

L'INTERVISTA

Silvano Moffa propone gli Stati generali dell'economia



segue a pagina 5

TRATTATIVE SINDACALI

Le associazioni siglano il primo contratto nazionale dell'intera filiera dei trasporti

segue a pagina 4

CRISI ECONOMICA

La Cna-Fita lancia l'allarme: in 5 anni chiuse oltre 2mila imprese

segue a pagina 4



Elmo Giovannini

Corriere dei TRASPORTI

Prezzo Euro 3,00



9 770010 919036



Anno LIV
31 Gennaio 2011
Numero 5

www.corriereeditrasporti.it

SETTIMANALE INDIPENDENTE D'INFORMAZIONE

Direttore F. Paolo Li Donni

Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, AUT. CNS/CBPA/CENTRO1 valida da 17.01.2007

Nel favoloso e oscuro mondo delle tariffe

La realtà ripresenta e aggrava la questione tra governo, committenza e autotrasporto dei "costi minimi di sicurezza"

PAOLO GIORDANO
ROMA

Un racconto di Franz Kafka, certamente il più noto e forse il più bello, ha per titolo "La metamorfosi". Narra di un uomo comune, un commesso viaggiatore, Gregor Samsa, che una mattinata si sveglia e scopre di essersi trasformato in un insetto. Questa condizione drammatica gli fa vivere momenti spaventosi, uno in particolare: è rovesciato, con le zampe per aria e il dorso e la testa in basso, strisciando sul pavimento. Non riesce a rimettersi nella posizione giusta, quindi agita le zampe in maniera frenetica.

Scusandoci per l'azzardato parallelo letterario, ...

SEGUERE A PAGINA 2



E editoriale

Il coraggio delle scelte per rimanere in gioco

di F. PAOLO LI DONNI

Dal 1986 ad oggi sono passati 25 anni e cosa è cambiato? Allora il presidente del consiglio in carica, Bettino Craxi, varava il Piano generale dei trasporti. Un documento che scaturiva da un dibattito di ben tre anni che ha coinvolto nell'elaborazione sia un premio Nobel per l'economia del calibro di Wassily Leontief sia uno specifico progetto finalizzato del Centro Nazionale delle Ricerche. Il Piano, frutto quindi di un approfondito e assai largo dibattito, cercava di cogliere e concretizzare la volontà politica del momento: la scelta delle priorità nel settore dei trasporti. Il risultato doveva aiutare la politica a compiere

segue a pag. 6

SAILING LIST

ANCONA	12
CAGLIARI	12
CIVITAVECCHIA	12
GENOVA	13
GIOIA TAURO	13
LA SPEZIA	14
LIVORNO	16
MARINA DI CARRARA	16
NAPOLI	17
RAVENNA	19
SALERNO	19
TRIESTE	20
VENEZIA	20

Unicredit e Intesa ridanno speranza a Tirrenia

ANTONELLA TOZZI
ROMA

Mentre la gara per la privatizzazione di Tirrenia è ancora aperta, e non si sa come finirà, la compagnia di navigazione ha annunciato l'apertura delle prenotazioni dei

traghetti per la stagione estiva. L'ottimismo della compagnia fa ben sperare sul futuro dei traghetti pubblici. D'altronde il commissario straordinario conosce le offerte dei pretendenti, oscure ai comuni mortali. Forse sarà stata l'entrata in campo di due colossi bancari come

Intesa San Paolo e Unicredit ad aver rassicurato Giancarlo D'Andrea. Fatto sta che chi vuole andare in vacanza in Sardegna può cominciare a prenotare, sperando di non perdere il biglietto; chi è interessato alla privatizzazione deve prepararsi agli ...

segue a pagina 4



Un libro pubblicato da Editoriale Trasporti

Guida ai **Tesori sommersi** di Carlo De Riso



Il circolo vizioso

L'autotrasporto è dentro un tunnel di cui non vede l'uscita. Non si riesce neppure a trovare un accordo sui termini da discutere: "tariffe" o "costi"?

PAOLO GIORDANO
ROMA

Un racconto di Franz Kafka, certamente il più noto e forse il più bello, ha per titolo "La metamorfosi". Narra di un uomo comune, un commesso viaggiatore, Gregor Samsa, che una mattina si sveglia e scopre di essersi trasformato in un insetto. Questa condizione drammatica gli fa vivere momenti spaventosi, uno in particolare: è rovesciato, con le zampe per aria e il dorso e la testa in basso, strisciando sul pavimento. Non riesce a rimettersi nella posizione giusta, quindi agita le zampe in maniera frenetica.

Scusandoci per l'azzardato parallelo letterario, a noi pare che l'autotrasporto in particolare e la logistica in generale siano nella stessa situazione del malcapitato Gregor. Le "zampette" dell'autotrasporto sono gli operatori, le imprese, grandi e piccole, che cercano di trovare soluzioni, di far quadrare i conti, "agitandosi" nelle più svariate direzioni, dentro e, spesso, anche oltre la legalità. La testa, quella che dovrebbe coordinare, indirizzare questi movimenti, non è in grado di farlo, perché, nel caso di Gregor vive una condizione assolutamente patologica e nel caso dell'autotrasporto (e della logistica) è troppo "piccola", senza poteri decisionali, senza possibilità di

1 - Andamento costo del gasolio
(dati per 1000 litri)

		Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
2009	Giugno	490,35	182,67	423,00	1.096,02
2009	Luglio	482,17	181,03	423,00	1.086,20
2009	Agosto	508,15	186,23	423,00	1.117,38
2009	Settembre	490,41	182,68	423,00	1.096,09
2009	Ottobre	490,11	182,62	423,00	1.095,73
2009	Novembre	515,36	187,67	423,00	1.126,04
2009	Dicembre	505,89	185,78	423,00	1.114,67
2010	Gennaio	531,37	190,87	423,00	1.145,25
2010	Febbraio	528,94	190,38	423,00	1.142,32
2010	Marzo	568,32	198,26	423,00	1.189,58
2010	Aprile	590,19	202,64	423,00	1.215,83
2010	Maggio	611,34	206,87	423,00	1.241,21
2010	Giugno	607,25	206,05	423,00	1.236,30
2010	Luglio	589,76	202,55	423,00	1.215,31
2010	Agosto	586,53	201,91	423,00	1.211,44
2010	Settembre	591,32	202,86	423,00	1.217,18
2010	Ottobre	594,89	203,58	423,00	1.221,46
2010	Novembre	612,7	207,14	423,00	1.242,84
2010	Dicembre	648,99	214,4	423,00	1.286,38
2011	Gennaio				

Fonte: ministero dello Sviluppo Economico

Totali
Valori medi per tutto il periodo

2 - Costi minimi per mezzi oltre le 26 ton
stabiliti dal ministero dei Trasporti
(a Km, per fascia chilometrica di percorrenza)

	da 51 a 150 km	da 151 a 250 km	da 251 a 350 km	da 351 a 500 km	oltre 501 km	valore medio
	1,80	1,67	1,50	1,20	1,12	1,46
	1,81	1,68	1,51	1,21	1,13	1,47
	1,80	1,68	1,51	1,21	1,13	1,47
	1,82	1,69	1,52	1,22	1,14	1,47
	1,81	1,68	1,51	1,21	1,13	1,47
	1,81	1,68	1,51	1,21	1,13	1,47
	1,82	1,69	1,52	1,22	1,14	1,48
	1,82	1,69	1,52	1,22	1,14	1,47
	1,80	1,67	1,50	1,20	1,12	1,46
	1,82	1,69	1,53	1,22	1,15	1,48
	1,83	1,71	1,54	1,24	1,16	1,50
	1,84	1,72	1,55	1,25	1,17	1,50
	1,85	1,72	1,56	1,26	1,18	1,51
	1,85	1,72	1,55	1,25	1,17	1,51
	1,84	1,72	1,55	1,25	1,17	1,50
	1,84	1,71	1,54	1,25	1,16	1,50
	1,84	1,72	1,55	1,25	1,17	1,50
	1,84	1,72	1,55	1,25	1,17	1,51
	1,85	1,72	1,55	1,26	1,17	1,51
	1,86	1,74	1,57	1,27	1,19	1,52
	36,57	34,02	30,62	24,64	23,00	29,77
	1,83	1,70	1,53	1,23	1,15	1,49

3 - Ultime tariffe stabilite dall'accordo nazionale container
(per fascia chilometrica, in vigore dal 1° novembre 2005)

da 51 a 150 km	da 151 a 250 km	da 251 a 350 km	da 351 a 500 km	oltre 501 km	valore medio
1,38	1,35	1,31	1,28	1,15	1,29

Nella tabella 1 sono riportati i prezzi del gasolio da giugno 2009 a oggi. Su tali prezzi il ministero ha calcolato i costi minimi per il trasporto di un container secondo la fascia chilometrica di percorrenza, per un mezzo da oltre 26 tonnellate. Costi che sono riportati nella tabella 2. Nella tabella 3 sono invece riportati gli ultimi valori delle tariffe obbligatorie stabilite nel novembre del 2005. Quindi, nella tabella 2 si parla di "costi" mentre nella tabella 3 si parla di "tariffe". Per rendere paragonabili i dati delle due tabelle abbiamo incrementato, nella tabella 2, i valori medi risultanti dalla somma dei dati dei singoli mesi divisi per il loro numero (20) di un 30%. Ciò per trasformare i dati da costi a tariffe, comprendenti cioè una percentuale da destinare alla remunerazione del capitale investito e alle imposte. Il risultato è il seguente:

da 51 a 150 km	da 151 a 250 km	da 251 a 350 km	da 351 a 500 km	oltre 501 km	valore medio
2,38	2,21	1,99	1,60	1,50	1,94

Se confrontiamo i dati così ottenuti con quelli della tabella 3 per le singole fasce chilometriche, registriamo il seguente aumento percentuale:

72,49%	64,32%	51,54%	25,25%	29,92%	49,62%
--------	--------	--------	--------	--------	--------

Il valore medio ottenuto per tutte le fasce chilometriche registra un aumento del 49,62%. Dividendo quest'ultimo dato per 5 (tempo trascorso in anni dal 2005 a oggi) vediamo che l'aumento annuo è pari al 9,92%.

attingere a risorse, per riuscire nell'intento. Siamo parlando della Consulta dell'autotrasporto, ovviamente. Organo di recente istituzione, la cui esistenza è stata anche messa in dubbio, e sottoposta a "osservazione", dall'ultimo governo di centro-sinistra, improvvisamente assunto, a quanto pare, al ruolo di "decisore" delle sorti del sistema logistico nazionale. Anche questo ci pare un atteggiamento patologico o, comunque, non in grado di dare le risposte che oggi servono. Con pericolose fughe in avanti. Ci riferiamo, ad esempio, alla proposta ventilata, in particolare dal presidente della Confratrasporto Paolo Ugge, di costituire un'Autorità che gestisca tutti i temi e le azioni proposte dall'ultimo Piano nazionale della logistica. Tutto ciò fuori dai canali istituzionali, fuori dal parlamento. Dovrebbe, quindi, gestire porti, aeroporti, autotrasporto, ambiente, tariffe, e così via. E' evidente la pericolosità di una simile iniziativa. Ma il solo fatto di averla proposta, secondo noi, indica che siamo per quanto riguarda la gestione della logistica e dell'autotrasporto in una situazione come minimo anomala. Per questo gli operatori, come dicevamo, "sgambettano" alla ricerca di soluzioni. Lo fanno tutti, quelli monoveicolari, quelli medi e quelli grandi. Ciò vuol dire che l'infinita



Le imprese dell'autotrasporto, a prescindere dalla loro dimensione, stanno trovando sempre più difficoltà a far quadrare i propri conti

litania sulla "frammentazione" del settore, che ha certamente ragioni, non è la problematica decisiva, la discriminante su cui si gioca la possibilità di restare sul mercato.

La dimostrazione sta nell'intervista che pubblichiamo a fianco, a Gianluca Agostinelli, direttore del trasporto container della società Autamarocchi, un'azienda grande, strutturata, altamente specializzata nell'intermodalità. Afferma Agostinelli: "L'aumento delle attuali tariffe per il trasporto container è indispensabile. E' per noi questione di vita o di morte. E' sempre più difficile riuscire a sopravvivere".

Come risponde la "testa" a questa situazione? "Dibattendo" nella consultazione, convocando "tavoli", varando un Piano orizzonte 2020, strappando in parlamento provvedimenti che finiscono con l'aver percorsi contorti, così i 400 milioni destinati all'autotrasporto vengono inseriti nel decreto che riguarda la Tirrenia, così una gran parte di tale cifra viene stornata, a quanto afferma il governo "provvisoriamente", per finanziare l'"ecobonus casa", così i fondi, più che dimezzati, per l'"ecobonus" nel trasporto intermodale strada-mare terminano in extremis la loro corsa nel pentolone del decreto Milleproroghe. Una precarietà assoluta.

In questo contesto, l'Anita ha dichiarato un

aumento del 10% delle tariffe per il trasporto su strada dei container. Anche l'Unatras ha affermato di volerle incrementare. Jean-Francois Daher, segretario generale di Asso-logistica, ci ha dichiarato a tale proposito: "L'antitrust ha avviato indagini (vedere riquadro a parte, n.d.r.) su associazioni come la Fedespedi e Federagenti per operazioni simili. Sono decisioni non prese nell'ambito del mercato, ma dichiarati da organizzazioni a tavolino. Aspetto semplicemente le decisioni in materia del garante della concorrenza. Non abbiamo firmato l'accordo di giugno scorso proprio perché non accettiamo che si reintroducano tariffe prestabilite. Ripeto fuori dal mercato". Un discorso, riteniamo, corretto e inattaccabile dal punto di vista della coerenza e anche nel riferimento che non è compito delle associazioni stabilire aumenti di tariffe. Ribadisce Enrico Bossa, responsabile coordinamento del settore container della Cna-Fita: "A prescindere dal recente aumento dei costi del trasporto, che tutti vivono, anche i cittadini, quotidianamente, occorre capire che quando vengono introdotte regole, come ad esempio, il nuovo orario di guida e di riposo per gli autisti, che hanno un impatto sulla produttività di un'impresa, bisogna trovare soluzioni per permettere alle aziende di trasferirle nella realtà".

Da parte nostra abbiamo fatto un calcolo, che abbiamo cercato di spiegare nelle tabelle che pubblichiamo, basandoci sui "costi minimi di sicurezza" stabiliti dal ministero dei Trasporti dalla metà 2009 e paragonandoli alle "tariffe" fissate obbligatoriamente nel novembre 2005. Ne è scaturito un aumento annuo delle tariffe pari al 9,9%. Poniamo in evidenza che abbiamo trattato dati ufficiali, ministeriali. Quindi, abbiamo gli autotrasportatori che non "quadrano i conti", la committenza che afferma di non poter accettare la fissazione di tariffe, organizzazioni dell'autotrasporto che sottolineano di voler ottenere "costi minimi di sicurezza", un calcolo asettico che fa emergere che un aumento è nell'ordine naturale delle cose. Aggiunge Bossa: "Stiamo dentro un circolo vizioso, senza uscita. Stiamo partecipando a un 'gioco dell'oca' in cui si ripassa dal via".

In conclusione, pensiamo che il problema centrale stia nella "testa", che non è neppure in grado di far capire non solo se si parla di "costi" o di "tariffe", ma anche il vero argomento in discussione: la sopravvivenza dell'autotrasporto.

Si parla di vita o di morte

Secondo Gianluca Agostinelli, direttore dei trasporti container della società Autamarocchi, "l'aumento delle tariffe del trasporto contenitori dichiarato dall'Anita è una questione di vita o di morte per la nostra azienda". Parole molto chiare che non lasciano dubbi o problematiche aperte. Con lui ragioniamo sulle ragioni di questa posizione.

Su cosa basa un'affermazione del genere?

Iniziamo dai costi, ma da quelli nudi e crudi, senza aggiungere nulla che riguarda, come andrebbe fatto, l'organizzazione della società, tutto ciò che in un'azienda sta a valle del processo produttivo vero e proprio. Su un nostro trasporto, il costo dell'autista incide per il 35-40%. Questo costo, a prescindere dal contratto, è recentemente aumentato per effetto delle recenti normative che regolano l'orario di guida e di riposo. E' aumentato perché mediamente, rispettando le nuove norme, un autista ha ridotto i chilometri che percorre giornalmente intorno al 10%. Se ne faceva prima 500, oggi ne fa all'incirca 450. Un dato rilevante, come dicevo, sul livello del suo costo perché ha abbassato, giocoforza, la sua produttività. Mi spiego con un esempio. Se un autista sta in fila due ore per entrare in un porto, sono due ore

che accorciano le nove giornaliere di guida previste per regolamento. Due ore a percorso zero, a produttività zero.

Cosa aggiungiamo a tale voce?

Un pacchetto composto dai costi del carburante, dai pedaggi autostradali, dalle assicurazioni. Tutti in crescita e con nessuna possibilità, per tutti e tre, di ottenere sconti o agevolazioni. Non abbiamo finito. Dobbiamo aggiungere, ad esempio, quelli del parcheggio. Noi trasportiamo prodotti spesso di valore destinati all'esportazione. Come quasi sempre accade non riusciamo a far coincidere i tempi del ritiro con quelli della consegna, che generalmente avviene intorno alle 8 di mattina, perciò siamo obbligati a parcheggiarlo, a proteggerlo dai furti durante la notte. A pagamento. Questo è un costo che si aggira intorno ai 200 euro al mese. Ce ne sono altri di costi, come quelli direttamente collegati con i tempi di carico e scarico.

Sta parlando di quanto avviene nei porti?

Nei terminal in genere. In un porto, tutti si preoccupano, ad esempio gli armatori, del carico sulla nave. E' fondamentale per loro la puntualità, la velocità. Ma poi nessuno si occupa di quanto



tempo perde un camion per essere caricato e ripartire o per attendere l'apertura del porto. Abbiamo dovuto fare una battaglia per anticipare l'entrata dalle 8 alle 6 di mattina. Le ripeto, oggi, ci sono reali difficoltà per entrare in alcuni scali marittimi, La Spezia, Genova, Venezia. Siamo di fronte a uno scollamento tra regole e realtà. Altro esempio, adesso i porti si sono inventati i tesserini per gli autisti, costo 10 euro. Ogni porto ha il suo. Un'azienda come la nostra che impiega centinaia di autisti e che lavora con tanti porti, quanti soldi deve spendere? Non si poteva fare un tesserino unico?

Come se ne esce?

L'aumento delle tariffe è indispensabile. Ma occorre anche che si stabilizzi nel settore una concorrenza leale. Sono tante, troppe le aziende che non rispettano le regole, che si muovono fuori dalla legalità. E' una giungla, con controlli scarsi, inadeguati. Così è difficile, molto difficile sopravvivere.

Antitrust e trasporti

Come non bastasse, anche l'antitrust, come del resto è suo compito istituzionale, sta partecipando alla "saga" delle tariffe nel settore trasporto. Già alla fine del 2009 aveva avviato un'istruttoria nei confronti di 21 imprese di spedizione e della Fedespedi, l'associazione della categoria. L'oggetto dell'indagine erano le "informazioni" che tali aziende, anche nell'ambito della Federazione, si erano scambiate, almeno dalla fine del 2002 al settembre 2007, "al fine di concordare entità e modalità di aumento dei prezzi applicati alla clientela". In particolare, nota l'autorità garante della concorrenza, dalle notizie disponibili si può desumere "un reciproco scambio d'informazioni sensibili e un coordinamento delle strategie commerciali" tra le imprese che rappresentano i principali operatori del mercato delle spedizioni internazionali. Inoltre,

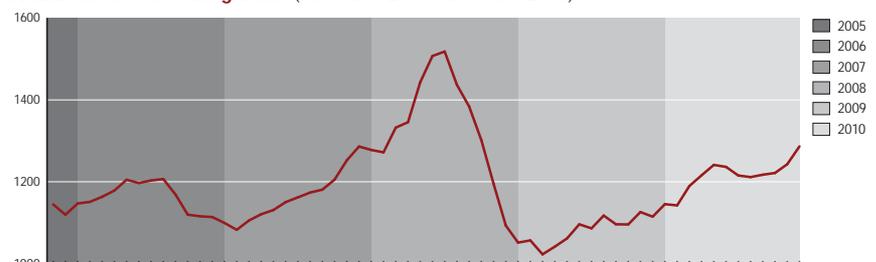
anche la Fedespedi avrebbe inviato circolari alle imprese e alle associazioni aderenti, oltre a pubblicare comunicati stampa, tese ad agevolare l'applicazione ai clienti degli incrementi tariffari precedentemente concordati in ambito associativo. Il procedimento dovrebbe concludersi entro questo gennaio. Un'altra procedura, aperta nel maggio del 2010, ha coinvolto una ventina di aziende attive nei servizi di agenzia marittima, nonché le associazioni di settore, Assagenti e Federagenti. Più specificamente, dal 2007 alla fine del 2009, gli agenti marittimi si sarebbero ritrovati, di solito all'interno della commissione portuale dell'Assagenti, "al fine di discutere i corrispettivi da raccomandare per i servizi d'agenzia e stabilire un accordo sulle relative tariffe, all'interno delle forcelle indicate dai decreti ministeriali". Il presidente dell'antitrust, Antonio



Antonio Catricalà

Catricalà, è intervenuto nei mesi scorsi anche sull'accordo firmato dalle rappresentanze degli autotrasportatori e dal governo nel giugno 2010 e susseguentemente trasformato in decreto legge il 16 luglio, chiedendo l'abolizione del capitolo "costi minimi per la sicurezza sociale", in quanto giudicato una reintroduzione delle tariffe stabilite per legge e, quindi, una violazione della libera concorrenza. "Costi" o "tariffe"? Le due cose sono concettualmente molto diverse, eppure quando si parla di autotrasporto si mischiano in continuazione. Un'altra anomalia del settore?

