

PORTO DI GENOVA

Merlo conferma: per il Piano operativo previsti 400 milioni ma ad oggi di milioni ne mancano ancora 200

» pag 4



Luigi Merlo

CRISI ECONOMICA

Anche la Cina non è più un dragone: molti osservatori economici denunciano il rischio "bomba immobiliare"

» pag 6

10° CONVEGNO NAZIONALE AIPERT

L'Associazione italiana dei periti trasporti a Milano per parlare di: pirateria e Icoterms

» pag 5



Ignazio Arecco

Corriere dei TRASPORTI

Prezzo Euro 3,00



9 770010 919036

Anno LIV
14 Novembre 2011
Numero 44

www.corrieredeiporti.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

Un governo del "Presidente" per quali riforme possibili?

❖ *L'eventuale esecutivo del professor Monti ha tempo fino alla primavera del 2013*

❖ *Discontinuità? Chiudiamo la Consulta della logistica e l'Albo dell'autotrasporto*

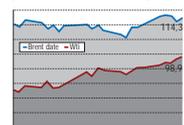


Mario Monti

Mercato petrolifero

Elaborazioni del Corriere dei Trasporti su dati dell'Unione Petroliera Italiana

Andamento del Brent date e Wti valori \$/Barile
(Dal 12/10/11 al 11/11/11)



La benzina ha mostrato un calo del 5,1% (-43.000 tonnellate) rispetto ad settembre 2010, mentre il gasolio autotrazione un aumento dello 0,4% (+9.000 tonnellate).

Costo alla pompa del gasolio per autotrazione al 1 settembre 2011
(Valori in euro)

ITALIA	1,442
IRELANDA	1,413
REP. CECIA	1,405
GERMANIA	1,350
UNGHERIA	1,349
SLOVACCHIA	1,331
CZECHIA	1,317
AUSTRIA	1,310
FRANCIA	1,302
LETTONIA	1,262
SPAGNA	1,243
ESTONIA	1,239
SLOVENIA	1,238
ROMANIA	1,235
LITUANIA	1,220
POLONIA	1,191
BULGARIA	1,150

Composizione prezzo alla pompa del gasolio per autotrazione in Italia

Prezzo Italia 1,461 €/litro
Rilevazione media mensile Agosto 2011

Gasolio

COMPONENTE FISCALE 49%
0,716 €/litro

PREZZO INDUSTRIALE 51%
0,745 €/litro

Accisa 0,472
IVA 0,244
Maturità prima 0,584
Margine netto 0,154

Su questo segmento pari al 40% agisce l'effetto cambio X/E

Solo su questa voce pari al 11% l'operatore può agire per modificare il prezzo alla pompa

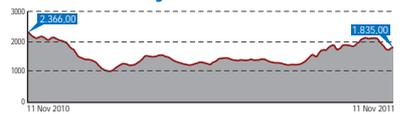
Cambi doganali

assi di cambio periodici validi nel mese di Novembre 2011

CORONA Ceca	CZK	24,87300
CORONA Danese	DKK	7,44550
CORONA Norvegese	NOK	7,73500
CORONA Svedese	SEK	9,12450
DOLLARO Australiano	AUD	1,34020
DOLLARO Canadiano	CAD	1,39810
DOLLARO Neozelandese	NZD	1,73060
DOLLARO USA	USD	1,38280
FIORINO Ungherese	HUF	295,80000
FRANCO Svizzero	CHF	1,24280
LIRA Sterlina	GBP	0,87495
YEN Giappone	JPY	106,19000
ZLOTY Polacco	PLN	4,33510

Fonte: Agenzia delle Dogane

Andamento Dry Baltic Index



Sailing List

PARTENZE MERCI DAI PORTI ITALIANI	
ANCONA	20
CAGLIARI	20
CIVITAVECCHIA	21
GENOVA	28
GIOIA TAURO	22
LA SPEZIA	22
LIVORNO	24
MARINA DI CARRARA	25
NAPOLI	25
RAVENNA	27
SALERNO	28
SAVONA	28
TRIESTE	28
VENEZIA	29
PARTENZE CROCIERE	
DAL 15/11 AL 28/11	30
AUTOSTRADE DEL MARE	31

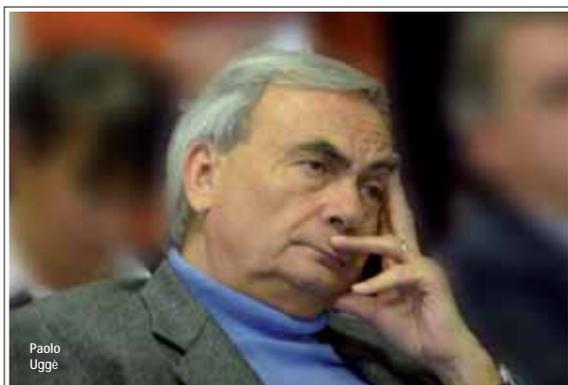
Un libro pubblicato da Editoriale Trasporti

Guida ai Tesori sommersi di Carlo De Riso

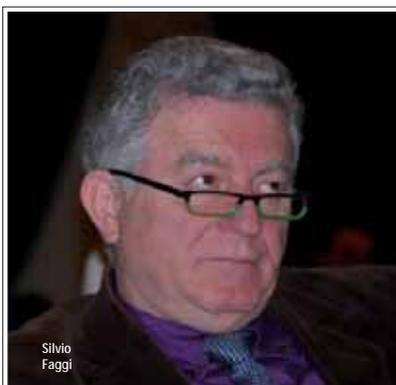
Riforme

Autotrasporto e mercato una questione di costi

❖ *Quelli minimi di sicurezza non vengono riconosciuti e fatti rispettare invece i costi di gestione, almeno i più importanti, sono imposti*



Paolo Ugge



Silvio Faggi



THE ORIGINAL EUROPEAN WATERFRONT

Con 20.450.000 mq, 30.000 m di lunghezza e 143 accessi operativi, una rete ferroviaria di 205 km, 27 terminali, il Porto di Venezia è oggi un grande porto italiano e vuole tornare ad essere uno dei maggiori porti europei. La sua infrastruttura, la sua posizione strategica rispetto alla grande rotta internazionale, il progetto del nuovo porto d'altura ne fanno il protagonista del futuro, il porto europeo con le maggiori prospettive di crescita.

PORT OF VENICE
WHERE THE EARTH REVOLVES AROUND THE SEA.

More at: www.portofvenice.it

PORT OF VENICE
HEAD OF CUSTOMERS SERVICE (HCS)

di F. PAOLO LI DONNI

■ Mentre stiamo scrivendo questo focus sono in corso le consultazioni del professor Mario Monti incaricato dal Presidente Napolitano per portare il Paese fuori dalle secche in cui lo ha fatto arenare la speculazione internazionale. Mentre in Spagna è stata scelta la via elettorale come sfogo naturale, in Italia è stata preferita una via "tecnica" in attesa di poter legittimare il prossimo esecutivo direttamente con il voto popolare. Gli appelli alla responsabilità non sono mancati e dopo tante ipotesi fatte e disfatte nel giro di poche ore dalla stampa e dagli stessi politici, si cominciano a prefigurare alcuni punti fermi uno per tutti il tempo che lo stesso Mario Monti si è dato e che ha richiesto per portare fino in fondo il mandato del presidente Napolitano. Nella prima conferenza stampa a margine delle consultazioni dell'ex Commissario europeo, è stato chiaramente affermato che l'eventuale governo Monti deve poter contare su un tempo preciso che non può essere inferiore alla conclusione naturale dell'attuale legislatura. A conti fatti stiamo parlando dell'aprile 2013 e quindi di un anno e mezzo di governo "tecnico" o del "presidente" prima di poter tornare alle urne. Un'altra cosa è ormai certa, ovvero che

con le dimissioni di Silvio Berlusconi è venuto meno anche una controversa gestione della politica dei trasporti. Nello scorso numero, dedicato al Forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto, abbiamo chiaramente spiegato come nel settore associazioni ed operatori non sono più disponibili ad ascoltare "chiacchiere", così le ha definite l'Assessore ai trasporti della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo. Più volte abbiamo biasimato dalle colonne del Corriere dei Trasporti una politica degli annunci e soprattutto l'abuso o, per meglio dire, una perversa inclinazione alle cosiddette politiche a costo zero. Il settore soffre di mali endemici

e nessuno tra le tante associazioni di categoria che affollano il settore ha mai chiesto miracoli, ma scelte, quelle sì. Le scelte sono state più volte invocate. Scelte chiare sulla puntualità e sulla sua autonomia finanziaria, sulle infrastrutture e sul loro rilancio sull'autotrasporto e sulla sua agognata riforma. In quest'ultimo caso le responsabilità non sono certo tutte del governo Berlusconi, che almeno in parte ha saputo preservare i fondi strutturali destinati all'autotrasporto e più volte deprecati da chi vede in essi l'impossibilità di destinare risorse in altre direzioni. Il problema com'è noto è molto più complesso. Si oscilla, ormai da tempo immemore,



Giorgio Napolitano



Claudio Donati



Alberto Armuzzi



Cinzia Franchini



Eleuterio Arcese



Francesco Del Boca



Maurizio Longo

tra il "ricatto", per alcuni, e l'estrema soluzione, per altri, del fermo dei mezzi e tra una riforma del settore sempre annunciata ma mai pienamente realizzata. La colpa è sicuramente anche di una rappresentanza che non ha saputo esprimere altro se non vertenze basate su sterili meccanismi di rivalsa tariffaria che non trovano "cittadinanza" sul mercato. Oggi però ci potrebbe essere l'occasione di chiudere la legislatura cercando di portare a casa qualche risultato che rimetta in moto i trasporti italiani. L'autotrasporto, da tutti considerato come settore strategico, in realtà sembra essere solo temuto per quei fastidiosi fermi che tanto

fanno male al prodotto interno lordo. In realtà da oltre due anni gli autotrasportatori stanno a fatica garantendo una pace sociale che non trova però soddisfazione sul mercato. I costi continuano a salire mentre i costi minimi di sicurezza non vengono né recepiti né fatti rispettare. Per tutto il 2012 i fondi per il settore sono stati confermati e il governo "tecnico", se tutto procederà nel segno della condivisione e della responsabilità, potrà contare su un tempo sufficiente per fare poche ma semplici cose che, anche in questo comparto, potrebbero per un verso dimostrare discontinuità e dall'altra rimettere in moto dei meccanismi reali di riforma. E allora da dove si potrebbe cominciare? Al professor Monti consigliamo come primo atto quello di chiudere con un colpo solo l'Albo dell'autotrasporto e la Consulta della logistica e dell'autotrasporto. Il primo per come è ridotto somiglia piuttosto ad una centrale media che pianifica costosissimi publiregionali a reti unificate oppure ad un'asfittica agenzia di formazione per pochi eletti. Nel secondo caso siamo invece certi che il nuovo esecutivo potrà fare a meno di una Consulta che quanto aveva e poteva consigliare lo ha tutto condensato nel suo Piano nazionale per cui abbiamo già ampiamente pagato. Se poi pensiamo che da

dicembre avremo un registro europeo nuovo di zecca, nessuno tra gli operatori logistici quanto tra gli autotrasportatori sentirà la mancanza di questi due enti che alla prova dei fatti risultano inutili e costosi. In attesa di riprendere la discussione sui fondi almeno nel 2012 si potrebbe prendere anche un'altra importante decisione. Si potrebbe definitivamente risolvere una disparità che sul mercato pesa e non poco. Stiamo parlando del conto proprio e del conto terzi. Due pesi e due misure che, nel caso del conto terzi, prevede troppo e per il conto proprio troppo poco. Equiparare il conto proprio al conto terzi rappresenterebbe una vera riforma che restituirebbe al mercato un autotrasporto con pari diritti e pari opportunità a fronte di medesimi doveri e standard. Infine nell'attesa che i costi minimi vengano definitivamente archiviati alla voce "inapplicabili", si potrebbe decidere di liberalizzare tutto quanto sta intorno al nostro sistema produttivo, autotrasporto incluso, e che mette il nostro paese fuori dal mercato europeo. Parliamo della distribuzione dei carburanti, delle concessioni e dei servizi autostradali, parliamo delle assicurazioni e anche di una tassazione che, nel caso della mobilità su strada, si rivela semplicemente vessatoria e castrante. Professor Monti Buon lavoro.



 **ITALCERTIFER**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

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



Mario Monti

7 GIORNI TRASPORTI

FAI-CONFTRASPORTO

Rieletto Paolo Ugge' come presidente nazionale

Il consiglio nazionale della Fai a Milano, ha rieletto per il prossimo triennio per acclamazione Paolo Ugge' Presidente nazionale della federazione degli autotrasportatori aderente a Conftrasporto. Ugge' ha indicato nel suo intervento quelli che dovranno essere i futuri obiettivi ai quali dovr  tendere la federazione nel triennio: "rispetto delle regole; crescita delle imprese e ricerca della maggiore unit  possibile".



Paolo Ugge'

ACCORDO CONTENITORI

Al via una commissione tecnica

Cna-Fita ha reso noto che a Milano si sono incontrate le associazioni nazionali degli autotrasportatori e dell'utenza del settore trasporto contenitori (gi  firmatarie dell'ex accordo nazionale contenitori) e che quest'ultime hanno comunicato di aver richiesto un parere all'Autorit  Garante per la Concorrenza del Mercato circa le modifiche intervenute all'articolo 83-bis della legge 133/2008. Il confronto riprender  con la costituzione di una commissione tecnica a partire dal 28 novembre per predisporre un eventuale accordo volontario in deroga.

Sono 400 i milioni di euro per Genova

Merlo, che incassa la riconferma, denuncia la mancanza di 200 milioni e attacca gli sprechi

di MICHELE MARCON

— Sono circa 400 milioni di euro gli investimenti all'interno del nuovo Piano Operativo Triennale (Pot) del porto di Genova, approvato pochi giorni fa dal Comitato Portuale. Il piano prevede lo svolgimento delle opere presenti nel Piano Regolatore Portuale nel biennio 2012-2013, mentre l'anno in cui dovrebbero definitivamente concludersi sar  il 2014. L'investimento complessivo prevede la seguente ripartizione negli anni a venire: 170 milioni nel 2012, 145 milioni nel 2013 e 55 milioni nel 2014. Sette gli ambiti infrastrutturali in cui andr  a incidere il POT. Il primo   quello delle Riparazioni e delle Costruzioni Navali per il quale sono previsti potenziamenti ai bacini di carenaggio e l'atteso ribaltamento a mare di Fincantieri. Il secondo ambito   quello del Piano del Ferro, ovvero il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria nello scalo, in particolare lo scalo merci "fuori muro" con l'elettrificazione dei



Luigi Merlo

binari, la riqualificazione del collegamento al Parco Campasso, il nuovo raccordo ferroviario al porto di Voltri e la ristrutturazione di alcuni fabbricati. A questi si aggiungono interventi complementari come la piattaforma ecologica a Calata Bettolo e il nuovo impianto per le rinfuse e il bunkeraggio a Calata Olii minerali. Previsti anche interventi di riqualificazione nell'area di Sampierdarena e l'adeguamento di alcuni punti della diga foranea. Il terzo ambito si occupa del Polo Passeggeri, con interventi a Ponte dei Mille e la realizzazione

del progetto Van Berkel a Ponte Parodi. Per Voltri   previsto un nuovo viadotto e la riqualificazione di alcuni piazzali. Un altro ambito che vedr  il consistente intervento dell'Autorit  Portuale   il Programma per la Logistica, esso prevede una nuova sopraelevata portuale e altri progetti tesi a migliorare l'offerta dello scalo genovese come il distripark, l'auto-parco e la tanto agognata area di sosta dedicata all'autotrasporto nell'area di Sestri Ponente. La programmazione delle opere del triennio si conclude con la nascita del Punto di

Entrata Designato, il programma manutenzioni e l'ammmodernamento degli impianti tecnologici. La mancanza di risorse, dovuta all'impossibilit  di un'autonomia finanziaria da parte dell'AP, costringe la stessa a creare partnership con i privati. Negli anni a venire Palazzo San Giorgio si concentrer  su alcuni importanti progetti tra cui la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (per il quale verr  avviato un percorso partecipato e condiviso con la citt ), la stesura del bilancio Sociale, la semplificazione del Ciclo operativo portuale, il Piano energetico ambientale, alcuni Progetti europei di stampo infrastrutturale e il Programma per la logistica ed il trasporto. Il presidente dell'Autorit  portuale, Luigi Merlo, a margine della presentazione del POT, dice di voler chiudere in fretta i lavori in corso per avviare i grandi interventi che concludono la fase attuativa del Piano Regolatore. Apre poi un interrogativo sul sistema-porti nazionale, chiedendo, una volta per tutte, una necessaria riflessione sulla pianificazione e realizzazione delle opere portuali negli scali italiani. Per la realizzazione del Pot mancano infatti 200 milioni di euro e Merlo fa giustamente notare come molti altri porti prevedano piani di sviluppo da centinaia di milioni di euro, con alle spalle nessuna copertura finanziaria n  alcun criterio logistico. "Occorre interrogarsi sul ciclo vizioso dell'effimero e dei libri dei sogni" ha dichiarato Merlo e ha poi parlato di un'ipotesi di piano regolatore portuale regionale, "dalla nostra regione potrebbe venire veramente un grande esempio". Intanto Altero Matteoli, in una delle sue ultime azioni da Ministro dei Trasporti, ha confermato Merlo alla guida del porto di Genova. Curiosa ricorrenza per Merlo che fu insediato alla guida dell'Autorit  portuale genovese proprio durante la caduta dell'ultimo governo Prodi.

Al via il decimo convegno nazionale dell'Aipert

di DANIELE CAPORALE

Cambiano gli Incoterms (International Commercial Terms) e l'Aipert si appresta a presentarli durante il suo decimo convegno nazionale che si svolger  il prossimo 18 Novembre a Milano. "Sono state assunte nuove iniziative legislative, ma l'obiettivo principale   stato quello di individuare i rischi per i clienti e gli armatori nello specifico" - spiega Ignazio Arecco, presidente dell'Associazione Italiana Periti Trasporti - "Sono poi stati precisati quei punti che in passato, non essendo esplicitati per tutti i casi possibili, risultavano dubbi, creando interpretazioni che potremmo definire "virtuali". L'intero regolamento   stato snellito con l'abolizione di tre termini e rivisitato, seguendo le esigenze dettate dal mercato tra il 2000 (anno dell'ultima pubblicazione) e il 2010". Una delle novit  del nuovo regolamento   la divisione delle tipologie di assicurazione per ogni forma di trasporto: aerea, marittima e stradale. Il convegno non si occuper  solo di regolamentazione in merito agli scambi commer-

ciali, ma a tener banco   ancora una volta il tema della pirateria, un male di cui non si parla quanto se ne dovrebbe, specialmente sui mezzi di comunicazione. Questo, spiega Arecco, tende ad alienare l'opinione pubblica da un danno che tocca il nostro Paese pi  di quanto si possa pensare. Una delle probabili soluzioni per fermare i danni causati dai pirati nel Corno d'Africa sar  l'utilizzo di uomini armati a bordo, sia di provenienza dall'Esercito sia da organizzazioni private. Ignazio Arecco fa notare come gli Incoterms e la pirateria possano sembrare due argomenti che hanno poco a che vedere l'uno con l'altro, ma in realt  i primi sono una conseguenza della seconda, poich  gli attacchi alle navi mercantili fanno parte di quelle variabili che hanno indicato la strada per la ricompilazione dei termini di scambio internazionale. Come detto i nuovi Incoterms hanno l'intento di dare indicazioni sui problemi a clienti e armatori, ma soprattutto hanno il dovere di far conoscere i rischi a quest'ultimi e il compito di sapere come risolverli.

Unatras in allerta per i fondi dell'autotrasporto

di M. M.

— Il presidente di Unatras Francesco Del Boca e il suo segretario Pasquale Russo sono i cofirmatari di una nota del coordinamento unitario nella quale si fa presente quanto il settore si trovi in difficolt . Per Del Boca e Russo piove letteralmente sul bagnato: in una situazione drammatica come quella che si sta attraversando sembra, hanno precisato, che sia proprio l'autotrasporto a doverne pagare le peggiori conseguenze. Un vero e proprio stillicidio per settore e operatori, cos  definiscono l'attuale



Pasquale Russo

conduzione delle imprese causata dall'incremento dei costi di gestione come quello del carburante, delle assicurazioni, degli pneumatici, dei pedaggi o della tassazione per le accise e per l'imposta

provinciale di trascrizione (Ipt). Se dovessero venire meno i fondi per l'autotrasporto in una situazione come questa (come proposto da alcuni senatori del Partito Democratico), senza che venga mutato il contesto economico, anzi peggiorato, con un nuovo accesso alla professione penalizzante per le imprese in attivit , il futuro dell'intera categoria sarebbe pregiudicato definitivamente. Per Unatras sarebbe una chiusura costretta legalizzata delle proprie imprese, motivo per cui sarebbe necessario fermarle autonomamente prima che questo accada.



Ignazio Arecco



I trasporti internazionali: Incoterms 2010 / Pirateria

Milano
18 Novembre 2011
Politecnico di Milano
Edificio 3 "Gino Cassinis"
Aula De Donato

Piazza Leonardo da Vinci 32 - Milano
Tel. 02 36635002

Contenuti

La crisi economica mondiale acuisce ulteriormente l'attenzione che deve essere posta nelle operazioni di compra-vendita internazionale. In questo contesto parti integranti, o forse è meglio dire complementari, sono il trasferimento delle merci e l'assunzione dei rischi connessi a tale operazione. Gli Incoterms 2010 si inseriscono in tutto questo con un "restyling" atto a snellire, ma soprattutto a chiarire il loro campo di applicazione.

Solo nel primo trimestre 2011 l'attacco della pirateria ha visto una crescita del 35% rispetto al 2010. Tutto ciò con gravi ripercussioni in termini economici e di vite umane, costringendo i maggiori gruppi assicurativi a programmare adeguamenti costanti dei premi e l'industria a sviluppare nuovi sistemi di prevenzione

Obiettivi

- Individuare i rischi
- Conoscere gli strumenti per monitorarli
- Acquisire le strategie per gestirli
- Affinare gli strumenti giuridici

La giornata vale ai fini dei crediti formativi per Assicuratori e Broker (5 punti)

Programma

Francesco Paolo Li Donni - Moderatore
Direttore del "Corriere dei Trasporti"

- 9,00 Registrazione
- 9,30 **Presentazione del convegno**
Ignazio Arecco, Presidente dell'AIPerT
- 9,45 **Giovanna Bongiovanni**
Esperta in trasporti e pagamenti internazionali.
Membro del GdL Incoterms di ICC Italia
"Gli Incoterms 2010: le novità rispetto alla precedente edizione 2000"
- 10,15 **Giovanni Pietrangeli**
Ina Assitalia SpA – Resp. Sin. Ramo Trasporti,
membro del GdL Incoterms di ICC Italia
"Gli Incoterms 2010: le appropriate coperture assicurative"
- 10,45 Coffee break
- 11,00 **Francesca d'Orsi**
Avvocato, Studio Legale d'Orsi, Roma
"Incoterms nella giurisprudenza: questioni vecchie per nuovi termini di resa"
- 11,30 **Dibattito**
- 12,00 Colazione di lavoro
- 14,00 **Lucio Borniotto**
AIPerT – GDL R.I.Na. Business Line Security
"D.L. 107 del 12/07/11: Art.5 Misure urgenti antipirateria"
- 14,30 **Giampaolo Reggio de Manincor**
Hugo Trumpy SpA, P&I dept
"L'impatto della pirateria sulla copertura P&I"
- 15,00 **Leonardo Quattrocchi**
Selex Sistemi Integrati Gruppo Finmeccanica
Vice Presidente Istituto Italiano di Navigazione
"La nuova tecnologia italiana per la sicurezza in mare e per la lotta alla pirateria"
- 15,30 **Rosa Abbate**
Avvocato, Studio Legale Abbate, Genova
"Risvolti legali in caso di attacco di pirati"
- 16,00 **Massimo Nicola Spadoni**
SIAT SpA, Responsabile Ramo Trasporti
Coordinatore GDL Trasporti ANIA
"Pirateria: la prospettiva degli Assicuratori"
- 16,30 **Dibattito e chiusura dei lavori**



7 GIORNI ECONOMIA&MERCATI

GRECIA

Papademos pronto a ricevere la troika per avere gli aiuti

Il neo-premier Lucas Papademos si è appena insediato che già dovrà accogliere e rispondere alle domande della troika europea e del Fondo Monetario. Solo dopo la visita e le assicurazioni del governo verrà dato il via agli aiuti.



Lucas Papademos

CONTI

Rusal, trimestre positivo grazie al super-rublo

Il produttore di alluminio Rusal ha chiuso il trimestre positivo con un utile netto di 423 milioni di dollari. Il risultato è stato possibile grazie al taglio dei costi, all'apprezzamento del rublo e all'aumento dei prezzi dell'alluminio.

AUTO&MOTO

Honda cerca di ripartire in Thailandia dopo le alluvioni

La casa nipponica Honda ha deciso di riaprire la produzione di moto e motocicli in Thailandia dopo le violente alluvioni delle scorse settimane. Rimane sospesa a tempo indeterminato la riapertura di auto e motori per i problemi relativi alla viabilità.



Anche la Cina non è più un dragone

L'economia mondiale ha la febbre molto alta e il rischio recessione aumenta

di ALESSANDRO LI DONNI

■ Nel bel mezzo di una crisi sistemica dell'area euro e con gli Stati Uniti che non riescono a ripartire con decisione ci si mette anche la Cina che è a rischio "bomba immobiliare". Gli sguardi di tutti sono puntati su Pechino perché da salvatore dei debiti sovrani potrebbe trasformarsi in fiammifero per la miccia corta del ritorno della recessione.

Andiamo con ordine nel leggere i dati macro e iniziamo dagli Stati Uniti, laddove è iniziato tutto nel 2008. A Washington cresce la produzione industriale ma la disoccupazione rimane troppo alta. E Ben Bernanke, governatore della Federal Reserve, ha chiarito che "la si-

a Ue e Fmi prima l'Irlanda poi il Portogallo e per ultima la Grecia che pur di entrare nella moneta unica ha presentato, di fatto, bilanci artefatti e che ora sta pagando un conto salatissimo e lo sta facendo pagare all'Europa. La speculazione si è spostata poi sull'Italia e questa è storia recentissima. Le prossime vittime sembrano già scelte. La speculazione, che non ha né nomi né cognomi, ha apparecchiato la tavola per Francia e Austria. Parigi e Vienna tremano e Sarkozy ha appena varato una nuova manovra di austerità che ha tocca-



La Grecia pesa sui conti Generali

L'aumento dell'Rc-auto permette la crescita del ramo danni

di LUCA TOMMASI

■ I conti di Generali sono in linea con le attese anche se nella parte bassa della forchetta. Pesano la Grecia e in generale il portafoglio azionario che hanno fatto scendere i profitti a 19 milioni di euro contro i 140 di un anno fa. Il gruppo assicurativo guidato da Giovanni Perissinotto ha svalutato titoli greci per altri 329 milioni di euro e 425 per il calo di

valore del mercato azionario. Il segmento vita è dunque fortemente in contrazione mentre buone notizie arrivano dal ramo danni che cresce fino a 405 milioni di euro grazie al rincaro della Rc auto. Nei primi nove mesi del 2011 l'utile netto tocca gli 825 milioni con una contrazione del 36,5% su base annua. Stabile, invece, il risultato operativo che rimane a 3,1 miliardi. Il ramo vita registra invece un brusco calo del 14% proprio per



le svalutazioni. Scendono lordi che si sono fermati a anche i premi complessivi 51,3 miliardi pari ad una

diminuzione del 4,6%.

