi sempre assordanti, panorami sempre mozzafiato ed ecco che, in un contesto generale dove tutto viene classificato con l'omnicomprensivo termine "narrazione", ci ritroviamo - a detta dei politici - in mezzo a un esercito di sonnambuli ovvero di idioti incapaci di vedere, di comprendere ed ancor meno di prevedere. Ma tant'è.

Se il 2024, per i governanti di turno sarà la volta buona per imboccare davvero un cammino virtuoso di una sana politica di intelligente risanamento fiscale ed economico, non tarderemo ad accorgercene, ma dobbiamo, comunque sapere che i bisogni di cassa restano gravi ed immediati così come la mai attenuata ricerca affannosa e forsennata di risorse - in pratica di soldi - da parte dei governi di qualunque colore, con la solita musica (pardon, "narrazione"), trita e ritrita, della lotta all'evasione e della redistribuzione della ricchezza.

Bisognerebbe ricordare sempre l'icastico e ben calzante aforisma dell'illustre economista Milton Friedman "...in economia non esiste un pranzo gratis".

Intanto lo stellone, d'Italia sembra non farcela più e sempre meno possono i nostri coraggiosi imprenditori (quelli che sono rimasti in piedi e quelli che non sono fuggiti all'estero), costretti a difendersi dall'insaziabile Moloch di un fisco spropositato quanto dolorosamente indispensabile e da una burocrazia sempre più insopportabile, non ostante i ripetuti e fallimentari tentativi di semplificazione.

Su tutto, per forza di cose continua ad incombere il problema (ed è veramente dire poco) di quella che - solo per capirci - chiamiamo con il nome di giustizia. La casta dei magistrati, uscita indenne dalle scandalose ed incredibili (ma vere) rivelazioni di Palamara - radiato dall'ordine giudiziario,

PREMESSA
DI RENATO ROFFI

ma mai querelato – oggi, come sempre, continua ad opporsi ad ogni tentativo di seria riforma sostanziale che i governi di volta in volta tentano di realizzare per far sì che il malcapitato che resta impigliato nei suoi affilatissimi artigli non ne rimanga dilaniato, ciò che avviene in molte circostanze, anche nel caso di assoluzione, fra l'altro, quasi sempre tardiva.

Per la nostra testata il 2023, che l'anno precedente aveva raggiunto la ragguardevole età di settant'anni al servizio dell'informazione marittima e portuale, è stato anche il momento della presentazione di un curatissimo volume (il terzo, dopo quello sui primi 50 anni, del 2003 e quello del decennio 2013 - 2022) ricco di foto, anche inedite, e di documentazione relativa all'ultimo decennio di cronache riguardanti l'economia dei trasporti, segnatamente marittimi, della logistica.

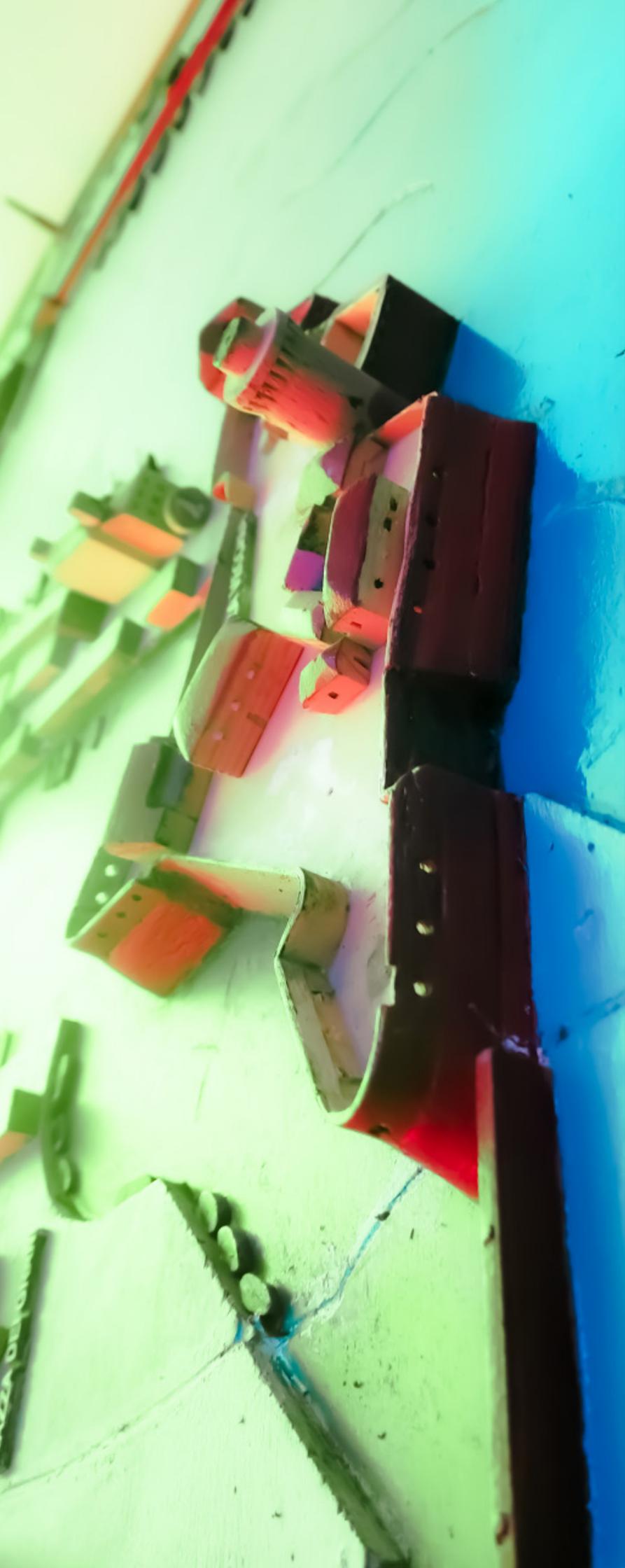
Per il nostro direttore, che guida il quotidiano da ben 45 anni, e per la redazione, non si è trattato di un traguardo, ma di un ulteriore caposaldo da cui prendere lena per lavorare sempre meglio per la soddisfazione di chi ci segue.

La Livorno marittima e portuale, anzi Livorno *tout court* (per dirla di fino) ha visto la scomparsa di tre colonne storiche del mondo imprenditoriale marittimo. Le tre personalità, uscite di scena in rigoroso ordine alfabetico, come se Qualcuno a cui non si può dire di no le avesse convocate, sono quelle dell'agente marittimo Renzo Conti, dell'armatore Nello D'Alesio e dello spedizioniere Bruno Lenzi.

Il primo, di cui ricordiamo il coraggio, la schiettezza e la capacità imprenditoriale, era stato, fra l'altro, appassionato presidente della sezione marittima alla Cciaa di Livorno quando il porto stava operando le sue scelte, forse più importanti e le Autorità portuali erano ancora in *mente Dei*. Del secondo ci piace ricordare il fiuto e la capacità di intraprendere nelle fasi evolutive che portavano le aziende di famiglia verso la costituzione di uno dei più

significativi gruppi armatoriali del nostro Paese e d'Europa, né da porre in secondo piano fu la sua personalità sportiva, espressa sopra tutto nell'ambito della pallacanestro.

Di Bruno Lenzi, personaggio di spicco nell'ambito della categoria degli spedizionieri, di cui mantenne a lungo la presidenza nazionale, fu, come presidente della Porto di Livorno 2000, l'artefice della trasformazione di quella società in ciò che oggi è, come commissario straordinario dell'Authority servì anche a togliere le castagne dal fuoco a una politica locale, incapace per anni, di concordare una soluzione stabile per l'ente. Rileviamo con dispiacere che, delle persone che lo avevano lusingato quando era *"folgorante in solio"* e che, magari avevano ricevuto favori, nessuno fu visto il giorno delle esequie.