Andamento costo del gasolio (novembre 2005 - dicembre 2010)



Trattativa chiusa sul contratto. Conftrasporto e Confartigianato?

Dopo un anno è stato firmato il primo contratto nazionale dell'intera filiera

MIA GUIDI
ROMA

La trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale sembra essersi finalmente conclusa. Dopo 30 mesi dalla scadenza, il 26 gennaio le associazioni rappresentative del trasporto merci, logistica e spedizione - Anita, Assologistica, Centrali Cooperative, Cna Fita, Confetra, Fedespedi, Fedite e Trasporto-unito - hanno siglato l'accordo anche sulla parte normativa. "Per la prima volta un contratto nazionale viene sottoscritto dalle parti sociali dell'intera

filiera e norma in un unico testo l'intero settore che comprende artigiani, mondo cooperativistico e realtà industriale delle imprese della logistica, del trasporto delle merci e delle spedizioni", è il commento del segretario nazionale della Filt Cgil, Michele Azzola. "Un risultato fondamentale - secondo Azzola - che premia lo sforzo e il lavoro fatto in questi lunghi mesi di trattativa e che può segnare l'inizio di una nuova epoca di normalizzazione e legalizzazione dell'intero settore". Eppure la trattativa non è veramente conclusa. Continua fuori dai tavoli. Sul

documento mancano, infatti, ancora le firme di Fai-Conftrasporto e Confartigianato. "Un'asciutta defezione da parte di Confartigianato e Conftrasporto - affermano i sindacati in una nota congiunta - che il 26 gennaio hanno incomprensibilmente abbandonato il tavolo. "E' chiaro che se nei prossimi giorni non dovessimo ricevere alcun riscontro positivo in tal senso, non potremmo far altro che interrompere ogni rapporto con queste associazioni e con le aziende che formalmente non decidessero di distinguersi". Qualcuno in realtà si è già distinto. Si tratta di

una delle aziende più importanti all'interno della Fai, il gruppo Gavio, che già per la parte economica siglata a dicembre si era dissociata dalla sua associazione di rappresentanza. Al Corriere dei Trasporti, stando a fonti bene informate, risulterebbe confermata dunque l'intenzione del gruppo di andare avanti comunque perché riconosce la parte economica sottoscritta lo scorso 17 dicembre. Dalle stesse fonti apprendiamo che il gruppo Gavio si è già espresso in merito con una comunicazione alle organizzazioni sindacali e che si riserva, comunque, di fare

una valutazione sulla parte normativa. Secondo Arcese, presidente nonché proprietario dell'azienda numero uno di Anita "nonostante le difficoltà di un rinnovo contrattuale negoziato nel pieno della crisi e in un mercato sempre più competitivo, siamo riusciti a conciliare aspettative e interessi dei lavoratori e delle imprese. Ora puntiamo all'avviso comune per la riduzione del costo del lavoro con la speranza che possa realizzarsi in tempi brevi". Su alcune imprese incombe la minaccia dei sindacati di disdire gli accordi di forfetizzazione. Ma i ben informati parlano di

segnali distensivi da parte di Conftrasporto e Confartigianato che forse stanno valutando la possibilità di firmare. Le organizzazioni sindacali, comunque, scioglieranno la riserva sul rinnovo contrattuale dopo una fase di consultazione che scadrà il 28 febbraio. Quindi gli incerti hanno ancora un mese di tempo. Nel frattempo si potrebbero cominciare a calendarizzare gli incontri per il prossimo rinnovo. La scadenza è a dicembre 2012. Ma visti i tempi impiegati per questo rinnovo (un anno), converrà cominciare a convocare un primo tavolo già a partire dalla fine del 2011.

Chiuse oltre duemila imprese in 5 anni La Fita Emilia Romagna fa il punto

La Cna e gli autotrasportatori insieme per contrastare i duri colpi inferti dalla crisi

F. P. L. D.
ROMA

“L'autotrasporto è l'unico settore cui il Governo non solo non ha ridotto gli stanziamenti, anzi li ha aumentati. E' giusto vedere quante aziende han chiuso ma occorrerebbe vedere anche le nuove aperte”. Queste le parole del sottosegretario Giachino in uno dei tanti comunicati licenziati dal suo dicastero. In Emilia Romagna devono averlo preso in parola. La scorsa settimana Elmo Giovannini, segretario regionale della Cna-Fita,

durante lo svolgimento di una vivace assemblea sul tema della rappresentanza delle imprese e i problemi dell'autotrasporto, non si è perso d'animo e ha prontamente risposto al sottosegretario. "Dal 2005 ad oggi in Emilia Romagna - ha affermato Giovannini - il saldo tra le imprese chiuse e quelle aperte parla da solo, -16%. In cinque anni sono sparite oltre 2000 imprese che - prosegue Giovannini - tutte insieme fanno il numero delle aziende iscritte tra Forlì e Cesena". Il grido d'allarme è forte e chiaro soprattutto

se contestualizzato in un territorio dove anche storici distretti produttivi come quello di Sassuolo, segnano il passo e stentano a riprendersi dai duri colpi inferti dalla crisi economica. Anche la Confederazione Nazionale degli Artigiani, rappresentata dal suo presidente regionale Paolo Govoni, ha inteso rispondere al dibattito proposto dagli autotrasportatori "la Cna regionale è vogliosa e pronta ad ascoltare la categoria. I problemi dell'autotrasporto - ha affermato Govoni - sono i nostri". Nel dibattito non sono

La top ten regionale per imprese iscritte all'Albo Autotrasporto

- 1 Lombardia
- 2 E. Romagna
- 3 Lazio
- 4 Veneto
- 5 Sicilia
- 6 Campania
- 7 Sardegna
- 8 Piemonte
- 9 Puglia
- 10 Toscana

In alto: Paolo Govoni, presidente Cna Emilia Romagna

a lato: Elmo Giovannini, segretario regionale Cna-Fita Emilia Romagna



certo mancati i riferimenti alla cronaca recente. I problemi strutturali del trasporto merci e il burrascoso avvio del nuovo anno, iniziato, con il forte incremento di costi denunciati dalle imprese. "I pedaggi autostradali sono aumentati - ha denunciato Giovannini - con percentuali che vanno dall'1,9% al 19%. Il costo del gasolio per autotrazione, che, lo vogliamo ricordare, incide per circa il 30% sul totale dei costi, è salito vertiginosamente". La fotografia dei rincari fatta dalla Fita è inequivocabile. "In un biennio, dal gennaio 2009 ad oggi, l'aumento - ha proseguito il segretario regionale - è stato del 29,06%, mentre negli ultimi 12 mesi, dal gennaio 2010, è stato del 15,58%. Per non parlare dei costi assicurativi per i veicoli e le sanzioni amministrative per il Codice della Strada". Un elenco noto che nelle ultime settimane comincia ad affollare i dibattiti all'interno delle associazioni. La conclusione è altrettanto nota: continua a mancare una seria politica di ristrutturazione del settore capace di garantire il riequilibrio dei rapporti contrattuali fra trasportatori e committenza.

Tirrenia riprende fiato con Intesa-Unicredit

ANTONELLA TOZZI
ROMA

Mentre la gara per la privatizzazione di Tirrenia è ancora aperta, e non si sa come finirà, la compagnia di navigazione ha annunciato l'apertura delle prenotazioni dei traghetti per la stagione estiva. L'ottimismo della compagnia

fa ben sperare sul futuro dei traghetti pubblici. D'altronde il commissario straordinario conosce le offerte dei pretendenti, oscure ai comuni mortali. Forse sarà stata l'entrata in campo di due colossi bancari come Intesa San Paolo e Unicredit ad aver rassicurato Giancarlo D'Andrea. Fatto sta che chi vuole andare in vacanza in Sardegna può

cominciare a prenotare, sperando di non perdere il biglietto; chi è interessato alla privatizzazione deve prepararsi agli sviluppi e alle sorprese. Innanzitutto, Banca Imi del gruppo Intesa San Paolo e Unicredit affiancheranno Aponte, Onorato e Grimaldi nel salvataggio di Tirrenia nel ruolo di advisor finanziario per predisporre le linee di credito

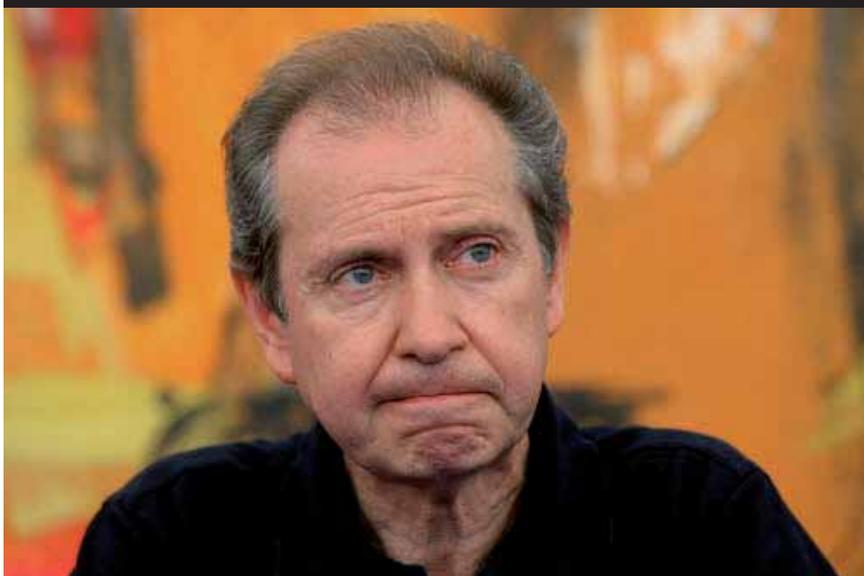
per l'acquisizione. Dopo il consiglio di amministrazione dei prossimi giorni, sarà formalizzata la scelta, anche se l'accordo sostanziale è già stato raggiunto. Di certo in questa vicenda non mancheranno le sorprese. Si vocifera il ritorno dell'ex numero uno del gruppo armatoriale, Franco Pecorini, che ha governato Tirrenia per 26 anni, ben visto

da lavoratori e sindacati, un po' meno dagli armatori privati. Sul fronte sindacale le sigle si dividono. L'Ugl trasporti ha indetto uno sciopero di 24 ore per il 4 febbraio, la Uiltrasporti ha raddoppiato a 48 ore per l'8 e il 9 febbraio, mentre Filt-Cgil e Usb non hanno firmato l'accordo sulla cassa integrazione straordinaria.

Silvano Moffa

Stati generali dell'economia

Secondo il presidente della commissione Lavoro della camera occorrerebbe convocare una "convention generale" per uscire dalla crisi e dare un ruolo centrale ai trasporti e alla logistica



F. PAOLO LI DONNI
ROMA

Gli sottosegretario ai Trasporti, adesso presidente della commissione Lavoro della camera dei deputati e soprattutto fine tessitore di rapporti all'interno del neo costituito gruppo dei responsabili. In questa intervista l'onorevole Silvano Moffa parla di trasporti e non solo. Il politico di lungo corso guarda avanti e prova ad alzare il tiro con una proposta ambiziosa e responsabile.

Tutto il 2010 è stato dedicato alla messa a punto del nuovo Piano della logistica nell'ambito della Consulta dell'autotrasporto. Sono stati messi in fila tutti gli innumerevoli problemi del nostro sistema di trasporto merci, ma mancano previsioni di spesa, manca una dotazione finanziaria. Non sarebbe opportuno che sul tema, divinale importanza per la nostra economia, ci fosse un maggiore coinvolgimento,

in termini di obiettivi, di priorità e d'investimenti, del governo e del parlamento?

La logistica integrata rappresenta la vera sfida del futuro. Sarebbe un grave errore sottovalutarne la portata. I cambiamenti in atto nel commercio internazionale, la crescita impetuosa della Cina e dell'est del mondo, le nuove dimensioni della geopolitica e della geoeconomia, il potenziamento delle portualità del Mediterraneo nell'area del nord Africa, i nuovi assi strategici di collegamento europeo su ferrovia e via mare trovano ancora in ritardo il nostro paese. Abbiamo bisogno di una accelerazione nella definizione della gerarchia dei nostri porti, al fine di evitare duplicazioni e sovrapposizioni. La legge di riforma è ancora ferma al senato. E il lavoro pregevole della Consulta rischia di essere vanificato dai ritardi. Certo: occorrono investimenti corposi. Ma l'Italia non può

permettersi di tergiversare sulle scelte di fondo, queste sì strategiche, che riguardano le priorità verso le quali orientare le decisioni.

Stiamo uscendo con fatica da una crisi globale che ha fortemente inciso sul nostro sistema produttivo. Ma è in questa fase che dobbiamo impostare le politiche di sviluppo, interrogandoci sul modello cui ancorare il sistema-paese per consentire alle nostre imprese di tornare ad essere competitive sui mercati internazionali. Per far questo ci vuole il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali e non. È una sfida culturale ed economica al tempo stesso. Ci vorrebbero gli Stati generali dell'economia. Una convention dove il governo possa presentare la sua proposta, e gli attori politici e non possano mettere in campo delle idee. Il beneficio sarebbe enorme. Troverebbe senso e dimensione l'ambizione di una sfida collettiva.

Autotrasporto necessario fare il punto dopo fallimento liberalizzazione

Le Ferrovie dello Stato stanno puntando le loro carte sull'alta velocità e sugli investimenti all'estero. E si stanno defilando dal trasporto merci, a differenza di quanto avviene in altri paesi europei. Anche il trasporto locale continua a soffrire. Il

In questa sfida collettiva fondamentale il ruolo della logistica integrata

governo non dovrebbe intervenire elaborando una precisa strategia per lo sviluppo nel paese del trasporto ferroviario, non lasciandolo esclusivamente alle scelte e alle convenienze aziendali Fs?

Per la verità, dopo un periodo di stasi, cominciano a vedersi risorse anche per il trasporto pubblico locale. Qui sono le regioni che hanno un ruolo importante. E spesso al ruolo non si accompagna una chiara impostazione progettuale. Penso che la scelta dell'alta velocità sia stata importante e ineludibile, se volevamo metterci al passo con gli altri paesi europei. Certo, l'infrastruttura va completata. Fermarsi a Salerno sarebbe un errore. Dobbiamo infrastrutturare con l'alta velocità l'intero Mezzogiorno. Il Sud va aiutato nel recupero del gap infrastrutturale. Questo vale per l'alta velocità, come per il trasporto locale, per la viabilità come per il sistema portuale. Comprendo che in alcuni casi i vantaggi economici per Fs non ci sono. Ma quando parliamo di trasporto delle persone c'è un dato sociale rilevante per il quale dobbiamo mettere nel conto anche un costo. Non tutto è ridicibile alla logica del mercato quando si parla di migliorare la qualità della vita delle persone. Questo non significa, ovviamente, voler tornare ai tempi infausti delle aziende pubbliche gestite senza tenere sotto controllo i conti o, peggio, con il ricorso all'indebitamento continuo. Oggi ci sono meccanismi di controllo, politiche manageriali e forme di coinvolgimento del capitale privato che aiutano a sviluppare politiche sociali anche in questi settori effettivamente sostenibili.

L'Italia segna il passo sulle infrastrutture: si approvano, si pianificano e non si realizzano. Basta pensare alla storia infinita della Lione-Torino. Il Pd, che ha appena costituito una consulta per i trasporti, suggerisce di abbandonare le "mega opere", per puntare su interventi minori, come quelli utili a superare i "colli di bottiglia". Secondo lei, come bisognerebbe procedere in un'epoca come questa di limitate risorse?

La storia della Torino-Lione la conosciamo tutti. L'interferenza di un ambientalismo di maniera, fin troppo ideologizzato, e il sovrapporsi di localismi fin troppo egoistici hanno determinato una sorta di "stop and go" deleterio e confuso. Credo che sia stato un errore non insistere sul pieno utilizzo della legge

obiettivo. Uno strumento che ha prodotto risultati importanti (penso al passante di Mestre, per esempio) in termini di accelerazione e semplificazione delle procedure oltre che di iter di approvazione dei progetti e delle relative coperture finanziarie. Semmai questo strumento potrebbe essere migliorato alla luce della esperienza fin qui consumata. Comunque continuo a pensare che non ci sia inconciliabilità tra cosiddette mega opere e piccoli interventi. Il problema è la pianificazione che oggi non può che essere di stampo strategico.

All'inizio dell'anno, sull'autotrasporto, già in crisi, e ormai unico vettore merci nazionale a livello terrestre, si è rovesciata una raffica di rincari: carburanti, pedaggi autostradali, assicurazioni. Con possibili, gravi ripercussioni sui prezzi dei beni al consumo e, quindi, sull'inflazione. Il settore è in difficoltà da decenni, nonostante tanti "sostegni". Cos'è che non funziona, come intervenire?

Il settore lamenta una certa sofferenza, non c'è dubbio. I cambiamenti che lo hanno interessato oltre ad una ancora non ben chiara politica europea del settore ne hanno compresso la capacità di crescita e di tenuta. Si va avanti con una azione di tamponamento, ogni qual volta, come avviene per i rincari del gasolio e dei pedaggi autostradali, i costi diventano insopportabili. Ma il problema più complesso è sempre quello che riguarda la definizione dei rapporti con la committenza. Ad onor del vero il governo è intervenuto per cercare di rafforzare quel rapporto prevedendo norme sui tempi di pagamento, sui pancali, sui tempi di attesa al carico ed allo scarico delle merci. Si sono reintrodotti anche i "costi minimi", ritenuti legittimi dall'Unione Europea e criticati dall'antitrust. Anche se il tutto viene rimandato all'accordo volontario tra le parti. Con la Confindustria che non ha firmato l'intesa. Insomma, il panorama, anche se in evoluzione, non è ancora tale da garantire la fuoriuscita dalla crisi di un settore, fin troppo parcellizzato e, in alcuni casi, financo "criminalizzato" da alcuni settori dell'informazione. Forse è arrivato il tempo di un esame a tutto campo delle potenzialità e delle criticità registrate dopo un processo di privatizzazione falsato dalla mancanza di una piena liberalizzazione e dal contrasto con le consuetudini e le prassi normative europee.

frà diavolo

Un sospiro di sollievo

La vita dei diavoli è diventata piatta e noiosa. Intanto, hanno perso il lavoro. La loro professione, ad esempio "indurre in tentazione" e "combinarne di tutti i colori", è stata devastata dalla concorrenza di stuoli di vip, di soavi fanciulle, di dilettanti e di abusivi. Per Frà Diavolo, quindi, quei pochi giorni di vacanza che in estate passa in Sardegna, non al mare, come fanno i suoi concorrenti vip, ma nel tour delle miniere dismesse (ambiente ideale per un diavolo), che emozionò tanto D. H. Lawrence da fargli scrivere un libro, sono irrinunciabili. Per questo motivo le disavventure della Tirrenia lo preoccupavano tanto, come avrebbe raggiunto l'isola dei nughali la prossima estate? Lui ama la Tirrenia. Non si era preoccupato alle notizie sul deficit, che da noi non è una notizia, ma una rassicurazione. L'idea della privatizzazione, parola sempre misteriosa, aveva iniziato a introdurre qualche dubbio. Aumentato quando all'asta ha partecipato un solo concorrente. Frà Diavolo ha annusato la sua familiare "puzza di bruciato". Poi è arrivato un "commissario", altro personaggio che in genere aggiunge precarietà alla precarietà. Poi la decisione di vendere sette navi. E' come si va da Civitavecchia a Cagliari, con il gommone? Poi la caccia al tesoro per acchiappare da qualche banca distratta (e quando la trovi) i soldi per il carburante. Poi gli scioperi indetti dai sindacati, che evidentemente non se la sentono di attraversare il mare, seppure d'estate, con questo maledetto gommone. La preoccupazione di Frà Diavolo era diventata terrore, vedeva sempre più lontane e irraggiungibili le sue miniere. Alla fine, un sospiro di sollievo. La Tirrenia ha annunciato che ha dal 31 gennaio sono aperte le prenotazioni per la "stagione estiva 2011". L'ultimo dubbio, sul gommone o sulla nave?