Con questi risultati la compagnia conferma gli obiettivi e Giovanni Perissinotto sottolinea la forza e la stabilità del gruppo nonostante il difficile quadro economico e finanziario, "nel settore vita si prevede di registrare una raccolta netta positiva, ancorché inferiore a quella del 2010. Viene ribadita la validità del modello di business basato sull'internazionalizzazione, la diversificazione geografica e la pluralità di canali distributivi del gruppo". Proprio i dati e le previsioni macroeconomiche consigliano di basare ogni movimento sulla massima prudenza per l'asset allocation totalmente focalizzata alla ricerca del consolidamento della redditività e alla riduzione dell'assorbimento di capitale per mantenere un elevato livello di liquidità nei portafogli.

Ciò non significa totale immobilismo sul fronte dell'espansione che però dovrà essere mirata sui nuovi mercati potenzialmente forti come il sud est asiatico e la Cina, dove Generali è sempre alla ricerca di JV e partnership profittevoli per il gruppo.

Bernanke, la situazione economica Usa è pericolosa

■ La situazione economica degli Stati Uniti è pericolosa. A preoccupare il numero uno della Fed non è tanto l'economia, con tutte le stime di crescita riviste al ribasso nell'ultimo mese, ma il livello del debito pubblico ormai non più al sicuro, come ha dimostrato S&P's, da declassamenti perché economia guida del mondo. Anche la Russia non accetta più supinamente questo ruolo di leader di Washington in particolare ora che Mosca si appresta ad entrare nel Wto. Rimane poi sospeso il giudizio sulle banche che dopo l'uragano devastante dei mutui subprime sono sempre a rischio di una nuova tempesta questa volta derivante dalle carte di credito e debito rilasiate con troppa disinvoltura. Ma ora al centro dell'attenzione c'è l'euro e i paesi dell'area investiti da una crisi di credibilità senza precedenti e dalle conseguenze ancora non ben chiare. Sono crollati ed hanno chiesto aiuto

Inps, boom del recupero crediti

■ Sono stati dieci mesi proficui per l'Inps che ha incassato un miliardo in più sul 2010 pari ad una crescita del 3,3%. Ma il fatto nuovo riguarda il recupero dell'evasione che ha fruttato alle casse dell'ente circa 4 miliardi di euro. Nei primi dieci mesi di quest'anno l'Inps ha incassato 106,9 miliardi di contribuzioni al netto dei trasferimenti pubblici e di questi 4 sono appunto derivanti dal recupero dell'evasione. Se confrontiamo il dato con quello dello stesso periodo dello scorso anno l'incremento maggiore deriva dalle riscossioni ordinarie con un +4,54%. Per

il presidente dell'Inps, Antonio Mastrapasqua "questo elemento mostra una nuova propensione delle imprese a quella auspicabile tax compliance che riguarda gli obblighi contributivi. La forte azione di contrasto all'evasione contributiva non dà solo frutti in termini di nuovi incassi ma anche di rinnovata propensione al pagamento ordinario". Nel dettaglio le riscossioni contributive nelle aziende hanno raggiunto gli 83,4 miliardi di euro contro i 79,8 dello scorso anno, mentre nel complesso le riscossioni correnti hanno toccato i 102,8 miliardi contro i 99,3

dello scorso anno. Il dato definitivo è più alto di un punto percentuale di quello preventivato dall'Inps stessa. Sempre Mastrapasqua sottolinea il grande risultato relativo al recupero crediti "che sono allo stesso livello dello scorso anno. A fine anno forse sfioreremo i 7 miliardi?".

Il dato evidenzia l'ottimo lavoro svolto a livello ispettivo ma soprattutto per il prossimo anno proprio per effetto del recupero, la base contributiva sarà più alta grazie alla sistemazione delle posizioni emerse durante il 2011.

BORSA

Consob decide di non autorizzare ancora vendite allo scoperto fino a gennaio

La Consob continua a monitorare l'andamento dei mercati ed ha deciso di non togliere il divieto di vendite allo scoperto e di prorogarlo fino alla metà di gennaio del 2012. L'attenzione su questo tipo di trading è attiva ormai dallo scorso mese di luglio ma il blocco vero e proprio è arrivato dal 12 agosto.

A Pechino inizia ad avere qualche problema il mercato immobiliare. In dieci mesi sono stati più di mille i fallimenti di agenzie specializzate e la politica restrittiva del credito rischia di deprimere ulteriormente il settore che ha visto per la prima volta calare leggermente i prezzi degli immobili



to un po' tutti. Dall'Austria il governo si è affrettato a sottolineare come il proprio debito è assolutamente sotto controllo e che gode del massimo dei voti. L'Eliseo tiene alla sua tripla A e non ha alcuna intenzione di perderla ma le banche sono piene di titoli tossici greci in particolare e l'eventuale salvataggio pubblico potrebbe costare molto caro. C'è poi il punto interrogativo della Spagna con Zapatero che ha annunciato l'intenzione di non ricandidarsi. Ma l'immobiliare iberico è in profonda crisi e le banche hanno staccato la spina alle società in difficoltà con una serie di chiusure e fallimenti nel settore senza precedenti. In tutto questo balletto pericoloso la Cina fino ad oggi ha avuto il ruolo di cavaliere bianco. E' stato così per la Grecia, l'Irlanda, il Portogallo

MODA&ACCESSORI

Safilo si assicura la produzione e la distribuzione degli occhiali Céline

Colpo di mercato per il gruppo Safilo, leader mondiale nell'occhialeria di lusso, che si è assicurato un accordo di licenza pluriennale per la produzione e la distribuzione mondiale degli occhiali del brand francese del lusso Céline a partire dal prossimo mese di gennaio. Le collezioni sono dedicate al mondo femminile.



Nicolas Sarkozy

e l'Ungheria e Pechino è pronta a fare la sua parte con i titoli dell'Efsf, ma a condizioni chiare e precise. Ma la situazione interna non è delle più tranquille. Il governo da tempo ha intrapreso la strada del rigore economico imponendo una stretta sui mutui con l'innalzamento del tasso e della caparre da versare ed ha vietato l'erogazione di mutui oltre la seconda casa. In poco tempo il contraccolpo si è fatto sentire pesantemente con un calo del mercato che a ottobre è stato intorno al 40% e un

contemporaneo arresto della corsa dei prezzi del mattone. Ma il dato preoccupante riguarda l'attività immobiliare che ha registrato un migliaio di default di agenzie specializzate anche di catene di medie dimensioni. Su questa situazione s'innesta anche la politica edilizia del governo che prevede entro il 2015 immobili in convenzione per 44 milioni di famiglie e il mix rischia di diventare quanto meno esplosivo per un'economia abituata a tassi di crescita a due cifre e a investimenti da offrire con ritorni estremamente alti proprio nell'immobiliare. Questa è la cornice all'interno della quale si muove l'economia mondiale indecisa se prendere la strada della crescita o quella di una nuova recessione, questa volta reale e probabilmente più dura della precedente.

Ad ottobre l'indebitamento Telecom scende sotto i 30 miliardi

I dati relativi ai primi nove mesi dell'anno confermano il buon andamento della compagnia telefonica guidata da Franco Bernabè con i ricavi che toccano 22,059 miliardi di euro pari ad una crescita percentuale del 10,9% su base annua. Ma la vera novità riguarda l'indebitamento netto rettificato che scende sotto la quota psicologica dei 30 miliardi, 29,948 per la precisione in soli tre mesi. Con questi dati viene confermata dunque la stima di ricavi ed ebitda stabili sul 2010 e quelli relativi all'indebitamento di gruppo. Secondo il presidente Franco Bernabè "l'efficacia della gestione operativa e finanziaria del gruppo consente di confermare i target annunciati al mercato. I primi nove mesi dell'anno sono stati densi di eventi per il gruppo - ha spiegato il presidente - con le frequenze per il cosiddetto 4G in Italia, l'acquisizione di Aes Atimus in Brasile, l'aumento di capitale di Tim Partecipacoes e il rafforzamento dell'economico interest di Telecom Argentina, confermano i progressi nella nostra strategia di rafforzamento nei mercati core". Per quanto riguarda le prossime mosse della compagnia telefonica italiana non ci sono all'orizzonte grossi movimenti ma rimane l'attenzione in particolare per quanto riguarda i mercati emergenti e il Sud America. Non è altrettanto brillante la performance dell'azienda spagnola Telefonica. Il colosso iberico ha chiuso un trimestre non particolarmente entusiasmante con una perdita netta di 429 milioni di euro facendo peggio delle attese che vedevano un rosso di 213 milioni.



Franco Bernabè

Maxi-aumento per Unicredit

di FRANCO GIORNI

Unicredit ha lasciato i mercati in attesa per tutta la scorsa settimana. I rumors parlavano già da un mese di un possibile aumento di capitale, poi anche i vertici della banca hanno aperto all'ipotesi ricapitalizzazione per rafforzare i fondamentali del gruppo. Alla fine Federico Ghizzoni ha optato per la strada del maxi-aumento di capitale così da portare Unicredit a un core tier1 superiore al 10%, al sicuro da eventuali scossoni ulteriori dei mercati finanziari particolarmente sensibili ad ogni piccolo movimento. D'altronde essere dichiarata banca sistemica in Europa è un onore ma anche un onere visto che

i fari sono tutti puntati su una delle banche leader in Italia e fra le prime in Europa con un forte radicamento in Germania.

I nuovi obblighi europei hanno fatto rompere gli indugi dei vertici di Piazza Cordusio e hanno fatto propendere per l'aumento piuttosto che per strade più lunghe. Certamente un apporto fondamentale arriverà dal nuovo piano industriale ma è la capitalizzazione che interessa la Bce di Mario Draghi e l'Eba. Le cifre sono state definite e ne esce fuori la maggiore ricapitalizzazione da due anni a Piazza Affari con la delibera del cda fino a 7,5 miliardi di euro. L'idea è quella di arrivare a giugno del 2012 con tutte le carte in piena regola per affrontare un an-

no che, secondo i maggiori analisti, non sarà brillantemente difficile per imprese e famiglie e, di conseguenza, per le banche che si troveranno di fronte al bivio della stretta creditizia o della concessione di credito per favorire la ripresa che è rinviata almeno al 2014. Il timore più diffuso, infatti, è che il 2012 sia l'anno del cosiddetto credit crunch che di fatto bloccherebbe l'economia facendola cadere in recessione piena e di prospettiva medio-lunga. Unicredit con la ricapitalizzazione appena deliberata potrebbe affrontare il periodo con maggiore tranquillità cercando di conciliare le richieste di credito con il rispetto dei parametri di Basilea 3.

Nuova offerta di salvataggio per SeatPg dalle banche. Ma i bondholder devono rinunciare alla cedola

Le banche creditrici di Seat Pagine Gialle hanno presentato una nuova offerta di ristrutturazione del debito alla società che ora dovrà decidere se accettarla o meno. Entro fine novembre dovrà essere sciolto il nodo di Lighthouse che attende il pagamento della cedola da 52 milioni del bond scaduta ad ottobre e per la quale la società si è presa il periodo di garanzia che scade a fine di novembre. La conditio sine qua non è proprio il blocco di tale pagamento e in cambio le banche offrirebbero un nuovo bond a Lighthouse con eguali scadenze e garanzie per un importo di 152 milioni. I soci di Lighthouse diverrebbero azionisti del 90% della società post-ristrutturazione.

settembre del 2012. Ora l'organo di vigilanza ha deciso di sospendere tale attività per dieci giorni lavorativi. Secondo la Consob in seguito alla normale attività ispettiva è stato rilevato che uno dei componenti e il presidente del comitato promotore hanno procedimenti penali in corso che non erano stati indicati nel prospetto informativo approvato ad agosto. Per questo ora gli organi promotori di banca Progetto Spa hanno dieci giorni di tempo per la pubblicazione di un supplemento al prospetto a tutela degli investitori che abbiano intenzione di aderire all'Ops.

done in eredità il 30,6% delle azioni, di cui il 10,6% privilegiate convertibili a 5 anni, e 1,5 miliardi in contanti, oltre all'accolto di 15 miliardi di debiti da parte degli acquirenti. In cambio Vimplecom si è trovata ad essere una compagnia telefonica internazionale con interessi in Africa e Medio Oriente. Il problema era Djeyza la compagnia algerina controllata al 51,7% da Orascom e valutata 7 miliardi da Vimplecom in sede di acquisto. Il governo algerino ha intenzione di privatizzare la sua quota per 2 miliardi di dollari. A Marzo i russi avevano firmato un accordo con Sawiris per cui ogni perdita relativa all'Algeria sarebbe stata a carico del magnate. Vimplecom ha rinunciato alla clausola ed ora il faraone si ritrova senza il rischio di dover pagare 2,5 miliardi e il timore di perdere Wind, quindi Vimplecom. Ora Sawiris può pensare di liquidare i soci stranieri di Wind con 2 miliardi e puntare dritto al bersaglio grosso Vimplecom grazie al 20% già in portafoglio, al 10,9% di privilegiate e a 1,5 miliardi di liquidità.

Rallenta bruscamente la produzione industriale nella Ue

I dati diffusi da Eurostat sulla produzione industriale

Area	differenza mensile	differenza annua
Ue-27 settembre	-1,3%	+2,2%
Ue-27 agosto	+1%	
Italia settembre	-4,8%	-2,8%
Paesi		
Paesi	Dato settembre	
Estonia	-10,9%	
Portogallo	-5,8%	
Italia	-4,8%	
Irlanda	-3,5%	
Germania	-2,9%	
Slovacchia	+3,2%	
Polonia-Svezia	+1,9%	

Settembre è stato negativo per quanto riguarda la produzione industriale in Europa. In particolare preoccupa il dato tedesco, la locomotiva d'Europa, ha lasciato sul terreno in un mese il 2,9% della produzione e il confronto è con il mese di agosto, di solito non di punta, mentre settembre è quello della ripresa dopo la pausa, soprattutto in Italia che continua a perdere pericolosamente terreno con quasi il 5% in meno su base mensile. Continuano ad essere buone le performance della Svezia che sembra non risentire più di tanto della crisi internazionale e della Polonia. Rimane grave la situazione in Portogallo dove la produzione è in caduta libera ormai da alcuni mesi, così come Dublino, i primi due paesi dell'area euro che sono stati travolti dalla crisi dei debiti sovrani.

Parte male l'Ops di Banca Progetto. La Consob blocca tutto per dieci giorni in attesa di chiarimenti

Parte con il piede sbagliato l'offerta pubblica di sottoscrizione per Banca Progetto Spa. La Consob aveva dato parere favorevole alla sottoscrizione lo scorso 26 agosto autorizzando la raccolta fino a 4

Vimpecom salva Sawiris che ora con Wind prova la scalata alla Russia

Il magnate egiziano Naguib Sawiris ha rischiato di perdere tutto il suo impero ma i russi di Vimpecom hanno deciso di dargli una mano inaspettata ed ora probabilmente tenterà il ribaltone. Sawiris ha veduto Orascom ai russi riceven-



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



Merci al sicuro, autisti a riposo e tanto risparmio.
Alla velocità ci pensiamo noi



Scopri la carta vincente!

**driver
CARD**

la tua carta relax di bordo
ti offre sconti fino al 40%!



puoi utilizzarla a bordo presso:
Ristoranti, Bar, Wellness center, Fitness center, Negozi

INFO & PRENOTAZIONI

GRIMALDI GROUP

+39 081.496.777

cargo@grimaldi.napoli.it
www.grimaldi-lines.com

MINOAN LINES

+30 210 4145 745
cargo@minoan.gr

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 Briguardello, Alfredo Dani, Elda Turo Bulgherini, Pierangelo Celle, Sergio M. Carbone, Mauro Casanova, Mauro Chira, Giuseppe Duca, Sergio La China, Marcello Ghelardi, Marco Lopez de Gonzalo, Andrea La Martina, Marcello Manca, Anna Masutti, Corrado Medina, Massimo Mordiglia, Emilio Pibbini, Vittorio Perzio, Maurizio Ripuzzi, Carlo Russo, Francesco Siccardi, Leopoldo Tullio, Sergio Turci, Ezio Volli, Stefano Zunarelli.

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

LLOYD'S OPEN FORM 2011



di GUGLIELMO CAMERA

Studio Legale Camera Verneti
info@slcamera.it

La recente modifica che interessato il LLOYD'S OPEN FORM o più comunemente chiamato "L.O.F." è il culmine di una serie di novità che hanno interessato il soccorso in mare.

Tale istituto di origini alquanto antiche ha con il tempo assunto una importanza fondamentale per tutti gli operatori che direttamente o indirettamente hanno a che fare con il settore del *marine*.

L'importanza dell'istituto deriva dal fatto che oltre ad essere volto alla salvaguardia delle vite umane, dei beni e delle coste, talvolta assume anche connotati economici notevoli. Per tale motivo il settore del soccorso in mare è stato spesso un terreno di scontri, neanche non troppo velati, tra chi riteneva che i soggetti che mettono a disposizione mezzi, risorse e personale a tale fine, debbano essere adeguatamente tutelati e remunerati (tra cui la International Salvage Union) e coloro i quali si trovavano costretti a pagare tali remunerazioni che poi sono, nella maggior parte dei casi, gli assicuratori (e quindi l'International Union of Marine Insurance). Nell'ambito del diritto italiano la materia è regolata dal Codice della Navigazione (art. 489 e segg.) che rispecchia però la normativa internazionale – soprattutto in tema di liquidazione del compenso – ed in particolare la Convenzione di Londra del 1989 sul salvataggio (*Convention on Salvage*), recepita nell'ordinamento italiano con legge di ratifica 12 aprile 1995, n. 129.

Orbene l'art. 491 Cod. Nav. e l'art. 13 della *Salvage Convention 1989* prevedono che chiunque compia operazioni in favore di una nave in difficoltà o in pericolo di perdersi abbia diritto ad un compenso, nei limiti del valore dei beni salvati, che va parametrato a una serie di fattori ivi elencanti e che comprendono i rischi e gli sforzi corsi dal soccorritore, il tempo impiegato, le spese generali di impresa, il pericolo in cui versava la nave soccorsa ed il valore dei beni salvati (beni che quindi includono anche l'eventuale carico a bordo). Pertanto

in caso di soccorso sarà compito dell'Organo Giudicante determinare suddetto compenso che, seppur rapportato ai suddetti fattori, presenta comunque connotati di ampia discrezionalità. Anche fine di evitare che in caso di soccorso in mare, data l'urgenza del caso, le parti in gioco perdessero troppo tempo nel concordare quelli che sarebbero stati i termini per determinare la valutazione del compenso ed anche per dare una certa unicità di procedura è stato creato il LOF (la cui prima edizione risale al 1908).

Questo è di fatto un contratto di salvataggio le cui caratteristiche principali sono:

- la incorporazione della Convenzione di Londra del 1989 e quindi anche il principio del *no cure no pay*;
- il compenso non può superare il valore dei beni salvati;
- il compenso, in caso di successo, tiene conto anche dell'eventuale rischio di danno ambientale;
- ogni eventuale contenzioso che dovesse nascere circa il compenso è devoluto in arbitrato a Londra il cui *panel* è gestito dal *Lloyd's Salvage Branch*.

Il sistema LOF ha sempre funzionato nel corso degli anni ed ha consentito che in ambito internazionale il soccorso in mare abbia trovato la sua massima espressione, tramite la creazione nel corso degli anni di società di salvataggio professionali, le quali operano in tutto il mondo con mezzi e personale dislocati in tutti i principali porti del mondo in attesa di intervenire e con centri di ricerca ove vengono studiate le più avanzate tecniche di soccorso. Invero una delle motivazioni di un così grande successo risiede anche nel fatto che i soccorritori professionali hanno spesso offerto la sottoscrizione di un LOF ai proprietari dei beni salvati, prima di procedere a qualsivoglia operazione.

Ultimamente però la popolarità del LOF era scesa in quanto, agli occhi degli assicuratori dei beni coinvolti nei salvataggi, i lodi emessi dagli arbitri inglesi parevano oltremodo generosi per i soccorritori e ciò aveva comportato una sempre maggiore retrosità da parte degli interessati ai beni salvati a sottoscrivere LOF.

Pare infatti indubbio che per garantire compensi più alti, gli arbitri LOF si siano spesso avvalsi del principio che risiede nell'art. 13 della *Salvage Convention 1989*,

cd. *principle of encouragement* in base al quale di deve tenere conto della necessità di incoraggiare le operazioni di soccorso ("The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations"), principio che è oltretutto di rango di ordine pubblico nell'ambito del diritto inglese, che come detto, regola il LOF.

Aspetto ulteriore che è sempre stato guardato con sospetto dai proprietari dei beni salvati è la segretezza dei lodi che non ha consentito negli anni di conoscere con esattezza l'ammontare dei compensi e, se del caso, portare all'attenzione dei Lloyd's una eventuale situazione giudicata non congrua. Questo clima di sempre maggiore diffidenza verso il LOF ha poi trovato anche un'espressione giuridica dal 2008 in poi, in due importanti decisioni "The Voutakos" e "The Ocean Crown" da parte della Commercial Court che, senza entrare nei dettagli delle decisioni, ha secondo alcuni "bacchettato" l'allora Arbitro LOF di Appello (John Reeder), ridimensionando i principi in base ai quali venivano concessi compensi generosi. Nel 2009 la *Controller* delle Agenzie Lloyd's e quindi la responsabile della gestione dei LOF ha comunicato che sarebbe stato modificato il numero degli arbitri di prima istanza, che questi sarebbero rimasti in carica a tempo determinato per un termine fisso di cinque anni, rinnovabile (ma con facoltà dei Lloyd's rimuovere un arbitro con un preavviso di sei mesi) e che l'allora *panel* di arbitri sarebbe decaduto e sostituito con uno nuovo. Inoltre si annunciava anche che i lodi non sarebbero stati più segreti e quindi accessibili al pubblico, salvi alcuni casi. Tali cambiamenti annunciati sono poi stati messi in pratica con la redazione di un nuovo LOF (2011) le cui innovazioni maggiori sono oggetto di separati contributi in questa rivista. Gli effetti del LOF 2011 e del vento di cambiamento non sono ancora noti in quanto è ancora troppo presto. Certo è che gli operatori diversi dai soccorritori (ed invero anche i Lloyd's) guardano con speranza ed ottimismo ad alcune modifiche effettuate ed in questo contesto appare alquanto significativo che il prossimo arbitro di appello LOF (che è unico) sia proprio quel Mr. Justice Steel che, sempre secondo alcuni, aveva bacchettato il suo predecessore nel caso già citato "The Voutakos" ■

Le navi Porta-container e le implicazioni per i beni salvati



di JOANNA WATERFALL

CLYDE & CO
joanna.waterfall@clydeco.com

Nel maggio del 2011, i Lloyd's hanno varato la versione più recente del Lloyd's Open Form of Salvage Agreement ossia "L.O.F.2011". Seppur ad un primo sguardo sembra che il Form non sia cambiato radicalmente, quest'ultimo presenta alcune rimarchevoli modifiche che probabilmente avranno significative conseguenze per i proprietari/assicuratori di quote di beni oggetto di salvataggio. Nell'ambito della nuova revisione del LOF 2011 si registrano modifiche alle clausole arbitrali standard incorporate nel contratto LOF, tra cui una serie di disposizioni speciali relative soltanto a situazioni che riguardano le navi porta-container.

Dette situazioni possono rivelarsi immensamente vantaggiose per i soccorritori poiché il valore complessivo dei beni a rischio tende ad essere molto alto.

Comunque, dato che ciascun proprietario del carico è comunque una parte individuale a sé nel contratto del LOF, un'operazione di salvataggio ad una nave porta-container può portare i soccorritori a doversi confrontare con migliaia di interessati diversi (giuridicamente rilevanti). In presenza di una tale molteplicità di interessi coinvolti, i soccorritori impegnati in operazioni di salvataggio a navi porta-container possono dunque trovarsi dinanzi ad uno scenario logistico da incubo ogni volta in cui si tratti di dover concordare operazioni di salvataggio, di tentare il raggiungimento di un accordo (con molteplici interessi coinvolti), e in genere di avanzare la propria domanda in Arbitrato e conseguentemente ottenere un compenso per l'opera svolta. Il risultato è che nelle situazioni che coinvolgono numerose polizze di carico si ha la tendenza a maturare maggiori costi e spese legali e in genere vi è maggior lentezza nel giungere in Arbitrato. Peraltro, poiché il reclamo dei soccorritori matura interessi fin da subito, qualsiasi ritardo non va a danno di questi, ma a danno degli interessati alla merce soccorsa e recuperata.

Molti containers trasportano anche carichi di soggetti

diversi. Spesso si tratta di spedizioni più contenute, di basso valore e probabilmente non assicurate. Gli interessati a beni non assicurati hanno spesso la tendenza non conoscere le obbligazioni e la prassi interpretativa derivanti dal contratto LOF. Tali carichi richiedono anche un gran numero di passaggi di mano lungo tutto il processo (di trasporto), la qual cosa serve solo ad incrementare i costi complessivi ma, posto che il carico è solitamente di basso valore, il suo apporto sarà certamente ridotto. Il risultato è che i costi relativi ad un contenzioso che interessa beni di scarso valore, spesso sorpassano in proporzione il valore del Lodo.

Inoltre, laddove una parte ometta di nominare un proprio procuratore nel Regno Unito, ai soccorritori viene richiesto nell'ambito dell'Arbitration Act 1996 di mantenere informati i titolari di codesti beni salvati/recuperati sul procedimento arbitrale e, in particolare, su qualsivoglia provvedimento emanato dall'Arbitro/dall'Arbitro in Appello. Nei casi che coinvolgono carichi in containers, i soccorritori si trovano quindi ad inviare molte centinaia di comunicazioni – cosa che è un esercizio davvero costoso. Dato che il contratto

DIRITTO E TRASPORTI

di salvataggio è stipulato tra i soccorritori e i proprietari dei beni recuperati, codeste comunicazioni sono normalmente inviate ai proprietari dei beni recuperati con la richiesta che questi ultimi le inoltrino ai loro assicuratori o garanti. Sfortunatamente molte comunicazioni non vengono inoltrate, probabilmente a causa di incomprensioni sul procedimento o a causa di difficoltà linguistiche, e gli assicuratori o i garanti spesso scoprono, in queste circostanze, che è stato emesso un lodo senza che ne sapessero nulla o potessero difendersi, o nominare dei procuratori per proteggere i propri interessi.