Il 2023 è anche l'anno in cui un pericolosissimo conflitto scatenato da un atto terroristico senza precedenti assestato dall'organizzazione palestinese Hamas il 7 Ottobre, insanguina il medio Oriente, in particolare la striscia di Gaza, che la reazione (del tutto scontata) scatenata dallo stato di Israele ha attaccato per inseguire, stanare e distruggere gli aggressori palestinesi.

La guerra in medio Oriente, il cui termine, comunque imprevedibile, viene di volta in volta differito dagli Israeliani, si è sommata a quella in atto dal 24 Febbraio 2022 per l'attacco immotivato dell'ex Unione Sovietica (oggi federazione russa) verso la repubblica indipendente dell'Ucraina. Il conflitto, acceso da quella brutta copia di Breznev che risponde al nome di Putin, sta dissanguando il mondo libero e il nostro Paese che, come altri, Usa in testa, si trova impegnato nel sostegno e nella fornitura di materiale bellico all'Ucraina per fermare la tracotanza russa e scoraggiarla anche da mire espansionistiche future verso i paesi ex satelliti dell'Urss e il resto dell'Europa.

Comunque, come ci troviamo a fare e come si è sempre fatto ad ogni volger d'anno, lasciamoci cullare nella speranza che il 2024 sia un po' migliore, magari confortandoci con il pensare che ben difficilmente potrà essere peggiore.

CONSORZIOZAI 
75
ANNI

In movimento dal 1948

**75 anni al servizio di Verona
e della sua economia**



ETS UNA FOLLIA

RODOLFO GIAMPIERI ASSOPORTI

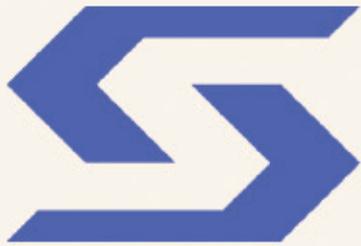
Un rammarico, la questione dei dragaggi è ancora poco sviluppata

Rodolfo Giampieri ex presidente della AdSp del mar Adriatico centrale è alla guida di Assoport. Invece di guidare i porti marchigiani e abruzzesi deve curare gli interessi in campo nazionale ed europeo di tutti gli scali italiani. Come sempre è stato disponibile ad una intervista che integralmente pubblichiamo.

Presidente, il 2023 si è contraddistinto per il dibattito sull'estensione della normativa ETS al settore dello shipping e dei porti da parte dell'Unione Europea e, nelle scorse settimane, anche Assoport si è impegnata senza risparmio sul tema dell'urgenza di apportare determinate correzioni, ritenute assolutamente necessarie.

L'ETS è una delle "follie" che possono, ma non dovrebbero accadere poiché una Commissione Europea che emana una legge a danno dei porti europei, specialmente mediterranei, non ha né capo né coda. Tassare l'inquinamento è un concetto senz'altro nobile, però poi deve essere applicato e sviluppato nell'ambito.... giusto.

In questo momento, al contrario, le navi che arrivano in porti europei, soprattutto mediterranei, con questo sistema subiscono una tassazione del 100% mentre invece quelle che non attraccano in scali dell'Unione pagano solo il 50%. Sappiamo che Gioia Tauro rappresenta uno dei più grandi porti di transhipment d'Europa, ma ha di fronte Port Said e credo che ogni concorrenza debba svolgersi in modo leale e basarsi su regole eguali. In questo modo, invece, avviene che una nave, se scala a Port Said anziché a Gioia Tauro, risparmia il 50%. Ritengo che una tale distonia debba essere risolta.



Spediporto

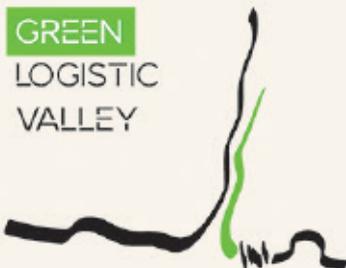


Spediservices



*Buon
Anno*

GREEN
LOGISTIC
VALLEY



Come Assoporti, insieme a diverse altre associazioni e alla politica, che, fra l'altro, si sta impegnando moltissimo, abbiamo chiesto di non applicare la famigerata norma dal primo Gennaio, in modo da poter contare su un po' di tempo in più per potere avere il modo di formulare una serie di riflessioni opportune e – direi - dovute. Sembra, però, che tale richiesta, che ritengo del tutto sensata, incontri delle difficoltà ad essere accolta.

In ogni caso urge una soluzione in tempi rapidi.

Si sta venendo a determinare un danno veramente grave per la portualità mediterranea – sottolinea ancora Giampieri - è ben vero che in sede europea, le sensibilità sono diverse e potrebbero anche essere addirittura contrastanti, ma c'è, comunque, un impegno molto incisivo da parte del Governo; il target è quello di portare tutti al medesimo livello, per quanto riguarda programmazione e tassazione. Chi è più serio e rispettoso delle regole non può né deve subire ripercussioni negative sui suoi business. Su questo tipo di tassazione serve una revisione complessiva per far sì che tutti ne siano toccati alla stessa maniera. Questo, secondo me, ma non solo, rappresenta il cardine della questione.

Il 2024 sarà anche un anno cruciale riguardo ad un altro argomento fondamentale come quello della riforma portuale a livello nazionale. Si tratta di una visione su cui non tutti i presidenti delle AdSp si trovano d'accordo e, nei mesi passati, c'è già stato un animato scambio di opinioni su quella che dovrebbe essere la formula più efficace e funzionale da adottare.

C'è sicuramente bisogno di un re-styling della Legge 84-94 - ammette il numero uno dell'Associazione dei porti italiani - il mondo e i mercati sono mutati, la portualità in genere ha assunto un ruolo nuovo, diverso, direi molto più importante.

C'è bisogno di un ritorno ad alcuni elementi originali della legge, per esempio una maggiore autonomia amministrativa potrebbe velocizzare gli itinerari. Oggi c'è necessità di fornire risposte in termini 'di secondi' senza impiegare dei mesi o anche di più. Serve autonomia finanziaria, per permettere anche di intervenire su temi un tempo estranei e che invece oggi sono parte integrante del vivere quotidiano degli scali, penso, per esempio, ad alcune figure professionali indispensabili, anche in chiave digitale o di una sempre maggiore sostenibilità e rispetto dell'ambiente.

C'è bisogno di professionalità che possano fornire risposte adeguate alle domande sempre crescenti del momento, è perciò necessario attribuire anche un valore maggiore alla formazione, sempre più imprescindibile per non perdere il passo con la competitività che regola le dinamiche della logistica moderna. Questi sono gli elementi fondamentali da affrontare.

Un'altra componente su cui la condivisione è pressoché unanime è quella di avere una direttiva unica riguardo alla strategia del mare.

La portualità non è la concorrenza tra un porto italiano con un altro porto italiano – ricorda Giampieri – occorre fare blocco, c'è bisogno che la strategia sia unica, definita e soprattutto chiara, nel rispetto, logicamente, delle territorialità. Serve anche un indirizzo nazionale generale, una visione unica dello Stato per la portualità italiana.