Hanjin torna all'utile. Cauti ottimismo

Hanjin Shipping, società armatoriale sudcoreana, è tornata all'utile archiviando il 2010 con un profitto netto di 229 milioni di dollari su ricavi per 8.135 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di 1.093 milioni di dollari su ricavi per 5.614 milioni di dollari nel 2009. L'ebit e l'ebitda sono stati positivi rispettivamente per 535 milioni e 826 milioni di dollari rispetto a risultati negativi per 736 milioni e 461 milioni di dollari nell'esercizio 2009. Hanjin Shipping ha sottolineato il recupero registrato lo scorso anno, ma ha evidenziato anche come i risultati positivi conseguiti consentano solo di colmare in parte le ingenti perdite del 2009, cioè il 70%

del risultato operativo ed una quota del risultato netto. Secondo Hanjin Shipping il mercato presenterà difficoltà anche nel 2011.

Porto di Genova un 2010 in recupero

Lo scorso anno il porto di Genova ha movimentato complessivamente oltre 51,9 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del 6,6% rispetto a 48,7 milioni di tonnellate totalizzate nel 2009 (-12,4% del traffico rispetto al 2008).

Nomine a Gioia Tauro

Nuovo segretario generale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro. Si tratta dell'avvocato Salvatore Silvestri.

E di toriale

segue dalla prima

quelle scelte utili a trasformare il paese partendo dalla convinzione che i trasporti fossero realmente uno dei principali fattori di sviluppo.

Oggi, a un quarto di secolo di distanza, nulla è cambiato. Le forme sono più dimesse ma le esigenze, le necessità appaiono le medesime. Non ci sono più premi Nobel a dibattere; in cambio, ci siamo inventati una Consulta dell'autotrasporto. I trasporti, forse oggi meno trendy di allora, hanno lasciato il posto alla più pomposa e ridondante logistica. Ma oggi come allora la sostanza rimane drammaticamente la stessa: l'individuazione e la scelta delle priorità.

In verità, l'unica priorità che questo percorso ricco di Piani e povero di politica, di decisioni, ci ha lasciato è quella di fare finalmente delle vere e concrete "scelte". I problemi non sono solo noti ma anche, vista l'inerzia, sempre più numerosi. Non possiamo più, come in passato, permetterci di "non scegliere", nascondendoci dietro slogan politici "a costo zero". Non si può certo continuare a predicare il cambiamento senza metterci le risorse. Oggi a mancare non sono però soltanto gli investimenti, ma anche e soprattutto, come dicevamo, le "scelte".

Dopo 25 anni di Piani, in questo paese condannato al "potenziale inesperto" non siamo capaci neppure di trovare un accordo sui termini. Ad esempio, "costi" o "tariffe"? L'Italia sembra vincolata all'immobilismo. In un numero di Polo, il nostro periodico allegato, l'anno scorso, scegliamo la metafora del tavolo verde, quello da gioco, per invitare la politica e il sistema complesso dei trasporti, a fare una puntata, a scommettere. Scegliete una via, fate il vostro gioco! Potreste vincere, comunque avrete partecipato. Altrimenti avrete perso in partenza, rimanendo fuori dai giochi e lasciandone fuori, soprattutto, l'Italia.

The INTERNATIONAL PROPELLER CLUB



Port of Ravenna

Le Linee Politiche del Piano Nazionale della Logistica

Lunedì 7 febbraio 2011 ore 17:00 - 20:00

Sala Cavalcoli Camera di Commercio Viale Farini, Ravenna

Il Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Presidente della Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica On.le Bartolomeo Giachino ha accolto l'invito del nostro Club per partecipare a Ravenna ad un incontro pubblico e dibattito in merito alle linee guida politiche del Piano Nazionale della Logistica, organizzato in collaborazione con l'Autorità Portuale di Ravenna e la Camera di Commercio di Ravenna.

Moderatore: F. Paolo Li Donni - Editoriale Trasporti di Roma - Editrice del settimanale "Il Corriere dei Trasporti" e del mensile "PoLo - Porti&Logistica"

Saluti

- **Simone Bassi** - Vice Presidente The International Propeller Clubs - Presidente The International Propeller Club Port of Ravenna
- **Fabrizio Matteucci** - Sindaco di Ravenna
- **Francesco Giangrandi** - Presidente della Provincia di Ravenna
- **Gianfranco Bessi** - Presidente Camera di Commercio Ravenna
- **CV (CP) Roberto Rufini** - Direttore Marittimo ER e C.te CP Ravenna

Intervento introduttivo

- **On.le Bartolomeo Giachino:** Il Piano Nazionale della Logistica; contenuti; scopi ed obiettivi; metodo di elaborazione

Interventi di contributo

- **Riccardo Martini** - Presidente ARSI (Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali)
- **Augusto Berini** - Presidente Consar Servizi Logistici, in rappresentanza delle associazioni di categoria dell'autotrasporto
- **Luca Minardi** - Presidente Unione Utenti Porto di Ravenna, in rappresentanza del Gruppo Porto di Confindustria Ravenna

Intervento Autorità portuale di Ravenna

- **Giuseppe Parrello** - Presidente Autorità Portuale di Ravenna

Intervento conclusivo

- **On.le Bartolomeo Giachino**



Italcertifer, Società partecipata dal Gruppo Ferrovie dello Stato e da 4 tra le maggiori Università Italiane, è Organismo Notificato n° 1960 per la certificazione europea di componenti e sottosistemi ferroviari per la rete AV e per la rete Convenzionale grazie alle caratteristiche di indipendenza, eccellenza dei suoi laboratori e professionalità del Personale.

Fondata nel 2001, Italcertifer si configura come elemento di rilevanza nell'ambito delle attività di certificazione sia a livello italiano che in campo internazionale.

www.italcertifer.com

DIRITTO e TRASPORTI

Comitato di direzione: F. Paolo Li Donni, Giorgio Berlingieri, Luca Florenzano.

Comitato scientifico: Alberto Batini, Andrea Berlingieri, Angelo Boglione, Giorgia Boi, Monica Brigardello, Elda Turco Bulgherini, Pierangelo Cella, Sergio M. Carbone, Mauro Casanova, Mauro Chiro, Giuseppe Duca, Sergio La China, Marco Lopez de Gonzales, Marcello Marsica, Anna Masutti, Corrado Medina, Massimo Mordiglia, Emilio Pianbino, Vittorio Porzio, Maurizio Riguzzi, Carlo Rossella, Francesco Siccardi, Leopoldo Tullia, Sergio Turci, Ennio Volli, Stefano Zuanelli.

Comitato di redazione: Guglielmo Camera, Simona Coppola, Francesca D'Orsi, Claudio Perrella, Giambattista Poggi, Andrea Tracci.

I NUOVI INCOTERMS® 2010 e IL CONTRATTO DI VENDITA

di AMERIGO GORI

Segretario Generale ICC Italia
fv@cciitalia.org

La International Chamber of Commerce (ICC) è l'Organizzazione mondiale delle imprese, l'associazione internazionale che rappresenta sul piano globale il punto di vista delle imprese di ogni settore. La ICC - presente in oltre 120 Paesi - promuove la creazione di un sistema di libero scambio ed investimenti a livello globale. Alla ICC è riconosciuto uno speciale status consultivo presso varie Agenzie del sistema ONU nonché presso i principali organismi intergovernativi mondiali e regionali, compresi il G8/G20, la WTO, la World Bank, l'OCSE e l'Unione Europea.

Confermando il ruolo tradizionale di leader mondiale nello sviluppo di standard, regole e guide di riferimento per il commercio internazionale, la Camera di Commercio Internazionale (ICC) di Parigi ha provveduto alla revisione di quello che è divenuto l'esempio più significativo dell'accettazione universale delle proprie regole attraverso la loro inclusione nei contratti di vendita in tutto il mondo: le regole Incoterms® 2010, ossia le regole della ICC per l'utilizzo dei termini commerciali che individuano le responsabilità, le spese ed i rischi connessi alla consegna della merce nelle compravendite internazionali.

Le regole Incoterms®, create per la prima volta nel 1936 ed affermatesi indiscutibilmente nelle transazioni in tutto il mondo, sono state regolarmente aggiornate nel tempo per tenere il passo con gli sviluppi del commercio internazionale, come la creazione di aree di libero scambio e unioni doganali, l'incremento dei traffici containerizzati, la diffusione delle comunicazioni elettroniche e le nuove esigenze di sicurezza nei trasporti in conseguenza anche delle minacce terroristiche.

La revisione 2010 - entrata in vigore il 1° gennaio 2011 - presenta alcune novità che verranno esaminate approfonditamente dai nostri esperti.

Tra esse, la riduzione delle regole da 13 a 11, con la soppressione di 4 termini (DAF, DES, DEQ e DDU) scarsamente utilizzati nella pratica, sostituiti da due nuovi termini, il DAT e il DAP.

In particolare, l'introduzione di un nuovo termine, DAT - Reso al Terminal, è stata determinata dalla sentita esigenza di definire un tipo di resa merci attualmente molto utilizzato che comporta la consegna, in particolare di merce in containers, presso un terminal, che può essere stradale, marittimo, ferroviario o aeroportuale, consentendo a tale termine di essere utilizzato per qualunque modo di trasporto.

A proposito dei modi di trasporto, un'altra novità delle regole Incoterms 2010 è la netta suddivisione dei vari termini in 2 gruppi: regole per qualunque modo di trasporto e per più modi di trasporto insieme - quindi per il trasporto multimodale - e regole per il solo trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Con riguardo ai termini per il trasporto marittimo - in particolare FOB, CFR e CIF - cade il riferimento alla famosa "murata della nave", stabilendo che la consegna avviene A BORDO, eliminando quindi un punto critico, facile oggetto di controversie tra operatori in caso di danni.

Le regole Incoterms® 2010 sono precedute da note esplicative e raccomandazioni per un più corretto utilizzo dei termini da parte degli operatori al fine di ridurre malintesi e contestazioni.

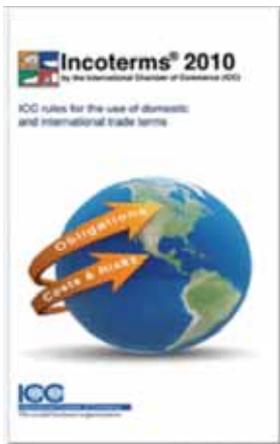
La nostra raccomandazione è di leggere sempre le Note

Esplicative di ogni termine.

Infine, un'ultima osservazione sulle nuove regole: la definizione nel sottotitolo di regole per l'utilizzo dei termini di commercio internazionali e nazionali sta ad indicare che dette regole si applicano anche agli scambi di merci tra Paesi appartenenti a mercati unici o aree di libero scambio, come l'Unione Europea o gli Stati Uniti, in cui non sono previste o sono attenuate le barriere doganali.

Anche l'edizione 2010 degli Incoterms®, come le precedenti, ha coinvolto attivamente il Comitato Nazionale Italiano della ICC nel lavoro di revisione del testo e di successiva traduzione nella lingua italiana, attraverso il Gruppo di lavoro "Incoterms" di ICC Italia, di cui fa parte tra gli altri la dr.ssa Bongiovanni e che ringrazio per il valido contributo apportato.

La revisione a livello internazionale, avviata dalla Commissione Diritto e Pratiche del Commercio Internazionale della ICC, presieduta dal Prof. Fabio Bortolotti e che conta un delegato di ICC Italia il Prof. Franco Toni di Cigoli, è stata molto impegnativa per le



ICC Italia ha predisposto l'edizione bilingue italiano-inglese dei nuovi Incoterms® 2010 (inclusa la tavola sinottico-comparativa degli 11 Incoterms®). Gli interessati all'acquisto della pubblicazione possono contattare l'ufficio pubblicazioni di ICC Italia:

Via Barnaba Oriani, 34 00197 Roma
Tel: 06 42034333 Fax: 06 4882677
ufficiopubblicazioni@cciitalia.org

diverse esperienze riscontrate nei vari Paesi rispetto alla resa delle merci.

ICC Italia, Comitato nazionale della ICC, come per ogni pubblicazione edita dalla ICC, ha predisposto la traduzione in italiano del testo originale inglese - che fa sempre fede rispetto a qualunque traduzione - dei nuovi Incoterms® 2010.

Permettetemi ancora poche parole su altri importanti strumenti che la ICC mette a disposizione degli operatori commerciali di tutto il mondo: strumenti di grande utilità pratica che, accettati universalmente, disciplinano, su base volontaria, in modo univoco procedure altrimenti difformi e costituiscono ormai il riferimento per migliaia di transazioni commerciali in tutto il mondo. Essi disciplinano i vari aspetti di una transazione internazionale:

- gli aspetti propriamente contrattuali

La ICC propone agli operatori economici una serie di contratti-tipo specifici per vari settori di attività. Si tratta di modelli che guidano gli operatori nella redazione dei propri contratti con i partner esteri con condizioni generali e flessibili, facilmente adattabili alle singole esigenze. La serie di contratti della ICC comprende, tra gli altri, la vendita internazionale, l'intermediazione occasionale, l'agenzia commerciale, la distribuzione, il franchising, la costruzione di impianti chiavi in mano, gli accordi di fusione e acquisizione, le clausole di forza maggiore, gli accordi di confidenzialità.

Il modello di contratto di vendita internazionale della ICC è attualmente in fase di revisione a cura della Commissione Diritto e Pratiche del Commercio Internazionale della ICC, presieduta dal nostro Prof. Fabio Bortolotti, non solo per il necessario aggiornamento dei riferimenti alle nuove regole Incoterms® 2010, ma anche per predisporre una versione del tutto innovativa, elettronica ed interattiva, del contratto stesso.

- gli strumenti di pagamento

Oltre che con gli Incoterms®, è in campo bancario che la ICC ha sicuramente conquistato la leadership indiscussa, attraverso la regolamentazione, in tutto il mondo, dei crediti documentari - che vengono regolati da più di 70 anni dalle NUU della ICC attraverso le successive revisioni nel tempo, la più recente delle quali è la 600 del 2007 - ma anche delle lettere di credito Stand-by, degli incassi, delle garanzie bancarie a prima richiesta.

- la risoluzione di eventuali controversie tra le parti

Con riguardo alle controversie che possono sorgere nella fase esecutiva dei contratti, la ICC ha assunto nel tempo un ruolo sempre più importante nel campo dell'arbitrato commerciale internazionale, con la creazione della Corte Internazionale di Arbitrato nel 1923, che assicura un procedimento imparziale, flessibile e più rapido di un procedimento giudiziale ordinario. Le Parti contrattuali che desiderino ricorrere ad uno o più degli strumenti e servizi della ICC in caso di controversia devono concludere un chiaro ed esplicito accordo in tal senso. A tal fine, le Parti possono incorporare nei loro contratti clausole-tipo predisposte dall'ICC o, in mancanza di ciò, accordarsi successivamente per iscritto.

Oltre l'arbitrato, vi sono anche le ADR - Alternative Dispute Resolution, diverse tecniche di risoluzione amichevole delle controversie, di cui la Mediazione è la tecnica più conosciuta ■

Classificazione delle 11 regole Incoterms® 2010

Regole per qualunque modo di trasporto

Exw	franco fabbrica
Fca	franco vettore
Cpt	trasporto pagato fino a
Cip	trasporto e assicurazione pagati fino a
Dat	reso al terminal
Dap	reso al luogo di destinazione
Ddp	reso sdoganato

Regole per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Fas	franco lungo bordo
Fob	franco a bordo
Cfr	costo e nolo
Cif	costo, assicurazione e nolo

Incoterms® sotto la lente giuridica



di CLAUDIO PERRELLA
Studio Legale AST
claudio.perrella@astlegal.com

Introduzione: Il 1° gennaio 2011 sono a tutti gli effetti entrati in vigore i nuovi Incoterms 2010®.

Come noto gli Incoterms sono elaborati e pubblicati dalla Camera di Commercio Internazionale (ICC) dal 1936. L'ultima revisione (si tratta dell'ottava) è giunta al termine di un lungo processo di elaborazione e di consultazione che ha coinvolto oltre 30 comitati nazionali e diverse organizzazioni internazionali. La revisione della precedente versione 2000 è stata determinata da molteplici ragioni, in particolare la necessità di offrire al mondo degli operatori del commercio internazionale un testo aggiornato che tenesse conto delle nuove tecniche e metodologie di trasporto (in particolare, si è finalmente preso atto con la dovuta apertura dell'utilizzo ormai preponderante del container per il trasporto delle merci), delle nuove esigenze connesse alla sicurezza, delle innovazioni nelle normative doganali.

Cosa non è cambiato - natura e ruolo degli Incoterms 2010: Come nelle precedenti versioni, gli Incoterms hanno natura puramente pattizia, ossia non hanno valore normativo: se le parti di un contratto di vendita desiderano che gli Incoterms 2010® trovino applicazione devono ad essi fare un richiamo esplicito nel contratto, avendo cura di specificare l'anno di edizione. A partire dal 1° gennaio 2011 peraltro si presume che qualsiasi riferimento agli Incoterms contenuto nei contratti di vendita si riferisca alla edizione 2010. Resta immutata l'impostazione generale, e soprattutto non mutano ruolo e scopo degli Incoterms, che come noto attengono esclusivamente ai rapporti tra venditore ed acquirente, senza toccare (direttamente) le obbligazioni derivanti dal rapporto contrattuale con il vettore. Non solo, ma gli Incoterms disciplinano solo un numero relativamente ristretto di obbligazioni nascenti dal contratto di vendita, e restano esclusi dal loro ambito elementi essenziali del contratto quali il trasferimento della proprietà (disciplinato dalla legge applicabile al contratto), gli obblighi di pagamento e le modalità di versamento del prezzo, o ancora la disciplina in materia di forza maggiore, risoluzione, insolvenza di una delle parti.

Cosa è cambiato: L'edizione 2010, rispetto alla precedente versione 2000, presenta alcune novità di un certo interesse. In particolare:

1. La rimozione di quattro termini (DAF, DES, DEQ e DDU) e l'introduzione di 2 nuovi Incoterms (DAP - Delivered at Place e DAT - Delivered at Terminal), portando dunque gli Incoterms da 13 a 11

2. La creazione di due sole classi di Incoterms al posto dei 4 gruppi presenti nella precedente versione: le regole applicabili a qualsiasi tipologia o modalità di trasporto, e quelle applicabili a contratti che implicano un trasporto via mare o per vie navigabili interne.

3. L'introduzione di previsioni specifiche con riguardo alla tipologia di copertura assicurativa che in alcuni Incoterms il venditore è tenuto ad apprestare, gli obblighi di informazione connessi alla sicurezza, i costi per la movimentazione delle merci nell'ambito dei terminal.

Come al solito molto utile è la nota orientativa che, come la lunga e dettagliata introduzione della versione 2000, richiama l'attenzione dell'utilizzatore sul significato e sulla funzione di ciascun termine di resa.

I nuovi Incoterms sono stati, come detto, accorpatisi in due soli gruppi, ossia quelli destinati all'impiego in contratti in cui la merce viene trasportata su nave o su via d'acqua (FAS, FOB, CFR e CIF) e quelli destinati invece all'impiego in contratti nei quali la merce viene trasportata con ogni modalità di trasporto.