Tenendo presente quanto sopra, le nuove disposizioni sono state pensate per rendere la trattazione dei casi di carichi multipli e con molteplici parti coinvolte più lineari, efficienti e attenti ai costi, in particolare in circostanze dove i soggetti parte del LOF non abbiano potuto ottenere una rappresentanza legale.

La nuova Clausola 13 autorizza i soccorritori a comunicare direttamente con i garanti (che normalmente sono gli assicuratori del carico) i quali hanno in definitiva la responsabilità ultima di pagare ogni lodo arbitrato in circostanze dove non siano i proprietari/assicuratori del carico recuperato a pagare. I garanti hanno dunque l'opportunità di valutare se essere rappresentati o meno nel procedimento arbitrato. Si spera anche che ciò contribuisca a diminuire il numero di comunicazioni richieste e quindi ridurre i costi reltivi, posto che un particolare garante potrebbe essere coinvolto in più carichi.

La nuova Clausola 14 si collega alla precedente Clausola dato che tenta di coprire l'area in cui le parti del contratto LOF siano rimaste non rappresentate oppure non abbiano intavolato discussioni preliminari volte a verificare se fosse possibile raggiungere un accordo amichevole. Spesso si tratta di casi dove i soccorritori sono in grado di raggiungere un accordo amichevole sulla controversia con la maggioranza degli interessati, salvo poi scoprire che devono procedere in arbitrato

contro una restante parte degli stessi, posto che i soccorritori non possono escutere le garanzie senza prima avere conseguito una transazione o un lodo arbitrato (definitivo). Il fatto di dover procedere in arbitrato separatamente serve solo ad aumentare i costi complessivi del soccorso/recupero, che però alla fine potrebbero essere recuperati solo nei confronti degli interessati coinvolti rimasti non rappresentati. Dato che codesti interessi di cui si parla sono normalmente di basso valore o non assicurati, i soccorritori si possono trovare quindi privi di alcun compenso. In aggiunta a quanto sopra ed a complicare ulteriormente la questione vi è la questione del ritardo. Il rimedio fornito dalla nuova Clausola 14 è che, in circostanze dove il 75% del dei beni (in termini di valore) concluda in un accordo amichevole con i soccorritori, tale accordo potrà essere esteso agli interessati non rappresentati, a patto che vi sia il consenso dell'Arbitro, così evitando un Arbitrato inutile e costoso ma anche consentendo ai soccorritori di avvalersi di uno strumento di garanzia se necessario.

Forse la più Clausola più controversa è la 15, che cerca di affrontare i problemi che derivano dai carichi di basso valore. Nell'ambito del LOF 2011, i carichi di basso valore possono ora essere esclusi dal computo dei beni salvati e quindi dall'obbligo di pagare il soccorso, a patto che possa essere dimostrato che i costi di inclusione di tali carichi sarebbero sproporzionati rispetto al valore del carico recuperato. Il livello sotto al quale il valore di detto carico possa essere considerato sufficientemente basso da poter essere escluso dal computo dei beni, è comunque sottoposto alla discrezionalità dell'Arbitro LOF.

E' difficile valutare quale sia il livello di discriminazione circa ciò che costituisca un valore basso e possiamo fin da ora anticipare che ci saranno ampie discussioni su tale questione. Si tratta certamente di una deviazione fondamentale dal principio che opera in tema di salvataggio, dove ogni interessato contribuisce all'azione in relazione al beneficio conseguito proporzionalmente

al suo valore. Il fatto che soccorritori scelgano di non dare seguito ad una domanda contro un particolare interessato a causa del suo valore contributivo minimo, si tratta forse di una decisione commerciale e un aspetto che riguarda loro soltanto. Il punto fondamentale per gli assicuratori dei beni è che questa clausola non porterà i soccorritori a rimettersi in termini di spesa e ogni lodo/lodo di appello sarà semplicemente ripartito tra gli altri soggetti restanti.

Per tale motivo soltanto gli interessati ai beni salvati con valore più rilevante sopporteranno i costi indiretti. Ciò potrebbe creare dei problemi in situazioni nelle quali in una specifica nave container vi sia un carico di basso valore, la maggior parte del quale risulti non essere assicurata.

Naturalmente i sinistri che coinvolgono navi porta-container, comportano una dichiarazione di avaria generale e i le contribuzioni nel salvataggio saranno ripartiti in data successiva secondo le regole 1974 o 1994 di York-Anversa.

Le disposizioni suddette sono solo agli inizi e soltanto il tempo potrà dire se saranno in grado di migliorare la situazione nel caso in cui il soggetto che usufruisce dei servizi di salvataggio sia una nave porta-container. La clausola 13 dovrebbe assistere i soccorritori nell'esperimento delle loro domande di compenso e la Clausola 14 è fondamentalmente positiva. Ciò detto, dal momento che chi scrive ha rappresentato per oltre vent'anni gli interessati al carico in queste tipologie di casi, non sembra equo che gli interessi di coloro i quali abbiano preferito non partecipare al procedimento arbitrato possano essere influenzati da accordi conseguiti da parte di soggetti che ne hanno invece sopportato i relativi costi. Infine la Clausola 15 - che darà luogo a controversie - è una deviazione dall'approccio tradizionale che prevede che ciascun interessato ai beni salvati debba contribuire proporzionalmente alle operazioni dei soccorritori ■

Publicazione delle decisioni e il principio di confidenzialità



di DAVID MCINNES
INCE & CO
david.mcinnis@incelaw.com

Recentemente è stata pubblicata una nuova edizione del *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement*, conosciuta come *Lloyd's Open Form* o LOF 2011. Tale contratto "no cure - no pay" non ha veri e propri rivali, in quanto strumento prioritario attraverso il quale vengono convenute condizioni contrattuali di operazioni di salvataggio.

Il LOF 2011 non presenta molti cambiamenti, ma uno di questi riveste una certa importanza: si tratta dell'introduzione di una clausola che permette al Consiglio dei Lloyd's di rendere i lodi resi sugli argomenti relativi al salvataggio disponibili sul sito Internet del Consiglio stesso. Il significato e l'effetto di tale introduzione è duplice: in primo luogo rinnega il principio generale di confidenzialità delle decisioni arbitrali sia in Inghilterra sia a livello internazionale; in secondo luogo è in grado di fornire un insieme di decisioni pubbliche alle quali i soccorritori, gli avvocati ed il personale addetto potranno fare riferimento.

Un aspetto fondamentale dei procedimenti arbitrali di diritto inglese è quello secondo il quale i procedimenti, la prova e la documentazione prodotta nel corso dei procedimenti arbitrali ed il lodo sono privati e confidenziali per le parti dell'arbitrato. Le eccezioni a questa regola sono esigue. Per esempio, una parte che esercita il proprio diritto di appellare un lodo arbitrato deve ovviamente avere il diritto a rendere noto il lodo alla Corte di Appello, in quanto parte del processo di appello. Questo aspetto fondamentale dei procedimenti arbitrali è di importanza e comodità considerevole per i soggetti commerciali, dal momento che sta a significare che le loro controversie arbitrali saranno decise in privato senza che informazioni dal contenuto potenzialmente dannoso o commercialmente delicato divengano di pubblico dominio. Gli aspetti più importanti dei procedimenti arbitrali di diritto inglese, oggi giorno, sono regolati su base codificata per mezzo

dell'*Arbitration Act* del 1996. Comunque l'Act non contiene alcun riferimento alla confidenzialità. La confidenzialità dei procedimenti di diritto inglese è infatti basata su una casistica molto lunga e autorevole di precedenti giurisprudenziali.

La decisione di riferimento, in diritto inglese, che conferma l'aspetto di confidenzialità dei procedimenti arbitrali è "*Ali Shipping Corp v. Shipyard Trogir* ([1998] 2 All ER 136), nella quale infatti, chi scrive, difendeva la parte richiedente risultata vittoriosa che sosteneva la confidenzialità. Questo giudizio si riferiva ad una casistica di pronunce che riconosceva la confidenzialità dei procedimenti arbitrali come una condizione implicita nell'ambito dell'accordo arbitrato sulla base del riconoscimento delle parti della "natura essenzialmente privata di un arbitrato" e fondata sulla consuetudine delle Corti a trattare gli arbitrati di conseguenza.

Il caso di specie si riferiva al consenso come uno dei molteplici modi attraverso i quali la confidenzialità poteva essere legittimamente accantonata.

Comunque la confidenzialità dei procedimenti arbitrali in diritto inglese si scontra con un altro istituto fondamentale della giurisprudenza che, in un sistema di common law basato sui precedenti, è rappresentato dal fatto che i precedenti su una particolare questione o punto sono vincolanti e devono essere seguiti. Da questo deriva il principio di certezza. In altre parole, le parti di un contenzioso, in molti casi, dovrebbero conoscere quale è la "risposta" alle loro pretese, poiché possono confrontarsi con i casi precedenti che hanno deciso la stessa o questioni similari.

Questa certezza, a sua volta, dovrebbe significare che i contenziosi legali siano meno frequenti e che le parti possano accordarsi e continuare nelle rispettive relazioni commerciali con fiducia, perché esse sanno a che punto sono. Peraltro, tecnicamente, quanto sopra riportato non si applica all'arbitrato, in quanto sono solo le decisioni delle Corti che, in diritto inglese, assurgono a un precedente vincolante. Cionondimeno anche i precedenti arbitrali vengono certamente visti, se non altro, come "*persuasive*".

E' peraltro molto difficile per le parti prevedere l'esito delle loro controversie, accordarsi e continuare nelle

proprie relazioni commerciali con fiducia, se tutti i precedenti sono privati e confidenziali. Ed è questa la questione che il LOF 2011 cerca di regolare ed è sicuramente uno dei cambiamenti più importanti. In breve, per creare un insieme di autorevoli precedenti - per le ragioni spiegate sopra - la confidenzialità dei procedimenti di arbitrato LOF deve essere, in qualche misura, sacrificata. La nuova dicitura del LOF 2011 riporta quanto segue: "Il Consiglio dei Lloyd's ha il diritto di rendere disponibili il lodo, il lodo di Appello e le Motivazioni sul sito Internet www.lloydsagency.com ... soggetto a quelle condizioni di cui alla Clausola 12 del LSSA Clauses". Il *Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses* (LSSA Clauses), che accompagna il modulo, contiene un meccanismo attraverso il quale le parti di un lodo possano richiedere che questo resti confidenziale, un caveat molto importante. Sotto il LOF 2011 la confidenzialità dei procedimenti arbitrali risulta, quindi, annullata da un accordo contrattuale tra le parti.

Stando al Consiglio dei Lloyd's, la decisione di rendere i lodi disponibili e, conseguentemente, di porre fine alla tradizionale confidenzialità dei lodi fu presa dopo "un lungo, aperto e costruttivo dibattito alle riunioni del *Lloyd's Salvage Group* (LSG)" ed è "in linea con altri cambiamenti recenti inclusi il nuovo sistema di nomina del Collegio di arbitri LOF, pensato per fare del procedimento LOF un procedimento più trasparente e omnicomplessivo" (*Amendments to Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement*, disponibile sul sito Internet della Lloyd's Agency). Nonostante i discorsi di trasparenza, sembra che il vantaggio principale di pubblicare i lodi sia quello di creare un insieme di giurisprudenza arbitrale che influisca su lodi di salvataggio decisi nell'arbitrato LOF. Questo insieme di casi è di interesse per molti. Per esempio, i soccorritori professionali, dai cui lodi di LOF fanno derivare, in larga misura, i loro guadagni, potranno utilizzare i lodi per pianificare in anticipo i loro budget. Comunque l'uso più significativo dei lodi pubblicati sarà per gli avvocati come una fonte di autorevolezza durante il corso di altri arbitrati LOF. Sebbene i lodi siano persuasivi più che formalmente vincolanti, delle decisioni ben circostanziate su fatti similari possono diventare sempre più difficili da ignorare

per gli arbitri nominati. Inoltre, una serie di decisioni similari può ben sviluppare, de facto, una autorevolezza vincolante, indipendentemente da quello che dica la dottrina. Mentre l'esistenza di un insieme di lodi di salvataggio ben pensata potrà essere di beneficio per molti, la fine della confidenzialità dei lodi potrebbe essere una sorpresa per alcuni e quindi diventare anche un argomento spinoso per una serie di ragioni. Dopo tutto la confidenzialità è considerata uno dei maggiori vantaggi dell'arbitrato rispetto al processo ordinario e sussistono molteplici ragioni perché le parti desiderino che i dettagli di operazioni di salvataggio restino confidenziali. Comunque, le clausole LSSA forniscono un mezzo attraverso il quale ciascuna delle parti di un lodo possa richiedere che rimanga confidenziale ed è improbabile che ogni richiesta ragionevole venga rigettata. Non è nell'interesse del Consiglio dei Lloyd's né dei suoi arbitri inimicarsi alcuna delle parti di un arbitro esistente o parti potenziali e future di un'operazione di salvataggio LOF. Se l'assenza di confidenzialità diventasse una preoccupazione per il settore, allora questo modello perderebbe popolarità e questa è l'ultima cosa che i Lloyd's vogliono. Inoltre rendere i lodi liberamente disponibili non è un così grande cambiamento di come possa sembrare a prima vista. Nel caso di salvataggio "The Hamtun v The St John" ([1999] All ER (D) 249) il giudice stabilì che: "...la clausola implicita di confidenzialità negli accordi arbitrali LOF è qualificata dalla consuetudine e da una prassi di lodi resi disponibili agli arbitri LOF e agli avvocati in altri casi LOF, con l'obiettivo di promuovere uniformità e coerenza nell'ambito del sistema di arbitrati LOF...". Deve essere comunque notato che c'è una distinzione importante tra la confidenzialità dei lodi (che è stata abbandonata) e la confidenzialità generale dei procedimenti arbitrali (che non lo è stata). La modifica del nuovo LOF non vuole significare che tutte le informazioni rese o le accuse promesse durante il corso di un arbitro di LOF diventino di pubblico dominio. E' anche probabile che gli arbitri dimostrino un livello di sensibilità alle comprensibili preoccupazioni delle parti durante la stesura dei lodi.

Il Lloyd's Open Form è stato il principale strumento di accordo delle operazioni di salvataggio per più di 100 anni. La preoccupazione principale del Consiglio dei Lloyd's sarà sempre quella di preservare e sviluppare questo predominio e la decisione di pubblicare i lodi non farà che perseguire questo scopo. Le legittime preoccupazioni delle parti riguardo alla confidenzialità possono essere trattate nel procedimento attraverso il quale richiedono la confidenzialità. L'effetto di questo cambiamento, inoltre, porterà probabilmente ad aumentare l'utilizzo, l'influenza ed il prestigio di questo contratto di salvataggio ■

I cambiamenti nel contesto



di RICHARD GUNN
REED SMITH
rgunn@reedsmith.com

Il nuovo contratto di salvataggio dei Lloyd's è stato varato il 9 maggio del 2011 dopo un lungo periodo di discussioni con le organizzazioni e i soggetti di riferimento del settore. In generale, il successo del sistema Lloyd's Open Form era riconosciuto da tutti, ma alcuni cambiamenti si erano resi necessari nel modo in cui il sistema era gestito, al fine di riflettere l'incremento del valore e degli interessi relativi ai beni coinvolti insieme al concomitante aumento del volume dei lodi. Alcune modifiche procedurali sono state introdotte dal Lloyd's Standard Salvage Arbitration Clauses ("LSSA") per affrontare quelle complessità derivanti da un incremento del numero di navi container. Inoltre si è ritenuto che, se i lodi fossero stati resi pubblici, ciò avrebbe agevolato il raggiungimento di un accordo.

Parallelamente a tali cambiamenti, si ha avuto una modifica anche circa le modalità di nomina del collegio arbitrale. Il risultato è stato che è stato costituito un nuovo collegio di arbitri che è ora composto, in ordine alfabetico, da: Elizabeth Blackburn QC (Stone Chambers), Tim Brenton QC (7 King's Bench Walk), Simon Kverndal QC (Quadrant Chambers), Lionel Persey QC

LOF 2011



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE - NO PAY

Contratto standard di salvataggio dei Lloyd's

(Approvato e pubblicato dal Consiglio dei Lloyd's)

No cure no pay

1. Nome dei Appaltatori (menzionati nel presente contratto come gli "Appaltatori")	2. Beni da salvare: la nave: il suo carico, nolo, bunker, provviste e ogni altro bene presente a bordo con esclusione degli effetti personali e dei bagagli dei passeggeri o del Comandante o dell'equipaggio.
3. Luogo protetto concordato	4. Valuta concordata per il lodo arbitrale e per la garanzia (se diversa da USD)
5. Data di sottoscrizione del Contratto	6. Luogo di sottoscrizione del Contratto
7. La clausola Scopic è incorporata nel contratto? Indicare l'alternativa: SI/NO	
8. Soggetto che sottoscrive per conto degli Appaltatori. firma	9. Comandante o ogni altro soggetto che firma a nome e per conto dei beni salvati firma

- A. Obblighi primarie dei Appaltatori:** Gli Appaltatori indicati nella casella 1 con il presente concordano di agire al meglio al fine di salvare i beni indicati nella casella 2 e di portarli nel luogo indicato nella casella 3 o in altro luogo che venga concordato successivamente. Qualora non sia stato indicato alcun luogo nella casella 3 ed in assenza di accordo circa il luogo di destino, gli Appaltatori porteranno i beni salvati in un luogo protetto.
- B. Protezione dell'ambiente:** nel corso dello svolgimento delle operazioni di soccorso gli Appaltatori agiranno al meglio per prevenire o minimizzare il danno all'ambiente.
- C. Clausola Scopic:** salvo che la parola "NO" nella casella 7 sia stata cancellata, il presente contratto si intenderà concluso senza l'incorporazione della Clausola Scopic che non farà quindi parte del contratto. Qualora la parola "NO" sia stata cancellata nella casella 7, ciò non potrà essere interpretato come una invocazione della Clausola Scopic ai fini della sub-clausola 2 che segue.
- D. Efficacia di altri mezzi di tutela.** Ferme restando le previsioni della Convenzione Internazionale Sul Salvataggio del 1989 così come incorporata nel diritto inglese ("La Convenzione") relativa al compenso speciale ed alla Clausola Scopic qualora incorporata, i servizi degli Appaltatori si considereranno resi ed accettati come servizi di soccorso in base al principio "no cure no pay" e qualsivoglia compenso di soccorso a cui gli Appaltatori abbiano diritto non potrà essere diminuito in virtù dell'eccezione del principio "no cure - no pay" nella forma di compenso speciale pagabile agli Appaltatori in base alla Clausola Scopic.
- E. Servizi effettuati prima del contratto:** qualsivoglia servizio reso dagli Appaltatori ai beni prima e dopo la data di sottoscrizione del contratto si intenderà effettuato in base a questo contratto.
- F. Obblighi dei proprietari dei beni:** ciascuno proprietario coopererà appieno con gli Appaltatori. In particolare:
- gli Appaltatori potranno fare un uso ragionevole della macchina e dell'equipaggiamento senza nessuna spesa, fermo restando che - se non necessario - gli Appaltatori non abbandoneranno, daneggeranno o sacrificheranno nessun bene presente a bordo;
 - gli Appaltatori avranno accesso a tutte le informazioni che ritengono ragionevoli relativamente alla nave o alle rimanenze sempre che tali informazioni siano rilevanti per l'esecuzione delle operazioni e che tali informazioni possano essere rese senza alcuna difficoltà o ritardo;
 - i proprietari dei beni coopereranno appieno con gli Appaltatori nell'ottenere l'indicazione del luogo protetto indicato nella casella 3 o concordato o determinato in accordo alla clausola A.
- G. Diritto di risoluzione.** Quando non vi sia più alcuna prospettiva ragionevole di conseguire un risultato utile che possa dare diritto ad un compenso in base all'art.12 e/o 13 della Convenzione sia ai proprietari dei beni, sia gli Appaltatori avranno diritto a risolvere il contratto, dandone previa comunicazione scritta all'altro entro un termine ragionevole.
- H. Prestazioni adempite.** Le prestazioni degli Appaltatori si considereranno compiute quando i beni si trovino in condizioni di sicurezza nel luogo protetto indicato nella casella 3, o concordato o determinato in base alla clausola A. Ai fini della presente clausola i beni si considereranno in condizioni di sicurezza anche nel caso in cui gli stessi (o parte di essi) siano danneggiati o necessitano di manutenzione qualora (i) gli Appaltatori non siano obbligati a rimanere in attesa al fine di soddisfare le richieste di qualsivoglia autorità portuale, organo statale o autorità similare e (ii) il proseguimento delle prestazioni di soccorso da parte dei Appaltatori o di altri soccorritori non sia più necessario al fine di evitare che i beni si perdano o subiscano ulteriori danni significativi o un ritardo.
- I. Arbitrato e clausole LSSA:** La remunerazione degli Appaltatori e/o il compenso speciale saranno determinati in arbitrato a Londra nelle modalità previste dalle Clausole Standard sul Salvataggio e sull'Arbitrato ("le clausole LSSA") e le Regole Procedurali si intenderanno incorporate nel contratto e ne formeranno parte integrante. Qualsvoglia contrasto nascente dal contratto o dalle operazioni relative si intenderanno ugualmente deferiti in arbitrato.
- J. Legge regolatrice:** il presente accordo ed il relativo arbitrato saranno governati dal diritto inglese.
- K. Poteri rappresentativi:** il Comandante o altro soggetto che firmi il presente contratto per conto dei beni identificati nella casella 2, firmeranno il presente contratto quale rappresentante dei relativi proprietari e vincolerà ciascuno (ma non l'uno per l'altro o lui stesso personalmente) alla sua esecuzione.
- L. Divieto di induzione:** in nessun momento e in alcun modo, nessun soggetto che firmi il presente contratto o nessuna parte per conto della quale lo stesso è firmato, offrirà, fornirà, farà, darà o prometterà di fornire o domanderà o accetterà alcuna forma di induzione allo scopo di firmare il presente contratto.

Note importanti.

1. Garanzia per il salvataggio. Non appena possibile i proprietari della nave comunicheranno ai proprietari degli altri beni presenti a bordo la sottoscrizione del presente contratto. Qualora gli Appaltatori effettuino le operazioni con successo, i proprietari di tali beni debbono prendere nota che sarà necessario fornire tempestivamente agli Appaltatori una garanzia di salvataggio, così come previsto nella clausola 4 delle clausole LSSA indicate nella clausola 1. La prestazione di garanzie di Avaria Generale non esimerà gli interessati ai beni salvati dall'obbligo separato di prestare una garanzia di salvataggio in favore degli Appaltatori.
2. Pattuizioni incorporate. La copia della clausola Scopic, delle clausole LSSA e delle Regole Procedurali dei Lloyd's in vigore alla data del presente contratto, potranno essere ottenute da (i) gli Appaltatori o (ii) dal Salvage Arbitration Branch dei Lloyd's, One Lime Street, Londra EC3M 7HA.
3. Lodi arbitrali. Il Consiglio dei Lloyd's ha diritto a rendere accessibili i lodi arbitrali di primo grado, i lodi di appello e le relative motivazioni sul sito web www.lloydsagency.com, ferme restando condizioni di cui alla clausola 12 delle clausole LSSA.
4. Comunicazione ai Lloyd's. Entro 14 giorni dalla ricezione dell'incarico di eseguire le prestazioni in base al presente contratto, gli Appaltatori dovranno dare comunicazione al Consiglio dei Lloyd's del loro incarico ed invieranno il contratto firmato o una copia autentica al Consiglio non appena possibile. Il Consiglio non applicherà alcun costo per tale comunicazione.

DIRITTO E TRASPORTI

(Quadrant Chambers) e Jeremy Russel QC (Quadrant Chambers). Non è possibile per le parti scegliere il proprio arbitro e, quando una parte, solitamente il soccorritore, chiede l'assegnazione di un arbitro, il *Lloyd's Salvage Arbitration Branch* gli assegnerà, sulla base di un sistema di turno, il primo della lista.

In aggiunta l'attuale arbitro di appello nominato era Sir Nigel Teare su disposizione del Ministro della Giustizia. Detta disposizione è giunta a termine il 24 ottobre del 2011 quando Sir David Steel, in precedenza egli stesso Giudice della Corte Suprema, che ha intrapreso una carriera di *shipping law*, è subentrato in qualità di Arbitro di Appello LOF.

Prendendo in considerazione la statistica dei servizi di salvataggio sotto il Lloyd's Open Form, nel 2008 ci sono stati circa 83 nuovi casi, seguiti da 122 nel 2009 e 111 nel 2010. Alla fine di agosto del 2011 erano stati registrati ai Lloyd's circa 42 casi. Si ha l'impressione generale (forse sbagliata) che l'inverno del nord tenda a generare più casi di salvataggio anche se tale impressione non pare essere supportata dal fatto che ad oggi sembra esserci un numero relativamente piccolo di casi.

Il *Lloyd's Salvage Arbitration Branch* amministra il procedimento basato sul Lloyd's Open Form, ma non tutte le lettere di garanzia sono emesse con i Lloyd's. Molto dipende dalla solvibilità del garante agli occhi del salvatore e da ogni relazione che essi possano avere con i garanti attraverso precedenti casi. Con le nuove regole, tutti i LOF devono essere notificati ai Lloyd's e, ancorché questo non significhi che la garanzia sia accolta, per quanto riguarda la gestione dei casi il 2010

ha visto un picco del 97% di lodi di salvataggio transitati attraverso il Lloyd's Salvage Arbitration Branch. Questo picco non era stato precedentemente raggiunto neppure con il picco più prossimo dell'89% nel 2004. Ciò che è interessante notare è che nel 2009 e nel 2010 circa il 34% dei casi è stato transato, questa percentuale era più alta nel 2008 ed è considerevolmente più alta anche nell'anno che sta per terminare. Ciò che è interessante per gli interessati ai beni coinvolti e, allo stesso modo, per i soccorritori, è la percentuale media dei lodi in termini di valore. Occorre considerare un periodo di tempo leggermente più lungo e riferirci retroattivamente fino al 2005 e considerare quanto segue:

Anno	Valore Nave \$	Valore carico \$	Altro	Valore Totale \$	Percentuale del compenso in relazione ai valori
2005	64.5	119.8	1.3	181.6	7.8
2006	53.7	31.6	0.5	85.8	13.6
2007	172.6	210.6	9.5	392.7	14.8
2008	203.8	92.0	3.6	299.4	7.1
2009	161.2	401.0	8.9	571.1	20.4
2010	26.9	37.7	1.3	65.9	14.4

Così si può notare l'ammontare dei compensi è fluttuante in termini di valore con un numero significativo di sinistri nel 2009 e indietro nel tempo, fino al 2007, anno in cui il valore complessivo è schizzato verso l'alto. La percentuale dei compensi durante questo periodo è stata del 14,5%; un numero molto vicino a quello

del 2010. Occorre ricordare anche che i compensi non sono determinati sulla base di una percentuale. Essi sono emessi con riferimento agli elementi dell'articolo 13 e non si dovrebbe quindi restare troppo disorientati dal leggere le statistiche sopra riportate.