Semplificazione è la parola chiave, senza bisogno di fare troppo gli esterofili e, magari, stravolgere un impianto che a livello generale funziona, fosse solo per mera imitazione dei modelli differenti dal nostro, come quello spagnolo a cui si è fatto spesso riferimento. Faccio un ragionamento semplicissimo: al termine della crisi provocata dal periodo pandemico ci siamo dichiarati contenti e entusiasti perché i nostri porti, a differenza di alcuni negli Usa o in Cina, non sono stati mai chiusi. Questo è potuto accadere perché, comunque, alla base esiste un'organizzazione del lavoro, che va, sì, modernizzata, ma non trasformata in profondità.

Un altro impegno di Assoporti, sempre in relazione al mutare delle necessità e delle professionalità anche all'interno degli scali nazionali, è quello rivolto al rispetto e allo sviluppo della parità di genere.

I porti sono la palestra delle nuove realtà sociali – concorda il presidente – essi si stanno trasformando profondamente anche in base alle modifiche della società e del mercato, quindi serve eguaglianza di genere, espressa nel concetto più evoluto. Il lavoro portuale sta sempre più qualificandosi, da gran tempo non consiste più nello scaricare a spalla sacchi pesanti di rinfuse. Oggi esistono a pieno le condizioni per rimuovere definitivamente ogni distinzione di genere.

10



www.marfret.com



www.aemitalia.com

2024
buon anno

Il periodo natalizio, come da tradizione, spinge a stendere bilanci e, pur con qualche inevitabile e fisiologico rimpianto, quale soddisfazione può esserci più gratificante della chiusura del 2023 con la nostra associazione che celebra il suo primo mezzo secolo di vita al servizio dell'economia dei nostri trasporti marittimi?

Come forma mentale, sono una persona che, nei limiti del possibile, cerca sempre di migliorare e migliorarsi e, visto che non è possibile ottenere sempre risultati positivi, ci sono anche dei rammarichi. Il mio è ancora per la questione, poco sviluppata, dei dragaggi – ammette Giampieri – operazioni e lavori che, al contrario, si rivelano sempre più indispensabili per rendere competitivi porti e, con essi, l'intera nazione, che ne ha tanti. Ad esempio, per Rotterdam i dragaggi costituiscono un tipo di manutenzione ordinaria.

Come Assoporti, abbiamo profuso parecchie energie, sforzi, idee.... abbiamo concetti evoluti come, quello imprescindibile di trasformare le sabbie da rifiuti a sottoprodotti ossia da materiale che necessita, come iter normativo, di un percorso assai articolato, difficile e molto costoso per lo smaltimento, in elementi che, invece, una volta selezionati, posso-

no venire immessi direttamente nell'economia circolare come prodotti utilizzabili per altre costruzioni e infrastrutture.

Doversi scontrare sempre con situazioni dalle quali viene quasi sempre prioritariamente una risposta negativa è un fatto assai frustrante, anche se, per fortuna, su questi temi si ravvisano segnali molto chiari di impegno anche da parte della politica. Per quanto ci riguarda, la soddisfazione maggiore è quella di aver contribuito a far rimanere l'associazione salda, forte e più che unita. Ho potuto avere la conferma di una sana e proficua collaborazione tra i presidenti delle Autorità di Sistema, un rapporto intelligente e proattivo. C'è bisogno di buona volontà e di tanta visione, per portare avanti una associazione fra i porti che sia sempre credibile, affidabile e avviata verso la modernità".



Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

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

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

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



www.lenavigroup.it

RILANCIO DEI PORTI

ADSP MAR SICILIA OCCIDENTALE



PASQUALINO MONTI

Pasqualino Monti, presidente della AdSp del mare di Sicilia occidentale ha rilanciato tutti i porti del sistema.

Ha “rinnovato” tutti gli scali sotto la sua giurisdizione creando nuove ed efficienti infrastrutture.

Il lavoro svolto ha trovato unanime consenso nei vari ministeri, in Regione, Comuni e soprattutto fra le associazioni di settore. Abbiamo inviato al presidente alcune domande a cui ha gentilmente risposto



Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:
Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno
Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:
Varco Galvani - Porto di Livorno
Te. 0586 438810 - Fax 0586 438818

Presidente Monti, nei porti della Sicilia occidentale la parola d'ordine è: niente è impossibile...

La capacità competitiva dei territori è in chiara relazione con la modernizzazione della dotazione infrastrutturale degli stessi e dei servizi offerti.

La Sicilia dei porti occidentali è oggi finalmente attiva, saldamente europea e compiutamente mediterranea.

Quest'isola non è riducibile soltanto a un bel paesaggio o al più banale turismo come enfatico folklore. È ben altro: è straordinaria vitalità e va "letta" con intelligenza, soprattutto in ciò che fa. Qui il lavoro svolto dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale ha rimesso i porti e quanto ruota attorno a essi sulla strada dello sviluppo europeo con investimenti produttivi, riforme, cultura d'impresa, affondando le radici nell'attitudine al "fare, e fare bene", nella consapevolezza di quanto sia indispensabile proprio questo tessuto connettivo per ridare speranza a un territorio operoso d'incontro e di sintesi tra l'Europa continentale e il Mediterraneo.

Negli ultimi sei anni abbiamo realizzato quanto non era stato concretizzato nei quarant'anni precedenti: un grande lavoro per la costruzione di un progetto credibile che ha fatto emergere le enormi potenzialità degli scali che ricadono sotto la nostra giurisdizione e convogliato le necessarie risorse, come non era mai successo.

E il mercato, come dimostrano i numeri, ha risposto.

Proprio per questa ragione nei porti del nostro network – Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle, Licata e Gela - abbiamo rinnovato infrastrutture e strutture ricettive per permettere a ogni scalo di divenire un potente generatore di entrate sotto il profilo del turismo e accorciare la distanza tra il nostro asset strategico e i luoghi di cultura di cui quest'isola è straordinariamente ricca.

E abbiamo poi replicato lo stesso ragionamento per le merci e il mercato di consumo. La Sicilia è un territorio che per avviare su nuove basi il proprio sviluppo deve partire dalle tante specificità che la caratterizzano: l'accento va posto sulla cultura, sui beni artistici e naturalistici - patrimonio di cui nessuno al mondo può sostenere l'irrelevanza - sul turismo ma anche su una reindustrializzazione in chiave sostenibile.

Oggi Palermo ha un porto
sempre più integrato nel
milieu urbano...

Sì, e con il nuovo, e riqualificato, contesto infrastrutturale, può inserirsi da protagonista nella dinamica di conquista di una leadership che fonda la propria bontà proprio sugli interventi portati a compimento in questi anni che alimentano un sistema produttivo con ancora ampi margini di crescita. Il lavoro fatto ha acceso i riflettori sulle potenzialità del nostro nuovo asset: ne siamo soddisfatti perché era un'attenzione necessaria per far conoscere il nostro prodotto al mercato. Dopo il Palermo Marina Yachting, sempre sulla via di un più stretto legame tra porto e città, nel 2024, inaugureremo il primo stralcio del progetto di interfaccia che ridisegnerà nuovi confini e abatterà ogni barriera, cambiando l'ingresso in porto e la viabilità urbana. Anche il rapporto tra Trapani e il suo mare sta cambiando, la città è al centro di due importanti azioni che stiamo portando avanti con impegno e dedizione: oltre ai dragaggi appena avviati, c'è in campo anche il waterfront, una rigenerazione che diventa capacità di cancellare degrado, abbandono, cantieri dismessi e di recuperare e potenziare attività produttive trascurate. Una grande occasione per il territorio.