Per i classici Incoterms FOB, CFR e CIF il riferimento alla murata della nave ("ship's rail") quale momento che realizza la consegna e determina il passaggio del rischio da venditore a compratore è stato eliminato, poiché nella nuova versione del 2010 la merce viene consegnata al completamento della caricazione a bordo: la modifica è stata evidentemente determinata dalla consapevolezza che la "murata della nave" è divenuta un momento in effetti simbolico e difficilmente compatibile con la moderne metodologie di caricazione.

Per quanto riguarda i termini FOB, CFR, CIF viene ribadito con più forza che essi sono inadeguati quando la merce non viene consegnata a bordo nave, ma in un luogo che precede la caricazione, e si sottolinea che sono assolutamente inadeguati per merce containerizzata. Resta invece immutata la consegna sottobordo della nave nel porto di imbarco per merce resa FAS. I

termini che senza dubbio hanno subito le modifiche maggiori sono quelli del Gruppo D degli Incoterms 2000: Delivered at Frontier (DAF), Delivered Ex Ship (DES), Delivered Ex Quay (DEQ), e Delivered Duty Paid (DDU) sono stati infatti soppressi per far posto ai nuovi termini DAT (Delivered at Terminal) e DAP (Delivered at Place): il primo è stato concepito per rimpiazzare DAF, DES e DDU, il secondo sostituisce invece la regola DEQ.

Nel primo (Delivered at named terminal at port or place of destination) si intende per terminal qualsiasi luogo coperto o scoperto, come ad esempio una banchina (ed in tal caso di fatto il termine DAT coincide con il DEQ, ora come detto soppresso) magazzino, area portuale di stoccaggio dei contenitori o terminal stradale ferroviario o aereo. Per effetto del richiamo al DAT (destinato all'impiego in prevalenza per vendite di merce containerizzata) il venditore effettua la consegna nel momento in cui mette la merce a disposizione del compratore scaricata dal mezzo di trasporto in arrivo nel terminal di destinazione convenuto. Nel DAP invece il punto di consegna è a bordo del mezzo che ha trasportato la merce al luogo di destinazione convenuto, con merce messa a disposizione del compratore pronta per lo scarico. Va evidentemente indicato dalle parti un luogo nel paese di destinazione nel quale il venditore è obbligato a consegnare (a sue spese e rischi) la merce. Entrambi DAT e DAP possono essere utilizzati indipendentemente dalla tipologia di trasporto, e non sono dunque limitati a vendite con trasporto marittimo. L'Incoterms DDP (Delivered Duty Paid) è infine rimasto invariato. La scelta di raggruppare gli Incoterms del Gruppo D è nata dalla constatazione che essi presentavano elementi di sovrapposizione che generavano incertezze: si è fatto ricorso dunque a termini di resa più duttili: ad esempio il DAT è sicuramente più adeguato della clausola DEQ nel caso di merce caricata in contenitori che possono essere scaricati dalla nave e successivamente stoccati nel terminal in attesa dell'esecuzione della tratta finale via terra. Malgrado la proposta di eliminazione pervenuta da qualche Comitato, la regola Ex Works (molto familiare agli operatori italiani) resta immutata, accompagnata però dal suggerimento di farne uso solo nei contratti di contenuto puramente domestico, essendo più appropriata la regola Free Carrier (FCA) in quelli internazionali. È stato inoltre esplicitamente previsto (anche qui si è preso atto di uno stato di cose frequentissimo) che nel caso in cui il venditore (pur non avendo alcun obbligo al riguardo) provveda alle operazioni di carico della merce (cioè di regola accade perché il venditore dispone di mano d'opera e mezzi di carico e sollevamento), lo fa a spese e rischio dell'acquirente.

Le modifiche legate alla sicurezza: Gli attentati e forti tensioni mondiali che hanno caratterizzato l'ultimo decennio hanno reso gli aspetti legati alla sicurezza molto più sentiti, e la nuova edizione 2010 riflette senza dubbio tale mutato atteggiamento. Le nuove regole pongono a carico delle parti l'obbligo di fornirsi reciprocamente informazioni in materia di sicurezza.

La copertura assicurativa della merce: Per gli Incoterms che pongono a carico del venditore la stipulazione della copertura assicurativa (CIF e CIP) è stata confermata l'impostazione tradizionale, che prevede a carico del venditore solo la stipulazione di una copertura

minima: questa volta tuttavia si è fatto esplicito riferimento, quale parametro per valutare l'adeguatezza della copertura, alla clausola C delle Institute Cargo Clauses (che nella precedente versione del 2000 erano menzionate, ma senza esplicito riferimento al clausolario C). La previsione di un obbligo limitato alla copertura assicurativa minima è stata spesso spiegata alla luce della possibilità che ha il compratore di chiedere un upgrade della copertura con il ricorso alle Institute Cargo Clauses (A) o (B), oppure alle War o Strike Clauses; in tal caso tuttavia parte acquirente deve farne richiesta esplicita al venditore, e fornire ogni dato

o informazione necessari per la stipulazione della copertura supplementare. Va rilevato che il richiamo alle ICC Clauses non fa esplicito riferimento all'ultima edizione del 2009, tuttavia nell'introduzione agli Incoterms 2010 si evidenzia che i redattori hanno voluto tener conto delle revisioni apportate alle ICC rispetto alla precedente edizione del 1982. Ciò potrebbe implicare la sussistenza di un obbligo del venditore CIF o CIP di stipulare una copertura che faccia esplicito richiamo alle ICC 2009, che - come noto - offrono all'assicurato un ambito di copertura più esteso, ridimensionando la possibilità che l'assicuratore eccepisca il ricorso di un'esclusione di polizza.

Le nuove previsioni relative alle spese di movimentazione al terminal container: Le nuove regole contengono alcune previsioni specifiche con riguardo ai costi di movimentazione al terminal di arrivo, nel tentativo di risolvere un problema diffuso. Accade infatti spesso, nei casi in cui il venditore è tenuto ad organizzare il trasporto e versa il nolo dovuto al vettore, che sebbene il prezzo pagato dal compratore sia inclusivo di tutti i costi del trasporto, le spese di movimentazione della merce all'interno del porto o del terminal container vengono tuttavia addebitate a parte acquirente dal vettore e/o dall'impresa terminalista, con la conseguenza che il compratore si trova di fatto esposto ad un duplice esborso. Il nuovo testo degli Incoterms mira a prevenire tale stato di cose, attraverso una disciplina che rende maggiormente esplicita la ripartizione di simili costi; l'intenzione è senza dubbio commendevole, anche se è plausibile che il problema si ripresenterà con frequenza anche in futuro.

Varianti: Resta aperto anche con la nuova edizione degli Incoterms il problema legato alle cd. "varianti", ossia l'impiego degli Incoterms unitamente ad altre pattuizioni che ne mutano o ampliano il contenuto, come nel caso ad esempio della clausola CIPFO (CIF Free Out), oppure l'uso della clausola "Liner", o ancora ad esempio FOB stowed trimmed. Si tratta di varianti che senza dubbio continueranno ad essere impiegate con frequenza, determinando gli ormai usuali problemi di interpretazione ed applicazione (favoriti anche da una giurisprudenza come quella italiana, che da tempo tende a qualificare gli Incoterms come clausole "di spesa", relativi cioè alla allocazione tra le parti delle spese del trasporto, senza incidere sul passaggio dei rischi in capo al compratore).

Conclusioni: La modifiche apportate alla nuova edizione 2010 degli Incoterms sono di un certo rilievo, anche se resta nella sostanza immutato l'impianto di fondo. La scelta di non stravolgere un complesso di regole ormai note e diffuse, e di limitarsi ad alcuni mirati ritocchi, è sicuramente condivisibile. Gli Incoterms rappresentano infatti lo sforzo della CCI di creare un complesso di regole in grado di favorire e semplificare gli scambi internazionali di merci, il cui successo e diffusione dipendono in primo luogo dalla capacità degli operatori di comprenderne il senso esatto e gli effetti che derivano dal loro richiamo nel contratto di vendita. Tale consapevolezza è possibile solo con un complesso di regole consolidato e destinato a restare immutato negli anni, e sotto questo profilo la scelta di intervenire solo su alcune delle regole rivelatesi negli ultimi anni più bisognose di uno sveccchiamento non può che essere vista con favore. ■

nuovi Incoterms® 2010

prima versione stata di consegna relazione Fisco originale per ogni informazione

Incoterms	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Gruppo E	Espresso										
Gruppo F		Espresso									
Gruppo P			Espresso								
Gruppo D				Espresso							
Gruppo C					Espresso						
Gruppo B						Espresso					
Gruppo A							Espresso				

Nota: La tabella illustra la portata di responsabilità (Espresso, Parziale, Totale) per ogni Incoterms in relazione ai costi di trasporto, assicurazione, dogana e dazi. I colori indicano la portata di responsabilità: Espresso (rosso), Parziale (giallo), Totale (verde).

Il punto di vista anglosassone

La nave dirottata da pirati va "fuori nolo"?



di RICHARD MABANE
richard.mabane@hfw.com

holman fenwick willan hfw

Secondo il diritto Inglese, una nave può andare in off-hire a causa dell'azione ad opera di un terzo che impedisca la fornitura del servizio richiesto, anche se questa rimanga comunque perfettamente funzionante in sé stessa (the "LACONIAN CONFIDENCE" [1997] 1LR 139).

Una situazione potenzialmente simile potrebbe sussistere qualora si verifici un sequestro da parte di pirati che impedisca il proseguo del viaggio.

In questa determinata circostanza, una nave può comunque considerarsi off-hire?

Sentenza

Il 22 febbraio 2009, la nave veniva sequestrata dai pirati somali mentre procedeva lungo il Golfo di Aden. Il noleggiatore si rifiutò di pagare il nolo per l'intero periodo di tempo perso maturato durante il sequestro, ritenendo che esso non fosse dovuto a causa dell'oggettiva inutilizzabilità della nave. Gli armatori richiesero, invece, il nolo oltre al costo del bunker consumato.

I noleggiatori posero alla base della loro tesi il tenore letterale dell'art. 15 del contratto ed in particolare su tre delle cause ivi menzionate che comporterebbero un off-hire, punti sui quali, conseguentemente, il

Giudice di appello si è soffermato nella decisione *de qua*. Quanto al primo punto, "detention by average accidents to ship or cargo", i noleggiatori hanno sostenuto in causa che il termine "average accident" dovesse applicarsi ad eventi fortuiti alla nave quali i sequestri, anche laddove non provochino danni fisici alla nave.

Tuttavia, tale tesi è stata respinta sia dal collegio arbitrale che dalla Corte nella persona del Giudice Gross, sostenendo questi che il termine non potesse far ricadere in nessun modo l'attacco dei pirati - volontario e deliberatamente violento - nella categoria fortuita di "accident". A detta del Giudice, un attacco di pirati non dovrebbe poter rientrare nella categoria di un incidente alla nave; inoltre, la necessaria presenza di danni fisici alla stessa è stata ben evidenziata nella prevalente giurisprudenza in merito.

Quanto al secondo punto, al collegio arbitrale venne chiesto di determinare se la presunta negligenza dell'equipaggio potesse rientrare nell'eccezione di "default and/or deficiency of men". Ciò in quanto, a parere dei noleggiatori, il capitano e l'equipaggio non si sarebbero attenuti alle misure precauzionali anti-pirateria previste sia prima che durante l'attacco.

Sia il collegio che la Corte, aderendo a precedenti sentenze sul punto, hanno ritenuto che le parole "deficiency of men" rappresentassero la mera assenza numerica di personale e, mentre "default of men" potrebbe far riferimento ad un rifiuto da parte dell'equipaggio di conformarsi ai propri doveri, tale eccezione non includerebbe, invece, la mera negligenza dell'equipaggio stesso a porre in essere tali obblighi.

Il terzo ed ultimo punto riguardava la parte finale dell'articolo 15, "... any other cause preventing the full working of the vessel". Sia il collegio che la Corte non hanno ritenuto applicabile il precedente della "LACONIAN CONFIDENCE", sostenendo che, nell'assenza della parola "whatsoever", la frase "any other cause" non potesse includere il significato di interferenza da parte di terzi,

completamente estraneo alle cause ivi elencate.

Il commento

La sentenza in esame conferma quanto già poteva prevedersi prendendo in considerazione l'articolo 15 nel NYPE non modificato. Potenzialmente ben distinguibile, infatti, sarebbe la frase "any other cause" con l'aggiunta della parola "whatsoever".

È interessante, inoltre, considerare come a diversa conclusione si pervenga prendendo a riferimento, per esempio, il codice della navigazione italiano che, all'articolo 391, stabilisce come, in caso di impedimento temporaneo, si possa avere la sospensione del pagamento per il nolo a tempo nel periodo durante il quale la nave non si sia potuta utilizzare per causa non imputabile al noleggiatore. Questo, naturalmente, in assenza di diversa pattuizione contrattuale tra le parti.

In pratica, oltre alla possibilità di aggiungere la parola "whatsoever", le parti hanno naturalmente la possibilità di concordare una clausola specifica. Dopo il notevole incremento di sequestri da parte di pirati nel Golfo di Aden, che sembra essere iniziato verso il luglio del 2008 (successivamente diffuso anche nella zona del Corno d'Africa e recentemente addirittura verso l'India), sono entrate nell'uso comune due clausole Bimco. La prima, introdotta nel 2009, stabilisce che la nave rimanga off-hire per 90 giorni, a seguito dei quali il nolo sarà nuovamente dovuto (probabilmente il periodo di novanta giorni rispecchia il fatto che i sequestri posti in essere dai pirati Somali hanno avuto una durata media di circa tre mesi, seppure alcuni hanno avuto una durata inferiore, ed altri ancora assai superiore). Un'altra clausola Bimco, introdotta nel novembre del 2009, stabilisce invece che il nolo sia comunque dovuto per l'intero periodo del sequestro ■

DOTTRINA E GIURISPRUDENZA

Il trasporto multimodale: inquadramento giuridico e responsabilità del trasportatore



di SIMONA COPPOLA
Studio Legale Garbarino Vergani
simonacoppola@garbarini.it

estratto dal « IL DIRITTO MARITTIMO »

Il trasporto multimodale è il trasporto di merci che si svolge in più fasi mediante l'impiego per ciascuna di esse di differenti mezzi di trasporto: autocarro, nave, treno e aereo. È un tipo di trasporto molto utile in quanto consente che la merce, stivata in container, venga trasportata dal magazzino del venditore a quello del compratore cd. trasferimento della merce "door to door" con l'evidente vantaggio per il soggetto ricevitore che non deve occuparsi del ritiro della merce per esempio nel porto di arrivo. Il trasporto multimodale è definito anche intermodale, combinato o misto ed è caratterizzato dalla cd. rotura di carico in quanto il container esegue il trasporto su un mezzo di trasporto venendo poi trasbordato e successivamente trasportato su un altro mezzo.

Al trasporto multimodale ed al suo difficile inquadramento nel nostro sistema giuridico è stato dedicato un interessante articolo di dottrina del Professor Alfredo Antonini, ordinario di Diritto dei Trasporti presso l'Università di Udine e pubblicato sulla rivista "Il Diritto Marittimo". Il trasporto multimodale assume rilevanza sul piano giuridico solo quando si fonda su di un unico contratto stipulato dal soggetto

interessato al carico con un soggetto definito vettore multimodale o operatore multimodale: si realizza un contratto di trasporto multimodale quando un vettore multimodale si obbliga nei confronti di un soggetto committente a trasferire merci stivate in container da un luogo ad un altro utilizzando in sequenza più mezzi di trasporto. Nonostante la peculiarità della tipologia contrattuale il contratto di trasporto multimodale non può definirsi contratto atipico, esso viene infatti ricondotto alla tipologia dei contratti di trasporto cui è accomunato dalla causa ovvero il trasferimento della merce da un luogo ad un altro.

Non è facile inquadrare giuridicamente il contratto di trasporto multimodale in quanto a tale scopo occorre valutare preliminarmente se il medesimo possa definirsi un sottotipo del contratto di trasporto o non assuma viceversa rilevanza autonoma rispetto ai sottotipi (trasporto su strada, marittimo, aereo, ferroviario) che lo compongono. Invero, sembra corretto inquadrare il contratto di trasporto multimodale come sottotipo del contratto di trasporto non avendo il medesimo caratteristiche tali da renderlo inquadrabile sotto una autonoma categoria. Un problema fortemente avvertito nella pratica è l'individuazione della disciplina giuridica applicabile a questo tipo di trasporto. Infatti, nel nostro ordinamento, sono disciplinati i singoli trasporti che, svolgendosi in diverse fasi, compongono il trasporto multimodale, ma nessuna disciplina uniforme è rinvenibile per quest'ultimo, pertanto il regime normativo del trasporto multimodale deve essere ricavato dalle discipline nazionali ed internazionali del contratto di trasporto in generale

o di alcuno dei suoi sottotipi. In realtà la disciplina del contratto di trasporto in generale e quella dei suoi sottotipi sono molto diverse in particolare riguardo ai seguenti fondamentali aspetti: prescrizione o decadenza, responsabilità del vettore nei confronti dell'interessato al carico e limite risarcitorio. In assenza di una disciplina unitaria del contratto di trasporto multimodale è necessario ricercare delle possibili soluzioni per inquadrare la tipologia di trasporto in parola.

La dottrina e la giurisprudenza hanno prospettato le seguenti: sistema unitario, sistema della prevalenza e sistema frazionato.

Il sistema unitario viene definito tale in quanto viene ritenuto responsabile del trasporto un solo vettore, ovvero il vettore multimodale. Questo tipo di sistema prevede che il contratto venga ritenuto unico e la responsabilità gravi su un solo vettore a prescindere dalla tratta in cui il danno alla merce si è realizzato. Se questo sistema ha l'indubbio pregio di essere di immediata comprensione potendosi applicare al medesimo un solo sistema normativo esso ha dei grossi limiti pratici: si pensi infatti ai trasporti multimodali internazionali.

In assenza di una normativa convenzionale uniforme il regime normativo unitario dovrebbe necessariamente essere quello proprio di uno degli Stati attraverso cui il trasporto è sì è svolto con seri problemi sul coordinamento delle normative dei vari Stati. Il sistema della prevalenza prevede che sia applicato all'intero contratto il regime applicabile per la tratta prevalente. La teorizzazione di questo tipo di sistema ha le sue radici nella considerazione che solitamente

nel trasporto multimodale c'è sempre una tratta prevalente, ovvero quella marittima o quella aerea, cui è ancillare la tratta terrestre. La realtà spesso vede come prevalente la tratta marittima ed infatti numerosi documenti di trasporto, utilizzati per effettuare trasporti combinati, contengono una clausola che sottopone l'intero trasporto alla disciplina internazionale vigente per il trasporto marittimo. Questo sistema però presenta in fondo le stesse problematiche del sistema unitario con il pregio però rispetto a quest'ultimo di rendere più agevole per il soggetto interessato al carico riconoscere la normativa applicabile. Il sistema frazionato infine prevede di applicare a ciascuna tratta la disciplina giuridica che le è propria.

La giurisprudenza maggioritaria ha accolto la teoria del sistema unitario affermando che, essendo il trasporto multimodale un contratto di trasporto a sé non coincidendo con nessuno dei singoli contratti di trasporto che lo compongono, ad esso deve necessariamente essere applicata la disciplina del contratto di trasporto in generale prevista dal codice civile. La dottrina viceversa riterrebbe preferibile l'applicazione del sistema frazionato. Una sentenza della Corte

di Cassazione, (6 Giugno 2006 n. 13253) ha segnato una decisa inversione di tendenza della giurisprudenza con l'adesione al sistema frazionato ed il ripudio di quello unitario. La Corte di Cassazione, chiamata a giudicare su un trasporto multimodale composto da due fasi, marittima e stradale, ha affermato l'esigenza di dare al trasporto multimodale una regolamentazione frammentata applicando a ciascuna tratta le regole ad essa proprie. I Giudici sono giunti a tale determinazione basandosi sulla disciplina del contratto misto, come può ben essere definito il contratto di trasporto multimodale, la cui disciplina normativa obbedisce al criterio della combinazione.