I numeri all'agosto 2011 (non mostrati in tabella) sono in qualche maniera anomali poiché i valori sono stati relativamente bassi se paragonati al complesso dei servizi di salvataggio. Ovviamente, data la natura del salvataggio e dei fattori che gli arbitri devono prendere in considerazione, certi lodi possono essere stati influenzati verso il basso dal peso del valore in gioco e, di conseguenza, sono stati concessi maggiori, in termini percentuali, di quelli che sarebbe stati concessi nel caso di valori più alti a parità di servizi resi.

Nonostante il punto di vista generale tra gli addetti ai lavori sia quello che lo SCOPIC sia invocato sempre di più, le statistiche non supportano tale opinione. Nonostante un paio di segnali nel decennio precedente, la percentuale dei Lloyd's Form in cui lo SCOPIC è stato invocato rimane nell'area di circa il 20% o, forse, leggermente meno. Circa il 21% dei nuovi Form, nel mese di agosto 2011, hanno visto l'invocazione dello SCOPIC.

In conclusione, il Lloyd's Form rimane un contratto che è molto utilizzato e molto interessante per gli interessati ai beni, anche per assicurare che team di salvataggio esperti e professionali usino i loro sforzi migliori per salvare beni con un margine statistico di circa il 14% dell'intero capitale coinvolto ■

DOTTRINA E GIURISPRUDENZA

Brevi note sul trasporto multimodale



di FRANCESCA D'ORSI

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

in collaborazione con « IL DIRITTO DEI TRASPORTI »

Il trasporto multimodale nasce e si sviluppa a seguito del sempre maggior impiego dei container nel trasporto di merce. Tale tipologia di trasporto ha comportato, in effetti, una rivoluzione nel settore dei trasporti, sia dal punto di vista tecnico che commerciale, con la conseguente insorgenza di problematiche anche giuridiche.

L'assenza di una disciplina normativa di tale tipo di trasporto ha contribuito ad ingenerare l'impiego, come sinonimi tra loro, di alcune espressioni, quale trasporto multimodale, trasporto combinato, trasporto cumulativo, trasporto con spedizione, trasporto accessorio, mentre, al contrario, ogni espressione testé menzionata si riferisce ad una figura con delle proprie caratteristiche, che ritengo utile indicarvi per chiarezza espositiva.

L'espressione trasporto **multimodale** individua quel particolare tipo di trasporto che, stipulato con un **unico contratto**, viene realizzato mediante almeno **due diverse modalità** (nessuna delle quali funzionalmente subordinata all'altra) ad opera di un **soggetto**, definito Operatore di Trasporto Multimodale, il quale si avvale generalmente, ma non necessariamente, di uno o più subvettori per effettuare singole tratte del percorso; la pluralità di mezzi rappresenta un elemento essenziale della fattispecie *de qua*, e perché si configuri un trasporto multimodale occorre che sin dall'origine del trasporto sia previsto il ricorso a diversi mezzi di locomozione. A questo proposito occorre far riferimento alla volontà delle parti e, quindi, all'interpretazione secondo i tradizionali canoni ermeneutici dell'intento dei contraenti da rilevarsi non già in astratto o sulla base di semplici indici formali, bensì in relazione ad ogni singolo caso concreto.

Connesso al tema della nozione del trasporto multimodale è quello della sua natura giuridica. Una volta, infatti, determinata la nozione del trasporto multimodale occorre metodologicamente procedere nella indagine sulla sua natura giuridica, in particolare chiedendosi se esso possa essere ricompreso nello schema del contratto di trasporto, chiarimento che si rende ancor più necessario in considerazione dell'assenza di una normativa interna vigente in materia, a cui devono supplire da un lato la dottrina e dall'altro la

giurisprudenza.

In considerazione delle definizioni e delle osservazioni sopra riportate, il multimodale è quel «particolare tipo di trasporto posto in essere attraverso un unico contratto e realizzato almeno mediante due modalità di locomozione diverse, nessuna delle quali funzionalmente subordinata all'altra, ad opera di un soggetto, operatore di trasporto multimodale (OTM), che generalmente (ma non necessariamente) si avvarrà, per realizzare singole tratte del percorso, di uno o più subvettori». Muovendo da questa definizione, alla quale si può certamente aderire, mi sembra che si possa altresì affermare, come è stato autorevolmente sostenuto, che «esso, dunque, rappresenta una **nuova modalità di trasporto** a sé stante, ossia una forma di trasporto che, in virtù delle caratteristiche sue proprie, si pone accanto e sullo stesso piano delle altre, costituendo una **categoria nuova, distinta ed autonoma che, conseguentemente, necessita di una propria e specifica disciplina normativa: in altre parole, esso costituisce uno dei classici sottotipi del *genus* contratto di trasporto e non già una specie contrattuale distinta da quella prevista dall'art. 1678 c.c.**».

Occorre, tuttavia, sottolineare, che altra dottrina ritiene che il trasporto multimodale debba essere ricompreso nello schema del **contratto di appalto di servizi di trasporto**. Tale autorevole teoria trova la propria giustificazione negli elementi di maggiore complessità e di organizzazione imprenditoriale che sono rinvenibili in questo contratto, rappresentati, in sostanza, dalle operazioni compiute dall'OTM – il quale non solo si preoccupa del trasferimento della merce, ma offre anche una prestazione di organizzazione relativa ai diversi mezzi utilizzati, nella quale possono essere comprese altre prestazioni, diverse dal trasporto vero e proprio, attinenti alla raccolta ed all'immagazzinamento delle merci nel container – che la giurisprudenza individua, in fattispecie non afferenti al trasporto multimodale, come elementi caratteristici del contratto di appalto dei servizi di trasporto.

Sia pur senza voler scendere, in questa sede, ad una approfondita disamina delle due posizioni dottrinarie, sembra qui il caso di osservare, in una prima approssimazione, che gli elementi caratterizzanti il trasporto multimodale, così come emergono dalle definizioni sopra riportate, in assenza dei quali non si può parlare di trasporto multimodale, sono rappresentati dalla diversità dei modi con cui il trasferimento della merce avviene, dalla unicità del contratto a fronte di più esecutori del trasferimento e dall'unicità del soggetto responsabile nei confronti del mittente. Gli elementi della organizzazione sono sì rilevanti nella prestazione

complessiva offerta dall'OTM, ma non sono gli elementi tipici della sua prestazione.

L'inquadramento del trasporto multimodale come contratto di trasporto è suffragato, peraltro, dalla giurisprudenza in materia di «trasloco», che ha rilevato come «il rapporto con cui una parte si obbliga a «traslocare» i beni mobili di un'altra parte da un luogo all'altro, con le sue obbligazioni accessorie di **imballo, carico e scarico**, costituisce una **specie del contratto di trasporto** di cose, al quale può applicarsi in via analogica, per l'integrazione della disciplina dettata per il trasporto, ove necessario, la normativa sull'appalto». Al di là della massima, la quale sembrerebbe poco afferente al nostro caso, è la *ratio decidendi* che ha condotto i giudici a qualificare il contratto di «trasloco» come contratto di trasporto, ad essere importante e perfettamente adattabile al nostro caso, consentendo di inquadrare il contratto di trasporto multimodale nella categoria del contratto di trasporto. Si legge, infatti, nelle motivazioni della sentenza citata, che «il trasferimento di cose da un luogo all'altro, ovvero il trasporto di cose (che rappresenta l'elemento sicuramente preminente dei contratti analoghi a quello stipulato dalle parti in causa) s'inquadra comunque nello schema negoziale della *locatio operis*, ciò che consente di applicare in via analogica la normativa sull'appalto e sul lavoro autonomo, a seconda della qualità o meno di imprenditore (non piccolo) del vettore, per l'integrazione della disciplina specificamente dettata in materia di trasporto. È il caso di meglio precisare che le operazioni di imballo, carico e scarico a destinazione delle masserizie sono **meramente accessorie e complementari al trasporto**, e pertanto, quando siano convenute, come è la regola quando il contratto intervenga con imprese appositamente attrezzate, non valgono a snaturarlo in un contratto innominato o misto». Appare, quindi, corretto affermare che anche nel caso del trasporto multimodale, così come in quello appena esaminato del trasloco, le ulteriori attività esercitate dall'operatore di trasporto multimodale debbono essere ritenute accessorie a quella principale dedotta in contratto, con la conseguenza che seppure l'OTM ponga in essere delle operazioni ulteriori rispetto a quella del trasferimento, tale circostanza non inficia la natura del contratto di trasporto della prestazione globale compiuta dall'OTM, potendo le norme dettate dal contratto di appalto trovare applicazione eventualmente in via residuale ed analogica.

Il problema allora, deve essere posto non in termini assoluti, sulla figura in sé del trasporto multimodale, che, a mio avviso, non può non rientrare nel *genus* del contratto di trasporto, ma in termini relativi, chiedendosi se, in presenza del compimento da parte

dell'OTM di tali altre operazioni, si possa configurare un contratto di appalto di servizi. A tal fine occorre verificare nelle singole fattispecie se vi sono tutti gli elementi che la prassi giurisprudenziale ritiene essenziali per configurare un contratto di appalto di servizi di trasporto. A titolo esemplificativo, la circostanza che l'OTM si sia obbligato al compimento di ulteriori operazioni oltre a quelle tipiche del trasferimento non determinerà per ciò solo il configurarsi di un contratto di appalto di servizi di trasporto in assenza di un contratto di esclusiva con il mittente, ben potendo l'OTM stipulare altri contratti e, quindi, offrire i suoi servizi, con altri caricatori per la medesima tratta. L'elemento della esclusività è stato, infatti, ritenuto rilevante al fine di identificare il contratto come trasporto o appalto di servizio di trasporto.

L'assenza di una normativa vigente per il trasporto multimodale ha chiaramente fatto sorgere il problema di individuare una fonte normativa applicabile idonea a disciplinare tale tipo di trasporto. Allo stato attuale, in Italia non vi è una normativa vigente dettata per il trasporto multimodale, in considerazione del fatto che, da un lato, né il codice civile né il codice della navigazione disciplinano tale tipo di trasporto, dall'altro la Convenzione di Ginevra non è ancora entrata in vigore e le regole UNCATD-CCI, essendo di natura negoziale, possono avere efficacia solo in quanto richiamate dalle parti.

Poiché di fatto tale tipo di trasporto esiste ed è praticato nei traffici commerciali, la giurisprudenza ha tentato di porre rimedio al vuoto normativo creatosi e, sebbene le prime pronunce in materia fossero caratterizzate da una discordanza di soluzione, le sentenze emesse negli ultimi anni sembrano seguire un unico trend. In particolare, la giurisprudenza si è trovata a dover decidere controversie involgenti danni alle merci trasportate, con il conseguente problema di individuare la esatta normativa applicabile.

Nel corso del tempo la giurisprudenza ha elaborato tre diverse soluzioni: a) applicabilità della normativa prevista per la tratta in cui si è verificato il danno; b) applicabilità della normativa prevista per la tratta risultante la prevalente dell'intero trasporto; c) applicabilità sempre e comunque del codice civile.

Secondo la prima soluzione indicata dalla giurisprudenza, sarebbe necessario prima individuare la tratta

in cui si è verificato il danno, per poter poi applicare la normativa specifica dettata per quella tratta. Come conseguenza di questa soluzione, se durante l'esecuzione del contratto dovesse avvenire una perdita od una avaria, il diritto al risarcimento o l'eventuale causa di estinzione di tale diritto sarebbero regolati dalla legge del tratto percorso dove la perdita o l'avaria sono avvenute. La *ratio* che governa tale teoria risiede nella circostanza che se nell'esecuzione del trasporto sono indispensabili determinati mezzi che fanno capo a leggi diverse, le parti contraenti intendono assoggettarsi, per ogni tratto e per ogni mezzo adoperato, alle disposizioni che lo regolano, senza che vi sia la necessità di una clausola espresa.

In una sentenza, la Corte di Cassazione, risolvendo per l'applicazione della disciplina propria della tratta in cui il danno si è verificato (criterio della combinazione), ha affrontato il problema della applicabilità della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico a quelle operazioni di trasporto terrestre non immediatamente e con stretta funzionalità riferibili all'esecuzione del trasporto marittimo, da un lato escludendo l'applicazione della Convenzione a tali tratte, e dall'altro criticando la Convenzione stessa ed osservando che "Resta esclusa - al di là della previsione in via convenzionale, per come si dirà immediatamente di seguito - ogni possibilità di estensione della Convenzione a tratti di trasporto terrestre antecedenti o successivi, rispettivamente alla caricazione ed alla scaricazione. Questo è un **limite della disciplina della Convenzione che ne fa avvertire un certa quale vetustà, tenuto conto che i trasporti combinati, specie a seguito della cosiddetta containerizzazione, sono ormai la regola, ma che non può essere escluso, stante il modo in cui si articola la Convenzione (che, si nota, è diverso da quello della Convenzione di Varsavia in materia di trasporto aereo, in cui l'estensione della Convenzione a tratti di trasporto terrestre è stata ammessa sulla base dell'art. 24, che assoggetta l'azione di responsabilità nei casi previsti dagli art. 18 e 19 alle condizioni e ai limiti stabiliti dalla Convenzione stessa: secondo il disposto dell'art. 18, allorché un trasporto terrestre sia effettuato in esecuzione di un contratto di trasporto aereo in vista del carico, della consegna e del trasbordo, si presume fino a prova contraria che ogni danno derivi da un evento verificatosi durante il trasporto aereo, restando quindi applicabile la Convenzione: si veda Cass. N. 21525/2004).**"

In virtù della teoria della tratta prevalente, al fine di

poter individuare la disciplina applicabile occorrerebbe preliminarmente verificare quale sia la tratta maggiore dell'intero percorso oggetto del contratto di trasporto multimodale, per poter poi applicare la relativa normativa dettata per tale tratta. Poiché, infatti, il trasporto, con le sue diverse modalità, è negoziato unitariamente, prevedendosi fin dalla stipulazione anche le differenti tratte, in considerazione dell'assoluta prevalenza di un tratto rispetto alle altre, apparirebbe equo applicare il diritto proprio del trasporto prevalente.

Infine, secondo la terza soluzione proposta dalla giurisprudenza la normativa applicabile sarebbe quella del codice civile.

Alcune di queste decisioni sono state dettate in materia di prescrizione, ritenendo quindi applicabile il termine prescrizionale di cui all'art. 2951 c.c., altre, più in generale, hanno affermato che il trasporto multimodale è disciplinato "per intero" dalla normativa del codice civile.

La *ratio decidendi* di tale gruppo di sentenze è da ritrovarsi nella considerazione che poiché il codice della navigazione disciplina esclusivamente i trasporti per acqua e per aria, troverebbero automaticamente applicazione le norme dettate dal codice civile, non potendo, il trasporto multimodale, essere assoggettato alla disciplina di diritto speciale.

Questa soluzione, indicata dalle più recenti sentenze sull'argomento e che si riportano ad una ben più risalente pronuncia dettata, invero, in materia di prescrizione, rappresenta ormai la soluzione che le nostre corti di giustizia sembrano preferire. Al di là, tuttavia, della certezza del diritto che si può ricavare da una uniformità di pronunce sul tema, sebbene non vi sia ancora stata una pronuncia delle sezioni unite, una disciplina legale del trasporto multimodale sembra quanto mai opportuna, quanto meno sul piano del diritto interno, posto che la soluzione prospettata dalla più recente giurisprudenza, non sembra fare giustizia della particolarità di tale tipo di trasporto, che, indubbiamente, presenta degli elementi di estraneità rispetto alla tipologia di trasporto disciplinato dal codice civile.

In ogni caso, il problema dell'applicazione del codice civile si è stemperato con l'entrata in vigore del d.lgs. 286/2005 che ha introdotto all'interno del c.c. all'art. 1696 c.c. la previsione del limite vettoriale ad 1 Euro al Kg ■

Compenso di salvataggio: i principi dell'incoraggiamento e della proporzionalità



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

estratto dal « IL DIRITTO MARITTIMO »

Riprendiamo il nuovo anno della nostra rivista con un tema interessante: di compenso di salvataggio ed i due principi molto usati dalle corti inglesi allo scopo di stabilire l'ammontare di detto compenso.

Questo tema è stato oggetto di una puntuale nota ad una decisione dell'Admiralty Court che l'avv. Guglielmo Camera del foro di Genova e redattore di questa rivista, ha svolto per la Rivista "Il diritto Marittimo" su cui è stata recentemente pubblicata.

I fatti su cui si fonda la pronuncia in commento vedono protagonista una nave *bulk carrier* con un carico di 49.850,60 tonn. di concentrato di rame, incagliatasi nell'agosto 2007 su uno scoglio nel canale di Darwin. In conseguenza dell'incaglio e della impossibilità della nave di riprendere il viaggio, veniva stipulato tra la proprietaria della nave, i proprietari del carico ed una società di salvataggio, un contratto di salvataggio sulla base L.O.F. (*Lloyd's Open Form standard form of salvage agreement*). I servizi di salvataggio consistenti in 66 giorni per il disincaglio della nave ed altri 41 giorni per il trasbordo e la consegna del carico, avevano pieno successo e, a fronte del servizio prestato, l'arbitro riconosceva ai soccorritori un compenso di 34.500,00 dollari aumentato dall'arbitro di Appello a 40.750,00. I proprietari della nave appellavano la decisione dell'arbitro di appello dinanzi all'Admiralty Court.

Nel caso di specie, stando alla motivazione della decisione appellata, appariva indubbio che la nave si trovasse

in condizione di pericolo atteso che la medesima non avrebbe potuto essere spostata senza l'intervento di un soccorritore professionale. La medesima era inoltre esposta a rischio di inquinamento e si era incagliata in un'area molto lontana da porti attrezzati. Pertanto, nessuna contestazione era stata avanzata sulla legittimità del compenso; le contestazioni dei proprietari riguardavano viceversa che l'arbitro fosse incorso in gravi errori e pertanto i medesimi avevano sollevato davanti all'Admiralty Court le seguenti questioni:

- se nello stabilire un compenso di salvataggio in base ai L.O.F. sia giusto tenere conto, quale fattore di maggiorazione, la possibilità che il Salvatore in futuro possa trovarsi in difficile situazione economica;
- se in tal caso, si possa tener conto delle condizioni economiche della società salvatrice tra la data di completamento delle operazioni di salvataggio e quella del lodo;
- se il principio stabilito nel caso "The Amerique" sia applicabile ad ogni tipo di salvataggio compreso quello che implicano un servizio particolarmente laborioso e complesso, ovvero in tale caso siano applicabili diversi principi.

Per la decisione The Amerique si ritiene che, sebbene il valore dei beni salvati debba essere preso in considerazione nello stabilire il compenso, esso non possa essere incrementato in modo proporzionato all'entità dei servizi resi dai soccorritori. La corte ha analizzato le prime due questioni congiuntamente essendo legate tra loro. Il punto criticato dai proprietari appellanti, riguardava il cd. "*principle of encouragement*" ed in particolare il fatto che l'arbitro, riferendosi a tale principio, ritenesse che, al fine di stabilire l'ammontare del compenso, dovesse farsi riferimento alla situazione economica futura in cui le società di salvataggio potessero vedersi costrette ad operare. Il *principle of encouragement* ha sempre assunto per le corti inglesi un ruolo molto

importante nella commisurazione del compenso di salvataggio nel caso di operazioni di soccorso prestate da soccorritori professionali, ed è espressamente richiamato nell'art. 13 della Convenzione di Londra del 1989 sul Soccorso in mare il quale stabilisce nell'*incipit* che il premio per i soccorritori deve essere calcolato nell'ottica di incoraggiare i soccorritori quando i medesimi rispettino una serie di criteri elencati nell'articolo stesso quali: la disponibilità e l'impiego di navi, la sollecitudine dei soccorsi, la preparazione del personale che ha effettuato il soccorso ovvero in sintesi quando i medesimi abbiano fatto dell'attività di salvataggio un'attività professionale e si impegnino per prestare un servizio efficiente. La ragione di tale previsione sta nel ritenere che i soggetti che mettono a disposizione i propri mezzi e le proprie professionalità al solo fine di aiutare terzi soggetti debbano essere premiati più degli Armatori che usano le proprie navi solo per trarne proprio vantaggio. L'incoraggiamento si realizza nel riconoscere compensi maggiori alle società che si dimostrino meglio strutturate ed efficienti e siano sempre pronte ad affrontare le esigenze dei soggetti salvati: in sintesi viene compensato maggiormente chi più efficientemente ha affrontato le operazioni di soccorso. Nel lodo impugnato, l'arbitro di appello, ha identificato una serie di fattori su cui si dovrebbe basare il principle of encouragement ovvero che giustificerebbero un compenso maggiore e, tra questi, mantenere dei rimorchiatori in aree di soccorso permanenti, investire in personale ed equipaggiamenti. Il passaggio del lodo che è stato censurato riguarda però la parte in cui è stato riconosciuto un criterio in più rispetto a quelli su riassunti e che possono essere considerati tradizionali, ovvero il prevedere un compenso maggiore Per i salvatori solo in quanto il lodo era stato reso in un periodo in cui le condizioni economiche di mercato erano peggiorate rispetto a quelle in cui il servizio di salvataggio era

DIRITTO E TRASPORTI

stato reso. L'Admiralty Court ha inteso non accettabile questo ultimo criterio in quanto non compreso tra quelli consentiti dall'art. 13 della Convenzione ed inoltre considerato arbitrario, iniquo e di difficile prova.

La questione relativa all'applicazione del principio su cui si fonda la decisione "The Amerique", espressione del principio della cd. "proportionality" ovvero della proporzionalità tra compenso e valore del bene salvato; ovvero qualora il bene abbia un valore alto la percentuale di compenso accordata deve essere inferiore rispetto a quella accordata quando il valore del bene sia alto. Questo per consentire al soccorritore un compenso adeguato e non scoraggiare i soccorritori dal salvare beni di minimo valore. Detto criterio però deve essere letto unitamente agli altri indicati nell'art. 13 e

non essere ritenuto preponderante rispetto ai medesimi; pertanto, anche qualora il bene abbia un valore minimo, non dovrebbe essere concesso al soccorritore un compenso calcolato su una percentuale alta qualora il medesimo non abbia adeguatamente usato i mezzi di soccorso o le operazioni siano state poco impegnative. Nella decisione di cui in commento l'arbitro ha da un lato negato l'applicazione del principio espresso dalla The Amerique, adducendo che il medesimo non potesse applicarsi in soccorsi particolarmente "ardui e complessi" dovendosi in luogo del medesimo applicarsi più generali principi di proporzionalità e bilanciamento. Il giudice di appello ha ritenuto viceversa che il principio espresso dalla The Amerique fosse applicabile ad ogni tipo di salvataggio e che pertanto il compenso

dovesse essere sempre commisurato non solo al valore del bene ma anche alla attività prestata dai soccorritori ed agli "sforzi" economici e tecnici dai medesimi supportati allo scopo di portare positivamente a compimento il salvataggio. Invero, l'incoraggiamento e la proporzionalità sembrano entrambi volti al medesimo scopo che appare essere perseguito con buona volontà dalle corti inglesi in tema di salvataggio, ovvero remunerare maggiormente gli armatori che più investono in mezzi e addestramento del personale allo scopo di fornire un servizio migliore nonché quelli che dimostrano sul campo preparazione e professionalità, facendo del valore del bene salvato solo uno degli elementi di valutazione del compenso elargito ma non certamente il più rilevante ■

Giurisprudenza



di CECILIA VERNETI
Studio Legale Camera Verneti
c.verneti@slcamera.it

il limite di responsabilità vettoriale, ravvisando la colpa grave del vettore.

App. Firenze, Sez. II, 19/09/2011

"In materia di trasporto di merci, la rapina non integra di per sé gli estremi del caso furto, salvo l'ipotesi in cui l'evento si sia verificato con modalità ed in circostanze di fatto tali da renderlo del tutto imprevedibile ed inevitabile..."

Nella motivazione di questa decisione la Corte di Appello di Firenze ha ritenuto che la sola denuncia di rapina non fosse sufficiente a provare la sussistenza dei presupposti necessari ad integrare l'esimente della forza maggiore, in assenza di ulteriori elementi a supporto.

In argomento si segnalano anche **Tribunale di Milano, Sez. XI, 18/05/2011, Tribunale di Venezia 25/01/2010, Tribunale di Genova 14/01/2010 e Corte di Appello di Genova 19.9.2008.**

2) Surroga dell'assicuratore nei diritti del destinatario che non ha richiesto la riconsegna della merce

Cassazione civile, sez. III, 11/02/2010, n. 3097

"In tema di assicurazione contro i danni relativa a cose oggetto di contratto di trasporto, una volta identificato il titolare dell'interesse assicurato, avente diritto all'indennità, è legittimo l'esercizio della surrogazione dell'assicuratore nei diritti dello stesso, trasferendosi nella sua sfera giuridica tutti i diritti nascenti dal contratto di trasporto in capo al destinatario-assicurato nei confronti del vettore, compresi quelli non ancora esercitati dal predetto destinatario all'atto della surrogazione, con l'effetto che l'assicuratore è legittimato ad agire in surrogazione contro il vettore per il risarcimento dei danni dovuti alla sottrazione del carico anche quando il destinatario-assicurato non abbia richiesto la riconsegna delle cose al vettore, ben potendo tale facoltà, per la quale l'art. 1689, comma 1, c.c. non prevede alcun termine finale, essere esercitata dall'assicuratore medesimo"

Con la sentenza in esame la Cassazione ha stabilito che l'assicuratore, surrogatosi nei diritti del destinatario, è legittimato ad agire nei confronti del vettore anche qualora il destinatario stesso non abbia richiesto la riconsegna della merce al vettore, in quanto anche la richiesta di riconsegna rientrerebbe tra le facoltà esercitabili

dall'assicuratore a seguito della surroga.

Il principio suddetto - che era stato già espresso dalla Cassazione con le sentenze n. 9271 del 1994 e n. 4211 del 2002 - nel caso di specie è stato emanato, in realtà, come *obiter dictum*, in quanto qui la Corte aveva comunque ravvisato la legittimazione attiva del mittente, al quale era stato corrisposto l'indennizzo assicurativo da parte dell'assicuratore.