16



“FIAMMATA” DI TENSIONI

ORIZZONTE ECONOMICO OSCURO

ANDREA GIACHERO PRESIDENTE SPEDIPORTO



Il 2023 si chiude con un crescendo di tensioni internazionali che preoccupa gli spedizionieri e tutti coloro che operano in campo marittimo. Si chiude un anno caratterizzato in modo pesante dalla delicata situazione geopolitica mondiale, con gli ultimi episodi, avvenuti nella zona del mar Rosso, che creano apprensione e meritano una riflessione. Gli attacchi terroristici che hanno indotto le maggiori compagnie di navigazione a sospendere i transiti dal

canale di Suez, deviando le rotte su Cape Town, preoccupano ovviamente, in primis per la sicurezza delle persone, ma inevitabilmente anche per i riflessi economici e sul movimento delle merci.

La recente “fiammata” in Medio Oriente si somma alle altre tensioni internazionali; il tutto mentre anche il 2023 si è chiuso, in Italia, sotto il segno di una burocrazia sempre troppo invasiva. Come Spediporto ne abbiamo fatto una vera e propria battaglia

facendo notare come, spesso, dietro di essa si celi la mancata volontà di prendere delle decisioni. Così facendo, però, si danneggia l’economia e, nel nostro caso, tutta la filiera legata al mare; quando devi perdere anche intere giornate per operazioni piuttosto semplici, quando è ancora la carta ad essere protagonista nelle delicate fasi di controllo, tutto il lavoro diventa maledettamente complicato. La semplificazione amministrativa, per chi lavora



ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI

nel nostro settore, non è uno sfizio: significa poter seguire le regole lavorando al meglio e più rapidamente. Ad acuire i problemi, poi, ci sono anche le evidenti carenze di personale della Pubblica Amministrazione, che finiscono per accentuare le lentezze burocratiche, con conseguenze che sono facilmente intuibili per chi deve operare nella filiera del trasporto merci.

Il 2023 ci porta "in dote" anche altre problematiche, come quelle relative alla recente integrazione del REACH, il Regolamento CEE per la registrazione, valutazione e autorizzazione delle sostanze chimiche, nel TARIC (la dichiarazione della Tariffa Doganale Comunitaria a cui, poi, si aggancia il sistema dei controlli). Una novità che rischia di mettere in crisi gli scali italiani, che potrebbero non essere in grado di sostenere le nuove e più stringenti misure di controllo adottate. Se, poi, analizziamo quan-

to accaduto negli ultimi mesi su scala più locale (ma con riflessi naturali sul comparto nazionale) va ricordato come Genova attenda ancora il via libera ufficiale alla Zona Logistica Semplificata. E' un'attesa snervante e per certi versi incomprensibile, che coinvolge tutti, istituzioni, associazioni datoriali e sindacati. Le parti in causa ancora recentemente si sono nuovamente incontrate per ribadire la loro l'unità d'intenti: una ZLS, per Genova sarebbe essenziale ma rappresenterebbe un volano importante anche per tutta l'economia nazionale che nello scalo genovese vede, da sempre, un punto di riferimento.

Salutiamo, dunque, il 2024 con la speranza che l'Italia diventi un paese più "smart" sotto il profilo delle procedure amministrative, per poter correre come vogliono tutti gli operatori economici. Spediporto è attesa da tante sfide, una con un significato particolare: è quella legata all'A-

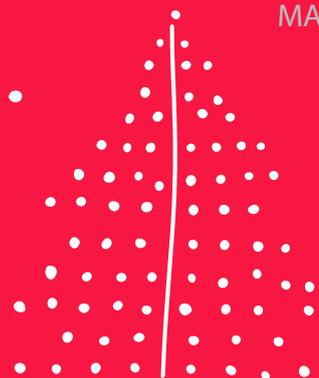
eroporto di Genova e al rilancio, grazie alla Società Consortile GOAS del settore cargo aereo, che da troppo tempo è assente dal nostro territorio e che può diventare una risorsa importante per l'economia genovese e ligure.

Ovviamente speriamo che si placino le tante tensioni internazionali fiorite nel mondo e che, oltre a minare la sicurezza di tutti, rendono fosco l'orizzonte economico. Spediporto e le aziende associate sono pronte a dare il proprio contributo affinché Genova, la Liguria e tutto il paese facciano uno scatto in avanti, con portualità e attività ad essa collegate ancor più asset centrale per il sistema Italia. Siamo convinti che le potenzialità ci siano e che lo sviluppo del settore marittimo e dell'economia nazionale siano figli delle competenze e dell'abnegazione di chi lavora a testa bassa 365 giorni l'anno.

AGENZIA MARITTIMA

PIERO DE GASPERIS & C. SRL

MARINA DI CARRARA



20
24
HAPPY



logistics &
forwarding

**FIN SERVICE
EUROPE**

A GOOD FIT

LIVORNO
VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111
Fax +39 0586 247291
finservice@mclink.it



SPEZIONI INTERNAZIONALI

LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 247247
seatransport@mclink.it

ESSERE AL SERVIZIO DELL'ECONOMIA E DELLE IMPRESE IL NOSTRO COMPITO



PRESIDENTE ADSP ADRIATICO CENTRALE VINCENZO GAROFALO

Un polo logistico che può contare sulle specializzazioni di sei porti, Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Ortona, Pescara, Vasto in Abruzzo, e un'infrastruttura petrolifera, a Falconara Marittima, lungo oltre 250 km di costa. Il sistema portuale del mare Adriatico centrale è al centro delle potenzialità della Macroregione Adriatico Ionica, nodo delle Autostrade del mare e dei Corridoi europei Scandinavo-Mediterraneo e Adriatico-Baltico.

Incluse il 100% del traffico merci e passeggeri delle due regioni, di cui è riferimento infrastrutturale strategico per l'economia e le imprese del territorio, e delle adiacenti Umbria e Romagna. Nel complesso, ammontano a 12 milioni di tonnellate le merci movimentate l'anno dagli scali dell' AdSp, di cui 10,5 milioni di tonnellate transitano nel porto di Ancona, mentre sono 1 milione i passeggeri.

Le persone che lavorano nel sistema portuale sono oltre 9.000. L'obiettivo dell'Autorità di Sistema portuale è di crescere nella sostenibilità, con elettrificazione delle banchine, promozione di comunità energetiche, miglioramento del rapporto porto-città, e nella logistica, incrementando gli spazi per gli operatori portuali e completando la digitalizzazione per ridurre i tempi di transito.

“Il nostro compito è essere al servizio dell’economia, delle imprese che lavorano con e nelle infrastrutture portuali e delle comunità – afferma il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Vogliamo promuovere una visione di un futuro per tutti i porti AdSp, che rispetti e favorisca, in maniera integrata, le singole specificità incrementando gli spazi per le attività e i servizi per i passeggeri e gli operatori”.

Fondamentale, aggiunge Garofalo, “è il Documento di programmazione strategica di sistema portuale che, dopo il passaggio nella Conferenza nazionale dei presidenti, arriva al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l’approvazione finale. Un atto su cui abbiamo attuato un lungo percorso di confronto, a volte anche complesso, con tutti i soggetti interessati perché convinti della necessità di condividere un’idea comune del sistema portuale e degli scali”.

Una volta approvato il Dpss, si passerà alla fase di redazione e di aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali degli scali AdSp. Fra i grandi progetti per il porto di Ancona, primo per linee internazionali di traghetto nell’Adriatico, quello della penisola, “un’opera che disegna il futuro dello scalo – sottolinea Garofalo - al quale stiamo lavorando con il supporto professionale di Cassa Depositi e Prestiti, una nuova darsena nella quale sarà trasferito tutto il traffico dei traghetti Ro-Ro e Ro-Pax, con sei accosti raccordati alla viabilità stradale e ferroviaria” e quello di un nuovo terminal passeggeri nell’ex complesso fieristico, “per incrementare nel breve periodo – aggiunge Garofalo – la qualità dei servizi per i passeggeri del traffico traghetti”.