Detto principio, applicato al trasporto multimodale, comporta che ciascuna tratta sia sottoposta alle norme che la riguardano. Di fatto, anche se moltissimi sono gli studi sul punto, manca nel nostro ordinamento una disciplina uniforme che tenga conto delle varie esigenze e responsabilità degli operatori e dei soggetti interessati alla merce nonché del fatto che spesso i trasporti multimodali sono trasporti internazionali, ed è senz'altro auspicabile questa lacuna venga colmata al più presto ■

La responsabilità dello spedizioniere per le prestazioni accessorie al contratto



di FRANCESCA D'ORSI
Studio legale Avv. Francesca D'Orsi
francescadorsi@hotmail.com

in collaborazione con « IL DIRITTO DEI TRASPORTI »

La Suprema Corte di Cassazione, con la sentenza del 19 giugno 2008 n. 16625, pubblicata sul numero 2 di Diritto dei Trasporti del 2010, ha affrontato il problema della responsabilità dello spedizioniere a fronte della omissione dell'inserimento della clausola "pagamento contro documenti", all'interno del contratto di trasporto concluso in nome e per conto del mandante.

La questione giuridica posta all'attenzione della Corte di legittimità era quella di verificare, in sostanza, se in assenza di precise istruzioni del mandante sul punto, l'inserimento della clausola "pagamento contro documenti" nel contratto di trasporto potesse comunque essere ricondotto ad un obbligo contrattuale dello spedizioniere nascente dall'art. 1737 c.c. quale operazione accessoria rispetto all'obbligo di conclusione del contratto di trasporto, in connessione con l'art. 1739 c.c.

L'art. 1737 del codice civile qualifica il contratto di spedizione come mandato con il quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie.

Si è molto discusso in dottrina circa la natura di tali operazioni, che in sostanza si pongono in una posizione ancillare rispetto alla prestazione principale rappresentata dalla conclusione del contratto di trasporto. Le operazioni accessorie vengono definite come quegli atti materiali o giuridico-formali, strumentali o conseguenti, caratterizzati da una subordinazione funzionale rispetto alla stipulazione di uno o più contratti di trasporto di cose, che costituisce l'oggetto essenziale dell'incarico gestorio (la definizione è di A. Luminoso).

Pertanto, vengono ritenute accessorie attività meramente materiali, quali l'imballaggio, la consegna, il ritiro e la custodia della merce, la presa e la resa della merce a domicilio, ovvero attività giuridico-formali, quali le operazioni di sdoganamento, l'assicurazione, le anticipazioni e riscossioni fondi, gli accertamenti peritali e più in generale, gli adempimenti di carattere amministrativo.

Naturalmente il problema, come si diceva, è verificare quali siano le attività accessorie cui sia tenuto lo spedizioniere, in assenza di precisazioni nell'incarico da parte del mandante. In tal senso, parte della dottrina, qualificando il contratto di spedizione come un mandato, ritiene che la previsione normativa sulle prestazioni accessorie sia una precisazione del principio secondo il quale il contratto di mandato prevede non solo gli atti per i quali è stato conferito, ma altresì quelli che sono necessari al loro compimento (art. 1707 1 comma c.c.), e che pertanto siano obbligatori

solo le attività strettamente necessarie. Altri autori, ritenendo invece che l'art. 1737 c.c. abbia una propria autonomia rispetto all'art. 1707 c.c., sostengono che vadano ricomprese nelle operazioni accessorie obbligatorie per lo spedizioniere non solo quelle necessarie, ma altresì quelli utili. Anche la giurisprudenza ha aderito a tale ultima impostazione, in tal senso precisando che l'espressione "operazioni accessorie" di cui all'art. 1737 c.c. va intesa non già nel ristretto senso di operazioni necessarie per addivenire alla pura e semplice stipulazione del contratto di trasporto, sibbene nel senso di operazioni che si ricollegano con un rapporto di accessorietà al contratto di spedizione, cosicché in essa debbono ricomprendersi tutte quelle che il mandante dovrebbe compiere se, invece di affidarsi ad uno spedizioniere, curasse egli stesso la spedizione della propria merce. Nella specie, tornando al caso in esame, l'inserimento della clausola "pagamento contro documenti", non appare rientrare nelle operazioni obbligatoriamente assunte dallo spedizioniere, anche a voler aderire alla tesi della attività utile oltre che necessaria, trattandosi di attività relativa non al contratto di trasporto, bensì a quello di vendita. Sennonché, il mandante venditore, nella specie, ha dedotto la violazione degli artt. 1739 e 1218 cod. civ., lamentando che la Corte di Appello avesse respinto la domanda proposta contro lo spedizioniere, sebbene questi avesse omesso di far inserire nel contratto con il vettore la clausola "pagamento contro documenti": adempimento a cui avrebbe dovuto provvedere anche in mancanza di esplicito incarico, considerato che detta clausola figurava nella fattura emessa dalla venditrice mandante a carico del destinatario. In sostanza, il mandante ha fatto valere una norma specifica relativa al contratto di spedizione, l'art. 1739 c.c., a mente del quale lo spedizioniere, anche in mancanza di istruzioni del committente, è tenuto ad operare secondo il miglior interesse del medesimo, interesse da individuarsi nel caso di specie, secondo il mandante, nell'inserimento da parte dello spedizioniere della clausola "pagamento contro documenti" nel contratto di trasporto ai fini dell'incasso da parte del committente-venditore del prezzo della merce spedita.

Ma la Suprema Corte ha precisato che il dispositivo dell'art. 1739 c.c. 1 comma, deve essere letto in stretta correlazione con la prima parte della stessa norma, che in effetti ne definisce l'ambito di applicazione, ossia "nella scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto della merce, lo spedizioniere è tenuto a osservare le istruzioni del committente e, in mancanza, a operare secondo il migliore interesse del medesimo", e cioè l'ambito delle scelte di carattere tecnico ed operativo.

Secondo la Cassazione, pertanto, non può farsi discendere dalla norma in questione l'obbligo per lo spedizioniere di compiere un'attività che, lungi dal riguardare le "modalità di trasporto della merce", consiste invece in una scelta giuridico-commerciale relativa alla regolamentazione del rapporto tra mittente e destinatario in particolare alle articolate modalità di esecuzione del pagamento ■

Il Glossario

Gli usi e le consuetudini



di GUGLIELMO CAMERA
Studio Legale Camera Verneti
info@slcamera.it

Gli usi (o consuetudini) nascono dalla tradizione formatasi attraverso una pratica costante degli interessati e, pur differenziandosi dalla norma di legge che è posta dagli organi del potere costituito, rappresentano anch'essi un'autonoma fonte del diritto italiano. Affinché si possa riconoscere l'esistenza di un uso o di una consuetudine occorre sia presente sia un elemento materiale, sia psicologico. Il primo consiste in una pratica uniforme e costante tenuta nel tempo dalla generalità degli interessati, mentre il secondo consiste nella convinzione che tale pratica sia obbligatoria. Qualora manchi il secondo dei due elementi anzidetti ci si troverà di fronte ad un semplice uso di fatto che è ben distinto da quello in oggetto che un uso di rango normativo.

Nel sistema italiano, come già detto, gli usi fanno parte della categoria delle fonti del diritto, seppur posizionati gerarchicamente all'ultimo posto e, comunque, con un'operatività alquanto limitata considerato che "nelle materie regolate dalle leggi e dai regolamenti gli usi hanno efficacia solo in quanto sono da essi richiamati" (art. 8 preleggi del Cod. Civ.). Nel nostro Codice Civile vi sono numerosi esempi di richiami agli usi: quelli per determinare le distanze che devono essere osservate da chi vuol piantare alberi presso il confine (art. 892 Cod. Civ.), quelli per determinare la provvigione al mediatore in mancanza di patto (art. 1755 Cod. Civ.), ecc. Particolare importanza rivestono poi gli usi marittimi che, in base all'art. 1 Cod. Nav., in materia di navigazione sono addirittura da considerarsi di rango gerarchico superiore rispetto alle norme generali (codice civile, ecc.). Esempi di detti usi sono quelli relativi al riparto delle spese in materia di sbarco e stivaggio della merce, di stallie e contro stallie, di noli e di clausole speciali inserite nei contratti di trasporto. Peraltro l'accertamento degli usi non è cosa agevole, tenuto anche conto che gli stessi variano di luogo in luogo. Per questo motivo si è provveduto ad inserire nel codice civile (art. 9 preleggi) una norma che prevede che "gli usi pubblicati nelle raccolte ufficiali degli enti e degli organi a ciò autorizzati si presumono esistenti fino a prova contraria". Le predette raccolte sono tenute da ogni camera di commercio locale che - a mezzo di apposite commissioni - le rivede ogni cinque anni ed emette delle "Raccolte degli usi e delle consuetudini provinciali" distintamente per ciascuno dei settori economico-produttivi.

Tale competenza è stata attribuita per la prima volta dalla Legge n. 121 del 1910 e confermata successivamente dal Regio Decreto n. 2011 del 1934 e dalla Legge n. 580 del 1993. In particolare, questa ultima legge di riforma ha sancito che la raccolta e l'aggiornamento degli usi e delle consuetudini provinciali del commercio rientrasse tra le funzioni di regolazione del mercato degli enti camerali. Successivamente il Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato ha regolamentato la materia con Decreto del 16 maggio 2000. L'inserimento degli usi nella Raccolta provinciale, oltre a renderli applicabili d'ufficio da parte del Giudice, conferisce loro la presunzione di esistenza, esonerando così la parte che li invochi dall'obbligo di provarla. Giova infine ricordare che esistono anche usi internazionali per i quali la nostra Costituzione prevede un apposito articolo (art. 10) che, nel rispetto delle gerarchie delle fonti internazionali, recita: "L'ordinamento giuridico italiano si conforma alle norme del diritto internazionale generalmente riconosciute." ■



IUMI Spring Meetings
Naples, 13-14 March 2011

Lo IUMI ed IL MERCATO ASSICURATIVO

Prosegue il cammino di avvicinamento all'incontro che si terrà a Napoli il 13 e 14 marzo 2011 per i lavori delle Commissioni dello IUMI in preparazione al prossimo convegno internazionale di Parigi 2011. Basandoci su i dati che sono stati presentati all'ultima conferenza di Zurigo abbiamo pensato di presentarVi un sintetico quadro del mercato assicurativo mondiale delle assicurazioni del settore trasporti che ha una connotazione naturale di internazionalità.

Nel corso della conferenza di Zurigo del settembre scorso Cedric CHARPENTIER coordinatore della commissione Facts and Figures ha presentato lo stato della situazione mondiale e dei principali fatti locali e rappresentare la "temperatura" degli andamenti tecnici.

I dati, le relazioni e le slides (tutte facilmente reperibili sul sito dello IUMI) rappresentano lo stato dell'economia mondiale e soprattutto sono rassicuranti in quanto prevedono per il 2010-2011 una forte ripresa generale dell'economia e degli scambi commerciali da cui peraltro dipendo anche i trend assicurativi.

Il quadro generale si rappresenta un 2009 in cui l'economia ha "toccato il fondo" ed un 2010 di forte ripresa che avrà una positiva ricaduta sui premi assicurativi. Analizzando in particolare il settore delle assicurazioni dei "corpi" delle navi commerciali le compagnie di assicurazioni dovrebbe beneficiare del rinnovamento, in corso, della flotta che ha subito in questi ultimi due anni una forte riduzione dovuto al minor traffico.

Nel settore della assicurazione delle merci trasportate, la situazione è più complessa ed articolata. Il quadro generale è coerente con lo stato economico ovvero una contrazione dei premi raccolti dagli assicuratori dovuto al minor traffico delle merci ma con una prospettiva di lento e stabile miglioramento legato alla ripresa.

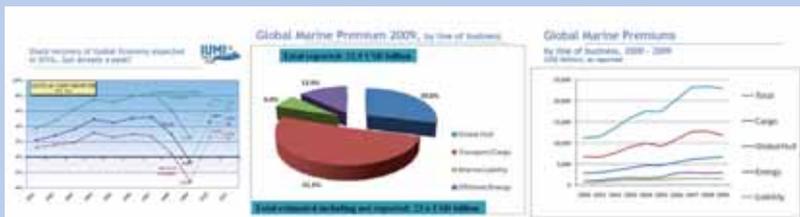
Nelle Assicurazioni merci hanno anche inciso altri fattori, oltre alla crisi economica contingente, quali ad esempio la variazioni di traffici coerenti con le politiche economiche dei trasporti come lo sviluppo della "logistica evoluta" con la razionalizzazione delle spedizioni e della gestione delle riserve o delle materie prime/prodotti che vengono sempre più a costituire una "magazzino viaggiante" per ogni impresa, l'ottimizzazione degli imballaggi ed il ricorso sempre più massivo dell'utilizzo dei containers ed altre variabili che insieme concorrono a creare competitività sul condizioni e concorrenza dei costi diminuendo il rischio orientati alla spasmodica riduzione dei costi di tutti i "servizi" compreso quello assicurativo.

Nel quadro generale gli assicuratori trasporti ci guadagnano o ci perdono nel fare il loro mestiere? Astrid Seltmann vice coordinatore del stesso Comitato non sembra avere dubbi rappresentando un settore in forte sofferenza con una raccolta premi complessiva di 22,9 miliardi di dollari e costi di 23,6. Tra i dati generali si evidenzia per le ragioni già esposte un significativo calo nel settore merci del 7,7% che probabilmente non è un fatto isolato ma una tendenza che si confermerà anche nei dati consolidati del 2010. In questa quadro generale l'Italia contribuisce con una raccolta del 5% per i premi merci e del 6% per quanto riguarda i premi corpi.

Per quanto riguarda invece la "loss ratio" ovvero il rapporto tra i sinistri pagati/reservati ed i premi incassati la situazione è costantemente in negativo per il settore corpi (se togliamo i vari costi che gravano sulla polizza) mentre per la prima volta dal dopoguerra anche il settore delle assicurazioni delle merci trasportate ha fatto registrare un negativo (dopo il consolidamento delle riserve) per gli anni 2007 e 2008 e prospettano un'analoga situazione per quanto riguarda il 2009. Quindi si può affermare che se non ci fosse la riassicurazione a "sacrificarsi" per venire in aiuto delle compagnie di assicurazione sarebbe economicamente non sostenibile questo settore ma è anche vero che maggiore è la parcellizzazione del rischio minore dovrebbe essere il rischio di una perdita economica. Ma nello IUMI non è stato fatto cenno, ma sicuramente lo IUMI troverà l'occasione per un'analisi in futuro, lo spostamento del mercato assicurativo conseguente alla "globalizzazione" ovvero il sempre più frequente ricorso agli acquisti con "resa a destino" delle merci provenienti dai paesi economicamente emergenti e conseguentemente l'estromissione degli assicuratori domestici dalla gestione di quell'area di rischio.

Ci si aspetta molto dai prossimi lavori di Napoli che dovranno commentare i trend correnti e soprattutto discutere e proporre nuovi interventi di prevenzione dei danni per migliorare la situazione nel comune interesse.

Tutte le informazioni sullo IUMI potete trovarle sul suo sito istituzionale www.iumi.com mentre per l'evento di marzo ANIA ha attivato un sito speciale www.iumispring2011.ania.it



Fiscalità e Trasporti

Trasporto collegato a cessione all'esportazione



di GIAMBATTISTA POGGI

Poggi & Associati Dottori commercialisti ed esperti contabili
e-mail: gb@studlogb.poggi.it

Con R.M. n.134 del 20 dicembre 2010, l'Agenzia delle Entrate in risposta ad un'istanza di interpello ha chiarito il trattamento fiscale dell'acquisto di un bene da uno stato dell'Unione Europea collegato all'operazione di vendita e trasporto dello stesso in un Paese extra UE.

La società istante attribuisce l'incarico ad un agente di provvedere alla spedizione dei beni direttamente dal Paese del fornitore UE al paese del cliente extra UE, senza transitare per il territorio italiano. La prestazione dell'agente collegata alla cessione dei beni consiste nel trasferire i beni medesimi mediante nave da trasporto "a mezzo container" e si configura come prestazione di servizi di trasporto.

La disciplina del trasporto dei beni è regolata dall'art. 7-ter, comma 1, del D.P.R. n. 633 del 1972, che considera territorialmente rilevanti, ai fini IVA, le prestazioni di servizio rese a soggetti passivi d'imposta stabiliti sul territorio nazionale.

L'operazione principale consistente nella cessione di beni da uno Stato membro verso un Paese extra-Ue è qualificabile come cessione all'esportazione.

Pertanto, tenuto conto che la prestazione di trasporto dei beni è collegata ad una cessione all'esportazione, la stessa prestazione gode del regime agevolato previsto dall'art. 9, primo comma, n. 2, del D.P.R. n. 633 del 1972, che considera non imponibili "i trasporti relativi a beni in esportazione".

In forza del rapporto contrattuale di mandato senza rappresentanza intercorrente con l'agente, la natura giuridica delle prestazioni rese dal mandataro al mandante è la stessa di quelle rese dal mandante in nome proprio e per conto del mandante stesso.

Per la predetta prestazione di servizio esiste l'obbligo di autofatturazione per il committente nazionale, benché la medesima non sia imponibile, a condizione che il prestatore non sia residente nel territorio dello Stato. In caso contrario, si applicano le normali regole in tema di fatturazione.

Scadenziario fiscale Febbraio 2011

15 febbraio	- Annotazione documento di riempimento delle fatture di importo inferiore a € 154,94 emesse nel mese di gennaio 2011
16 febbraio	- Versamento IVA mensile relativa al mese di gennaio 2011 - Invio telematico dichiarazioni d'intento ricevute nel mese di gennaio 2011 - Versamento a saldo dell'imposta sostitutiva sulle rivalutazioni maturate sul TFR nel 2010 - Versamento delle ritenute e dei contributi INPS - Termine ultimo per ravvedimento con sanzione ridotta al 3% e interessi legali dell'1,5% annuo per la regolarizzazione versamenti del 16 gennaio 2011
25 febbraio	- Presentazione elenchi Intrastat relativi al mese di gennaio 2011
28 febbraio	- Versamento imposta di registro per i contratti di locazione nuovi o rinnovati con decorrenza 1° febbraio 2011



Presidenza e Comitato Genovese
Via Roma 10
16121 Genova
tel.: +39 010 586441
fax: +39 010 594805

Comitato Romano
Viale G. Rossini 9
00198 Roma
tel.: +39 06 8088244
fax: +39 06 8088980

Comitato Triestino
Via San Nicolò 30
34121 Trieste
tel.: +39 040 638105
fax: +39 040 360263

www.aidim.org
presidenza@aidim.org



MN. CRUISE BARCELONA	
➤ TUNISIA	
• Tunisi	
Grimaldi Lines il mercoledì	
MN. SORRENTO	
➤ GENOVA	
➤ EUROPA	
➤ MEDITERRANEO	
➤ ITALIA	
• Catania	
Grimaldi Lines il sabato	
MN. EUROFERRY SICILIA	
MN. CADANIA	
MN. EUROCARGO SALERNO	
Grimaldi Lines il mercoledì	
MN. EUROCARGO ISIANBUL	
• Palermo/Porto Torres	
Partenze giornaliere G.N.V. Mn. Splendid	
• Termini Imerese	
Quattro partenze settimanali Adriatica di Navigazione	
➤ CIPRO	
• Limassol	
07-02 OCEAN PROTECTOR Le Navi	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
14-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi	
➤ GRECIA	
• Heraklion	
07-02 OCEAN PROTECTOR Le Navi	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
14-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi	
➤ PIREO	
02-02 COSCO HONG KONG China Shipping	
12-02 OCEAN PROTECTOR Le Navi	
08-02 SUSAN BORCHARD Cosulich	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
02-02 COSCO QINGDAO China Shipping	
14-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi	
15-02 MIRIAN BORCHARD Cosulich	
22-02 SUSAN BORCHARD Cosulich	
24-02 VEGALAND Trumpy	
24-03 SKACKENBORG Trumpy	
• Imri	
05-02 VENTO DI BORA Tarros	
07-02 OCEAN PROTECTOR Le Navi	
08-02 SUSAN BORCHARD Cosulich	
12-02 VENTO DI ALISEO Tarros	
14-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi	
15-02 MIRIAN BORCHARD Cosulich	
24-02 VEGALAND Trumpy	
24-03 SKACKENBORG Trumpy	
➤ SPAGNA	
• Barcellona	
02-02 COSCO HONG KONG China Shipping	
11-02 AL NOOF Yang Ming Italy	
12-02 OCEAN QINGDAO China Shipping	
• Valencia	
02-02 COSCO HONG KONG China Shipping	
11-02 AL NOOF Yang Ming Italy	
12-02 COSCO QINGDAO China Shipping	
➤ OCEANO ATLANTICO	
➤ CANARIE	
Servizio settimanale full containers A.M.U.	
• Fuerteventura	
07-02 NEUBURG Sealog	
17-02 MSC MARTIA Le Navi	
• Las Palmas/S. Cruz de Tenerife	
07-02 NEUBURG Sealog	
17-02 MSC MARTIA Le Navi	
➤ SPAGNA	
• Algeiras	
11-02 AL NOOF Yang Ming Italy	