3) Sulla clausola di deroga della giurisdizione riportata sulla polizza di carico

La Corte di Cassazione, a Sezioni Unite, ha risolto precedenti contrasti in argomento, affermando che la clausola derogativa della giurisdizione inserita nella polizza di carico è "automaticamente" operante anche nei confronti dei successivi preditori del titolo.

Cass. civ. Sez. Unite, 14-02-2011, n. 3568

"In tema di trasporto marittimo, la clausola derogativa della giurisdizione del giudice italiano che le parti contraenti, nel concorso dei presupposti e dei requisiti fissati dal diritto comune o dal diritto speciale internazionale applicabile al rapporto, abbiano validamente inserito nel contratto e riportato nell'originale negoziabile della polizza di carico, è operante anche nei confronti dei successivi preditori del titolo secondo la relativa legge di circolazione, senza che si renda, all'uopo, necessaria la ripetizione, ad ogni suo trasferimento, degli adempimenti formali (presupposti della sua validità) fra detti contraenti, in considerazione della stretta connessione fra esecuzione del trasporto e diritto alla consegna della merce che scaturisce dalla polizza in favore del portatore"

4) Prescrizione triennale nella CMR

Con la sentenza del 21.9.2009 il Tribunale di Verona ha chiarito che, ai fini dell'applicazione del termine triennale di prescrizione previsto dall'art. 32.1 della CMR, non è sufficiente la mera allegazione da parte del danneggiato della colpa con previsione dell'evento del vettore (come affermato, invece, dal Tribunale di Venezia con la sentenza del 7.10.2008), ma è necessario che tale colpa con previsione sia anche provata sulla base delle circostanze del caso concreto ■

1) Sulla responsabilità ex recepto del vettore: furto, rapina e responsabilità per colpa grave

Le corti di legittimità e di merito - con indirizzo costante - continuano a valutare con estremo rigore la responsabilità "ex recepto" del vettore per la perdita della merce trasportata.

Dalle recenti pronunce in argomento, di seguito riportate, si ricava, infatti, che i Giudici tendono costantemente a escludere che ricorra un'ipotesi di esenzione della responsabilità del vettore per forza maggiore in caso di rapina - e a maggior ragione di furto - a meno che non si sia trattato di un evento assolutamente imprevedibile e inevitabile. I Giudici, inoltre, giungono in alcuni casi a ravvisare una responsabilità per colpa grave, quindi illimitata, del vettore anche nel caso di rapina.

Cassazione civile, sez. III, 21/04/2010, n. 9439

"... l'impossessamento della cosa trasportata a seguito di rapina non può configurarsi come causa liberatoria della responsabilità del vettore quando, appunto, le circostanze di tempo e di luogo in cui la sottrazione con violenza o minaccia si sia verificata siano state tali da renderla prevedibile ed evitabile..."

Nel caso in esame la Suprema Corte ha confermato la decisione della corte di Appello di Torino con la quale era stato escluso il caso furto in relazione ad una rapina perpetrata ai danni di un autocarro, di notte, durante una sosta effettuata dal vettore in una piazzola incustodita dell'autostrada del Sole, circostanza questa che, secondo la Corte, determina una notoria situazione di grave pericolo, senza l'adozione di alcuna misura idonea ad elidere o attenuare il rischio della perdita della merce trasportata.

Inoltre la Cassazione ha confermato la decisione della corte di Appello laddove ha ritenuto inapplicabile

DIRITTO E AUTOTRASPORTO

Sistri, la normativa europea si riferisce solo ai trasporti pericolosi



di ANDREA TRACCI
Studio legale Associato Tracci -
Dell'Ultri Vizzini - Pace.
studio.tdp@live.it

Non finisce di stupire la brutta storia del "Sistri", il sistema di tracciabilità dei rifiuti, istituito nel 2009, ma mai divenuto operante, fino a che morte improvvisa lo ha colto nel sonno, a Ferragosto, tra lo stupore generale, e per mano di una manovra di alleggerimento dello Stato (cfr. decreto-legge 13 agosto

2011, n. 138, recante "ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari"). Ancora più stupore tra gli operatori ha dato la legge di conversione (con modificazioni) della manovra (Legge 14 settembre 2011, n. 148, G.U. n.216 del 16-9-2011), che, il 17 settembre, ha letteralmente riportato in vita il Sistri, riprostando, come se nulla fosse accaduto, il quadro normativo previgente.

I commi abrogativi (2 e 3 del decreto-legge) sono stati candidamente "...sostituiti dai seguenti: «2. Al fine di

garantire un adeguato periodo transitorio per consentire la progressiva entrata in operatività del Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTR), nonché l'efficacia del funzionamento delle tecnologie connesse al SISTR, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, attraverso il concessionario SISTR, assicura, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e sino al 15 dicembre 2011, la verifica tecnica delle componenti software e hardware, anche ai fini dell'eventuale implementazione di tecnologie di utilizzo più semplice rispetto a quelle attualmente previste, organizzando, in collaborazione con le associazioni di categoria

maggiormente rappresentative, test di funzionamento con l'obiettivo della più ampia partecipazione degli utenti..."

Conseguentemente, continua la norma "fermo quanto previsto dall'articolo 6, comma 2, lettera f-ovies, del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, per i soggetti di cui all'articolo 1, comma 5, del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 26 maggio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 124 del 30 maggio 2011, per gli altri soggetti di cui all'articolo 1 del predetto decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 26 maggio 2011, il termine di entrata in operatività del SISTRI è il 9 febbraio 2012".

Viene, infine, previsto che con successivo decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro per la semplificazione normativa, sentite le categorie interessate, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuate specifiche tipologie di rifiuti, alle quali, in considerazione della quantità e dell'assenza di specifiche caratteristiche di criticità ambientale, sono applicate, ai fini del SISTRI, le procedure previste per i rifiuti speciali non pericolosi.

Viene infine stabilito (art. 3-bis), che gli operatori che producono esclusivamente rifiuti soggetti a ritiro obbligatorio da parte di sistemi di gestione regolati per legge possono delegare la realizzazione dei propri adempimenti relativi al SISTRI ai consorzi di recupero, secondo le modalità già previste per le associazioni di categoria.

Che dire, un bel passo indietro. Del resto, proprio chi lo aveva soppresso da subito ne piangeva la scomparsa (specie alla Commissione Ambiente del Senato, che già nella prima seduta di discussione del disegno di legge di conversione A.S. n. 2887 votava un immediato parere favorevole al suo ritorno in vita). Per la verità, le ragioni del rimorso apparivano da subito poco commoventi, in quanto fondate su di una malcelata paura di dover restituire ai cittadini il malto. Non solo, e non tanto, quindi, per evitare procedure di infrazione per violazione della normativa comunitaria, quanto - riferiva letteralmente la stessa Commissione - perché "...l'improvviso ritorno al vecchio sistema cartaceo rende elevato il rischio dell'attivazione di un contenzioso, dagli esiti imprevedibili, da parte di quanti - ovvero la stragrande maggioranza degli obbligati - hanno già sostenuto i costi necessari per adeguarsi per tempo al sistema SISTRI".

Ovvio che con una tale motivazione non si potrà mai sostenere la necessità del ritorno al vecchio Sistril

E' stato, invece, da più parti osservato come tutto sia in realtà nato da una malintesa interpretazione della legislazione comunitaria secondo cui saremmo obbligati a tracciare ogni genere di rifiuto. Al contrario, l'articolo 17 (Controllo dei rifiuti pericolosi) della direttiva CE rifiuti (la 2008/98/CE) prevede la tracciabilità solo per i rifiuti pericolosi, non di tutti i rifiuti.

Si riporta, per pronto riferimento, il testo integrale dell'articolo: "Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché la produzione, la raccolta, il trasporto, lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti pericolosi siano eseguiti in condizioni tali da garantire la protezione dell'ambiente e della salute umana, al fine di ottemperare le disposizioni di cui all'articolo 13, comprese misure volte a garantire la tracciabilità dalla produzione alla destinazione finale e il controllo dei rifiuti pericolosi al fine di soddisfare i requisiti di cui agli articoli 35 e 36". Indietro non aveva senso tornare, dunque, perché la strada era sbagliata. Del resto, evidentemente, non ha alcuna utilità sottoporre ad obblighi di tracciabilità un trasporto di cartone, di imballaggi di yogurt, o di laterizi di risulta. Specie, poi, se il materiale tossico, o radioattivo, viaggia su mezzi in conto proprio, se non addirittura su veicoli privati. E che senso può avere l'equiparare il rifiuto prodotto dall'estetista, o la lametta monouso utilizzata dal barbiere, al rifiuto ospedaliero? Risposta ovvia: nessuno.

Ciò non toglie che vada restituito ai cittadini il malto. Non v'è, infatti, dubbio alcuno che lo Stato nella Sistril story si sia comportato in maniera irragionevole ed irresponsabile, non solo mal interpretando una norma comunitaria che non gli imponeva tali obblighi, ma anche mettendo in campo una normativa totalmente confusionaria e contraddittoria, che ha inutilmente comportato burocrazia per le imprese ed oneri a non finire (contributo di attivazione; spese di installazione dei dispositivi, spese del traffico dati della SIM, spese per formazione del personale, per consulenti, etc...), per approdare, ancora oggi, ad un nulla di fatto. Eppure il concetto di partenza era semplice: occorreva unicamente prevedere l'obbligo per le sole aziende di trasporti pericolosi di dotarsi di un dispositivo elettronico per l'accesso in sicurezza dal proprio pc al portale del Ministero, in sostanza una chiavetta USB internet, che effettuasse la trasmissione e la memorizzazione dei dati e firmasse elettronicamente il tutto, così come previsto dall'art. 21 del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82. Anche ogni veicolo

che trasportava tali rifiuti doveva dotarsi di un apparato con scheda SIM dati a trasmissione GPRS (chiuso in una scatola sigillata detta "black box"), installata presso officine autorizzate, che ne consentisse la tracciabilità e la verifica del percorso effettuato. Tutto qui: tracciabilità delle merci pericolose con tecnologia ormai comune. Come detto, nulla quindi da giustificare ben quindici provvedimenti di legge ed amministrativi, susseguiti nel tempo in un continuo stillicidio di norme a singhiozzo talmente incerte da richiedere addirittura l'emanezione di un cosiddetto testo unico del Sistril (più ragionevolmente denominato nella stessa norma unico testo), che risolvesse i conflitti di norme e le antinomie venutesi via via a creare.

Ora sono state riportate (artificialmente) in vita tutte le singole norme messe in campo per disciplinare il Sistril, e segnatamente:

1. Decreto Legislativo 7 luglio 2011, n. 121, recante Attuazione della direttiva 2008/99/CE sulla tutela penale dell'ambiente, nonché della direttiva 2009/123/CE che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni;
2. Comunicato di errata correzione relativo al decreto 18 febbraio 2011, n. 52;
3. Decreto Ministeriale (Regolamento Sistril) 18 febbraio 2011 n. 52, recante istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, ai sensi dell'articolo 189 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e dell'articolo 14-bis del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102;
4. Decreto Ministeriale 26 maggio 2011: Proroga del termine di cui all'art. 12, comma 2, del decreto 17 dicembre 2009, recante l'istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti;
5. Decreto Ministeriale 18 febbraio 2011, n. 52: Istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti ai sensi dell'articolo 189 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e dell'articolo 14 bis del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102;
6. Decreto ministeriale 22 dicembre 2010: Modifiche ed integrazioni al Decreto 17 Dicembre 2009, recante l'istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti;
7. Decreto Legislativo 3 dicembre 2010, n. 205: Disposizioni di attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive;
8. Decreto ministeriale 28 settembre 2010: Modifiche ed integrazioni al decreto 17 dicembre 2009, recante l'istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti;
9. Decreto ministeriale 9 luglio 2010: c.d. Sistril-ter: Mmodifiche ed integrazioni al decreto 17 dicembre 2009, recante l'istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, ai sensi dell'articolo 189 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e dell'articolo 14-bis del decreto-legge n. 78 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 102 del 2009;
10. Decreto dirigenziale interministeriale 17 giugno 2010: Importi diritti di segreteria per il Registro delle Imprese;
11. Decreto ministeriale 15 febbraio 2010: Modifiche ed integrazioni al decreto 17 dicembre 2009, recante: l'istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, ai sensi dell'articolo 189 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e dell'articolo 14-bis del decreto-legge n. 78 del 2009 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 102 del 2009;
12. Decreto ministeriale 17 dicembre 2009: Istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, ai sensi dell'art. 189 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e dell'art. 14-bis del decreto-legge n. 78 del 2009 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 102 del 2009;
13. Legge 3 agosto 2009, n. 102: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, recante provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali;
14. Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4: Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
15. Legge 27 dicembre 2006, n. 296: Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007).

Ciò sono state ripristinate per legge tutte le (più o meno) 15 norme, di vario rango, con le quali si doveva dare esecuzione ad una sola direttiva comunitaria (la surricordata direttiva rifiuti 2008/98/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008).

A tacere poi della ulteriore normativa sull'argomento interna allo stesso Ministero dell'Ambiente, coperta da segreto (più o meno) di Stato (nota prot. n. 008/TRI/

DI/RIS del 21 aprile 2010; Decreto GAB/DEC/43/07 del 23 febbraio 2007, et similia), solo ora venuto meno (sempre per mano di un ulteriore decreto). E, sì, perché si annovera anche un decreto del Consiglio dei Ministri del 5 settembre 2008 con cui al Progetto istitutivo del SISTRI veniva attribuita la classifica di "segreto", "in quanto incidente su questioni di interesse strategico nazionale e rilevanti per la sicurezza interna dello Stato" (cfr. al riguardo anche la nota prot. GAB-2010-0037374 del 26 novembre 2010 con cui il Capo di Gabinetto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare comunicava che la classifica del Progetto era di "segreto" e non di "segreto di Stato"). Controversa è stata pure la vicenda del brevetto e del contratto di appalto avente ad oggetto la fornitura dello stesso sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti stipulato tra il Ministero dell'Ambiente e Selex (Gruppo Finmeccanica), già oggetto di ricorso al Tar da parte di alcune società di informatica che ne lamentavano l'affidamento senza gara, vicenda poi conclusasi con una sentenza di improcedibilità emessa dal Tar Lazio (n. 3926/2011). La Manovra-bis faceva, peraltro, salva e confermava l'applicabilità delle altre norme in materia di gestione dei rifiuti: restavano in vita, ed anzi rivivevano, i registri di carico e scarico dei rifiuti e il Mud (modello unificato di dichiarazione). Cioè si ritornava al sistema cartaceo.

L'abolizione momentanea del Sistril ha comportato, inoltre, la (temporanea) indiretta abrogazione di alcune norme (articoli 3 e 4 e parte dell'art. 2) del decreto legislativo n. 121/2011 del luglio 2011 sulle sanzioni amministrative per i reati ambientali. Tali norme, pur non sapendolo, erano già morte (ma poi sarebbero rivissute). Dovevano infatti entrare in vigore il 16 agosto 2011 ma venivano soppresse tre giorni prima di tale data. Insomma una grande confusione. Adesso incombe pure un (più che fondato) sospetto di incostituzionalità della norma ripristinatoria, posto che la stessa ha riattivato situazioni sanzionatorie (come detto, anche penali) legate a scadenze temporali già superate al momento della loro reviviscenza. Al limite, si sarebbe potuta prospettare l'ipotesi di una eventuale legge di conversione con effetti retroattivi, cioè che disponesse una reviviscenza sic et simpliciter delle norme abrogate al 13 agosto, ma da intendersi con termini (retroattivamente) prorogati (cioè come se la norma fosse stata non abolita ma semplicemente prorogata il 13 agosto), ma ciò non è stato.

Risultato, ora esiste pure il problema delle situazioni giuridiche medio tempore disciplinate dal Decreto Legge, che andrebbero in ogni caso regolate con apposita norma di sanatoria. Inoltre, riviverebbero le fattispecie incriminatrici per reati ambientali (legate al Sistril) che, come detto, dovevano entrare in vigore il 16 agosto, da risolversi eventualmente con il principio del favor rei, ma non senza ulteriori complicazioni in sede processuale.

Non dimentichiamo, infine, che nel panorama attuale potrebbero, addirittura, ritenersi già aboliti gli obblighi cartacei relativi alla produzione ed al trasporto di rifiuti, senza che sia già entrato in vigore l'obbligo di tracciabilità per via telematica. Infatti, è venuta meno la specifica disposizione della manovra-bis di agosto, che, dopo aver chirurgicamente asportato tutte le norme sul Sistril, aveva espressamente previsto che "... resta ferma l'applicabilità delle altre norme in materia di gestione dei rifiuti; in particolare, ai sensi dell'articolo 188-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo n. 152 del 2006, i relativi adempimenti possono essere effettuati nel rispetto degli obblighi relativi alla tenuta dei registri di carico e scarico nonché del formulario di identificazione di cui agli articoli 190 e 193 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni".

Infatti con il primo decreto sviluppo (convertito in legge n. 106 del 12 luglio 2011, pubblicata in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 160 del 12.07.2011) era stato disposto che il doppio binario di tracciabilità (cartaceo + SISTRI) venisse comunque prorogato con successivo decreto ministeriale da adottarsi entro l'11 settembre 2011, cosa divenuta impossibile per i fatti sopravvenuti che stiamo commentando. Solo se il SISTRI fosse stato definitivamente cancellato avremmo potuto individuare i soggetti tenuti agli adempimenti documentali relativi alla gestione dei rifiuti facendo nuovamente riferimento agli articoli 190 (registro carico e scarico dei rifiuti) e 193 (FIR) del Decreto Legislativo n. 152/2006, nella versione antecedente alla riforma del 2010, e ciò anche per le relative sanzioni di cui all'art. 258. Ciò avrebbe permesso di considerare applicabili le sanzioni classiche (comprese quelle relative alla compilazione del MUD) senza soluzione di continuità, senza cioè considerare le modifiche introdotte dal Decreto Legislativo n. 205/2010. Ma ora (che il Sistril è tornato) questa impostazione cade. Sicché la questione rifiuti appare ore, addirittura, sfornata di adeguati strumenti di controllo. In conclusione, un intervento legislativo di armonizzazione della legge interna con le norme comunitarie diventa adesso un'esigenza urgente. ■

La mediazione

La mediazione sempre in primo piano. Novità in attesa della decisione della Consulta



di ROSELLINA ABBATE

Studio Legale Avv. Rosellina Abbate
rosellina.abbate@libero.it

Autunno caldo e non solo per le insolite temperature estive di ottobre! Il procedimento di mediazione, nell'ultimo periodo post vacanziero, è stato oggetto di .. attenzione sotto vari profili, e ciò sia da parte del legislatore che degli organi giudiziari. Si può dire, addirittura, che è stata... "lavorata ai fianchi" da alcune modifiche e proprio in seguito alle sue prime applicazioni. Ma andiamo con ordine. Il primo intervento – in sequenza cronologica – che merita di essere segnalato è il Decreto del 6 luglio 2011 n. 145 (in vigore dal 26 agosto 2011) definito come "correttivo" del regolamento posto dal D.M. 180/2010 che dettò le regole di applicazione del D.Lgs 28/2010 (quest'ultimo, introduttivo del procedimento di mediazione). Detto decreto, come ogni provvedimento normativo italiano che si rispetti, è composto da articoli (in tutto sei) ciascuno dei quali apporta una modifica a singole disposizioni del precitato D.M. 180/2010 e che possono così sintetizzarsi: modifica agli articoli 3 e 17, nonché agli art. 4, 7, 8, 16 e 20 del D.M. 180/2010 in seguito agli emendamenti apportati, rispettivamente, dagli artt. nn 1,2,3,4,5 e 6 del citato Decreto del luglio scorso. Le novità introdotte riguardano essenzialmente i requisiti di qualificazione e formazione professionale dei mediatori, il procedimento di mediazione, il tirocinio dei mediatori, i nuovi criteri di determinazione delle indennità. Detti correttivi appaiono di non poco conto, visto il riferimento ai punti cardine della disciplina della mediazione che, allo stato attuale delle modifiche, appare forse discostarsi dall'impostazione originaria basata su criteri più semplificati. Altra rilevante novità è quella derivante dalla L. 14 settembre 2011 n. 148 (conversione in legge del D.L. 13 settembre 2011 n. 138 (c.d. Manovra bis di recentissima approvazione e non poco discussa) che introduce, tra l'altro, una modifica alla disciplina "base" della mediazione di cui al D.Lgs. 28/2010. Più precisamente la modifica riguarda l'art. 8, comma 5 al quale viene aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il giudice condanna la parte costituita che, nei casi previsti dall'art.5, non ha partecipato al procedimento senza giustificato motivo, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma di importo corrispondente al contributo unificato dovuto per il giudizio" (v. art. 2, comma 35 sexies D.L. 138/2011). Evidentemente si è trattato di un tentativo posto in essere dal legislatore con l'intento di arginare il paventato fenomeno di... *assenteismo* nei procedimenti di mediazione per le materie obbligatorie (giustappunto quelle dell'art.5) e per le quali il ricorso alla conciliazione non è stato poi così massiccio, forse in vista del fatto che l'assenza o la mancata risposta all'invito formulato con la presentazione della domanda della parte istante non prevedeva, nella formulazione originaria della norma, sanzioni così incisive. E si perché, a quanto pare, nonostante il clamore destato da parte dei sostenitori della mediazione (che ne hanno invocato addirittura le proprietà curative dei mali che affliggono l'andamento della giustizia...), nei primi tempi post-entrata in vigore della nuova disciplina, probabilmente, le aspettative di presenza non sono state soddisfatte, ditalché si sarebbe resa opportuna la modifica di cui sopra. Nella formulazione

originaria, l'art. 8 in questione si limitava, in caso di mancata presentazione della parte invitata, a rimettere il giudizio alla libera valutazione del giudice secondo il dettato dell'art. 116 c.p.c. Rimedio, questo, reputato forse un po' troppo blando e non particolarmente incisivo ai fini della piena realizzazione dell'applicazione della disciplina. Per contro, l'introduzione di una condanna al pagamento di una somma e, quindi, di una vera e propria "sanzione pecuniaria" (si passa da una sanzione della condotta c.d. processuale della parte, prodromica alla previsione dell'art. 116 c.p.c. ad una misura, di fatto, punitiva per la parte) dovrebbe avere il fine di disincentivare il fenomeno delle mediazioni "deserte" a vantaggio delle relative procedure che, in tal modo, troverebbero (secondo il legislatore) una piena ed efficace attuazione. Sebbene questa possa essere considerata come una soluzione in tempi rapidi del paventato problema (tralasciando per mera benevolenza le perplessità che suscita – anche – questa previsione), va osservato che non pochi sono gli ostacoli che tuttora permangono e che, a prescindere da tutto, rallentano la piena efficienza dello strumento conciliativo tanto auspicato dagli organismi di mediazione. *In primis* (ma ciò non può essere comunque considerato un ostacolo, quanto piuttosto una condizione sospensiva!) l'attesa del responso della Corte Costituzionale in ordine ai quesiti posti nell'ordinanza del TAR Lazio che, auspicabilmente, giunga in tempi brevi (via il dente, via il dolore!). A parte ciò, cominciano a venir fuori le prime pronunce degli organi giudiziari quali, a titolo di esempio, l'ordinanza del Tribunale di Palermo, sez. distaccata di Bagheria, del 16 agosto 2011 (poche settimane prima dell'entrata in vigore della succitata modifica all'art. 8, comma 5 D.Lgs. 28/2010) e, da ultimo, l'ordinanza del Giudice di Pace di Mercato San Severino (Salerno) del 21 settembre 2011, entrambe contenenti la rimessione alla Corte di Giustizia europea di alcune questioni interpretative della direttiva 2008/52/CE e la normativa italiana sulla mediazione. Al riguardo si nota che nel primo dei provvedimenti citati il Tribunale ha posto i seguenti quesiti: 1) se gli artt. 3 e 4 della direttiva possono interpretarsi nel senso di richiedere che il mediatore sia dotato anche di competenze in campo giuridico e che la scelta del mediatore da parte dell'organismo debba avvenire in considerazione delle specifiche conoscenze ed esperienze professionali in relazione alla materia oggetto della conciliazione; 2) se l'art. 1 della direttiva possa interpretarsi nel senso di richiedere criteri di competenza territoriale degli organismi di mediazione che mirino a facilitare l'accesso alla risoluzione alternativa delle controversie e a promuovere la composizione amichevole delle medesime; 3) se l'art. 1 della direttiva, l'art. 3 lett.a), il considerando 10 e il considerando 13 della direttiva sull'assoluta centralità della volontà delle parti nella gestione del procedimento di mediazione e nella decisione relativa alla sua conclusione, possano interpretarsi nel senso che, quando l'accordo amichevole è spontaneo non è raggiunto, il mediatore possa formulare una proposta di conciliazione salvo che le parti non richiedano congiuntamente di non farlo (perché ritengono di porre fine al procedimento di mediazione. Va precisato che il quesito n.1 andrebbe considerato già superato vista la modifica dell'art. 8, comma 5, D.Lgs. 28/2010 per effetto dell'entrata in vigore del D.M. 145/2011 che, come innanzi accennato, introduce una disposizione ad hoc sulla preparazione [anche] giuridica del mediatore in relazione alle materie trattate. Previsione, questa, della quale si cominciava – per vero – a sentire un po' la mancanza vista la complessità (e talvolta la delicatezza) delle questioni giuridiche

legate alle materie obbligatorie di cui all'art. 5, la cui risoluzione – anche ai fini di una conciliazione fra le parti – non può prescindere da competenze specifiche idonee. D'altro canto le disposizioni stesse del c.p.c. espressamente prevedono – per il giudizio ordinario e per quello del lavoro – il tentativo di conciliazione da parte del giudice alla prima udienza (e comunque esperibile in ogni stato e grado del giudizio). Risultato, questo, che si raggiunge non soltanto sulla base della composizione degli "interessi" delle parti legati al merito della questione, ma altresì – e non di rado – all'esito della soluzione di questioni tecnico-giuridiche delle quali il giudice viene necessariamente investito (o le rileva d'ufficio) perché, ad esempio, pregiudiziali alla trattazione della causa e che, grazie alla sua preparazione (in materia di diritto sostanziale e processuale), vengono risolte con effetti pratici anche ai fini di una conciliazione tra le parti in causa. Tornando ai provvedimenti giudiziari, sostanzialmente analoga è l'ordinanza di rimessione alla Corte Europea del GDP di Mercato Sanseverino nella quale peraltro il giudice, nel preambolo, ha posto il quesito sul se la normativa europea richiamata, segnatamente la Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo e le libertà fondamentali, la Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione Europea proclamata a Nizza il 7.12.2000, nonché la direttiva 2008/52/CE, ostino alla normativa sulla mediazione introdotta in uno Stato Membro come quella italiana e che investe aspetti legati alla tutela giurisdizionale ed al relativo esercizio nelle sedi giudiziarie (ad esempio, valutazione probatoria del comportamento della parte che non ha partecipato alla mediazione, il sistema della ripetizione delle spese, il pagamento di una sanzione a carico della parte assente, etc.). Ciò posto, non ci resta che attendere con ansia le decisioni della Corte di Giustizia sui quesiti posti e, quindi, vedere come andranno a finire i relativi giudizi nazionali all'uopo sospesi. Soprattutto, sarà interessante notare che tipo di influenza avranno le decisioni rese dai giudici alla luce delle pronunce della Corte di Giustizia e se vi sarà un .. cambiamento di rotta decisivo. Comunque, ed a prescindere dalle evidenziate novità "nazionali", giova infine segnalare la Risoluzione del Parlamento UE del 13.9.2011 sull'attuazione della direttiva sulla mediazione negli Stati Membri, impatto della stessa sulla mediazione e sua adozione da parte dei Tribunali (2011/2026(IN)). In detto atto il Parlamento ha posto in rilievo vari aspetti relativi all'"andamento" della procedura di mediazione di cui alla citata direttiva comunitaria nei vari Stati Membri dell'Unione Europea sottolineando le varie modalità di attuazione nei vari ordinamenti nazionali. L'Italia, in buona sostanza, ne è uscita quasi bene (non è stata bocciata) e, al riguardo, il Parlamento ha sottolineato, tra l'altro, che il nostro paese ha adottato un approccio rigoroso nei confronti della confidenzialità della procedura di mediazione (così al punto 1). Inoltre ha osservato che nel sistema giuridico italiano, la mediazione obbligatoria sembra raggiungere l'obiettivo di diminuire la congestione nei Tribunali; ciononostante sottolinea che la mediazione dovrebbe essere promossa come una forma di giustizia alternativa praticabile, a basso costo e più rapida, piuttosto che un elemento obbligatorio della procedura giudiziaria (così, punto 10). Aspetto, questo, che è stato sin dall'inizio oggetto dei dissensi e delle polemiche sorte a seguito dell'entrata in vigore della legge e che lo stesso Parlamento Europeo ha rilevato ■

La Ferrovia

Manovra: il contratto collettivo F.S. si applica a tutti gli operatori



di MARGHERITA PACE

Studio legale Associato Tracci
Dell'Ultri Vizzini - Pace.
studio.tdp@live.it

Pochi giorni fa, il 14 settembre, la Camera dei deputati, con 316 voti favorevoli e 302 contrari, ha votato la questione di fiducia posta dal Ministro per i rapporti col Parlamento, Elio Vito, a nome del Governo, sull'approvazione, senza emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi, all'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto legge 13 agosto 2011 n.138 recante misure urgenti per la stabilizzazione e lo sviluppo.