L’AdSp, per Ancona, punta anche sulla cantieristica da diporto, grazie alla presenza di eccellenze internazionali come Cantiere delle Marche, Ferretti Group, Palumbo Superyachts, sullo sviluppo di Fincantieri, con cui è stato firmato a Novembre un accordo di programma per un investimento infrastrutturale complessivo di 80 milioni, di cui 40 privati e 40 pubblici. E poi le opportunità per il mondo della pesca e per le crociere, con il progetto del molo Clementino dove realizzare un nuovo terminal, “strategico per lo sviluppo del settore – dice Garofalo - che risponde a quelle che sono le indicazioni della sostenibilità”.

Un elenco concreto delle priorità dell’attuale governance nel sistema portuale è

tracciato nel bilancio di previsione 2024, approvato dal Comitato di gestione. Il programma delle opere pubbliche prevede, per Ancona, l’adeguamento strutturale della banchina 23, con un investimento di 17 milioni, l’escavo per l’adeguamento a -14 metri dei fondali antistanti il primo tratto della banchina rettilinea (4,5 mln), l’approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali (12 mln), l’ammodernamento delle gru della banchina 25 (1,6 mln).

Per la cantieristica, a seguito dell’accordo con Fincantieri, è previsto il completamento della progettazione per la realizzazione della seconda banchina di allestimento e il relativo bando di gara (14,4 mln). Nello scalo dorico, inoltre, si lavorerà per il completamento delle opere previste nel Piano regolatore portuale, propedeutiche alla realizzazione della penisola, con il riempimento della vasca di colmata e la banchina di riva.

Per il porto di Pesaro, il bilancio 2024 prevede la manutenzione straordinaria della banchina G della darsena commerciale (3 mln) e la realizzazione della vasca di colmata per i sedimenti dei dragaggi (11 mln). Anche nel porto di San Benedetto del Tronto, dove è in corso l’intervento di dragaggio dell’imboccatura portuale, è prevista la costruzione della vasca di colmata, con un investimento di 18 milioni.

Nel porto di Ortona, è programmato l’avvio del recupero dell’edificio in stato di incompiuta (6 mln), che sarà utilizzato per funzioni amministrative, sede AdSp e di servizio, che si aggiungono alle già previste opere di potenziamento nel 2025 dello scalo, con particolare riferimento alle infrastrutture di banchina di Riva e di Riva nuova, per un investimento di 30 milioni, e all’adeguamento strutturale del molo Martello (4,5 ml).

Nel porto di Pescara è previsto il completamento della progettazione per l’intervento di deviazione del porto canale (21 mln) e la rivisitazione del sistema di videosorveglianza (1 mln). Nel porto di Vasto sono in corso gli interventi infrastrutturali già avviati dalle precedenti amministrazioni prima dell’ingresso nell’ AdSp, con risorse complessive per 47,52 milioni. Sarà, inoltre, realizzata la rete di cold-ironing nei porti del sistema, di cui si stanno valutando le offerte al bando, oltre al potenziamento della digitalizzazione e dei servizi di Port community system e intelligenza artificiale.

TRAFFICI MARITTIMI ITALIA IN PRIMA FILA A BRUXELLES

RELAZIONE DI ALBERTO ROSSI | ASSARMATORI



Abbiamo visto un sistema-Paese, quello italiano, in prima fila a Bruxelles nella difesa dei traffici marittimi e portuali nazionali ed europei: il CII è stato rimosso dalla nuova direttiva sul Port State Control grazie all'intervento della delegazione italiana, e anche il Parlamento europeo ha lanciato un grido di allarme sui rischi distorsivi dell'ETS per gli scali continentali di transhipment.

Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.

Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it



La Commissione europea ne prenda atto, trasformando le parole in fatti concreti". Così il segretario generale di Assarmatori Alberto Rossi al termine di una nuova Mission a Bruxelles dell'Associazione armatoriale, iniziata all'indomani del Consiglio Ue dei Ministri Trasporti e conclusasi con una Risoluzione sui porti europei approvata dalla Commissione Trasporti (TRAN) del Parlamento europeo.

"Abbiamo avuto il piacere di partecipare ad una settimana intensa e decisiva di lavori e incontri istituzionali – spiega Rossi – Innanzitutto, il Consiglio Ue Trasporti, a cui ha partecipato il ministro Salvini, ha adottato importanti modifiche alle proposte di direttive del pacchetto europeo Maritime Safety. Tra queste l'esclusione, su richiesta italiana, del distorsivo indice CII (Carbon Intensity Indicator) dell'IMO dai nuovi criteri proposti dalla Commissione europea per le future ispezioni Port State Control. Si tratta di un segnale politico fondamentale, ottenuto grazie alla nostra Amministrazione e Rappresentanza permanente a Bruxelles, che conferma quanto Assarmatori sostiene da tempo, ossia l'inadeguatezza di tale indicatore e l'urgenza di procedere ad una sua rapida modifica entro il 2026. Anche la Commissione TRAN, ha approvato importanti emendamenti alla proposta di inclusione dell'attuale CII nella direttiva Port State Control".

La Commissione TRAN ha poi adottato una Risoluzione per una Strategia europea per i porti che, a seguito degli emendamenti degli europarlamentari italiani,

ribadisce l'allarme sul rischio di delocalizzazione dei traffici di transhipment come conseguenza dell'applicazione dell'ETS europeo e le implicazioni per la sicurezza degli approvvigionamenti.

In occasione del voto sulla Risoluzione, Assarmatori ha promosso un incontro con gli europarlamentari italiani per discutere soluzioni concrete alle sfide più pressanti per il comparto marittimo-portuale italiano. Anzitutto, l'urgenza di garantire la competitività degli scali di transhipment nell'ambito dell'ETS, ma anche i traffici di corto raggio, promuovendo un Marebonus europeo per il trasferimento modale delle merci e al contempo un utilizzo virtuoso dei proventi ETS. Secondo l'Associazione, l'Europa dovrebbe infatti provvedere al sostegno complessivo dei servizi delle Autostrade del Mare, aumentandone la dotazione ad oggi insufficiente messa a disposizione da alcuni Stati membri, in primis l'Italia che ha storicamente creduto nel progetto.

"All'incontro, a cui hanno partecipato la vicepresidente del Parlamento europeo Pina Picierno, gli onorevoli Denis Nesci, Marco Campomenosi, Achille Variati e i consiglieri politici di numerosi altri Deputati, abbiamo discusso soluzioni per la salvaguardia del sistema marittimo-portuale alla luce delle suddette sfide. Durante l'incontro i Deputati hanno avanzato soluzioni concrete, e dalla vicepresidente è emersa anche la proposta di una Risoluzione del Parlamento europeo alla quale guardiamo con interesse", conclude Rossi.





Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

*Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo),
Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.*

www.portodigioiatauro.it



IL PIÙ GRANDE PORTO DI TRANSHIPMENT D'ITALIA
AL CENTRO DEL MEDITERRANEO

A GRIMALDI LA MAGGIORANZA DEL PORTO DI HERAKLION



Con la firma dell'accordo di compravendita, sono stati sanciti ufficialmente la cessione e il trasferimento di una quota di maggioranza del capitale dell'Autorità portuale di Heraklion (HPA S.A.) a Holding of Heraklion Port S.A., consorzio formato da Grimaldi Euromed spa e Minoan Lines S.A. – entrambe società del Gruppo Grimaldi.