➤ ASIA	
➤ MEDITERRANEO	
➤ ISRAELE	
• Ashdod/Haifa	
05-02 ANNE B. Cosulich	
12-02 REBECCA B. Cosulich	
16-02 MAIKE D. Coscon	
18-02 ANNE B. Cosulich	
➤ LIBANO	
• Beirut	
07-02 OCEAN PROTECTOR Le Navi	
11-02 JOLLY ROSSO Messina	
14-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi	
19-02 ZAGORA Messina	
24-02 VEGALAND Trumpy	
24-03 SKACKENBORG Trumpy	
➤ SIRIA	
• Lattakia	
05-02 VENTO DI BORA Tarros	
12-02 VENTO DI ALISEO Tarros	
24-02 VEGALAND Trumpy	
24-03 SKACKENBORG Trumpy	
➤ TURCHIA	
• Alanya/Ambartli	
09-02 SUSAN BORCHARD Cosulich	
15-02 MIRIAN BORCHARD Cosulich	
• Gemlik	
05-02 VENTO DI BORA Tarros	
07-02 OCEAN PROTECTOR Le Navi	
12-02 VENTO DI ALISEO Tarros	
14-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi	
• Haidarpasa	
08-02 SUSAN BORCHARD Cosulich	
15-02 MIRIAN BORCHARD Cosulich	
• Istanbul	
07-02 OCEAN PROTECTOR Le Navi	
08-02 SUSAN BORCHARD Cosulich	
14-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi	
15-02 MIRIAN BORCHARD Cosulich	
24-02 VEGALAND Trumpy	
24-03 SKACKENBORG Trumpy	
➤ IRAN	
• Bandar Abbas	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ IRAQ	
• Umm Qasr	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ KUWAIT	
• Kuwait city	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ OMAN	
• Mina Qaboos	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ QATAR	
• Doha	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ OCEANO PACIFICO	
➤ CINA	
• Chianan	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
• Ningbo	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon China Shipping	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• China Shipping	
• Qingdao	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
• Shanghai	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
10-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• Shikou	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon China Shipping	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• China Shipping	
• Yantian	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
➤ XIANG	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
➤ COREA SUD	
• Busan	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
➤ HONG KONG	
• Hong Kong	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon China Shipping	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• China Shipping	
➤ MALAYSIA	
• Port Klang	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
➤ SINGAPORE	
• Singapore	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon China Shipping	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• China Shipping	
➤ TAIWAN	
• Keelung	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
➤ OCEANO INDIANO	
➤ INDIA	
• Bombay - Mumbai	
07-02 BENJONVILLE Le Navi	
14-02 MSC ROBERTA Le Navi	
• Nhava Sheva	
03-02 JOLLY ORO Messina	
05-02 ASIR Yang Ming	
06-02 XIN CHI WAN USAC	
07-02 BENJONVILLE Le Navi	
14-02 MSC ROBERTA Le Navi	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ PAKISTAN	
• Karachi	
03-02 JOLLY ORO Messina	
07-02 BENJONVILLE Le Navi	
14-02 MSC ROBERTA Le Navi	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
• Port Qasbi	
05-02 ASIR Yang Ming	
06-02 XIN CHI WAN USAC	
07-02 BENJONVILLE Le Navi	
14-02 MSC ROBERTA Le Navi	
➤ SRI LANKA	
• Colombo	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
➤ OCEANIA	
➤ OCEANO PACIFICO	
➤ AUSTRALIA	
• Brisbane/Melbourne	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
➤ NUOVA ZELANDA	
• Auckland/Lyttelton	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
• Napier	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
➤ NORD AMERICA	
➤ COSTA ATLANTICA	
➤ CANADA	
• Halifax/Montreal/Toronto	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
➤ STATI UNITI	
• Baltimore/Jacksonville	
13-02 SKODSBOURG Trumpy	
02-03 SKANDERBORG Trumpy	
• New York/Newark	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
11-02 AL NOOF Coscon Yang Ming Italy	
• Norfolk/Savannah	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
11-02 AL NOOF Coscon Yang Ming Italy	
➤ GOLFO DEL MESSICO	
➤ MESSICO	
• Veracruz	
13-02 SKODSBOURG Trumpy	
02-03 SKANDERBORG Trumpy	
➤ STATI UNITI	
• Houston	
05-02 GENOA EXPRESS CSAV	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
24-03 SKACKENBORG Trumpy	
• New Orleans	
05-02 GENOA EXPRESS CSAV	
➤ COSTA DEL PACIFICO	
➤ CANADA	
• Vancouver	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
➤ STATI UNITI	
• Long Beach/Oakland	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	

➤ BAHRAIN	
• Mina Sulman	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ EMIRATI ARABI	
• Abu Dhabi	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
• Dubai	
06-02 XIN CHI WAN USAC	
• Khor Fakkan	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping USAC	
• Jebel Ali	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ IRAN	
• Bandar Abbas	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ IRAQ	
• Umm Qasr	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ KUWAIT	
• Kuwait city	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ OMAN	
• Mina Qaboos	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ QATAR	
• Doha	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ OCEANO PACIFICO	
➤ CINA	
• Chianan	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
• Ningbo	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon China Shipping	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• China Shipping	
• Qingdao	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
• Shanghai	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
10-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• Shikou	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon China Shipping	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• China Shipping	
• Yantian	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
➤ XIANG	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
➤ COREA SUD	
• Busan	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
➤ HONG KONG	
• Hong Kong	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon China Shipping	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• China Shipping	
➤ MALAYSIA	
• Port Klang	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
10-02 CAP HARRIETT CSAV	
➤ SINGAPORE	
• Singapore	
06-02 XIN CHI WAN China Shipping	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon China Shipping	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
• China Shipping	
➤ TAIWAN	
• Keelung	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
➤ OCEANO INDIANO	
➤ INDIA	
• Bombay - Mumbai	
07-02 BENJONVILLE Le Navi	
14-02 MSC ROBERTA Le Navi	
• Nhava Sheva	
03-02 JOLLY ORO Messina	
05-02 ASIR Yang Ming	
06-02 XIN CHI WAN USAC	
07-02 BENJONVILLE Le Navi	
14-02 MSC ROBERTA Le Navi	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
➤ PAKISTAN	
• Karachi	
03-02 JOLLY ORO Messina	
07-02 BENJONVILLE Le Navi	
14-02 MSC ROBERTA Le Navi	
14-02 JOLLY ROSSO Messina	
• Port Qasbi	
05-02 ASIR Yang Ming	
06-02 XIN CHI WAN USAC	
07-02 BENJONVILLE Le Navi	
14-02 MSC ROBERTA Le Navi	
➤ SRI LANKA	
• Colombo	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
➤ OCEANIA	
➤ OCEANO PACIFICO	
➤ AUSTRALIA	
• Brisbane/Melbourne	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
➤ NUOVA ZELANDA	
• Auckland/Lyttelton	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
• Napier	
09-02 ZIM CALIFORNIA Zim	
➤ NORD AMERICA	
➤ COSTA ATLANTICA	
➤ CANADA	
• Halifax/Montreal/Toronto	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
➤ STATI UNITI	
• Baltimore/Jacksonville	
13-02 SKODSBOURG Trumpy	
02-03 SKANDERBORG Trumpy	
• New York/Newark	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
11-02 AL NOOF Coscon Yang Ming Italy	
• Norfolk/Savannah	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
11-02 AL NOOF Coscon Yang Ming Italy	
➤ GOLFO DEL MESSICO	
➤ MESSICO	
• Veracruz	
13-02 SKODSBOURG Trumpy	
02-03 SKANDERBORG Trumpy	
➤ STATI UNITI	
• Houston	
05-02 GENOA EXPRESS CSAV	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
24-03 SKACKENBORG Trumpy	
• New Orleans	
05-02 GENOA EXPRESS CSAV	
➤ COSTA DEL PACIFICO	
➤ CANADA	
• Vancouver	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
➤ STATI UNITI	
• Long Beach/Oakland	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	

• Portland	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
➤ SMETTLE	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
➤ TACOMA	
10-02 YIM MANDATE Coscon	
13-02 COSCO QINGDAO Coscon	
17-02 YIM GREAT Coscon	
20-02 COSCO ROTTERDAM Coscon	
➤ CENTRO AMERICA	
➤ OCEANO ATLANTICO	
➤ DOMINICANA R.	
• Rio Haina	
10-02 FABIAN SCHULTE AEM	
13-02 SKODSBOURG Trumpy	
17-02 MARRIET DURANDE AEM	
02-03 SKANDERBORG Trumpy	
➤ S. DOMINGO	
10-02 FABIAN SCHULTE AEM	
17-02 MARRIET DURANDE AEM	
➤ GIAMICA	
• Pointe a Pitre	
10-02 FABIAN SCHULTE AEM	
17-02 MARRIET DURANDE AEM	
➤ GIAMAICA	
09-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping Zim	
10-02 FABIAN SCHULTE AEM	
17-02 MARRIET DURANDE AEM	
➤ M	

- > **STATI UNITI**
 - Houston/New Orleans
 - 03-02 MSC BRINDISI Le Navi
 - 10-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **CILE**
- > **CENTRO AMERICA**
- > **BAHAMAS**
- Freeport/Nassau
- 03-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 10-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **HAITI**
- Port au Prince
- 03-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 10-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **COSTA DEL PACIFICO**
- > **CILE**
- Arica/Iquique/Valparaiso
- 01-02 MSC POH LIN Le Navi
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **COLOMBIA**
- Buenaventura/Cartagena
- 01-02 MSC POH LIN Le Navi
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **COSTA RICA**
- Puerto Limon
- 01-02 MSC POH LIN Le Navi
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **GUATEMALA**
- S. Tomas de Castilla
- 01-02 MSC POH LIN Le Navi
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **ECUADOR**
- Guayaquil
- 01-02 MSC POH LIN Le Navi
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **PANAMA**
- Colon/Cristobal
- 01-02 MSC POH LIN Le Navi
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **PERU**
- Callao/Paipa
- 01-02 MSC POH LIN Le Navi
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **COSTA ATLANTICA**
- Venezuela
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **SUD AMERICA**
- > **COSTA ATLANTICA**
- > **ARGENTINA**
- Buenos Aires
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- > **BRASILE**
- Belém/Paranaguá
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- Rio de Janeiro
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- Rio Grande/Santos
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- São Francisco do Sul
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- Vitória
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- > **URUGUAY**
- Montevideo
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- > **GOLFO DEL MESSICO**
- > **TRINIDAD E TOBAGO**
- Port of Spain
- 01-02 MSC POH LIN Le Navi
- 08-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **AFRICA**
- > **MEDITERRANEO**
- > **EGITTO**
- Alessandria
- 10-02 OCEAN PROTECTOR Le Navi

- > **OCEANO INDIANO**
- > **ZOMBAICO**
- Belray/Maputo/Nacala
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- > **NAMIBIA**
- Walvis Bay
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- > **REPUBBLICA SUDAFRICANA**
- Cape Town/Durban
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- East London/Port Elizabeth
- 03-02 MSC FIAMMETTA Le Navi
- > **LA SPEZIA**
- > **EUROPA**
- > **MEDITERRANEO**
- > **CIPRO**
- Limassol
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- > **GRECIA**
- Iraklion
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- Pireo
- 03-02 VENTO DI ZEFIRO Tarros
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- Salonicco/Volos
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- > **MALTA**
- La Valletta
- 03-02 VENTO DI PONENTE Trumpy
- 11-02 CSAV BRASILIA CSAV
- 15-02 ASTRO Tarros
- > **SPAGNA**
- Barcellona
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming Italy
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming Italy
- Valencia
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming Italy
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming Italy
- > **MAR NERO**
- > **BULGARIA**
- Varna
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- > **GEORGIA**
- Poti
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- > **ROMANIA**
- Constantza
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- > **RUSSIA**
- Novorossiysk
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- > **UKRAINA**
- Illichevsk
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- > **ASIA**
- > **MEDITERRANEO**
- > **LIBANO**
- Beirut
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- > **SIRIA**
- Lattakia
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 11-02 VENTO DI ALISEO Tarros
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- 18-02 VENTO DI BORA Tarros
- Tartus
- 11-02 VENTO DI ALISEO Tarros
- 18-02 VENTO DI BORA Tarros

- > **TURCHIA**
- Gemlik/Istanbul
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 15-02 VENTO DI ALISEO Tarros
- 18-02 VENTO DI BORA Tarros
- Izmir/Mersin
- 08-02 MSC OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 11-02 VENTO DI ALISEO Tarros
- 15-02 PACIFIC VOYAGER Le Navi
- 18-02 VENTO DI BORA Tarros
- > **MAR ROSSO**
- > **ARABIA SAUDITA**
- Jeddah
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **GIORDANIA**
- Aqaba
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **YEMEN**
- Aden/Hodeidah
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **GOLFO ARABICO/PERSICO**
- > **ARABIA SAUDITA**
- Dammam
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **BAHRAIN**
- Mina Sulman
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Osaka
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **EMIRATI ARABI**
- Abu Dhabi
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Dubai
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 XIN QIN HUANG DAO USASC
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Khor Fakkan
- 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- USASC
- Sharjah
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **IRAN**
- Bandar Abbas
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **KUWAIT**
- Kuwait City
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Penang
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Port Klang
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **SINGAPORE**
- Singapore
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 HANJIN HELSINKI Coscon Yang Ming
- 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Coscon Yang Ming
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **THAILANDIA**
- Bangkok
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Port Qasim
- 08-02 BENTONVILLE Le Navi
- 15-02 MSC ROBERTA Le Navi
- Sri Lanka
- Colombo
- 08-02 BENTONVILLE Le Navi
- 15-02 MSC ROBERTA Le Navi
- > **CECINA**
- Chiwan
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 11-02 MSC DONATA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Danang/Fuzhou
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Ningbo
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 11-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 11-02 CSAV BRASILIA CSAV
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- 13-02 MSC IVANA Le Navi

- Qingdao
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 11-02 CSAV BRASILIA CSAV
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Shanghai
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 06-02 HANJIN HELSINKI Coscon Yang Ming
- 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 11-02 CSAV BRASILIA CSAV
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Coscon Yang Ming
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Shekou
- 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- Xiamen
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 11-02 CSAV BRASILIA CSAV
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Xingang
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 11-02 CSAV BRASILIA CSAV
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Yantian
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **COREA SUD**
- Busan
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **GIAPPONE**
- Nagoya
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Osaka
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **HONG KONG**
- Hong Kong
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 13-02 CSAV BRASILIA CSAV
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **INDONESIA**
- Belawan/Djakarta
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Semarang/Surabaya
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **MALAYSIA**
- Lumut/Changai/Pasir Gudang
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Penang
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Port Klang
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **SINGAPORE**
- Singapore
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 HANJIN HELSINKI Coscon Yang Ming
- 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Coscon Yang Ming
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- > **THAILANDIA**
- Bangkok
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Port Qasim
- 08-02 BENTONVILLE Le Navi
- 15-02 MSC ROBERTA Le Navi
- Sri Lanka
- Colombo
- 08-02 BENTONVILLE Le Navi
- 15-02 MSC ROBERTA Le Navi
- > **SRI LANKA**
- Colombo
- 08-02 BENTONVILLE Le Navi
- 15-02 MSC ROBERTA Le Navi
- > **CECINA**
- Chiwan
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 11-02 MSC DONATA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Danang/Fuzhou
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 13-02 MSC IVANA Le Navi
- Ningbo
- 06-02 MSC BETTINA Le Navi
- 11-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
- 11-02 CSAV BRASILIA CSAV
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- 13-02 MSC IVANA Le Navi

- 16-02 AL SABHIA Coscon USASC Castaldi Yang Ming Italy
- Savannah
- 09-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 16-02 AL NOOF Coscon USASC Castaldi Yang Ming Italy
- 16-02 MSC EMMA Le Navi
- 16-02 AL SABHIA Coscon USASC Castaldi Yang Ming Italy
- > **GOLFO DEL MESSICO**
- Altamira/Vercruz
- 07-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 14-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **STATI UNITI**
- Houston/New Orleans
- 07-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 14-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **COSTA DEL PACIFICO**
- > **CANADA**
- Vancouver
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- > **STATI UNITI**
- Long Beach/Oakland
- 05-02 MSC POH LIN Le Navi
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 12-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- Portland
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- Seattle
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- Tacoma
- 06-02 HANJIN HELSINKI Yang Ming
- 13-02 HANJIN GOTHENBURG Yang Ming
- > **BARBADOS**
- Bridgetown
- 07-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 14-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **COSTA RICA**
- Puerto Limon
- 07-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 14-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **HAITI**
- Port au Prince
- 07-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 14-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **TRINIDAD E TOBAGO**
- Port of Spain
- 07-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 14-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **COSTA DEL PACIFICO**
- > **PANAMA**
- Manzanillo
- 07-02 MSC BRINDISI Le Navi
- 14-02 HS HUMBOLDT Le Navi
- > **SUD AMERICA**
- > **COSTA DEL PACIFICO**
- > **CILE**
- Antofagasta/Arica
- 05-02 MSC POH LIN Le Navi
- 12-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- Iquique/San Vicente
- 05-02 MSC POH LIN Le Navi
- 12-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- Valparaiso
- 05-02 MSC POH LIN Le Navi
- 12-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **COSTA ATLANTICA**
- > **VENEZUELA**
- Puerto Cabello
- 05-02 MSC POH LIN Le Navi
- 12-02 MSC MANDRAKI Le Navi
- > **AFRICA**
- > **MEDITERRANEO**
- > **ALGERIA**
- Algeri
- 05-02 TEBE SSA Chan
- 07-02 MSC ESIA Le Navi
- 08-02 RECCO STAR Trumpy
- 09-02 ASTREA Chan
- 12-02 MSC KRETA Le Navi
- Annaba
- 07-02 MSC ESIA Le Navi
- 12-02 MSC KRETA Le Navi
- Bejaia
- 07-02 MSC ESIA Le Navi
- 12-02 ASTREA Chan
- 12-02 MSC KRETA Le Navi
- Mostaganem
- 05-02 TEBE SSA Chan
- 05-02 TEBE SSA Chan
- 08-02 RECCO STAR Trumpy



LINEA MED-CAR

FABIAN SCHULTE
GENOVA 10/02/2011
LIVORNO 11/02/2011

MARFRET DURANDE
GENOVA 07/02/2011
LIVORNO 18/02/2011

direttamente per:
SANTO DOMINGO: Rio Haina
VENEZUELA:
La Guaira, Rio Cabello
PANAMA: Manzanillo
(eventuali prosecuzioni interne)
COLOMBIA:
Cartagena, S.ta Marta

LINEA ANTILLE - GUYANA

FABIAN SCHULTE
GENOVA 10/02/2011
LIVORNO 11/02/2011

MARFRET DURANDE
GENOVA 07/02/2011
LIVORNO 18/02/2011

direttamente per:
Fort de France, Pointe a Pitre
in trasbordo (via Pointe a Pitre):
Port of Spain
Degrad des Cannes

LINEA ALGERIA

Partenza settimanale da Genova
tutti i mercoledì
direttamente per:
Algeri, Skikda, Orano,
Bejaia, Annaba, Ghazaouet



GENOVA - Via C.R. Ceccardi 1/9
Tel. 010.576701 - Fax 010.5761006
LIVORNO - Via Pineroli 27
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504
www.marfret.com
e-mail: com@aemitalia.com