La manovra economica di fine estate, così infine approvata, ha subito un iter di formulazione faticoso e complicato che ha visto alternarsi in soli 60 giorni ben quattro riformulazioni e rimaneggiamenti.

Nell'ultima stesura presentata e approvata dal Senato della Repubblica in data 8 settembre e, quindi, solo 6 giorni prima dell'approvazione definitiva, è stata inserita, a sorpresa, una modifica del già tanto contestato art. 8. A pagina 28 del testo delle Modificazioni apportate in sede di conversione al Decreto legge è stato stabilito, infatti, che alla fine dell'art. 8 della manovra fosse aggiunto un nuovo comma così formulato:

<3-bis. All'art. 36, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'alinea, le parole: "e la normativa regolamentare, compatibili con la legislazione comunitaria, ed applicate" sono sostituite dalle seguenti: "la normativa regolamentare ed i contratti collettivi nazionali di settore, compatibili con la legislazione comunitaria, ed applicati";

b) dopo la lettera b) è inserita la seguente:

2b-bis) condizioni del lavoro e del personale">

Il richiamato art. 36 è contenuto nel d.lgs. 188/2003 che ha a suo tempo recepito nel nostro ordinamento le tre famose Direttive comunitarie (c.d. primo pacchetto comunitario, ovvero 'pacchetto infrastruttura' - la 2001/12/CEE, la 2001/13/CEE e la 2001/14/CEE) emanate al fine di realizzare la piena liberalizzazione del trasporto ferroviario internazionale delle merci su gran parte della rete europea. Il Decreto legislativo 188 è, infatti, ancor oggi il testo fondamentale vigente nel nostro ordinamento in tema di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia. Tra i principi ispiratori di questa normativa spicca, in particolare, la necessità a che sia garantita l'autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie (art. 2). All'art. 4 del decreto 188 è stabilito, inoltre, che le imprese ferroviarie presenti nel nostro Stato debbano possedere uno status giuridico indipendente per quel che concerne la gestione, l'amministrazione ed il controllo interno in materia

amministrativa, economica e contabile.

Pare, quindi, che la modifica dell'art.36 del decreto 188 da parte dell'ultima manovra, si scontri violentemente con questi principi e, più in generale, con il lento, ma urgente iter di liberalizzazione del sistema del trasporto ferroviario in Italia.

La ormai vecchia formulazione del comma 1 dell'art.36 prevedeva, infatti, che "Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto anche la legislazione nazionale, regionale e la normativa regolamentare, compatibili con la legislazione comunitaria [...]". Lasciando, dunque, libertà di contrattazione alle singole aziende. Il nuovo comma 1 dell'art. 36, invece risulta così riformulato: "Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese, che espletano sull'infrastruttura nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto anche la legislazione nazionale, regionale, la normativa regolamentare e i contratti nazionali di settore, compatibili con la legislazione comunitaria [...]".

La nuova norma, quindi, impone agli operatori del settore ferroviario di applicare il contratto collettivo di lavoro delle Ferrovie dello Stato.

L'emendamento, inserito *in extremis* su proposta dei senatori leghisti Massimo Garavaglia, Paolo Tancredi e Gianvittorio Vaccari, non è passato inosservato agli operatori del settore che, nei giorni scorsi, hanno sottolineato come l'inserimento di questa norma sia in aperta controtendenza rispetto ad un provvedimento che dovrebbe avere come primarie finalità il contrasto all'emergenza finanziaria e il rilancio del sistema economico attraverso interventi tesi alla semplificazione e liberalizzazione del mercato. E in effetti è difficile trovare una spiegazione e una logica convincenti che giustifichino la ratio di tale modifica anche perché l'art. 8 in cui viene prevista afferma che le aziende (evidentemente non quelle del settore ferroviario) siano ora più libere nella formulazione dei contratti interni di lavoro. Tra l'altro va sottolineato che il contratto collettivo attualmente applicato dal gruppo FS, e che ora dovrebbe estendersi a tutti gli operatori del sistema, è un accordo scaduto alla fine del 2007 e non più rinnovato.

Alcune organizzazioni come Confetra, Confraspporto e FerCargo, nonché il Forum del trasporto ferroviario (cui aderiscono le imprese nate dopo la liberalizzazione del settore), hanno duramente contestato la riformulazione dell'art. 38 del D. Lgs. 188/2003, sostenendo che la norma sia in aperta controtendenza sia con lo spirito della manovra che specificatamente con quello dell'art.8 della stessa, ma soprattutto con il lento, ma inevitabile (e ripeto, urgente), processo di liberalizzazione del settore ferroviario in Italia. In particolare le parti coinvolte hanno paventato che la nuova norma sia stata concepita per favorire le Ferrovie dello Stato, che a breve dovrebbero misurarsi con i nuovi operatori del settore e,

in particolare, con Ntv - Nuovo trasporto viaggiatori - Azienda privata che fa capo alla società francese SNCF, a Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle e, Gianni Punzo tanto che la modifica dell'art. 8 della manovra da alcuni è stata chiamata 'emendamento anti Montezemolo'. Ntv, infatti, a partire da fine anno farà concorrenza a FS con la sua flotta di 25 nuovi treni 'Italo' per l'alta velocità. Tra l'altro proprio quest'ultima società ha da poco siglato un accordo che prevede aumenti di produttività e sistemi retributivi adeguati per i giovani formati ed immessi nel mercato del lavoro unitamente ad un piano "benessere" aggiuntivo allo stipendio che si comporrà di assistenza integrativa pensionistica e sanitaria, personalizzata in base alle esigenze e allo stato civile del lavoratore.

Per le parti sopracitate la nuova norma sarebbe, quindi, incostituzionale poiché contraria al principio di libertà contrattuale e poiché andrebbe direttamente a danneggiare le imprese private operanti nel cargo ferroviario costringendole ad allineare il costo del personale su valori per esse insostenibili e rallentando qualsiasi processo di liberalizzazione.

Di avviso completamente opposto si è mostrato Federtrasporto, che, va detto, rappresenta anche FS, che ha invece sostenuto l'approvata modifica, affermando la necessità di nuove regole comuni agli operatori ferroviari e ritenendo auspicabile un contratto nazionale comune che individui al suo interno le specificità del settore e differenzi il trasporto merci da quello passeggeri a lunga e breve percorrenza. Della stessa opinione si sono mostrati i sindacati confederali: Filt, Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti che ritengono corretta la previsione considerato che il mercato è stato comunque già liberalizzato.

A prescindere dalle implicazioni economiche e alle polemiche correlate alle ragioni del mercato, che discendono inevitabilmente da questa nuova previsione normativa, va considerato che, effettivamente, la riformulazione dell'art. 36 costituisce un notevole passo indietro rispetto alle previsioni della completa liberalizzazione del settore ferroviario in Italia e si pone in netto contrasto rispetto ai principi dettati dall'Unione europea, recepiti, come visto, nel Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n. 188. Questa legge contiene ora al suo interno norme che faticano a dialogare armonicamente tra di loro: l'art. 2 che, come abbiamo visto, evoca tra i principi ispiratori l'autonomia e la libertà gestionale, l'art. 4 che, in tema di imprese ferroviarie stabilisce che le stesse abbiano uno status giuridico indipendente e l'art.36 che, invece, impone alle stesse aziende l'applicazione del contratto collettivo nazionale del settore che, come detto, è quello applicato da FS in attesa di essere aggiornato dal 2007. ■

I temi dello IUMI
verranno trattati nel
prossimo numero di
Diritto e Trasporti

www.aidim.org
presidenza@aidim.org

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

Fiscalità e Trasporti



di GIAMBATTISTA POGGI

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

Alcuni aspetti della disciplina IVA in materia di territorialità delle prestazioni di servizi. La circolare n. 37/E del 29 luglio 2011 esamina le novità introdotte nella normativa nazionale in materia di territorialità delle prestazioni di servizi e dei relativi meccanismi applicativi. In seguito alle modifiche recate dal D.Lgs. 11 febbraio n. 18, le disposizioni che disciplinano la territorialità delle prestazioni di servizi sono recate dagli articoli che vanno dal 7-ter al 7-septies del D.P.R. n. 633 del 1972 e prevedono - a far data dal 1° gennaio 2010 - due criteri base:

il primo, per le prestazioni poste in essere nei confronti di soggetti passivi (rapporti B2B) che, salvo espresse deroghe, si considerano, di regola, effettuate nel territorio dello Stato quando il committente è un soggetto stabilito nel territorio dello Stato.

il secondo per le prestazioni poste in essere nei confronti di committenti diversi dai soggetti passivi (rapporti B2C), che si considerano, di regola, effettuate nel territorio dello Stato quando il prestatore è stabilito nel territorio dello Stato medesimo.

Operazioni rese a committenti soggetti passivi

Nei rapporti B2B a decorrere dal 1° gennaio 2010, nei quali non solo il prestatore, ma anche il committente sia soggetto passivo d'imposta, **le regole di territorialità sono radicalmente mutate.**

In base al nuovo criterio si considerano, **rilevanti ai fini impositivi, nei rapporti B2B, solo le prestazioni rese nei confronti di soggetti passivi stabiliti nel territorio dello.**

Per verificare l'ambito di operatività della norma, assumono rilievo tre circostanze: **il committente a) deve essere un soggetto passivo (c.d. "status"); b) deve agire quale soggetto passivo (c.d. "qualità"); c) il luogo di stabilimento dello stesso. Non assume rilievo nei rapporti B2B il luogo di stabilimento del prestatore né il luogo di utilizzazione del servizio.**

Pertanto nell'ambito degli stessi rapporti le prestazioni di servizi: **a) si considerano effettuate in Italia, quando sono rese a committente stabilito in Italia, anche se utilizzate al di fuori del territorio nazionale e comunitario; b) non si considerano effettuate in Italia, quando sono rese a committente stabilito in altro Stato, comunitario o non comunitario, anche se utilizzate nel territorio nazionale.**

Deroghe ai principi generali di territorialità nei rapporti B2B

Sulla base delle indicazioni fornite dalla direttiva 2008/8/CE, il legislatore ha individuato negli articoli da 7-quater a 7-septies del D.P.R. 633/72 le deroghe ai principi generali di territorialità sopra indicati. Relativamente ai rapporti B2B le deroghe sono molto circoscritte rientrando la quasi totalità delle prestazioni di servizi nel criterio-base di territorialità previsto per i rapporti medesimi.

A far data dal 1° gennaio 2010 rientrano nel criterio generale del committente sopraindicato le seguenti fattispecie, che prima erano invece regolate da criteri derogatori:

le locazioni non a breve termine di mezzi di trasporto, per cui in precedenza rilevavano il luogo di stabilimento del prestatore e il luogo di utilizzazione;

le prestazioni relative a beni mobili, per cui in precedenza rilevava il luogo di materiale esecuzione;

le prestazioni di trasporto beni, prima rilevanti sulla base della distanza percorsa in Italia e, per i trasporti intracomunitari, sulla base del luogo di identificazione

del committente.

Deroghe per la locazione e noleggio di mezzi di trasporto a breve termine

Per le prestazioni riconducibili alla "locazione, anche finanziaria, noleggio e simili, a breve termine di mezzi di trasporto" come definite nella lettera g) dell'articolo 7 del D.P.R. n. 633 ("possesso o l'uso ininterrotto del mezzo di trasporto per un periodo non superiore a trenta giorni ovvero a novanta giorni per i natanti"), **il presupposto è determinato, prescindendo dal luogo di stabilimento del prestatore e del committente, in funzione del luogo in cui il mezzo di trasporto è effettivamente messo a disposizione del committente ovvero il luogo in cui il destinatario (o un terzo che agisce per suo conto) prende fisicamente possesso del mezzo.** La norma prevede che in alcuni casi ai fini della determinazione del presupposto territoriale assuma rilievo anche il luogo di effettiva utilizzazione del mezzo di trasporto. **I servizi si considerano effettuati in Italia se il mezzo di trasporto è messo a disposizione del committente in Italia, sempreché l'effettiva e concreta utilizzazione del mezzo di trasporto avvenga nel territorio comunitario.**

I servizi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili a breve termine di mezzi di trasporto non si considerano effettuati in Italia se il mezzo stesso è messo a disposizione del committente in altro Stato, comunitario o non comunitario. Nell'ipotesi di messa a disposizione in altro Stato non comunitario l'operazione è soggetta a IVA in Italia quando la concreta utilizzazione del mezzo di trasporto avvenga nel territorio italiano.

Nel caso in cui, invece, il mezzo di trasporto sia messo a disposizione in uno Stato comunitario, non rileva l'utilizzo del mezzo nel territorio italiano, e l'operazione non si considera effettuata in Italia ■

Principali scadenze fiscali di novembre 2011

15 novembre	Emissione fattura differita per la cessione di beni spediti o consegnati nel mese di ottobre 2011, la cui consegna risulti da un DDT o da altro documento idoneo a identificare i soggetti fra i quali è effettuata l'operazione
16 novembre	- Liquidazione e versamento dell'IVA dovuta per il mese di ottobre 2011 o del terzo trimestre solare - Invio telematico dichiarazioni d'intento ricevute nel mese di ottobre 2011 - Versamento delle ritenute alla fonte e dei contributi INPS
25 novembre	- Presentazione elenchi Intrastat relativi al mese di ottobre 2011
30 novembre	-Versamento 7° rata ovvero 6° rata delle imposte dovute a saldo per l'anno precedente ed in acconto per l'anno in corso; -Versamento 2° rata acconto per l'anno in corso
30 novembre	Invio della comunicazione relativa alle operazioni effettuate nel mese di ottobre 2011 precedente con soggetti aventi sede, domiciliati o residenti nei paesi c.d. "Black list"

DIRITTO e TRASPORTI

CONVERSAZIONI SULLA DISCIPLINA DEI TRASPORTI IL PROGRAMMA GENNAIO - GIUGNO 2012

Mercoledì, 25 Gennaio 2012 dalle ore 16 alle ore 18

Sicurezza e Privacy nell'Autotrasporto

Lunedì, 20 febbraio 2012 dalle ore 16 alle ore 18

La mediazione nei trasporti

Lunedì, 26 marzo 2012 dalle ore 16 alle ore 18

Doganale

Lunedì, 23 aprile 2012 dalle ore 16 alle ore 18

Diritto marittimo

Lunedì, 18 giugno 2012 dalle ore 16 alle ore 18

Diporto

DIRITTO e TRASPORTI

CONVERSAZIONI SULLA *DISCIPLINA DEI TRASPORTI*

Il contratto di Salvataggio Lloyd's Open Form 2011

presso il Centro di Cultura, Formazione e Attività Forensi in Genova via XII Ottobre, 3

Giovedì, 24 novembre 2011

dalle ore 15.00 alle 18.00

con il patrocinio

CONSIGLIO SUPERIORE
DELLA MAGISTRATURA
CORTE DI APPELLO DI GENOVA



ORDINE
DEGLI AVVOCATI
DI GENOVA



Mediapartner

EDITORIALE
TRASPORTI



Il programma del convegno prevede i saluti dell'avv. **Stefano SAVI** presidente del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Genova, del dr. **Luca FLORENZANO** direttore del "Diritto e Trasporti" e del dr. **Paolo LIDONNI** direttore de "Il Corriere dei Trasporti" ed i seguenti interventi:

avv. **Guglielmo CAMERA** - Studio legale Camera Verneti
Introduce e modera il convegno

avv. **Giorgio BERLINGIERI** - Studio Legale Berlingieri
" **Il soccorso in mare tra la normativa interna e quella uniforme** "

Richard GUNN - Reed Smith
" **LOF 2011 - I cambiamenti nel contesto** "

Joanna WATERFALL - Clyde & Co
" **Le navi Porta-container e le implicazioni per i Beni Salvati** "

David MCINNES - Ince & Co
" **LOF 2011 - Pubblicazione delle decisioni e il principio di confidenzialità** "

Promosso da



la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese

ed è valida per **TRE CREDITI** nell'ambito dell'assolvimento agli obblighi di formazione permanente professionale degli Avvocati e della formazione per gli Assicuratori.

Per ricevere informazioni contattare avv. **Cecilia VERNETTI**
cell. 3420429716 email dirittoetrasporti@gmail.com

PARTENZE MERCI DAI PORTI ITALIANI					
ANCONA	pag 20	GIOIA TAURO	pag 22	RAVENNA	pag 27
CAGLIARI	pag 20	LA SPEZIA	pag 22	SALERNO	pag 28
CIVITAVECCHIA	pag 21	LIVORNO	pag 24	SAVONA	pag 28
GENOVA	pag 21	MARINA DI CARRARA	pag 25	TRIESTE	pag 28
		NAPOLI	pag 25	VENEZIA	pag 29
				PARTENZE CROCIERE dal 15/11 al 28/11.....	pag 30
				AUTOSTRADE DEL MARE	pag 31



Stati Uniti

Nuovo terminal petrolifero

Port of Houston Authority ha approvato il contratto di concessione, 25 anni, con Battleground Oil Specialty Terminal Co. (BOSTCO) per la realizzazione di un terminal per la movimentazione e lo stoccaggio di greggio e di prodotti petroliferi nel porto americano. Il nuovo impianto entrerà in servizio nella primavera del 2013.



Europa

C-P riapre per il golfo

Chipolbrok riattiverà i servizi dai porti di Anversa, Amburgo e Venezia per il Golfo Persico, operando con navi di classe "Rijeka", della portata lorda di 22.000 tonnellate ed una capacità di sollevamento di 300 tons. La prima partenza è prevista per il 21 novembre da Anversa con scali a Gedda, Jebel Ali, Abu Dhabi e Jubail.



Singapore

A ottobre +3,8%

Lo scorso mese di ottobre il traffico delle merci nel porto di Singapore è ammontato a 43.341.000 tonnellate, +3,8% rispetto all'ottobre 2010. In crescita i containerizzati, +12,4%, le merci convenzionali +4,9%. In calo sia le rinfuse petrolifere che quelle non petrolifere, scese rispettivamente dell'8,7% e del 23,2%.



PARTENZE MERCI DAI PORTI ITALIANI

ANGONA (071)

Operatori portuali	Tel.	Fax
ADRIA FERRIES	50211621	202296
ADRIATIC SHIPPING	2070064	
AMATORI	2071951	56256
ANEK LINES ITALIA	2072346	2077904
ARCHIBUGI	501011	56752
C.D.S. TALEVI	200563	
EUROFERRIES	201708	
FRITTELLI MARITIME G.	50211621	202296
GASTALDI & C.	2270535	2270500
GLOBAL SERVICE	2270871	2270870
INTERFREIGHT	2270581	2270580
J.L.T.	200868	
KANE HUMBERT	201138	
MARITIME	5021111	
MARITRANSPORT	204275	203435
MARSPED	204296	203919
MAURO G.	2089262	2072911
MINONNI AGENCY	201708	201933
MONTI E C.	200554	56752
MORANDI FELLI & C.	2072434	202219
MORBELLI	202051	
NOVELLI	200288	203246

○ EUROPA
 ○ MEDITERRANEO
 ○ CIPRO
 ○ Limassol
 20-11 DILARA KALKAWAN Evergreen
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 ○ GRECIA
 ○ Pireo
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 ○ Igoumenitsa
 Grimaldi Lines lunedì martedì mercoledì venerdì sabato domenica
 MN. CRUISE EUROPA
 MN. CRUISE OLYMPIA
 ○ Patrasso
 Grimaldi Lines lunedì martedì mercoledì venerdì sabato domenica

MN. CRUISE EUROPA
 MN. CRUISE OLYMPIA
 ○ Salonicco
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line
 ○ MAR NEGO
 ○ BULGARIA
 ○ Varna
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 ○ GEORGIA
 ○ Poti
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 ○ ROMANIA
 ○ Constantza
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 ○ RUSSIA
 ○ Novorossiysk
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 ○ UKRAINA
 ○ Illicevsk
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 ○ ASIA
 ○ MEDITERRANEO
 ○ ISRAELE
 ○ Ashdod
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 ○ Haifa
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport

○ LIBANO
 ○ Beirut
 20-11 DILARA KALKAWAN Evergreen
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line
 ○ SIRIA
 ○ Lattakia
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line
 ○ TURCHIA
 Servizio settimanale diretto il martedì Incl. Joljetik - Fjli Consulth
 ○ Gemlik
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line
 ○ Istanbul
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line
 ○ Izmir
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line
 ○ Mersin
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line
 ○ AFRICA
 ○ MEDITERRANEO
 ○ EGITTO
 ○ Alessandria
 26-11 MSC ADELE Maritransport
 03-12 MSC GABRIELLA Maritransport
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line

○ Port Said
 17-12 BF VALENCIA Sermar Line
 ○ CAGLIARI (070)
 Operatori portuali Tel. Fax
 AGENAVE 666910 662337
 ASSO AGENTI 651111
 CARIMAR 684441
 CINQOTTA 653395 652383
 CORRIAS 6401084
 DD SERVICES 660650 9195277
 ITALMAR SARDINIA 6670183
 JOSTO 657365
 L.C.A. 6402601
 LLOYD SARDEGNA 58413 68928
 MELONI 652444 670718
 NOLARMA 653528 656053
 PAU SHIPPING 662224
 PERINI 60901
 PLASANT 668208 659924
 PONS 653677
 SANDES 664654
 SARMA 667341
 SEMAR 668091 651141
 SERMAR 657905 663137
 VESPA 651264 667683
 ○ EUROPA
 ○ MEDITERRANEO
 ○ SPAGNA
 ○ Valencia
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ OCEANO ATLANTICO
 ○ GERMANIA
 ○ Amburgo
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Bremerhaven
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Follstovne
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine

○ SPAGNA
 ○ Algeiras
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ SVEZIA
 ○ Goteborg
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ ASIA
 ○ MAR ROSSO
 ○ ARABIA SAUDITA
 ○ Jeddah
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ GOLFO ARABICO/PERSICO
 ○ GIORDANIA
 ○ Aqaba
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ ARABIA SAUDITA
 ○ Dammam
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ BARBAIN
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Mina Sulman
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ EMIRATI ARABI
 ○ Abu Dhabi
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Dubai
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Fujairah
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine

○ Jebel Ali
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Khor Fakkan
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Sharjah
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ IRAN
 ○ Bandar Abbas
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ KUWAIT
 ○ Kuwait City
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ OMAN
 ○ Mina Gabbes
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ QATAR
 ○ Doha
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ OCEANO PACIFICO
 ○ CINA
 ○ Shanghai
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Shekou
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine
 ○ Yantian
 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffmarine
 01-12 ITALY EXPRESS Saffmarine

Corriere dei TRASPORTI
 Direttore Responsabile **F. Paolo Li Donni**
 Direttore "Diritto e Trasporti" **Luca Florenzano**
 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.
 Sito web: www.corriereeditrasporti.it
 E-mail: redazione@editorialetrasporti.it

Per la pubblicità Editoriale Trasporti S.p.A.
 Responsabile commerciale **Eleonora Canessa**
 Tel. 06 99330133 cell. 393 9413031
 E-mail: marketing@editorialetrasporti.it
 Ufficio abbonamenti
 Responsabile **Patrizia Durante**
 Tel. 06 99330133 Fax 06 99330134
 E-mail: abbonamenti@editorialetrasporti.it
 Annuale Italia € 150,00 Estero € 260,00
 Bonifico bancario intestato a: Editoriale Trasporti SpA
 Banca Monte dei Paschi di Siena - Sede di Orvieto (TR)
 IBAN IT 40 T 01030 25701 000000266521
 Conto corrente postale intestato a: Editoriale Trasporti SpA
 C/C Postale n° 000805801710

Editoriale Trasporti S.p.A.
 Presidente **Paolo Silvestri**
 Amministratore delegato **Laura Di Perna**
 Responsabile uff. stampa e relazioni esterne **Marco De Amicis**
 E-mail: m.deamicis@editorialetrasporti.it
 Sede legale **Genova 16128 Corso Andrea Podestà, 8/1**