A fronte di un investimento complessivo di 80 milioni di euro, il gruppo partenopeo ha acquisito il 67% del capitale della società che gestisce il porto più grande e trafficato dell'isola di Creta; si è conclusa così la relativa gara bandita da Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF), fondo che organizza la gestione e la privatizzazione dei beni pubblici in Grecia e membro di GROWTHFUND – The National Fund of Greece. Questo nuovo investimento strategico segue la recente acquisizione da parte del Gruppo Grimaldi di una quota di maggioranza di Igoumenitsa Port Authority S.A., la società che gestisce l'omonimo porto greco.

Alla cerimonia della firma svoltasi ad Atene hanno partecipato, tra gli altri, il ministro greco delle Finanze Kostis Hatzidakis,

il ministro dello Shipping e delle Politiche Insulari Christos Stylianides, il ministro dello Sviluppo Rurale e dell'Alimentazione Lefteris Avgenakis, l'amministratore delegato di HRADF Dimitris Politis, il Ceo di GROWTHFUND – The National Fund of Greece Grigoris D. Dimitriadis, l'amministratore delegato di HPA S.A. Minas Papadakis, il presidente del Consiglio di Amministrazione di HPA S.A. Ioannis Vardavas, il presidente ed amministratore delegato di Grimaldi Euromed spa Emanuele Grimaldi, il Corporate Short Sea Commercial Director del Gruppo Grimaldi Guido Grimaldi, l'amministratore delegato di Minoan Lines Loukas Sigalas, il presidente del Consiglio d'Amministrazione ed amministratore delegato di Holding of Heraklion Port S.A. Paul Kyprianou.



**GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI
DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa**

SERVIZI TECNICO NAUTICI

**h.24 su 365 gg
Canale 10 VHF**



LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiollivorno.it

Durante la cerimonia, il ministro delle Finanze, Kostis Hatzidakis, ha dichiarato: "Essendo io stesso nato e cresciuto a Creta, sono felice di quanto accade oggi. Credo che il porto di Heraklion, uno dei più grandi del Paese, stia giungendo ad un livello più alto. Gestito da un grande gruppo internazionale, ha l'opportunità di incrementare le proprie attività e rafforzare il ruolo della Grecia, ma anche quello specifico di Creta come centro di transito. È importante anche che questo accordo con il Gruppo Grimaldi, che ha familiarità con il porto di Heraklion, si abbinasse ad una serie di accordi con la comunità locale e soprattutto con il Comune di Heraklion. Ma si abbinasse anche alla razionalizzazione della gestione dei porti di Creta. Congratulazioni a HRADF e al management del porto di Heraklion per il lavoro svolto finora, e che ha portato a questo accordo. Complimenti anche al Gruppo Grimaldi, dal quale ci aspettiamo molto per la gestione sia del porto di Heraklion che di quello di Igoumenitsa".

Il ministro della Navigazione e delle Politiche Insulari, Christos Stylianides, ha dichiarato: "Oggi è un giorno molto importante per Heraklion. Firmando l'accordo per l'acquisto di una quota di maggioranza pari al 67% del capitale sociale dell'Autorità portuale di Heraklion da parte del Gruppo Grimaldi, l'Autorità acquisisce un forte alleato, con una ricca esperienza nella gestione delle infrastrutture portuali. Allo stesso tempo, HRADF mantiene il 33% del capitale sociale, evidenziando un maggiore sviluppo per l'economia nazionale e locale. Inizia una nuova era di sviluppo, investimenti e ammodernamento per il porto di Heraklion. Un nuovo corso che rafforza la nostra posizione nazionale nel settore dello shipping, con molteplici benefici per l'economia e il porto. Questa partnership sottolinea il nostro impegno nella gestione strategica dei nostri porti, finalizzato a migliorare la crescita e la competitività e, soprattutto, a beneficio dei cittadini greci". Infine, il presidente e amministratore delegato di Grimaldi Euromed spa, Emanuele Grimaldi, ha affermato: "Il Gruppo Grimaldi ha un ambizioso programma di investimenti che mira a sfruttare al meglio la posizione strategica di Heraklion nel Mediterraneo Orientale per lo sviluppo di nuovi flussi commerciali di passeggeri e merci, che spaziano dalle crociere al trasporto di veicoli nuovi. Siamo pienamente consape-

voli del potenziale di questo porto, di cui siamo da tempo il principale cliente attraverso la nostra consociata Minoan Lines, che proprio a Heraklion ha la sua sede. Intendiamo facilitare la crescita sostenibile del porto, sia dal punto di vista economico che ambientale. In particolare, attraverso gli investimenti in fonti energetiche rinnovabili, intendiamo rendere Heraklion un vero porto green e un punto di riferimento per l'intera industria portuale del Mediterraneo. Tutto ciò si tradurrà in servizi di maggiore qualità per il porto, più flussi commerciali, più turismo, più imprese e posti di lavoro, più ricchezza per la città di Heraklion, per l'isola di Creta e per tutta la Grecia".



CTN
COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION
TUNISI
www.ctn.com.tn

AUGURA
a tutta la sua clientela
un felice e prospero
ANNO NUOVO



www.austral.it

INTERPORTO PADOVA

1 MILIONE

PER IL TERMINAL INTERMODALE



La firma della convenzione con il viceministro Edoardo Rixi, assegna all'Interporto Padova un contributo di 1 milione di euro. A firmare il documento per Interporto Padova, il presidente Franco Pasqualetti che non nasconde la propria soddisfazione.

“Siamo ovviamente molto contenti, non solo per il contributo, ma anche per la celerità con cui l'iter è stato concluso dal ministero: solo 10 mesi dalla pubblicazione del bando di partecipazione. Un segnale concreto dell'atten-

zione di questo Governo per gli interporti e per la crescita dell'intermodalità. Il milione giunto da Roma cofinanzia la realizzazione all'interno del nostro Terminal Intermodale, senza consumare un solo metro quadro di suolo in più, di un'officina per la manutenzione dei carri merci. Un servizio importante in più che offriamo a tutti gli operatori, e sono oggi davvero molti, i cui convogli partono e arrivano dal nostro Interporto. Del resto la nostra filosofia è proprio quella di mettere a disposizione tutti i

servizi di cui una logistica moderna e sostenibile ha bisogno”.

Più nel dettaglio, l'intervento cofinanziato dal ministero, prevede la realizzazione di un'officina per la manutenzione degli speciali carri ferroviari che trasportano container e semirimorchi. L'intervento prevede anche la posa dei binari di accesso all'officina e degli scambi necessari al collegamento con il resto della rete ferroviaria all'interno del terminal intermodale.

L'investimento complessivo è di 2.393.262 euro, 1.470.074 dei quali sono riferiti alla costruzione dell'officina vera e propria e il resto agli interventi sui binari. Il contributo ministeriale quindi copre quasi la metà dell'investimento.

Il nuovo edificio, realizzato con una struttura in acciaio su pali avrà una superficie di 1.500 mq, una lunghezza di circa 90 metri e una altezza di 8. All'interno, saranno realizzate anche due apposite fosse per l'ispezione e la manutenzione dei carri, lunghe 34 metri ciascuna.

L'intervento permette di dotare il nodo di Padova di un'officina per riparazione carri all'interno dell'area del terminal esistente, incluso il relativo raccordo tramite infrastrutture ferroviarie ad hoc con l'obiettivo di ottimizzarne l'accesso senza compromettere la funzionalità del terminal.

Interporto Padova disporrà così di un'area attrezzata specializzata in cui effettuare gli interventi di riparazione di rilievo dei carri che attualmente vengono svolti presso altre officine esterne con notevoli diseconomie, prevalentemente dovute all'invio a vuoto dei carri.