中国海运 (西班牙) 代理有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.
SHANGHAI

FAR EAST - SERVIZIO FULL CONTAINER AMX1

	a/da LA SPEZIA	a/da GENOVA
m/n Xin Qin Huang Dao	11/02/2011	13/02/2011
m/n Xin Chang Shu	18/02/2011	20/02/2011
m/n Xin Fu Zhou	25/02/2011	27/02/2011
m/n Csl Kobe	04/03/2011	06/03/2011

PORTI DIRETTI:
JEDDAH - KHORFAKKAN - PORT KELANG - SINGAPORE
QINGDAO - SHANGHAI - NINGBO - SHEKOU
In trasbordo via i suddetti porti tutte le principali destinazioni della CINA / SUD EST ASIATICO

USA EAST COAST - SERVIZIO FULL CONTAINER MAX

	a/da LIVORNO	a/da GENOVA
m/n Zim California	09/02/2011	10/02/2011
m/n Zim Pusan	16/02/2011	17/02/2011
m/n Zim Shanghai	23/02/2011	24/02/2011
m/n Zim Mediterranean	02/03/2011	03/03/2011

PORTI DIRETTI:
HALIFAX - NEW YORK - SAVANNAH
Prosecuzioni per tutte le principali destinazioni USA / CANADA

per informazioni, partenze, rate noli e prenotazioni:
China Shipping (Italy) Agency Co. S.r.l.
Piazza Della Vittoria, 15/22 - 16121 GENOVA
Tel. 010 56071 - Fax 010 560760/1/2
E-mail import: salesimp@cnshipping.it
E-mail export: salesexp@cnshipping.it



da LA SPEZIA / GENOVA / SALERNO / NAPOLI per

ALGERIA
ALGERI
ORANO
ANNABA, BEJAIA, SKIKDA
su inducement
su inducement

EGITTO
ALESSANDRIA
PORT SAID
DAMIETTA
Decadale

GRECIA
PIREO, THESSALONIKI
Decadale

LIBIA
TRIPOLI, KHOMS, MISURATA
BENGHAZI
Quindicinale

MALTA
LA VALLETTA
Quindicinale

MAR NERO
COSTANZA
ODESSA
NOVOROSSISK
Settimanale

MAROCCO
CASABLANCA
Decadale

PORTOGALLO
SETUBAL
Decadale

SIRIA
LATTAKIA
Settimanale

TUNISIA
TUNISI
Decadale

TURCHIA
IZMIR, GEMLIK, EVYAP, ISTANBUL - MARPORIT GEBZE-YILPORT, HAYDARPASA, MERSIN
Settimanale

head office
TARROS SpA
tel. 0187 5371
fax 0187 537325
www.tarros.it

agenzia per il Sud Italia
TARROS SUD
tel. 081 5525269
fax 081 5510212
www.tarrossud.it



head office
TARROS SpA
tel. 0187 5371
fax 0187 537325
www.tarros.it

agenzia per il Sud Italia
TARROS SUD
tel. 081 5525269
fax 081 5510212
www.tarrossud.it

CENTRI DI RACCOLTA GROUPAGE A SANTO STEFANO MAGRA (SP) - MILANO - PARMA



SERVIZI FULL CONTAINERS

WEST COAST SOUTH AMERICA - CARIBE - Mediterranean service

M/N CCNI VADO LIGURE

SALERNO	12-02-2011
LIVORNO	15-02-2011
VADO LIGURE	18-02-2011

M/N CSAV MERESIAS

SALERNO	23-02-2011
LIVORNO	25-02-2011
VADO LIGURE	28-02-2011

Scali diretti: **CARTAGENA - GUAYAQUIL - CALLAO - SAN ANTONIO**

In trasbordo: Caucedo - Cuba - Arica - Kingston - Puerto Cortes - Puerto Limon - Santo Tomas de Castilla - Puerto Cabello - La Guaira - Veracruz - Altamira - San Juan de Puerto Rico - Manzanillo - Puerto Quetzal - Lazaro Cardenas - San Vicente - Houston - Long Beach - Oakland - Vancouver - Seattle

EAST COAST SOUTH AMERICA - MESA SERVICE

M/N YOKOHAMA

LIVORNO	01-02-2011
GENOVA	03-02-2011
VADO LIGURE	04-02-2011

M/N CAP HARRIETT

LIVORNO	08-02-2011
GENOVA	10-02-2011
VADO LIGURE	11-02-2011

Scali diretti:

RIO DE JANEIRO - SANTOS - BUENOS AIRES - MONTEVIDEO - ITAJAI - PARANAGUA - PECEM



MARE NOSTRUM SERVICE Asia - Mediterranean

M/N CSAV RECIFE

LA SPEZIA	01-02-2011
GENOVA	02-02-2011

M/N MANHATTAN

LA SPEZIA	07-02-2011
GENOVA	08-02-2011

M/N CSAV BRASILIA

LA SPEZIA	11-02-2011
GENOVA	13-02-2011

Scali diretti:

XINGANG - QINGDAO - SHANGHAI - NINGBO - XIAMEN - HONG KONG - CHIWAN - PORT KELANG - MALTA - LA SPEZIA - GENOVA - FOS - BARCELONA - VALENCIA. JEDDAH EastBound

In trasbordo: Yangtze River Points - Pearl River Delta Point - Pusan - Manila Haipong - Kwangyang - Kaohsiung - Taichun - Fuzhou - Keelung - Cebu - Dalian - Penang - Pasir Gudang - Bangkok - Laem Chabang - Singapore - Ho Chi Minh - Chittagong - Jakarta - Surabaya - Calcutta - Chennai - IPBC Ports - Middle East ports

Via MALTA da/per NAPOLI - LIVORNO - TARANTO - ANCONA - VENEZIA - TRIESTE - KOPER - RIJEKA

SERVIZIO RO-RO & CAR CARRIER

GRAN-MED SERVICE

M/N TBN

LIVORNO	22-02-2011
---------	------------

Scali diretti: **NEWARK - BALTIMORE - MIAMI - GALVESTON**

LIVORNO - VERACRUZ - MANTA - CALLAO - IQUIQUE - SAN ANTONIO ZARATE - PARANAGUA - SANTOS - RIO DE JANEIRO - ARATU

Per informazioni, quotazioni e prenotazioni



16149 GENOVA - VIA SCARSELLINI, 147 - Tel. 010 6420 21 - Fax 010 6420 288
20125 MILANO - VIALE LUNIGIANA, 40 - Tel. 010 6420 21

www.csav.com - www.csavnorasia.com

Agenti portuali:
LA SPEZIA
LIVORNO
NAPOLI-SALERNO
ANCONA
VENEZIA
TRIESTE

Csav Agency Italy SpA - Viale San Bartolomeo, 607
Sisam Agenti Srl - Scali Cerere, 9
Pegasus Maritime Srl - Via G. Melisurgo, 15
Frittelli Maritime Group SpA - Lungomare Vanvitelli, 18
Tripcovich Srl - Via Volturmo, 4f
Tripcovich Srl - Via di Donata, 1

Tel. 010 6420225
Tel. 0586 413241
Tel. 081 5525268
Tel. 071 50211621
Tel. 041 2620011
Tel. 040 37991

12-02 MSC KRETA Le Navi
 • Skikda
 15-02 T.B.N. Chan
 ➔ **EGITTO**
 • Alessandria
 09-02 MSC ELEONORA Le Navi
 16-02 MSC CHARA Le Navi
 ➔ **Port Said**
 06-02 HANJIN HELMSKI Coscon Yang Ming
 11-02 XIN QIN HUANG DAO China Shipping
 13-02 HANJIN GOTHENBURG Coscon Yang Ming
 ➔ **LIBIA**
 03-02 ALGIERS STAR Trumpy
 09-02 MSC ELEONORA Le Navi
 16-02 MSC CHARA Le Navi
 • Khoms
 09-02 MSC ELEONORA Le Navi
 16-02 MSC CHARA Le Navi
 • Marsa el Brega
 03-02 ALGIERS STAR Trumpy
 • Misurata
 03-02 ALGIERS STAR Trumpy

15-02 ASTRID Tarros
 • Tripoli
 03-02 VENTO DI PONENTE Trumpy
 15-02 ASTRID Tarros
 ➔ **TUNISIA**
 • Radès
 01-02 MARIA SIBUM Trumpy
 • Sfax
 Servizio decennale Sea Project
 • Sousse
 Servizio decennale Sea Project
 • Tunisi
 01-02 MARIA SIBUM Trumpy
 07-02 MSC ESRA Le Navi
 12-02 MSC KRETA Le Navi
 ➔ **MAR ROSSO**
 • Gibuti
 • Gibuti
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 13-02 MSC IVANA Le Navi

➔ **SUDAN**
 • Port Sudan
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 ➔ **OCEANO INDIANO**
 ➔ **ISOLE COMORE**
 • Longoni
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 11-02 OTIWA EXPRESS CMA CGM
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 • Moroni
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 • Mitsamudu
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 ➔ **KENYA**
 • Mombasa
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 ➔ **MADAGASCAR**
 • Diego Suarez
 06-02 MSC BETINA Le Navi

13-02 MSC IVANA Le Navi
 • Mahajanga
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 • Tamatave
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 • Toamasina
 11-02 OTIWA EXPRESS CMA CGM
 ➔ **MALURITUS**
 ➔ **Port Lore**
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 11-02 OTIWA EXPRESS CMA CGM
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 ➔ **REUNION**
 • Pointe des Galets
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 11-02 OTIWA EXPRESS CMA CGM
 13-02 MSC IVANA Le Navi
 ➔ **TANZANIA**
 • Dar es Salaam/Tanga
 06-02 MSC BETINA Le Navi
 13-02 MSC IVANA Le Navi

22-02 CSAV T.B.N. CSAV
 01-03 SKANDERBORG Trumpy
 ➔ **STATI UNITI**
 ➔ **Houston**
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 13-02 SKODSBOURG Trumpy
 01-03 SKANDERBORG Trumpy
 ➔ **COSTA DEL PACIFICO**
 ➔ **CANADA**
 • Vancouver
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 ➔ **STATI UNITI**
 • Long Beach/Oakland/Portland
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 • Seattle/Tacoma
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 ➔ **CENTRO AMERICA**
 ➔ **GOLFO DEL MESSICO**
 ➔ **ANTILLE**
 • Antiba Aruba Dominica Nevis Santa Lucia St. Kitts St. Maarten Tortola
 10-02 MAERSK DENTON Maersk
 17-02 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ➔ **DOMINICANA R.**
 • Rio Haina
 13-02 SKODSBOURG Trumpy
 01-03 SKANDERBORG Trumpy
 ➔ **Santo Domingo**
 11-02 FABIAN SCHULTE AEM CMA CGM
 13-02 SKODSBOURG Trumpy
 18-02 MARFREY DURANDE AEM CMA CGM
 01-03 SKANDERBORG Trumpy
 ➔ **GUADALUPA**
 • Pointe à Pitre
 11-02 FABIAN SCHULTE AEM CMA CGM
 18-02 MARFREY DURANDE AEM CMA CGM
 ➔ **Fort de France**
 11-02 FABIAN SCHULTE AEM Maersk CMA CGM
 18-02 MARFREY DURANDE AEM Maersk CMA CGM
 ➔ **PANAMA**
 • Colon/Oslobal
 11-02 FABIAN SCHULTE AEM Maersk CMA CGM
 18-02 MARFREY DURANDE AEM Maersk CMA CGM
 • Manzanillo
 11-02 FABIAN SCHULTE Maersk CMA CGM
 18-02 MARFREY DURANDE AEM Maersk CMA CGM

➔ **OCEANO PACIFICO**
 ➔ **GUATEMALA**
 • S. Tomas de Castilla
 13-02 SKODSBOURG Trumpy
 01-03 SKANDERBORG Trumpy
 ➔ **ISRAELE**
 • Istanbul
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Izmir
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 ➔ **OCEANO PACIFICO**
 ➔ **CHINA**
 • Ningbo
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 • Shanghai
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 • Shekou
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Xiamen
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 • Yantian
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 ➔ **COREA DEL SUD**
 • Busan
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 ➔ **HONG KONG**
 • Hong Kong
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 ➔ **Port Klang**
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 ➔ **SINGAPORE**
 • Singapore
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 ➔ **Taiwan**
 • Keelung
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 ➔ **INDIA**
 • Mumbai
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 ➔ **OCEANO INDIANO**
 ➔ **PAKISTAN**
 • Colombo
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 ➔ **OCEANIA**
 ➔ **OCEANO PACIFICO**
 ➔ **AUSTRALIA**
 • Brisbane
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Melbourne
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Sydney
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 ➔ **NUOVA ZELANDA**
 • Auckland
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Lyttelton
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Napier
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Port Chalmers
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Tauranga
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Timaru
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 ➔ **NORD AMERICA**
 ➔ **COSTA ATLANTICA**
 ➔ **CANADA**
 • Halifax
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Montreal
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Toronto
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 ➔ **STATI UNITI**
 • Baltimore
 13-02 SKODSBOURG Trumpy
 22-02 CSAV T.B.N. CSAV
 01-03 SKANDERBORG Trumpy
 • Charleston
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Jacksonville
 13-02 SKODSBOURG Trumpy
 01-03 SKANDERBORG Trumpy
 • Miami
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim China Shipping
 22-02 CSAV T.B.N. CSAV
 • New York(Newark)
 08-02 ZIM CALIFORNIA China Shipping
 CMA CGM Hapag Lloyd Zim
 22-02 CSAV T.B.N. CSAV
 • Norfolk
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim China Shipping
 CMA CGM
 • Savannah
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim China Shipping
 CMA CGM Hapag Lloyd

➔ **MESSICO**
 • Veracruz
 13-02 SKODSBOURG Trumpy
 ➔ **Rio Grande**
 05-02 MSC FIAMMETTA CMA CGM Inces Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION CMA CGM Inces Spadoni
 • Salvador Bahia
 05-02 MSC FIAMMETTA Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION Spadoni
 ➔ **Santos**
 05-02 MSC FIAMMETTA Inces Spadoni
 08-02 CAP HARRIETT CSAV
 12-02 NORTHERN PROMOTION Inces Spadoni
 22-02 CSAV T.B.N. CSAV
 • Sao Francisco do Sul
 05-02 MSC FIAMMETTA Inces Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION Inces Spadoni
 • Vitoria
 05-02 MSC FIAMMETTA Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION Spadoni
 ➔ **URUGUAY**
 • Montevideo
 05-02 MSC FIAMMETTA Inces Spadoni
 08-02 CAP HARRIETT CSAV
 12-02 NORTHERN PROMOTION Inces Spadoni
 ➔ **COSTA DEL PACIFICO**
 ➔ **CILE**
 • Iquique
 22-02 CSAV T.B.N. CSAV
 • San Antonio
 05-02 MSC FIAMMETTA Inces Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION Inces Spadoni
 15-02 CCNI VADO LIGURE CSAV
 22-02 CSAV T.B.N. CSAV
 ➔ **AFRICA**
 ➔ **MEDITERRANEO**
 ➔ **EGITTO**
 • Alessandria
 08-02 ZIM CALIFORNIA Zim
 • Port Said
 12-02 YM MANDATE Coscon
 19-02 YM GREAT Coscon
 ➔ **OCEANO ATLANTICO**
 ➔ **COSTA D'AVORIO**
 • Abidjan
 05-02 MSC FIAMMETTA Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION Spadoni
 ➔ **MAROCCO**
 • Agadir/Dakhla
 15-02 NEUBURG Seagol
 • Tangeri
 Grimaldi Lines sabato MN. IKARUS PALACE
 ➔ **MALTA**
 • Nisouf/Bon/Neuhochtt
 15-02 NEUBURG Seagol
 ➔ **SENEGAL**
 • Dakar
 15-02 NEUBURG Seagol
 ➔ **OCEANO INDIANO**
 ➔ **MOZAMBICO**
 • Beira/Maputo/Nacala
 05-02 MSC FIAMMETTA Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION Spadoni
 ➔ **REPUBBLICA SUDAFRICANA**
 • Cape Town/Durban
 05-02 MSC FIAMMETTA Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION Spadoni
 • East London/Port Elizabeth
 05-02 MSC FIAMMETTA Spadoni
 12-02 NORTHERN PROMOTION Spadoni
 ➔ **MARINA DI CARARRA**
 ➔ **ASIA**
 ➔ **MAR ROSSO**
 ➔ **ARABIA SAUDITA**
 • Addah
 14-02 JOLLY ARABIONIE Messina
 03-03 JOLLY NERO Messina
 ➔ **GIORDANIA**
 • Aqaba
 14-02 JOLLY ARABIONIE Messina
 03-03 JOLLY NERO Messina
 ➔ **YEMEN**
 • Hodeidah
 14-02 JOLLY ARABIONIE Messina
 03-03 JOLLY NERO Messina
 ➔ **GOLFO ARABICO/PERSICO**
 ➔ **ARABIA SAUDITA**
 • Dammam
 14-02 JOLLY ARABIONIE Messina
 03-03 JOLLY NERO Messina
 ➔ **BAHRAIN**
 • Mina Sulman
 14-02 JOLLY ARABIONIE Messina
 03-03 JOLLY NERO Messina
 ➔ **EMIRATI ARABI**
 • Abu Dhabi
 14-02 JOLLY ARABIONIE Messina
 03-03 JOLLY NERO Messina
 • Jebel Ali
 14-02 JOLLY ARABIONIE Messina
 03-03 JOLLY NERO Messina

Hugo Trumpy

Divisione Servizi di Linea

SERVIZIO LO-LO MULTIPURPOSE

SERVIZI REGOLARI DI LINEA CONTENITORI, MERCE VARIA, HEAVY LIFT, PROJECT CARGO

Partenze da LA SPEZIA per:

ALGERIA	ALGERI ORANO	quindicinale quindicinale
<i>Soggetti ad indcement tutti gli altri porti</i>		
LIBIA	TRIPOLI BENGHAZI MISURATA MARSALA EL BREGA RAS LANUF	decadale quindicinale decadale quindicinale mensile
MALTA	LA VALLETTA	settimanale (full container)
TUNISIA	TUNISI- RADES	settimanale (full container)

www.brointermedlines.com
 per LIBIA e MALTA: rd.bro@hugotrumpy.it sb.bro@hugotrumpy.it md.bro@hugotrumpy.it
 per ALGERIA e TUNISIA: mgallo.bro@hugotrumpy.it lg.bro@hugotrumpy.it mb.bro@hugotrumpy.it

SERVIZIO RO-LO MULTIPURPOSE

SERVIZI REGOLARI DI LINEA, ROTABILI, CONTENITORI, MERCE VARIA, HEAVY LIFT, PROJECT CARGO

C/V SKODSBOURG	Da Livorno	13-02-11	Da Genova	14-02-11
C/V SKANDERBORG	Da Livorno	01-03-11	Da Genova	02-03-11

La Guaira, Rio Haina, Santo Tomas de Castilla (proseguzioni per Acajuña, San Salvador, Guatemala City), Veracruz, Houston, Jacksonville, Baltimore

www.nordana.com - gruppline@hugotrumpy.it

Partenze quindicinali dirette:

C/V VEGALAND	Da Genova	24-02-11
C/V SCHACKENBORG	Da Genova	24-03-11

Alessandria, Mersin, Izmir, Misurata

gruppline@hugotrumpy.it

SERVIZI RO-RO

Partenze mensili dirette:

MV MEDCOA LOME'	Da Genova	18-02-11
-----------------	-----------	----------

Lomè, Colonou, Dakar, Abidjan

gruppline@hugotrumpy.it

SERVIZI FCL-FCL

SERVIZI REGOLARI DI LINEA DA GENOVA - LIVORNO - LA SPEZIA - VENEZIA per PR China, Far East, South East Asia, South Pacific, Australia, New Zealand

SERVIZIO INTERMODALE SETTIMANALE

DA MILANO E PADOVA VIA TALLINN/KLAIPEDA/RIGA per Kazakistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kirghistan, Afghanistan

Per prenotazioni, informazioni, noli e prezzi rivolgersi:
HUGO TRUMPY - Genova - Via San Siro, 10
 Tel. 010.24941 (20 linee) Fax 010.2494.232
 LUCERNATE DI RHO (MI) Via Magenta, 60 Tel. 02.9302995 Fax 02.9301224
 www.hugotrumpy.it

Corriere dei TRASPORTI

Direttore Responsabile
F. Paolo Li Donni
 Responsabile area giuridico-economica
Nunzio Bevilacqua
 Responsabile editoriale "Diritto e Trasporti"
Luca Florenzano
Editoriale Trasporti S.r.l.
 Presidente **Paolo Silvestri**
 Amministratore delegato **Laura Di Palma**
 Sede legale Genova 16128 Corso Andrea Podesta, 8/1

Direzione e redazione Roma 00187 Piazza San Silvestro, 13
 Tel. 06 99330133 Fax 06 99330134
Iscritto al Tribunale di Genova N° 437 del 2 Dicembre 1958
Iscrizione ROC N° 3486
Codice ISSN 0010-9193

Centro Stampa Galeati Industrie Grafiche Srl - Via Selice, 187/189 - 40026 Imola (BO)
Distributore nazionale Poste Italiane S.p.A.