- **HONG KONG**
 - Hong Kong
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **MALAYSIA**
 - Laem Chabang
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Port Qasim**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **SINGAPORE**
 - Singapore
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **TAIWAN**
 - Kaohsiung
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **OCEANO INDIANO**
 - Bombay
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Mumbai**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Mundra**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Mundra**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Nhava Sheva**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **INDIA**
 - **PAKISTAN**
 - Karachi
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **SRI LANKA**
 - Colombo
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **NORD AMERICA**
 - **COSTA ATLANTICA**
 - **STATI UNITI**
 - Charleston
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **New York**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Newark**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Norfolk**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Savannah**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **CENTRO AMERICA**
 - **GOLOFO DEL MESSICO**
 - **STATI UNITI**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **SUD AMERICA**
 - **COSTA ATLANTICA**
 - **BRASILE**
 - Itajaí
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Paranaguá**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **Rio de Janeiro**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **AFRICA**
 - **OCEANO ATLANTICO**
 - **GUINEA**
 - Conakry
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline

- **OCEANO INDIANO**
 - **KENYA**
 - **Mombasa**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **TANZANIA**
 - **Dar Es Salaam**
 - 24-11 OOCL OAKLAND Maersk Saffarline
 - 01-12 ITALY EXPRESS Saffarline
- **GIUVITAVECCHIA (0766)**
 - ANASAPED 390681 25854
 - A.S.C. 32639
 - BELLETTIERI 580001
 - CAMBASO & RISSO 220134
 - E & C GRECO MARIE 33982
 - GRIMALDI LINES 366592 776119
 - LA ROSA ROBERTO 29926
 - LORENZO REVELLO 501515
 - MEDOV CIVITAVECCHIA 366544
 - OFFICINE DEL TIRRENO 581276
 - PANAMA 501105
 - PAOLO ARDISSON 22615
 - POLISERVIZI 580006
 - SPEIDMAR 23249
 - T.M.A. 580006 580068
 - TRAMANA 20238
- **EUROPA**
 - **MEDITERRANEO**
 - **ITALIA**
 - **Catania**
 - Grimaldi Lines martedì giovedì sabato MN. SORRENTO
 - **Porto Torres**
 - Grimaldi Lines lunedì martedì mercoledì giovedì venerdì sabato MN. CRUISE ROMA MN. CRUISE BARCELONA
 - **Trapani**
 - Grimaldi Lines il mercoledì MN. SORRENTO
 - **MALTA**
 - **La Valletta**
 - Grimaldi Lines il sabato MN. CATANIA
 - **SPAGNA**
 - **Barcellona**
 - Grimaldi Lines lunedì martedì mercoledì giovedì venerdì sabato MN. CRUISE ROMA MN. CRUISE BARCELONA
 - **AFRICA**
 - **TUNISIA**
 - **Tunisi**
 - Grimaldi Lines il mercoledì MN. SORRENTO
- **GENOVA (010)**
 - Operatori portuali Tel. Fax
 - A.E.M. 5767041 5761006
 - A.M.U. 2462396 6427830
 - ANFOR 626851 417865
 - ARNAS ITALIA 837741 837459
 - BUCCI 413103 831583
 - BUCCI 413103 831583
 - BULK SERVICE LINES AG. 5530266
 - CABELLA 5451043
 - CAMBASO & RISSO 57101 583959
 - CAMPISANO GROUP 639851 6453465
 - CEMAR 573171 589593
 - CHINA SHIPPING 56071 5607670
 - CFRANI 993890
 - CLEARING 6451410
 - CMA CGM ITALY 59071 5867272
 - COSCON ITALY 57101 2707503
 - COSTA CONTAINER LINES 60991 4694114
 - COSULHONG FLLI 27151 2715110
 - CSA 654111 6591432
 - CSAV 642021 6402688
 - DAVID 2461004 8102900
 - DEL BENE 6121688
 - DELTA 537521 594558
 - DICKS SAVONIES 4112891
 - EMES 839001
 - EUROGATE 5318001
 - EUROHARTING 2541089 2471024
 - EURO ENTERPRISES 639851 411358
 - EVERGREEN 531311 5331456
 - FERRANDO & MASSONE 586170
 - FERRITANK 588790
 - FIRSAAS 639281 5709887
 - FIRANCE 24981 2498300
 - FREMBAR 5533017
 - FRESHUP 592007
 - FREMURA 6591123 6400335
 - GASTALDI & C. 598951 5899778
 - GENOA MARINE SERVICE 2462781 2461300
 - GESTARMA 5535154 5531117
 - GIORDO 5700637

- GRANDI NAVE VELOCI 55091 5509333
- HANJIN ITALY 5896615 86161
- HAPAG LLOYD 254901 25490362
- INTERSEV 593690 8636451
- INTERMAR 249511
- INTERMED 540925
- ITALIA ENERGY & CONSULTING 2541547
- ITALO SCANDINAVIA 530751
- K LINE 5301 589112
- LAURA 2464524 252124
- LE NAVI 642121 6472408
- MAERSK ITALIA 20961 2096236
- MAR-INT 3774831 3774831
- MAIRITIMO LOGISTICS 270561
- MARITIME TRADING 9993
- MARITIMA SPEDIZIONI 821375
- MEDIMA 59631
- MEDOV 54901 5490275
- MESSINA IGNAZIO & C. 53961 5396264
- NAVALBUO 553546
- NAVIMED 4495401
- NAVTRANS 5705321 592655
- NOLARMA 589069
- NYK LINE ITALY 239021
- PA MAR 5747121 5747130
- PROSPER 545521 5960458
- RATTI E LAGHEZZA 60591
- S.I.C.M.A. 2463378
- S.I.M.I. 411675
- SARFARINE 233571 25357479
- SAMA 613272
- SATTEMAR 53431 5343237
- SEAFER PROLO 5702899 5848970
- SE.NA.GE. 4495401 4495390
- SEFIMAR 544571 586318
- SMV 2470887 2472638
- SOLAS 8681207 8681220
- SORRENTO 645041 6450471
- SPEIDMAR 415081 6450471
- SPEZICIONERI INTERCONTINUALI 8607800
- T.O. DELTA 5854870
- TRIPPOCCHIA ARMEC 6450811 6452326
- TRIPPOCCHIA 2500920 25400256
- TRUMP HUNG 24941 2494232
- USASC 59851 5985460
- YANG MING ITALY 59911 5991230
- ZIM ITALIA 640511 6451917
- **EUROPA**
- **MEDITERRANEO**
- **Catania**
- Grimaldi Lines il sabato MN. EUROFERRY SICILIA MN. CATANIA MN. EUROCARGO SALERNO Grimaldi Lines il mercoledì MN. EUROCARGO ISTANBUL
- **Palermo**
- Partenze giornaliere G.N.V. Mn. Splendid
- **Porto Torres**
- Partenze giornaliere G.N.V. Mn. Splendid
- **Termini Imerese**
- Quattro partenze settimanali Adriatica di Navigazione
- **CIPRO**
- **Limassol**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 28-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- **GRECIA**
- **Heraklion**
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 28-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- **Pireo**
- 17-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- 19-12 SKODSBORG Trumpy
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon China Shipping
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 23-11 MIRIAM BORCHARD Cosulich
- 21-11 COSCO ROTTERDAM Coscon China Shipping
- 28-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 30-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- **Salonicco**
- 19-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 26-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 28-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 03-12 VENTO DI ALISEO Tarros
- **Volos**
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 28-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- **MALTA**
- **La Valletta**
- Grimaldi Lines il sabato MN. EUROFERRY SICILIA MN. CATANIA MN. EUROCARGO SALERNO Grimaldi Lines il mercoledì MN. EUROCARGO ISTANBUL
- **SPAGNA**
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon China Shipping
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming USASC
- 20-11 COSCO ROTTERDAM Coscon China Shipping
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming USASC
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon China Shipping
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming USASC
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon China Shipping
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming USASC
- **COSTA ATLANTICA**
- **MADEIRA**
- Servizio settimanale full containers A.M.U.
- **Fuerteventura**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi
- 21-11 NEUBURG Sealog
- 28-11 MSC MARTA Le Navi
- 20-11 SKIRNER Sealog
- 04-12 MSC ALCANTATE Le Navi
- **Lanzarote**
- 21-11 NEUBURG Sealog
- 28-11 SKIRNER Sealog
- **Las Palmas**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi
- 21-11 NEUBURG Sealog
- 28-11 MSC MARTA Le Navi
- 28-11 SKIRNER Sealog
- 04-12 MSC ALCANTATE Le Navi
- **SPAGNA**
- **Algeiras**
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming USASC

- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming USASC
- **ASIA**
- **MEDITERRANEO**
- **ISRAELE**
- **Ashdod**
- 19-11 REBECCA BORCHARD Cosulich
- 25-11 ANNE BORCHARD Cosulich
- 28-11 CALA PARADISO Coscon
- 03-12 REBECCA BORCHARD Cosulich
- **Haifa**
- 18-11 REBECCA BORCHARD Cosulich
- 25-11 ANNE BORCHARD Cosulich
- 28-11 CALA PARADISO Coscon
- 02-12 REBECCA BORCHARD Cosulich
- **LIBANO**
- **Beirut**
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 28-11 JOLLY ORO Messina
- 28-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- 05-12 THEBELAND Messina
- 19-12 SKODSBORG Trumpy
- **SIRIA**
- **Lattakia**
- 09-12 SCHACKENBORG Trumpy
- 19-12 SKODSBORG Trumpy
- **TURCHIA**
- 17-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- 23-11 MIRIAM BORCHARD Cosulich
- 20-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- **Ambarli**
- 17-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- 23-11 MIRIAM BORCHARD Cosulich
- 30-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- **Gezbe**
- 19-11 VENTO DI ALISEO Tarros
- 26-11 VENTO DI BORA Tarros
- 03-12 VENTO DI ALISEO Tarros
- **Gemlik**
- 19-11 VENTO DI ALISEO Tarros
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 26-11 VENTO DI BORA Tarros
- 28-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 03-12 VENTO DI ALISEO Tarros
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- **Haidarpasa**
- 17-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- 23-11 MIRIAM BORCHARD Cosulich
- 30-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- **Istanbul**
- 19-11 VENTO DI ALISEO Tarros
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 23-11 MIRIAM BORCHARD Cosulich
- 26-11 VENTO DI BORA Tarros
- 30-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- 03-12 VENTO DI ALISEO Tarros
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- **Izmir**
- 17-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- 19-11 VENTO DI ALISEO Tarros
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 23-11 MIRIAM BORCHARD Cosulich
- 26-11 VENTO DI BORA Tarros
- 30-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- 03-12 VENTO DI ALISEO Tarros
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- **Mersin**
- 19-11 VENTO DI ALISEO Tarros
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 26-11 VENTO DI BORA Tarros
- 30-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- **Messina**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 23-11 MIRIAM BORCHARD Cosulich
- 26-11 VENTO DI BORA Tarros
- 30-11 SUSAN BORCHARD Cosulich
- **MAR ROSSO**
- **ARABIA SAUDITA**
- **Jeddah**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- 24-11 JUEMME TRADER Messina
- 04-12 JOLLY ROSSO Messina
- **GOLEO ARABICO/PERSICO**
- **ARABIA SAUDITA**
- **Dammam**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **BAHRIN**
- **Mina Sulman**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **EMIRATI ARABI**
- **Abu Dhabi**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming USASC
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming USASC
- **Mhor Fakkan**
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming USASC
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming USASC
- **Jebel Ali**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **IBAN**
- **Bandar Abbas**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina

- **IRAO**
- **Umm Qasr**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- **KUWAIT**
- **Kuwait city**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **QMAN**
- **Mina Qabos**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **QATAR**
- **Doha**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- **OCEANO PACIFICO**
- **CINA**
- **Chiwan**
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- **Ningbo**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon China Shipping
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- 26-11 AL MUTANABBI China Shipping USASC
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon China Shipping
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **QINGDAO**
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 26-11 AL MUTANABBI China Shipping USASC
- **Shanghai**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon China Shipping
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- 26-11 AL MUTANABBI China Shipping USASC
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon China Shipping
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **SRI LANKA**
- **Colombo**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- **OCEANO PACIFICO**
- **AUSTRALIA**
- **Brisbane**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **Melbourne**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **NILUVA ZELANDA**
- **Auckland**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **Lyttelton**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **Napier**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **Yanban**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO WASHINGTON Coscon
- **Xiamen**
- **Giemen**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- **Xingang**
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- **GOLEO SUD**
- **Busan**
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **Kwangyang**
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- **HONG KONG**
- **Hong Kong**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon China Shipping
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon China Shipping
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk



PER RICHIEDERE L'ABBONAMENTO AL CORRIERE

abbonamenti@editorialetrasporti.it
oppure contattaci
Tel 06 99330133 Fax 06 99330134

BORCHARD LINES LTD.

SERVIZI REGOLARI FULL CONTAINER DA GENOVA

PER PIREO HAYDARPASA AMBARLI IZMIR/ALIAGA
mn. MIRIAM BORCHARD 23-11-11
mn. SUSAN BORCHARD 30-11-11

PER LIMASSOL ASHDOD HAIFA ALESSANDRIA
mn. ANNE BORCHARD 25-11-11
mn. REBECCA BORCHARD 02-12-11

Fratelli Cosulich

16126 GENOVA - Ponte Morsini, 41
Tel. 010.27151 - Tlx 270086 - Fax 010.271.500
20090 SEGRATE (MI) - Palazzo Tintoretto
Tel. 02.269.771 - Fax 0226.920.504

SAILING LIST

- o **STATI UNITI**
- o **Baltimora**
- 30-11 VEGALAND Trumpy
- 16-12 SCHACKENBORG Trumpy
- o **Charleston**
- 22-11 ZIM COSTANZA China Shipping Zim
- o **Jacksonville**
- 30-11 VEGALAND Trumpy
- 16-12 SCHACKENBORG Trumpy
- o **Miami**
- 22-11 ZIM COSTANZA China Shipping Zim
- o **New York(Newark)**
- 22-11 ZIM COSTANZA China Shipping Zim
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- o **Norfolk**
- 22-11 ZIM COSTANZA China Shipping Zim
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- o **Savannah**
- 22-11 ZIM COSTANZA China Shipping Zim
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- o **GOLFO DEL MESSICO**
- o **MESSICO**
- o **Altamira**
- 25-11 ROMEX EXPRESS CSAV Hapag Lloyd
- o **Veracruz**
- 25-11 ROMEX EXPRESS CSAV Hapag Lloyd
- 30-11 MAERSK DENTON Maersk
- 16-12 SCHACKENBORG Trumpy
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- o **STATI UNITI**
- o **Houston**
- 22-11 ZIM COSTANZA China Shipping Zim
- 25-11 ROMEX EXPRESS CSAV Hapag Lloyd
- o **New Orleans**
- 25-11 ROMEX EXPRESS CSAV Hapag Lloyd
- o **COSTA DEL PACIFICO**
- o **CANADA**
- o **Vancouver**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- o **STATI UNITI**
- o **Long Beach**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- o **Portland**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- o **Seattle**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon
- o **Tacoma**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 20-11 COSCO HAMBURG Coscon
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- 27-11 COSCO ROTTERDAM Coscon
- o **Centro America**
- o **OCEANO ATLANTICO**
- o **DOMINICANA R.**
- o **Rio Haina**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 30-11 VEGALAND Trumpy

- 20-12 BONAVIA AEM
- 17-12 SCHACKENBORG Trumpy
- o **S.to Domingo**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 01-12 BONAVIA AEM
- o **GUADALUPE**
- o **Pointe a Pitre**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 01-12 BONAVIA AEM
- o **GIAMAICA**
- o **Kingston**
- 22-11 ZIM COSTANZA China Shipping Zim
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 01-12 BONAVIA AEM
- o **MARTINICA**
- o **Fort de France**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 01-12 BONAVIA AEM
- o **PANAMA**
- o **Colon**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 01-12 BONAVIA AEM
- o **Cristobal**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 01-12 BONAVIA AEM
- o **OCEANO PACIFICO**
- o **GUATEMALA**
- o **S. Tomas de Castilla**
- 30-11 VEGALAND Trumpy
- 16-12 SCHACKENBORG Trumpy
- o **PANAMA**
- o **Manzanillo**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 01-12 BONAVIA AEM
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- o **SUD AMERICA**
- o **COSTA ATLANTICA**
- o **ARGENTINA**
- o **Buenos Aires**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 28-11 MSC MARTA Le Navi
- 29-11 CSAV MARESIAS CSAV
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi
- 12-12 ELQUI CSAV
- o **San Antonio**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 18-11 YOKOHAMA CSAV
- 28-11 MSC MARTA Le Navi
- 29-11 CSAV MARESIAS CSAV
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi
- 12-12 ELQUI CSAV
- o **BRASILE**
- o **Belem**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 28-11 MSC MARTA Le Navi Hapag Lloyd
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi Hapag Lloyd
- o **Fortaleza**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 28-11 MSC MARTA Le Navi Hapag Lloyd
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi Hapag Lloyd
- o **Itajai**
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- o **Paranaguá**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 28-11 MSC MARTA Le Navi Hapag Lloyd
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi Hapag Lloyd
- o **Rio de Janeiro**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 28-11 MSC MARTA Le Navi
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi
- o **Rio Grande**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 28-11 MSC MARTA Le Navi Hapag Lloyd
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi Hapag Lloyd
- o **Salvador Bahia**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi
- 28-11 MSC MARTA Le Navi
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi
- o **Santos**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 24-11 YOKOHAMA CSAV

- 24-12 JOLLY BIANCO Messina
- 27-12 VERA D. Coscon
- o **Tema**
- 04-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- 03-12 JOLLY ROSSO Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- 24-12 JOLLY BIANCO Messina
- 27-12 VERA D. Coscon
- o **GUINEA**
- o **URUGUAY**
- o **Montevideo**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 24-11 YOKOHAMA CSAV
- 28-11 MSC MARTA Le Navi Hapag Lloyd
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi Hapag Lloyd
- o **VENEZUELA**
- o **La Guaira**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 30-11 VEGALAND Trumpy
- 01-12 BONAVIA AEM
- 16-12 SCHACKENBORG Trumpy
- o **Puerto Cabello**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 01-12 BONAVIA AEM
- o **COSTA DEL PACIFICO**
- o **COLOMBIA**
- o **Cartagena**
- 24-11 MSC FIAMMETTA Le Navi
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 29-11 CSAV MARESIAS CSAV
- 01-12 BONAVIA AEM
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- 12-12 ELQUI CSAV
- o **Santa Marta**
- 24-11 LOUISA SCHULTE AEM
- 01-12 BONAVIA AEM
- o **PERU'**
- o **Callao**
- 29-11 CSAV MARESIAS CSAV
- 12-12 ELQUI CSAV
- o **AFRICA**
- o **MEDITERRANEO**
- o **ALGERIA**
- o **Algeri**
- 25-11 ASTRID Messina Tarros
- o **EGITTO**
- o **Alessandria**
- 18-11 REBECCA BORCHARD Cosulich
- 21-11 MSC DON GIOVANNI Le Navi
- 22-11 ZIM COSTANZA Zim
- 25-11 ANNE BORCHARD Cosulich
- 28-11 JOLLY ORO Messina
- 28-11 OCEAN PROTECTOR Le Navi
- 02-12 REBECCA BORCHARD Cosulich
- 05-12 MSC MARIA LAURA Le Navi
- 05-12 THEBELAND Messina
- 05-12 SCHACKENBORG Trumpy
- 19-12 SKODENBORG Trumpy
- o **Port Said**
- 17-11 YM MATURITY Coscon
- 24-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
- 26-11 AL MUTANABBI China Shipping
- o **LIBIA**
- o **Benghazi**
- 28-11 JOLLY ORO Messina
- 05-12 THEBELAND Messina
- o **Khoms**
- 28-11 JOLLY ORO Messina
- 05-12 THEBELAND Messina
- o **Misurata**
- 28-11 JOLLY ORO Messina
- 05-12 THEBELAND Messina
- 05-12 SCHACKENBORG Trumpy
- o **Tripoli**
- 25-11 ASTRID Cosulich
- 28-11 JOLLY ORO Messina
- 05-12 THEBELAND Messina
- o **TUNISIA**
- o **La Goulette**
- 21-11 MSC MARTA Le Navi
- 28-11 MSC MARTA Le Navi
- 04-12 MSC ALICANTE Le Navi
- o **Santos**
- 21-11 MSC FIAMMETTA Le Navi Hapag Lloyd
- 24-11 YOKOHAMA CSAV

Service settimanale ogni mercoledì
Brothermed Min. MAJESTIC

o **Rades**

17-11 STRAIT OF MESSINA Cosulich

21-11 AMILCAR Cosulich

24-11 STRAIT OF MESSINA Cosulich

28-11 ELYSSA Cosulich

o **Tunisi**

Service containers partenze ogni lunedì e giovedì Min. SALAMBO 7 CTN

28-11 JOLLY ROSSO Messina

05-12 THEBELAND Messina
- o **MAR ROSSO**
- o **ERITREA**
- o **Massawa**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- 04-12 JOLLY ROSSO Messina
- o **GIBUTI**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- o **SUDAN**
- o **Port Sudan**
- 19-11 JOLLY ARANCIONE Messina
- 19-11 JOLLY MARRONE Messina
- 24-11 JUEMME TRADER Messina
- 04-12 JOLLY ROSSO Messina
- o **OCEANO ATLANTICO**
- o **BENIN**
- o **Cotonou**
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- 04-12 JOLLY ROSSO Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- 24-12 JOLLY BIANCO Messina
- o **CAMEROON**
- o **Douala**
- 04-12 JOLLY ROSSO Messina
- 24-12 JOLLY BIANCO Messina
- o **COSTA D'AVORIO**
- o **Abidjan**
- 26-11 AL MUTANABBI Yang Ming UASAC
- 03-12 HANJIN ELIZABETH Yang Ming UASAC
- 04-12 JOLLY ROSSO Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
- 24-12 JOLLY BIANCO Messina
- 27-12 VERA D. Coscon
- o **San Pedro**
- 04-12 JOLLY ROSSO Messina
- 24-12 JOLLY BIANCO Messina
- o **GHANA**
- o **Takoradi**
- 04-12 JOLLY ROSSO Messina
- 11-12 MAERSK DENTON Maersk
- 18-12 MAERSK DAMASCUS Maersk

o **OCEANO ATLANTICO**- o **CANARIE**
- o **Fuerteventura**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **Lanzarote**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **Las Palmas**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **S. Cruz de Tenerife**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **ASIA**
- o **MEDITERRANEO**
- o **LIBANO**
- o **Beirut**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **SIRIA**
- o **Lebania**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **TURCHIA**
- o **Gemlik**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **IRAN**
- o **Isfahan**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **MERSI**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **NORD AMERICA**
- o **COSTA ATLANTICA**
- o **CANADA**
- o **Montreal**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **STATI UNITI**
- o **Baltimora**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **Boston**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **Charleston**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **Jacksonville**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **New York**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **New York**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **Port Everglades**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **COSTA DEL PACIFICO**
- o **STATI UNITI**
- o **Long Beach**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **Oakland**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **GOLFO DEL MESSICO**
- o **MESSICO**
- o **Altamira**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **Veracruz**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **STATI UNITI**
- o **Houston**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **New Orleans**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **NAMIBIA**
- o **Walvis Bay**
- 24-11 MSC MARTA Le Navi
- 30-11 MSC ALICANTE Le Navi
- 07-12 MSC GEMMA Le Navi
- o **BAHAMAS**
- o **Freeport**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **Centra America**
- o **BAHAMAS**
- o **Porto Principe**
- 23-11 MSC REGINA Le Navi
- 30-11 MSC LEANNE Le Navi
- 07-12 MSC VIENNA Le Navi
- o **CHILE**
- o **Arica**
- 25-11 MSC COLOMBIA Le Navi
- 02-12 MSC LEIGH Le Navi
- o **Iquique**
- 25-11 MSC COLOMBIA Le Navi
- 02-12 MSC LEIGH Le Navi
- o **Valparaiso**
- 25-11 MSC COLOMBIA Le Navi
- 02-12 MSC LEIGH Le Navi

PER COMUNICARE LE PARTENZE DELLE MERCI



marketing@editorialetrasporti.it
oppure contattaci
Tel 06 99330133 Fax 06 99330134

Operatori portuali	Tel.	Fax
A.M.I.	79451	794570
A.R.M.A.	518251	
ABA CASTELLINI	736148	
ALGERI	717160	723232

SAILING LIST

27-11 HANJIN BRUSSEL Yang Ming
 ○ **STATI UNITI**
 ○ Long Beach
 20-11 HANJIN AMSTERDAM Yang Ming
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 27-11 HANJIN BRUSSEL Yang Ming
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ Oakland
 20-11 HANJIN AMSTERDAM Yang Ming
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 27-11 HANJIN BRUSSEL Yang Ming
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ Portland
 20-11 HANJIN AMSTERDAM Yang Ming
 27-11 HANJIN BRUSSEL Yang Ming

○ Seattle
 20-11 HANJIN AMSTERDAM Yang Ming
 27-11 HANJIN BRUSSEL Yang Ming
 ○ Tacoma
 20-11 HANJIN AMSTERDAM Yang Ming
 27-11 HANJIN BRUSSEL Yang Ming
 ○ **CENTRO AMERICA**
 ○ BAHAMAS
 ○ Port au Prince
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **TRINIDAD e TOBAGO**
 ○ Port of Spain
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi

○ **BARBADOS**
 ○ Bridgetown
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **COSTA RICA**
 ○ Puerto Limon
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **HAITI**
 ○ Port au Prince
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **TRINIDAD e TOBAGO**
 ○ Port of Spain
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi

○ **COSTA DEL PACIFICO**
 ○ PANAMA
 ○ Manzanillo
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **SUD AMERICA**
 ○ **COSTA DEL PACIFICO**
 ○ CILE
 ○ Antofagasta
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ Africa
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ Iquique
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ San Vicente
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ Valparaiso
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **COLOMBIA**
 ○ Buenaventura
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ Cartagena
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **ECUADOR**
 ○ Guayaquil
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **PERU**
 ○ Callao
 22-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 29-11 MSC LAUSANNE Le Navi
 ○ **COSTA ATLANTICA**
 ○ BRASILE

○ **GHANA**
 ○ Tema
 30-11 DEIRA UASAC
 23-11 ASIR UASAC
 ○ **MAROCCO**
 ○ Casablanca
 24-11 VENTO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ **NIGERIA**
 ○ Lagos
 30-11 DEIRA UASAC
 23-11 ASIR UASAC
 ○ **APAPA**
 30-11 DEIRA UASAC
 23-11 ASIR UASAC
 ○ **OCEANO INDIANO**
 ○ **ISOLE COMORE**
 ○ Longoni
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 23-11 CMA CGM JADE CMA CGM
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **Moroni**
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **Mutsamudu**
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **KENYA**
 ○ Mombasa
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **MADAGASCAR**
 ○ Diego Suarez
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **Mahajanga**
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **Madagascar**
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **Tomatina**
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **TOBAGO**
 ○ Port Louis
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 23-11 CMA CGM JADE CMA CGM
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **REUNION**
 ○ Pointe des Galets
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 23-11 CMA CGM JADE CMA CGM
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **TANZANIA**
 ○ Dar es Salaam
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **TANGA**
 30-11 MSC FINLAND Le Navi
 21-11 MSC CAMILLE Le Navi
 28-11 MSC EMANUELA Le Navi
 07-12 MSC MANDY Le Navi
 ○ **LIVORNO (OSSE)**