La progettazione degli interventi, così come previsto dal bando del ministero, è praticamente conclusa, per cui i lavori, una volta lanciata la gara, inizieranno nei primi mesi dell'anno prossimo, con l'obiettivo di avere l'officina in funzione entro il 2025.



RIQUALIFICAZIONE DEI WATERFRONT PORTUALI di VENEZIA E CHIOGGIA



32

Di Blasio **“ Non una soluzione univoca, ma diverse alternative possibili. Il processo sarà condiviso con il territorio**

Prosegue il processo di rinnovamento dei waterfront delle aree portuali di Venezia e di Chioggia sotto il segno dell'ascolto e della condivisione. A valle dell'affidamento dell'incarico per la fattibilità tecnico economica al raggruppamento temporaneo d'impresе con Arup Cecchetto & Associati e Proap, l'Autorità di Sistema portuale ha avviato un programma di incontri tecnici e di condivisione con gli operatori portuali, gli enti territoriali e le due città.

Il risultato atteso è un masterplan complessivo - sviluppato considerando gli indirizzi definiti nel corso del 2023 dall'Autorità portuale insieme all'Università IUAV di Venezia - che metta in connessione spazi che oggi non si parlano, ponendo in sinergia l'operatività portuale con le attività urbane e residenziali. Obiettivo, infatti, è il disegno di uno spazio attrattivo ricco di potenzialità funzionali, sociali, produttive connesse sia al ruolo del porto che alle attività ordinarie della città, un disegno che ponga particolare attenzione all'accessibilità e agli spazi di sosta dei veicoli, anche con la finalità di incrementarne il livello di fruibilità pedonale.

I progettisti incaricati avranno 180 giorni per disegnare la loro proposta

“Nell'avvicinarci al delicato, ma necessario processo di riqualificazione dei waterfront portuali abbiamo scelto di dare massima priorità ai criteri di trasparenza e di condivisione”, ha dichiarato il presidente AdSp MAS Fulvio Lino Di Blasio. “Per questo, e per evitare inutili fraintendimenti, abbiamo attivato fin da subito un dialogo aperto con il territorio, incontrando già dal mese di Novembre anche l'allora costituendo Comitato Waterfront e alcuni concessionari per confermare che nella fase di progetto sarebbero state valutate tutte le esigenze espresse dai vari stakeholder”.

E sui temi puntuali sollevati dai cittadini il presidente Di Blasio ha precisato: “Il progetto, che sta iniziando ora, svilupperà entro Maggio 2024 le cosiddette 'alternative progettuali' previste dalla norma. Tra queste si deciderà, dialogando con il territorio, se e quale soluzione portare alla fase successiva di progettazione definitiva ed esecutiva. Ad oggi non c'è alcuna opzione sul tavolo da discutere, né tantomeno da modificare o bloccare”.



MOBY LEGACY DALLA CINA IN VIAGGIO PER LIVORNO



È atteso a Livorno prima della fine di Gennaio: Moby Legacy, il mega traghetto gemello del Moby Fantasy del Gruppo Moby. E' partito dal cantiere cinese Guangzhou Shipyard.

Alla consegna erano presenti per Moby Alessandro Onorato e Matteo Savelli, manager storico della famiglia Onorato che hanno accolto l'innovativa unità entrata nella flotta a Giugno e che rappresenta il secondo traghetto passeggeri più grande mai

costruito, con il primato "rubato" proprio da Moby Fantasy.

Come la nave gemella, sarà caratterizzata dalla iconica Balena Blu dipinta sulla fiancata e, guidata dal comandante Massimo Pinsolo, dopo un viaggio attraverso tre oceani e doppiando il Capo di Buona Speranza, giungerà nel Mediterraneo dove entrerà in servizio sulla rotta Livorno-Olbia accanto a Moby Fantasy nei primi mesi del 2024.

In questo modo la capa-

rità verso la Sardegna, destinazione tra le più servite da Moby, sarà notevolmente incrementata. 237 metri di lunghezza per 33 di larghezza, Moby Legacy ha una stazza lorda di 69.500 tonnellate, con una capacità di 3.000 passeggeri, 441 cabine, 400 poltrone e 3.800 metri lineari di carico rotabile pari a 1300 auto o 300 camion. La Moby Legacy può viaggiare a una velocità di crociera di 23,5 nodi con punte di 25 nodi e una potenza del motore

di 10,8 megawatt.

Anche l'aspetto ambientale non è stato sottovalutato: dotata delle tecnologie ambientali più all'avanguardia, è capace di assicurare una riduzione del 50% delle emissioni di CO2 rispetto ai traghetti oggi impiegati su linee analoghe. La nave è inoltre già predisposta per poter essere alimentata a GNL ed è dotata della possibilità di ricevere l'alimentazione da terra assicurando emissioni zero in porto quando disponibili le strutture in banchina.

Il design dello scafo e gli organi propulsivi ad alta efficienza idrodinamica assicurano un risparmio di combustibile e una conseguente riduzione dell'inquinamento: la Moby Legacy come la Moby Fantasy sarà in grado di trasportare il carico di due navi, dimezzando di fatto le emissioni nocive del 50% a parità di carico trasportato.



**vendita
noleggio
assistenza**
prodotti da ufficio

www.gruppoagostini.it

BUONE FESTE

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															
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT			RA	AN	TS					
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"	1	MSC EVEREST VIII	ME401W	1/1		4/1	7/1	12/1	vedi servizio 5		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC RACHELE	ME402W	8/1		11/1	14/1	19/1	vedi servizio 5		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC ARICA	ME403W	15/1		18/1	21/1	26/1	vedi servizio 5		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC TIANJIN	ME404W	22/1		25/1	28/1	2/2	vedi servizio 5		vedi servizio 14	vedi servizio 14	vedi servizio 19					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			---	SP	GIT	NA		VE			RA	AN	TS					
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	2	MSC MANZANILLO	CX401A			3/1	5/1		vedi servizio 14		vedi servizio 14	vedi servizio 14	vedi servizio 19					
		MSC BERN V	CX402A			10/1	12/1		vedi servizio 14		vedi servizio 14	vedi servizio 14	vedi servizio 19					
		MSC TAMARA	CX403A			17/1	19/1		vedi servizio 14		vedi servizio 14	vedi servizio 14	vedi servizio 19					
		MSC LEANDRA V	CX404A			24/1	26/1		vedi servizio 14		vedi servizio 14	vedi servizio 14	vedi servizio 19					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				NAP	GIT	SALERNO		VE			RA	AN	TS					
TURKEY / Greece to USA - Diretto su Bostone e Philadelphia	3	MSC JUDITH	MX352A				5/1											
		MSC PRATITI	MX401A				12/1											
		MSC SHANGHAI	MX402A				19/1											
		MSC SAMANTHA VI	MX403A				26/1											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	CIVIT	VE		RA	AN	TS					
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	MSC BEIJING	MF401W		8/1	3/1	5/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC SUSANNA	MF402W		15/1	10/1	12/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC PINA	MF403W		22/1	17/1	19/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																		
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		PORTO CHELI	404W		29/1	24/1	26/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC NIOVI VIII	MF405W		5/2	31/1	2/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
	E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	CIVIT	VE		RA	AN	TS				
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 NAOMI	MC401A		10/1	1/1				4/1	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC CATERINA	MC402A		17/1	8/1				11/1	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19				
		MSC CARLOTTA	MC403A		24/1	15/1				18/1								
		MSC JULIE	MC404A		31/1	22/1				25/1	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19				
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				SP		NA		VE			RA	AN	TS					
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	6	BREMEN	NL352R		7/1		28/12		vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC ANTONELLA	NL401R		14/1		13/1		vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC FAIRFIELD	NL402R		20/1		19/1		vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC ELAINE	NL403R		27/1		26/1		vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				NAP	LI	GE		VE			RA	AN	TS					
CANADA - Montreal servizio diretto (e prosecuzioni interne)	7	MSC ALYSSA	CI401A			3/1	4/1		vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC ROBERTA V	CI402A			10/1	11/1		vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC NISHA V	CI403A			16/1	17/1		vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					
		MSC CORNELIA	CI404A			23/1	24/1		vedi servizio 19		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19					