Pubblicità Editoriale Trasporti S.r.l.
 Resp. commerciale **Eleonora Canessa**
 tel. 06 99330133 cell. 393 9413031

Abbonamento Annuale Italia € 150,00 Estero € 260,00
Bonifico bancario intestato a: Editoriale Trasporti Srl
 Banca Monte dei Paschi di Siena - Sede di Oristano (FR)
IBAN IT 40 T 01030 25701 00000266521
Conto corrente postale intestato a: Editoriale Trasporti Srl
 C/C Postale n° 00008580170

Numero chiuso in tipografia Venerdì 28 Gennaio alle ore 12:00
 Consegnato alle PT Sabato 29 alle ore 12:00
 Sito web: www.corriereeditrasporti.it
 E-mail: redazione@editorialetrasporti.it marketing@editorialetrasporti.it abbonamenti@editorialetrasporti.it

A.N.E.S. ASSOCIAZIONE NAZIONALE EDITORIALE PUBBLICITÀ
 CONFEDILITRA

- **TANZANIA**
 - Dar es Salaam
 - 04-02 MSC BETTINA Le Navi
 - 05-02 JOLLY ORO Messina
 - 11-02 MSC IVANA Le Navi
 - 19-02 JOLLY ARANCIONE Messina
- **Tanga**
 - 04-02 MSC BETTINA Le Navi
 - 11-02 MSC IVANA Le Navi
- **REPUBBLICA SUDAFRICANA**
 - Capo Town/Durban
 - 05-02 JOLLY ORO Messina
 - 19-02 JOLLY ARANCIONE Messina
- **RAVENNA**
- **EUROPA**
- **MEDITERRANEO**
- **ALBANIA**
- **Durazzo**
Servizio decennale tutto contenitori Agency Service Assistance

TRAMACO
TRANSIT AND MARITIME COMPANY
trasporti internazionali, stoccaggio, distribuzione
PRODOTTI
DEPERIBILI-REFRIGERATI
Tel. 0544 426711 - Fax 0544 426799
E-mail: tramaco@tramaco.net

- **CIPRO**
 - Limassol
Servizio quindicinale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- **Pireo**
Servizio settimanale Seacomand
02-02 MSC AUGUSTA Le Navi Seaways
06-02 RUTH BORCHARD Cosulich
08-02 MSC ANIMAMARIA Le Navi Seaways
13-02 LOUISE BORCHARD Cosulich
13-02 MSC ACCRA Le Navi Seaways
20-02 RUTH BORCHARD Cosulich
- **GRECIA**
- **Iraklion**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Pireo**
Servizio settimanale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- 02-02 MSC AUGUSTA Le Navi Seaways
03-02 MSC URUGUAY Le Navi Seaways
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
08-02 BF IPANEMA Le Navi Seaways

- 08-02 MSC ANIMAMARIA Le Navi Seaways
12-02 MSC MIRELLA Le Navi Seaways
13-02 MSC ACCRA Le Navi Seaways
14-02 MSC GIOVANNA Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
19-02 MSC GIORGIA Le Navi Seaways
- **Salonico**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Giola Taur**
25-02 Ro-Ro ESPRESSO RAVENNA Spedra
27-02 Ro-Ro ESPRESSO CATANIA Spedra
- **ITALIA**
- **Catania**
23-02 Ro-Ro ESPRESSO RAVENNA Spedra
25-02 Ro-Ro ESPRESSO RAVENNA Spedra
27-02 Ro-Ro ESPRESSO CATANIA Spedra
- **Slovenia**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **LIBANO**
Servizio settimanale Seacomand
02-02 MSC AUGUSTA Le Navi Seaways
08-02 IBN MISA Le Navi Seaways
13-02 MSC ANIMAMARIA Le Navi Seaways
13-02 MSC ACCRA Le Navi Seaways
15-02 OLIVIA Seacomand
17-02 VALENCIA Seamar Line
- **Beirut**
Servizio settimanale Seacomand
02-02 MSC AUGUSTA Le Navi Seaways
08-02 IBN MISA Le Navi Seaways
13-02 MSC ANIMAMARIA Le Navi Seaways
13-02 MSC ACCRA Le Navi Seaways
15-02 OLIVIA Seacomand
17-02 VALENCIA Seamar Line
- **Tiro**
Servizio quindicinale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- **SPAGNA**
- **Barcelona/Valencia**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways

OCEANO ATLANTICO

- **BELGIO**
- **Anversa**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **DANIMARCA**
- **Aarhus/Esbjerg**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **GERMANIA**
- **Bremerhaven**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **GRAN BRETAGNA**
- **Felixstowe/Tilbury**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **IRLANDA**
- **Cork**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **GLANDA**
- **Rotterdam**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **ASIA**
- **MEDITERRANEO**
- **ISRAELE**
• Ashdod
Servizio settimanale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.

- 06-02 RUTH BORCHARD Cosulich
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
13-02 LOUISE BORCHARD Cosulich
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
20-02 RUTH BORCHARD Cosulich
- **Haifa**
Servizio settimanale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- 06-02 RUTH BORCHARD Cosulich
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
13-02 LOUISE BORCHARD Cosulich
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
20-02 RUTH BORCHARD Cosulich
- **LIBANO**
- **Beirut**
Servizio settimanale Seacomand
02-02 MSC AUGUSTA Le Navi Seaways
08-02 IBN MISA Le Navi Seaways
13-02 MSC ANIMAMARIA Le Navi Seaways
13-02 MSC ACCRA Le Navi Seaways
15-02 OLIVIA Seacomand
17-02 VALENCIA Seamar Line
- **Tiro**
Servizio quindicinale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- **SIRIA**
- **Lattakia**
Servizio quindicinale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- **Tartous**
Servizio quindicinale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- **TURCHIA**
- **Antalya**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Gemlik**
Servizio settimanale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- 03-02 MSC URUGUAY Le Navi Seaways
13-02 MSC MIRELLA Le Navi Seaways
15-02 MARESCO Seamar Line
19-02 MSC GIORGIA Le Navi Seaways
- **Intanah**
03-02 MSC URUGUAY Le Navi Seaways
12-02 MSC MIRELLA Le Navi Seaways
15-02 MARESCO Seamar Line
17-02 VALENCIA Seamar Line
19-02 MSC GIORGIA Le Navi Seaways
- **Salata**
03-02 MSC URUGUAY Le Navi Seaways
12-02 MSC MIRELLA Le Navi Seaways
15-02 MARESCO Seamar Line
17-02 VALENCIA Seamar Line
19-02 MSC GIORGIA Le Navi Seaways

SETTIMANALE PER: KOPER - PIREO ASHDOD - HAIFA ALEXANDRIA - GEMLIK BEIRUT - MERSIN

QUINDICINALE PER: LIMASSOL - LATTAKIA TARTOUS

Tel. 0544.600.211 - Fax 0544.600.299
E-mail: ims@ims-ravenna.it

- **Yanbu**
14-02 BSLE PRINCESS Intercontinental
25-02 BSLE STAR Intercontinental
- **OMAN**
- **Mina Qabos**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Salata**
14-02 BSLE PRINCESS Intercontinental
25-02 BSLE STAR Intercontinental
- **Doha**
14-02 BSLE PRINCESS Intercontinental
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Ras Laffan**
25-02 BSLE STAR Intercontinental
- **OCEANO PACIFICO**
- **CINA**
- **Dalian/Huangpu**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Nanjing/Ningbo/Qingdao**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Quanzhou/Shanghai**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Shekou/Shenzhen/Tianjin**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Xiamen/Xingang/Yantian**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **COREA SUD**
- **Busan**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **HONG KONG**
- **Hong Kong**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **INDONESIA**
- **Djakarta/Semarang**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways

A.S.A. Agency Service Assistance
SERVIZIO FULL CONTAINER DOOR/DOOR DIRETTO da Ravenna per Albania - decennale di traspimento dai principali porti da Ravenna per Malta - servizio diretto decennale full container da Venezia ed Ancona per Malta decennale processioni interne Gozo inclusa
48100 - Ravenna - Italy
☎ 0039 348 5267450
☎ 0039 0544 1824556
☎ 0039 0544 1795139
fcirri@agency-service.eu

- **STATI UNITI**
- **Baltimore/Boston**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Charleston/Miami**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **New York(Newark)/Norfolk**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **GOLFO DEL MESSICO**
- **MESSICO**
- **Altamira/Veracruz**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **STATI UNITI**
- **Houston/New Orleans**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **BAHAMAS**
- **Freeport**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **BARBADOS**
- **Bridgetown**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **DOMINICANA R.**
- **Rio Haina**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **HAITI**
- **Port au Prince**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **TRINIDAD E TOBAGO**
- **Port of Spain**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **AFRICA**
- **MEDITERRANEO**
- **EGITTO**
- **Alessandria**
Servizio decennale ro-ro/conts Grimaldi Group
- **Napoli**
Servizio settimanale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- 08-02 BF IPANEMA Le Navi Seaways
08-02 BF IPANEMA Le Navi Seaways
14-02 MSC GIOVANNA Le Navi Seaways
15-02 OLIVIA Seacomand
17-02 VALENCIA Seamar Line

INTER MARINE SHIPPING AGENZIA MARITTIMA
SERVIZI ROIRO FULL CONTAINER GENERAL CARGO HEAVY LIFT
SETTIMANALE PER: KOPER - PIREO ASHDOD - HAIFA ALEXANDRIA - GEMLIK BEIRUT - MERSIN
QUINDICINALE PER: LIMASSOL - LATTAKIA TARTOUS
Tel. 0544.600.211 - Fax 0544.600.299
E-mail: ims@ims-ravenna.it

- **Port Said**
17-02 VALENCIA Seamar Line
- **Umba**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Benghazi/Khoms**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **MAR ROSSO**
- **GIBUTI**
- **Gibuti**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **SUDAN**
- **Port Sudan**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **OCEANO INDIANO**
- **CELEBES**
- **KENYA**
- **Mombasa**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **TANZANIA**
- **Dar es Salaam/Zanzibar**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **SALERNO**
- **EUROPA**
- **BELGIO**
08-02 JOANNA BORCHARD Gallozzi
15-02 EMILY BORCHARD Gallozzi
22-02 CATHERINE BORCHARD Gallozzi
- **GRAN BRETAGNA**
- **Cardiff/Liverpool**
11-02 RACHEL BORCHARD Gallozzi

- **STATI UNITI**
- **Baltimore/Boston**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Charleston/Miami**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **New York(Newark)/Norfolk**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **GOLFO DEL MESSICO**
- **MESSICO**
- **Altamira/Veracruz**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **STATI UNITI**
- **Houston/New Orleans**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **BAHAMAS**
- **Freeport**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **BARBADOS**
- **Bridgetown**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **DOMINICANA R.**
- **Rio Haina**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **HAITI**
- **Port au Prince**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **TRINIDAD E TOBAGO**
- **Port of Spain**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **AFRICA**
- **MEDITERRANEO**
- **EGITTO**
- **Alessandria**
Servizio decennale ro-ro/conts Grimaldi Group
- **Napoli**
Servizio settimanale RoRo full container General Cargo Heavy List I.M.S.
- 08-02 BF IPANEMA Le Navi Seaways
08-02 BF IPANEMA Le Navi Seaways
14-02 MSC GIOVANNA Le Navi Seaways
15-02 OLIVIA Seacomand
17-02 VALENCIA Seamar Line

- **Port Said**
17-02 VALENCIA Seamar Line
- **Umba**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Benghazi/Khoms**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **MAR ROSSO**
- **GIBUTI**
- **Gibuti**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **SUDAN**
- **Port Sudan**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **OCEANO INDIANO**
- **CELEBES**
- **KENYA**
- **Mombasa**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **TANZANIA**
- **Dar es Salaam/Zanzibar**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **SALERNO**
- **EUROPA**
- **BELGIO**
08-02 JOANNA BORCHARD Gallozzi
15-02 EMILY BORCHARD Gallozzi
22-02 CATHERINE BORCHARD Gallozzi
- **GRAN BRETAGNA**
- **Cardiff/Liverpool**
11-02 RACHEL BORCHARD Gallozzi

SEAMOND
TEL. +39 0544 422333
www.seamond.it
Direct Sailings
LIMASSOL BEIRUT MERSIN
Transiti per **IRAQ**

- **MAR ROSSO**
- **ARABIA SAUDITA**
- **Jeddah**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **GIORDANIA**
- **Aqaba**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **GOLFO ARABICO / PERSICO**
- **ARABIA SAUDITA**
- **Dammam**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **BAHRAIN**
- **Mina Sulman**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **EMIRATI ARABI**
- **Abu Dhabi/Dubai/Fujairah**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **Khor Fakkan/Sharjah**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **IRAN**
- **Bandar Abbas**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **KUWAIT**
- **Kuwait City**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **OMAN**
- **Port Sultan Qabos**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **QATAR**
- **Doha**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC

- 18-02 CHARLOTTE BORCHARD Gallozzi
25-02 JUDITH BORCHARD Gallozzi
- **LONDRA**
- 08-02 JOANNA BORCHARD Gallozzi
15-02 EMILY BORCHARD Gallozzi
22-02 CATHERINE BORCHARD Gallozzi
- **ANDRA**
- **Dubino**
11-02 RACHEL BORCHARD Gallozzi
18-02 CHARLOTTE BORCHARD Gallozzi
25-02 JUDITH BORCHARD Gallozzi
- **OLANDA**
- **Rotterdam**
08-02 JOANNA BORCHARD Gallozzi
15-02 EMILY BORCHARD Gallozzi
22-02 CATHERINE BORCHARD Gallozzi
- **PORTOGALLO**
- **Lisaoes**
11-02 RACHEL BORCHARD Gallozzi
18-02 CHARLOTTE BORCHARD Gallozzi
25-02 JUDITH BORCHARD Gallozzi
- **MEDITERRANEO**
- **Limassol**
08-02 CHARLOTTE BORCHARD Gallozzi
15-02 JUDITH BORCHARD Gallozzi
22-02 SARA BORCHARD Gallozzi
- **GRECIA**
- **Pireo**
08-02 CHARLOTTE BORCHARD Gallozzi
15-02 JUDITH BORCHARD Gallozzi
22-02 SARA BORCHARD Gallozzi
- **ISRAELE**
- **Ashdod/Haifa**
11-02 RACHEL BORCHARD Gallozzi
15-02 JUDITH BORCHARD Gallozzi
22-02 SARA BORCHARD Gallozzi
- **LIBANO**
- **Beirut**
Servizio settimanale GRIMALDI GROUP
08-02 CHARLOTTE BORCHARD Gallozzi
15-02 JUDITH BORCHARD Gallozzi
22-02 SARA BORCHARD Gallozzi
- **MALTA**
- **La Valletta**
Grimaldi Lines (giornali)
MN. COMMODORE
MN. SALERNO EXPRESS
- **SIRIA**
- **Lattakia/Tartous**
Servizio settimanale GRIMALDI GROUP
09-02 VENTO DI ALISEO Tarros
16-02 VENTO DI BORA Tarros
23-02 VENTO DI ALISEO Tarros
- **TURCHIA**
- **Gemlik/Istanbul/Izmir**
09-02 VENTO DI ALISEO Tarros
16-02 VENTO DI BORA Tarros
23-02 VENTO DI ALISEO Tarros
- **Mersin**
Servizio settimanale GRIMALDI GROUP
08-02 CHARLOTTE BORCHARD Gallozzi
09-02 VENTO DI ALISEO Tarros
16-02 VENTO DI BORA Tarros
22-02 SARA BORCHARD Gallozzi
23-02 VENTO DI ALISEO Tarros

- **MAR ROSSO**
- **ARABIA SAUDITA**
- **Jeddah**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **GIORDANIA**
- **Aqaba**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **GOLFO ARABICO / PERSICO**
- **ARABIA SAUDITA**
- **Dammam**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **BAHRAIN**
- **Mina Sulman**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **EMIRATI ARABI**
- **Abu Dhabi/Dubai/Fujairah**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **Khor Fakkan/Sharjah**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **IRAN**
- **Bandar Abbas**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **KUWAIT**
- **Kuwait City**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **OMAN**
- **Port Sultan Qabos**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC
- **QATAR**
- **Doha**
09-02 AL NOOF UASAC
16-02 AL SABHIA UASAC

- **Port Said**
17-02 VALENCIA Seamar Line
- **Umba**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Benghazi/Khoms**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **MAR ROSSO**
- **GIBUTI**
- **Gibuti**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **SUDAN**
- **Port Sudan**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **OCEANO INDIANO**
- **CELEBES**
- **KENYA**
- **Mombasa**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **TANZANIA**
- **Dar es Salaam/Zanzibar**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **SALERNO**
- **EUROPA**
- **BELGIO**
08-02 JOANNA BORCHARD Gallozzi
15-02 EMILY BORCHARD Gallozzi
22-02 CATHERINE BORCHARD Gallozzi
- **GRAN BRETAGNA**
- **Cardiff/Liverpool**
11-02 RACHEL BORCHARD Gallozzi

- **Port Said**
17-02 VALENCIA Seamar Line
- **Umba**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **Benghazi/Khoms**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **MAR ROSSO**
- **GIBUTI**
- **Gibuti**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **SUDAN**
- **Port Sudan**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **OCEANO INDIANO**
- **CELEBES**
- **KENYA**
- **Mombasa**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **TANZANIA**
- **Dar es Salaam/Zanzibar**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **SALERNO**
- **EUROPA**
- **BELGIO**
08-02 JOANNA BORCHARD Gallozzi
15-02 EMILY BORCHARD Gallozzi
22-02 CATHERINE BORCHARD Gallozzi
- **GRAN BRETAGNA**
- **Cardiff/Liverpool**
11-02 RACHEL BORCHARD Gallozzi

GRUPPO SETRAMAR
SERVIZI PORTUALI MARITTIMI E LOGISTICI

Il GRUPPO SETRAMAR è leader nel settore dell'offerta di servizi portuali, marittimi e logistici del porto di Ravenna.

L'attuale complesso portuale movimentava oltre 7 milioni di tonnellate di merci secche ed è potenzialmente in grado di movimentare fino a 100.000 contenitori l'anno.

Pirolvanza, organizzazione e gestione diretta degli impianti sono tali da assicurare 24 ore su 24 e per l'intero arco dell'anno l'agile e veloce movimentazione di ogni tipo di merce, offrendo alla clientela condizioni analoghe a quelle dei porti nord-europei.

766.000 mq di area complessiva di cui:
- 488.400 mq di piazzali
- 206.300 mq di capannoni
- 10 silos verticali
- 620.000 tonni. base (in gran parte di capacità stoccaggio)
- 1.748 metri lineari di banchine con pontili biforcutoi per navi ro-ro
- raccordo ferroviario con 1.300 metri di binari

COMPARTO PORTUALE, MARITTIMO E LOGISTICO

08-02 Mersin
08-02 BF IPANEMA Le Navi Seaways
14-02 MSC GIOVANNA Le Navi Seaways
17-02 VALENCIA Seamar Line
- **MAR NERO**
- **BULGARIA**
- **Burgas/Varna**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **GEORGIA**
- **Poti**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **ROMANIA**
- **Constanza**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **RUSSIA**
- **Novorossiysk**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **UKRAINA**
- **Illicevsk/Odessa**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **MAR D'AZOV**
- **RUSSIA**
- **Yeyek**
28-02 RMT1 Spedra
- **ASIA**
- **MAR ROSSO**
- **ARABIA SAUDITA**
- **Jeddah**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **GIORDANIA**
- **Aqaba**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi Seaways
- **YEMEN**
- **Aden/Hodeidah**
08-02 MSC MIA SUMMER Le Navi Seaways
15-02 MSC EDITH Le Navi