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	LI	GE	CIV	VE	RA	AN	TS								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																	
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezioni interne), Ennore (e prosezioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé	8	MSC FREYA	XA352A		4/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
		TBN	TBA		11/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
		TBN	TBA		18/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
	MSC FREYA	XA352A		4/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19									
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezioni interne), Tanga, Zanzibar INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezioni interne), Ennore (e prosezioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malé.		TBN	TBA		11/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
		TBN	TBA		18/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
		TBN	TBA		25/1												
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																	
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mumbai, Mundra, (e prosezioni interne), Ennore (e prosezioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé	8bis	MSC BERN V	YZ351R		31/12	29/12	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
		TBN	TBA		7/1	5/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
		TBN	TBA		14/1	12/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																	
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	9	MSC JEONGMIN	MM352A	4/1	---	6/1	---	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
										URUGUAY - Montevideo	MSC MAXINE	MM402A	12/1	---	14/1	---	vedi servizio 19
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar		MSC BEIJING	MF401W	---	---	---	5/1	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC SUSANNA	MF402W				12/1	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
		MSC PINA	MF403W				19/1	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																	
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezioni interne)	10	MSC ELODIE	MC352A	2/1	3/1	29/12		vedi servizio 19	vedi servizio 19								
PERU - Callao, Païta		MSC NAOMI	MC401A	9/1	10/1	5/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19								
ECUADOR - Guayaquil		MSC CATERINA	MC402A	16/1	17/1	12/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19								
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAGUA - Corinto		MSC CARLOTTA	MC403A	23/1	24/1	19/1		vedi servizio 19	vedi servizio 19								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne)	11	MSC JORDAN III	MT351A	1/1	29/12	2/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau										MSC CARMEN	MT352A	8/1	5/1	9/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe										MSC MARTA	MT401A	15/1	12/1	16/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo POD - Douala + Luanda POL - Livorno - vedi servizio 1		MSC ANAHITA	MT402A	22/1	19/1	23/1	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne)	12	MSC ELODIE	MC351A	21/12	27/12	18/12	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau										MSC NAOMI	MC401A	28/12	3/1	25/12	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe										MSC NAOMI	MC401A	4/1	10/1	1/1	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		MSC CATERINA	MC402A	11/1	17/1	8/1	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19								
CAPO VERDE - Praia, Mindelo, vedi Serv.9																	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezioni interne.	13	MSC JOANNA	MA349A	28/12	31/12		vedi serv. 19	vedi serv. 4 via Lsp	vedi servizio 19								
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezioni interne										APL MIAMI	ONNHNE	4/1	7/1	vedi serv. 19	vedi serv. 4 via Lsp	vedi servizio 19	
NUOVA CALEDONIA - Noumea										BLANK SAILING				vedi serv. 19	vedi serv. 4 via Lsp	vedi servizio 19	
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		C HAMBURG	MA350A	1/11	14/1												
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga																	
MAURITIUS - Port Louis																	
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment																	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezioni interne	13bis	MSC HANNAH	YZ401R				9/1										
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezioni interne										MSC HANNAH	YZ402R		13/01				
NUOVA CALEDONIA - Noumea										MSC HANNAH	YZ403R		20/1				
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment		MSC HANNAH	YZ404R				27/1										

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 prosezioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	14	MSC AMELIA	FJ352E		vedi serv. 16	6/1	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 ISABELLA	FJ346W			16/1	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC DILETTA	FJ347W			21/1	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC NELA	FJ349W			23/1	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 FREYA	XA352A		3/1	vedi serv. 16		4/1	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC VIRGINIA	FD352E		13/1			14/1	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Hai Phong (via Shekou)		MSC GIUSY	FD401E		14/1			15/1	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		MSC FAITH	FD402E		20/1			21/1	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	YA352A		2/1		vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC NINA F	YA401A		6/1		vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC MANON	YA402A		13/1		vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC NINA F	YA403A		20/1		vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
MAROCCO - Casablanca	16	MSC MEXICO V	YM352A		30/12		vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC NADRIELY	YM401A		6/1		vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC PORTO III	YM402A		13/1		vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
		MSC NADRIELY	YM403A		20/1		vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	17				Vedi serv. 12					vedi serv. 13 bis	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	18	MSC VIDHI	MT351A	1/1	30/12	2/1	vedi serv. 4				
		MSC MARTA	MT401A	15/1	12/1	16/1	vedi serv. 4				
		MSC ANAHITA	MT402A	22/1	19/1	23/1	vedi serv. 4				
		MSC CADIZ	MT403A	29/1	26/1	30/1	vedi serv. 4				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	19	MSC MIA SUMMER	AE352A		2/1	1/1			31/12		
		MSC ASLI	AE401A		9/1	8/1			7/1		HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC MIA SUMMER	AE402A		16/1	15/1			14/1		
		MSC JENNY II	AC352A					31/12		27/12	EYHAR, TEHRIDAG, COSTANTA, ISTANBUL, GE MLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC JULIANA III	AC401A					7/1		3/1	
		MSC RHIANNON	AC402A					14/1		10/1	
		MSC SENA	AB352A		31/12	4/1	30/12		2/1	9/1	IZMIR, MERSIN, HAIFA, ASHDOD, ALEXANDRIA, DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC GIANNA III	AB401A		3/1	7/1	9/1		9/1	11/1	
		MSC ANTWERP III	AB402A		12/1	16/1	17/1		16/1	20/1	
		MICHIGAN	AY352R	30/12						2/1	PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, PORT SAID WEST, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MICHIGAN	AY401R	6/1						9/1	
		MAERSK HANGZHOU	348W							12/1	
		MAERSK HANGZHOU	402E							16/1	
		MAERSK HAMBURG	352E							20/1	BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MED TRABZON	AS352A		30/12	1/1				28/12	SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MED SAMSUN	AS401A		6/1	8/1				4/1		
	MED TRABZON	AS402A		13/1	15/1				11/1		
	SPIRIT OF	AA352A		27/12	24/12				27/12	ISTANBUL, LEMER, TEHRIDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	LUEBECK	AA401A		3/1	31/12				3/1	PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC CHARLOTTE	AA402A		10/1	7/1				10/1		

PARTENZE



Spediporto

**FUTURE
GREEN
CONNECTION**



Spediservices



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

LE NOSTRE NAVI AL SERVIZIO DEL PAESE



CRUDE OIL TANKER



LPG



LNG



OBO CARRIER



REEFER



DREDGE BOAT



CAR CARRIER



HEAVY LIFT



CABLE LAYING



CRUISE



BULK CARRIER



ICEBREAKER



PIPE LAYER



TUG



CREW BOAT



BIBO



CHEMICAL TANKER



HIGH SPEED CRAFT



OFFSHORE



RO-RO PAX

LA FORZA DELLA SPECIALIZZAZIONE

AMBASCIATORI DELLA MARITTIMITÀ ITALIANA

WWW.CONFITARMA.IT