○ **EUROPA**
 ○ **MEDITERRANEO**
 ○ **ITALIA**
 ○ Catania
 Partenze ogni due giorni ADRIATICA di NAVIGAZIONE
 ○ Palermo
 Cinque partenze settimanali M/V VICTORY Ghlanda
 ○ **SPAGNA**
 ○ Barcellona
 Grimaldi Lines lunedì mercoledì sabato
 MN FLORENZIA Giovedì MN IKARUS PALACE
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALICANTE Spadoni
 ○ Valencia
 Grimaldi Lines sabato MN IKARUS PALACE
 ○ **OCEANO ATLANTICO**
 ○ **SPAGNA**
 ○ Algeciras
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **CANARIE**
 ○ Fuerteventura
 22-11 SKRNER Seagol
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 29-11 NEUBURG Seagol
 02-12 MSC ALICANTE Spadoni
 ○ Lanzarote
 22-11 SKRNER Seagol
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 29-11 NEUBURG Seagol
 02-12 MSC ALICANTE Spadoni
 ○ Las Palmas
 22-11 SKRNER Seagol
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 29-11 NEUBURG Seagol
 02-12 MSC ALICANTE Spadoni
 ○ **ASIA**
 ○ **MEDITERRANEO**
 ○ **ISRAELE**
 ○ Ashdod
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **ARABIA SAUDITA**
 ○ Jeddah
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **GOLFO ARABICO/PERSIICO**
 ○ **ARABIA SAUDITA**
 ○ Dammam
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **BAHRAIN**
 ○ Mina Sulman
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **EMIRATI ARABI**
 ○ Jebel Ali
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **KUWAIT**
 ○ Kuwait City
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **OMAN**
 ○ Mina Oabos
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Salalah
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **OCEANO PACIFICO**
 ○ **CINA**
 ○ Ningbo
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Shanghai
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Xiamen
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ **Taiwan**
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ **COREA DEL SUD**
 ○ Busan
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Kwangyang
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **HONG KONG**
 ○ Hong Kong
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **MALAYSIA**
 ○ Port Klang
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **SINGAPORE**
 ○ Singapore
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **TAIWAN**
 ○ Kaohsiung
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ **OCEANIA**
 ○ **OCEANO PACIFICO**
 ○ **AUSTRALIA**
 ○ Brisbane
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Melbourne
 10-12 MAERSK DENTON Maersk

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 inducement tutti gli altri porti</i>		
LIBIA	TRIPOLI	decadale
	BENGHAZI	quindicinale
	MISURATA	decadale
	MARSA EL BREGA RAS LANUF	quindicinale mensile
MALTA	LA VALLETTA	settimanale (full container)
TUNISIA	TUNISI - RADES	settimanale (full container)

www.brointermedlines.com

per LIBIA e MALTA: rl.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



NORDANA

SERVIZIO RO-LO MULTIPURPOSE

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

Partenze ogni 17 giorni da Genova e Livorno per:

MED/LAM/USA	Rio Haina, La Guaira, Manzanillo, Cartagena, San Thomas de Castilla
(USA/MED)	(proseguono per Acajutla San Salvador, Guatemala City), Veracruz, Houston, Savannah e Baltimore

Partenze ogni 17 giorni da Genova per:

INTRAMED	Alessandria, Mersin, Izmir e Misurata
----------	---------------------------------------

www.nordana.com - gruppline@hugotrumpy.it



Grey Carrier Container Line

SERVIZI REGOLARI DI LINEA DA

GENOVA - LIVORNO - LA SPEZIA - VENEZIA
 per PR China, Far East, South East Asia, South Pacific, Australia, New Zealand
 SPECIALIZZATO IN ROTABILI - HEAVY LIFTS - CONTAINERS OOG
 PER PORTI SECONDARI VIA SINGAPORE E HONG KONG

rc.sped@hugotrumpy.it



UOL

CONTAINERS - RO.RO - PROJECT CARGO

POLIZZE DI CARICO ED ASSICURAZIONE WORLD WIDE DA ESTERO SU ESTERO

rc.sped@hugotrumpy.it

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

Operatori portuali	Tel.	Fax
A.E.M.	895500	895504
A.S.A.T.	887263	
AGRIMAR	890130	899903
ALMAS	896769	
ARIZONA	422584	
ARGOSY	421013	
ATLAS	216542	
AUSTRAL	883586	892387
BARTOLI	438901	427270
BONISTALLI	899013	897241
BUCCHINI	898194	
CASALI	2808508	811083
CHINA SHIPPING	266280	266272
CPRIANI	932111	890464
CMA CGM ITALY	263311	263399
CONTAINER AGENCIES	271771	
CONTE	211570	834204
CSA	882455	882455
D'ALESSIO	442911	429633
DE GASPERI	897201	887163
DELTA	174411	274470
EUROMARE	828381	828214
EVERGREEN	413111	413112
FANFANI	250111	250243
FRANCESCO	896111	846251
FREMURA	846111	846251
GASTALDI & C.	274411	274460
GHANDA L.V.	82881	828821
GIANI	891103	898568
GRAGNANI	236511	
GRIMALDI LINES	426882	
HANJIN ITALY	274411	883349
HAPAG LLOYD	24641	246468
INCRIS	271604	898304
LAVIOSA	403647	
LLOYD SARDEGNA	409225	
LORENZINI	2071	405189
MAERSK ITALIA	823511	823609
MANO	891022	888108
MANIARI EUGENIO	829416	883101
MEDITERRANEAN SEA AG.	884712	888070
MESSINA IGNAZIO & C.	88848	892453
NAVIFRE	278311	
NYK LINE ITALY	893141	
PROSEPR	882174	200210
RATTI & LAGHEZZA	211883	
S.M.I.	43971	
SANMARCO	271647	833962
SCERMI PAOLO	897141	899324
SCOTTO	893071	897072
SEGNARI LIVORNO	828281	828759
SHEPPERD	250111	
SISAM	413241	
SPADONI ALDO	248111	248200
SPADONI S.	887568	
SUPERCARGO LOGISTICA	425753	400711
T.O. DELTA	24571	
TECAPED	890170	886287
TECOMAR	27271	
TEDESCHI & CAPANNA	245111	
TERMINAL DARSENA		
TOSCANA	258111	258240
TRANSWORLD INT.	216044	898383
TRUMPY HUGO	814578	
TULIP TEAM	808846	
U. DEL CORONA & SCARDIGLI	27333	
UASAC	806070	800066
VAD	427165	
VALTOMAR	892468	
YANG MING ITALY	266411	266456
ZMI ITALIA	23911	208882

17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Sydney
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ NUOVA ZELANDA
 ○ Auckland
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Lyttelton
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Napier
 ○ Port au Prince
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Port Chalmers
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Tauranga
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Timaru
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ OCEANO INDIANO
 ○ AUSTRALIA
 ○ Fremantle
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ NORD AMERICA
 ○ COSTA ATLANTICA
 ○ CANADA
 ○ Halifax
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ STATI UNITI
 ○ Baltimore
 29-11 VEGALAND Trumpy
 15-12 SCHACKENBORG Trumpy
 ○ Charleston
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Jacksonville
 29-11 VEGALAND Trumpy
 15-12 SCHACKENBORG Trumpy
 ○ Miami
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ New York (Newark)
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Norfolk
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ SOLO DEL MESSICO
 ○ MESSICO
 ○ Altamira
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Tampico
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ NORFOLK
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ SOLO DEL MESSICO
 ○ MESSICO
 ○ Altamira
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Tampico
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Veracruz
 29-11 VEGALAND Trumpy
 15-12 SCHACKENBORG Trumpy
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Veracruz
 29-11 VEGALAND Trumpy
 15-12 SCHACKENBORG Trumpy
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ STATI UNITI
 ○ Houston
 29-11 VEGALAND Trumpy
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 15-12 SCHACKENBORG Trumpy
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ New Orleans
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ COSTA DEL PACIFICO
 ○ CANADA
 ○ Vancouver
 20-11 YM MATURITY Coscon
 21-11 ROMEX EXPRESS Hapag Lloyd
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ STATI UNITI
 ○ Long Beach
 20-11 YM MATURITY Coscon
 21-11 ROMEX EXPRESS Hapag Lloyd
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ Oakland
 20-11 YM MATURITY Coscon
 21-11 ROMEX EXPRESS Hapag Lloyd
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ Portland
 20-11 YM MATURITY Coscon
 21-11 ROMEX EXPRESS Hapag Lloyd
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ Seattle
 20-11 YM MATURITY Coscon
 21-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ Tacoma
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ CENTRO AMERICA
 ○ GOLFO DEL MESSICO
 ○ ANTILLE
 ○ Antiba Aruba Dominica Nevis Santa Lucia St. Kitts St. Maarten Tortola
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ BAHAMAS
 ○ Freeport
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Nassau
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ BARBADOS
 ○ Bridgetown
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ BELIZE
 ○ Belize
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ DOMINICANA R.
 ○ Rio Haina
 29-11 VEGALAND Trumpy
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 15-12 SCHACKENBORG Trumpy
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Santo Domingo
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM CMA CGM
 29-11 VEGALAND Trumpy
 02-12 BONAVIA CMA CGM
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ GUAMICA
 ○ Kingston
 10-12 MAERSK DENTON Maersk

17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ GRENADA
 ○ St. Georges
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ GUADALUPE
 ○ Pointe à Pitre
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM CMA CGM
 02-12 BONAVIA CMA CGM
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ HAITI
 ○ Port au Prince
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ HONDURAS
 ○ Puerto Cortes
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ ISOLE CAYMAN
 ○ Georgetown
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ MARTINICA
 ○ Fort de France
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM Maersk CMA CGM
 02-12 BONAVIA Maersk CMA CGM
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ PANAMA
 ○ Colon
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM Maersk CMA CGM
 02-12 BONAVIA Maersk CMA CGM
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Puerto Rico
 ○ San Juan
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ OCEANO PACIFICO
 ○ COSTA RICA
 ○ Puerto Limon
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ GUATEMALA
 ○ S. Tomas de Castilla
 29-11 VEGALAND Trumpy
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 15-12 SCHACKENBORG Trumpy
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ NICARAGUA
 ○ Managua
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ SUD AMERICA
 ○ GOLFO DEL MESSICO
 ○ COLOMBIA
 ○ Barranquilla
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Cartagena
 21-11 ROMEX EXPRESS Hapag Lloyd
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM
 25-11 CSAV MARESIAS CSAV
 09-12 ELQUI CSAV
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ SANTI MARIA
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM
 02-12 BONAVIA
 ○ GEORGETOWN
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ DEGRADÉ DES CANNES
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ PARAMARIBO
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ TRINIDAD E TOBAGO
 ○ Port of Spain
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM
 02-12 BONAVIA AEM
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ VENEZUELA
 ○ La Guaira
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM
 29-11 VEGALAND Trumpy
 02-12 BONAVIA AEM
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 15-12 SCHACKENBORG Trumpy
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ MARACAYBA
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Puerto Cabello
 25-11 LOUISA SCHULTE AEM
 02-12 BONAVIA AEM
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ COSTA ATLANTICA
 ○ ARGENTINA
 ○ Buenos Aires
 22-11 YOKOHAMA CSAV
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Puerto Madryn
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Ushuaia
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ BRASILE
 ○ Fortaleza
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Itajaí
 22-11 YOKOHAMA CSAV
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk

10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Manaus
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ PARAGUAY
 22-11 YOKOHAMA CSAV
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Rio de Janeiro
 22-11 YOKOHAMA CSAV
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Rio Grande
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Salvador Bahia
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Santos
 22-11 YOKOHAMA CSAV
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ São Francisco do Sul
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Vitória
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 ○ URUGUAY
 ○ Montevideo
 22-11 YOKOHAMA CSAV
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ CILE
 ○ Antofagasta
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Arica
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Iquique
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ San Antonio
 25-11 CSAV MARESIAS CSAV
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 09-12 ELQUI CSAV
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ COLOMBIA
 ○ Buenaventura
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ ECUADOR
 ○ Guayaquil
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Callao
 25-11 CSAV MARESIAS CSAV
 09-12 ELQUI CSAV
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Paita
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ AFRICA
 ○ MEDITERRANEO
 ○ EGITTO
 ○ Port Said
 20-11 YM MATURITY Coscon
 27-11 GEORGE WASHINGTON Coscon
 ○ CAGAIAN ATLANTICO
 ○ BENIN
 ○ Cotonou
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ COSTA D'AVORIO
 ○ Abidjan
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ GHANA
 ○ Takoradi
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Tema
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ MARGOCCO
 ○ Agadez
 22-11 SKIRNER Sealog
 29-11 NEUBURG Sealog
 ○ Dakhla
 22-11 SKIRNER Sealog
 29-11 NEUBURG Sealog
 ○ Mauritania
 ○ Nouadibou
 22-11 SKIRNER Sealog
 29-11 NEUBURG Sealog
 ○ Noukchott
 22-11 SKIRNER Sealog
 29-11 NEUBURG Sealog
 ○ NAMIBIA
 ○ Walvis Bay
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ NIGERIA
 ○ Lagos
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Appa
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Itajaí
 22-11 YOKOHAMA CSAV
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk

29-11 NEUBURG Sealog
 ○ OCEANO INDIANO
 ○ KENYA
 ○ Mombasa
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ MADAGASCAR
 ○ Toamasina
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ MAURITIUS
 ○ Port Louis
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ MOZAMBICO
 ○ Beira
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Maputo
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Dar es Salaam
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ C Zanzibar
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ REPUBBLICA SUDAFRICANA
 ○ Cape Town
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ Durban
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ East London
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 ○ Port Elizabeth
 26-11 MSC MARTA Spadoni
 02-12 MSC ALCANTATE Spadoni
 10-12 MAERSK DENTON Maersk
 17-12 MAERSK DAMASCUS Maersk
 ○ ASIA
 ○ MARINIA DI CARRARA (OSSEI)
 Operatori portuali Tel. Fax
 ALFA 634261 780325
 ARMAMENTO SARDO 600175 600196
 BIM 7711
 BOGAZ VITTORIO & FIGLI 631665 631649
 DANESI 632195 633516
 DELTAMAR 631122 632089
 EPC-CARRIER 787412
 FICOM 785452
 GHIRLANDA 632424 785229
 ITALCARRARA 783422 788844
 LABOLINIS 780499
 MAGGIANA RENATO 632166 632510
 MARINA SHIPPING AG. 631095 780607
 MARSPED 780777 780696
 TIRRENA 60721 784716
 WATTERSON 633415 634395
 WINNIMAR 632822 631286
 ○ ASIA
 ○ MAR ROSSO
 ○ ARABIA SAUDITA
 ○ Jeddah
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ GIORDANIA
 ○ Aqaba
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ YEMEN
 ○ Hodeidah
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ ARABIA SAUDITA
 ○ Damman
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ BAHRAIN
 ○ Mina Sulman
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ EMIRATI ARABI
 ○ Abu Dhabi
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ JEBEL ALI
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ IRAN
 ○ Bandar Abbas
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ IRAQ
 ○ Umm Qasr
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ KUWAIT
 ○ Kuwait City
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ OMAN
 ○ Mina Oboos
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ QATAR
 ○ Doha
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ OCEANO INDIANO
 ○ INDIA
 ○ Mundra
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ PAKISTAN
 ○ Karachi
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ AERCA
 ○ MAR ROSSO
 ○ ERITREA
 ○ Massawa
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ GIBUTI
 ○ Gibuti
 26-11 JUEMME TRADER Messina
 ○ SUDAN
 ○ Port Sudan
 23-11 ASIR USAC
 ○ SHARJAH
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 26-11 MSC LEANNE Le Navi
 Operatori portuali Tel. Fax
 A.M. VOLPE 5512668
 AGENZIA GENOVESE 5512109 5512114
 AURESTA 4296350
 ALLAURO 7611004 7614250
 ALDAR 5512127 5517775

230311 226480
 BAAMAR 5520878
 BERTI 5021060
 BILCO R. 202789 5549737
 CAFMAR 5515094
 CAMARCO & RISSO 4109311 7903841
 CHINA SHIPPING 5257026 6422287
 COMAG 5514966 5522216
 COSCON ITALY 4235357 4235361
 COSTAMAR 2523811 4288141
 COSULICH FLLI 7047111 5514608
 CSA 7804411
 DELTA 5526865
 DIAR MARITIME 5527809 5527837
 E & O GRECO MARE 5513320 5512234
 EURO AGENCIES 4288151 5521315
 FERRANDO & MASSONE 551303
 GILGENBERG 5513807
 GASTALDI & C. 4206511 4206520
 GRIMALDI GROUP 487777
 HAPAG LLOYD 5530611 5530615
 HOLME & CO. 7647075 7647520
 HSC 2520045
 HUGO TRUMPHY 5518554
 INTERSHIPPING 5510107
 KILGENBERG 5513807 5502153
 LANDI & NAVARRA 5520149
 LE NAVI 4288081 4288662
 LIBERNA 5524843
 MAERSK ITALIA 56538711 5638218
 MARINER 5520067 5519687
 MESSINA IGNAZIO & C. 963461 9634699
 NAZIONALE LIBERA
 DEL GOLFO 5527206
 NAVISERVICE 4971053
 PEGASUS MARITIME 5525289
 RIGEL 680531
 SAFMARINE
 SANVINO DEL BENE 2514954 220465
 SCARIMAT 19562846
 SCINCARRELO 963700 3603991
 SISA 5524862 5513872
 SORRENTINI 5902286
 SOTEGE 598308
 TARRIS SUD 5625269 5510212
 TIRRENA DI NAVIGAZIONE 7201495
 TIRROCOV 5520387 5518667
 TITLINES 5752192 5528132
 USAC 1957290 2712522
 V. SHIPS 4205151
 YANG MING ITALY 5512529 5519786
 ○ EUROPA
 ○ SPAGNA
 ○ Barcellona
 23-11 ASIR Yang Ming
 24-11 COSCO ROTTTERDAM China Shipping
 08-12 TIANG KANG China Shipping
 ○ Valencia
 24-11 COSCO ROTTTERDAM China Shipping
 08-12 TIANG KANG China Shipping
 ○ GRECIA
 ○ Pireo
 24-11 COSCO ROTTTERDAM China Shipping
 08-12 VENITO DI MAESTRALE Tarros
 08-12 TIANG KANG China Shipping
 13-12 VENITO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ Salonicco
 06-12 VENITO DI MAESTRALE Tarros
 13-12 VENITO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ ASIA
 ○ MEDITERRANEO
 ○ ISRAELE
 ○ Ashdod/Haifa
 30-11 CALA PARADISO Coscon Zim
 ○ LIBANO
 ○ Beirut
 23-11 JOLLY ORO Messina
 ○ TURCHIA
 ○ Istanbul
 06-12 VENITO DI MAESTRALE Tarros
 13-12 VENITO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ Mersin
 06-12 VENITO DI MAESTRALE Tarros
 13-12 VENITO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ ASIA
 ○ MAR ROSSO
 ○ ARABIA SAUDITA
 ○ Jeddah
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 23-11 ASIR USAC
 23-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 29-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ GIORDANIA
 ○ Aqaba
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 23-11 ASIR USAC
 21-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ YEMEN
 ○ HONG KONG
 ○ Caden
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 23-11 ASIR USAC
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ Hodeidah
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 23-11 ASIR USAC
 21-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ GOLFO ARABICO/PERISCO
 ○ ARABIA SAUDITA
 ○ Damman
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 29-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ BAHRAIN
 ○ Mina Sulman
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ EMIRATI ARABI
 ○ Abu Dhabi
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ Pasir Gudang
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ SINGAPORE
 ○ Singapore
 24-11 COSCO ROTTTERDAM Coscon
 China Shipping
 08-12 TIANG KANG Coscon China Shipping
 ○ TAIWAN
 ○ Keelung
 23-11 ASIR USAC K line Yang Ming
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina

28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ IRAQ
 ○ Umm Qasr
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ KUWAIT
 ○ Kuwait City
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ OMAN
 ○ Mina Oboos
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ QATAR
 ○ Doha
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 23-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ OCEANO PACIFICO
 ○ CINA
 ○ Chivian
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ Dalian
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ Da Nang
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ Fuzhou
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ Barcelona
 23-11 ASIR Yang Ming
 24-11 COSCO ROTTTERDAM China Shipping
 08-12 TIANG KANG China Shipping
 ○ Valencia
 24-11 COSCO ROTTTERDAM China Shipping
 08-12 TIANG KANG China Shipping
 ○ GRECIA
 ○ Pireo
 24-11 COSCO ROTTTERDAM China Shipping
 08-12 VENITO DI MAESTRALE Tarros
 08-12 TIANG KANG China Shipping
 13-12 VENITO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ Salonicco
 06-12 VENITO DI MAESTRALE Tarros
 13-12 VENITO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ ASIA
 ○ MEDITERRANEO
 ○ ISRAELE
 ○ Ashdod/Haifa
 30-11 CALA PARADISO Coscon Zim
 ○ LIBANO
 ○ Beirut
 23-11 JOLLY ORO Messina
 ○ TURCHIA
 ○ Istanbul
 06-12 VENITO DI MAESTRALE Tarros
 13-12 VENITO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ Mersin
 06-12 VENITO DI MAESTRALE Tarros
 13-12 VENITO DI TRAMONTANA Tarros
 ○ ASIA
 ○ MAR ROSSO
 ○ ARABIA SAUDITA
 ○ Jeddah
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 23-11 ASIR USAC
 23-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 29-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ GIORDANIA
 ○ Aqaba
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 23-11 ASIR USAC
 21-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ YEMEN
 ○ HONG KONG
 ○ Caden
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 23-11 ASIR USAC
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ Hodeidah
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 23-11 ASIR USAC
 21-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ GOLFO ARABICO/PERISCO
 ○ ARABIA SAUDITA
 ○ Damman
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 29-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ BAHRAIN
 ○ Mina Sulman
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina
 ○ EMIRATI ARABI
 ○ Abu Dhabi
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ Pasir Gudang
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 ○ SINGAPORE
 ○ Singapore
 24-11 COSCO ROTTTERDAM Coscon
 China Shipping
 08-12 TIANG KANG Coscon China Shipping
 ○ TAIWAN
 ○ Keelung
 23-11 ASIR USAC K line Yang Ming
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina

SAILING LIST


YANG MING (ITALY)
GENOVA - Piazza G. Alessi, 2/20
 Tel. 010 59911 Fax 010 5991230
 e-mail: ymi@finsea.it

MILANO - Via Cassanese, 203 Segrate - Tel. 02 26921232 Fax 02 26921316 - e-mail: ymimil@finsea.it

LA SPEZIA (ufficio operativo) - Via 24 Maggio, 26 - Tel. 0187 021161 Fax 0187 021170 - e-mail: ymilsp@finsea.it

LIVORNO (ufficio operativo) - Via Roma, 70 - Tel. 0586 266411 Fax 0586 266456 - e-mail: ymileg@finsea.it

NAPOLI - Via Melisurgo, 4 - Tel. 081 5512529 Fax 081 5519786 - e-mail: yminap@finsea.it

VENEZIA - Adriatic Sea Shipping srl - Santa Marta Fab 16 - Tel. 041 2712670 Fax. 041 2712580 e-mail: ass@vegaservice.net

TRIESTE - Tarabochia G. & C. S.r.l. - Via Economo, 1 - Tel. 040 305281 Fax. 040 309945
 http://www.tarabochia.com - e-mail: contentitori@tarabochia.com

YANG MING
ESTREMO ORIENTE - CINA - SPAGNA - GRECIA MD1

COSCO HAMBURG voy 78E	sbarca/imbarca a	
	NAPOLI	17/11/11
	GENOVA SECH	20/11/11

COSCO ROTTERDAM voy 71E	sbarca/imbarca a	
	NAPOLI	24/11/11
	GENOVA SECH	27/11/11

BARCELONA / VALENCIA / PIREO SINGAPORE / HONG KONG / SHANGHAI NINGBO / SHEKOU
 con rilascio p/c dirette per tutte le destinazioni interne dell'Estremo Oriente e della Cina Popolare
 Si accetta anche carico per:
Kaohsiung/Keelung/Taichung/Bangkok, Belawan, Busan, Cebu, Da Nang, Haiphong, Ho Chi Minh, Huangpu, Jakarta, Kobe, Kwangyang, Laem Chabang, Manila, Nagoya, Osaka, Pasir Gudang, Penang, Port Kelang, Qingdao, Semarang, Sihanoukville, Surabaya, Tokyo, Yokohama, Wenzhou, Xiamen, Xingang e altre destinazioni interne Cina
 si accetta carico per il Sub Continente Indiano:
Chittagong, Madras, Colombo
ESTREMO ORIENTE - CINA - FRANCIA - EAST MED MD2

YM MATURITY voy 08E	sbarca/imbarca a	
	GENOVA SECH	17/11/11
	LIVORNO TDT	19/11/11

GEORGE WASHINGTON BR voy 47E	sbarca/imbarca a	
	GENOVA SECH	24/11/11
	LIVORNO TDT	26/11/11

FOS / PORT SAID (East Terminal) / SINGAPORE / HONG KONG / SHANGHAI / NINGBO / XIAMEN / KAOHSIUNG / YANTIAN / KEELUNG / TAICHUNG (VIA KAO)
 con rilascio p/c dirette per tutte le destinazioni interne dell'Estremo Oriente e della Cina Popolare
 Si accetta anche carico per:
Bangkok, Belawan, Busan, Cebu, Da Nang, Haiphong, Ho Chi Minh, Huangpu, Jakarta, Kobe, Kwangyang, Laem Chabang, Manila, Nagoya, Osaka, Pasir Gudang, Penang, Port Kelang, Qingdao, Semarang, Sihanoukville, Surabaya, Tokyo, Yokohama, Wenzhou, Xingang
 si accetta carico per il Sub Continente Indiano:
Chittagong, Colombo, Madras
 si accetta carico per Israele e Turchia

ESTREMO ORIENTE - CINA - SPAGNA - EAST MED MD3

HANJIN AMSTERDAM voy 71E	sbarca/imbarca a	
	LA SPEZIA LSCT	20/11/11

HANJIN BRUSSELS voy 69E	sbarca/imbarca a	
	LA SPEZIA LSCT	27/11/11

BARCELONA / VALENCIA / PORT SAID (West Terminal) / SINGAPORE / BUSAN / NINGBO / SHANGHAI / HONG KONG / YANTIAN
 con rilascio p/c dirette per tutte le destinazioni interne dell'Estremo Oriente e della Cina Popolare
 Si accetta anche carico per:
Kaohsiung/Keelung/Taichung/Bangkok, Belawan, Busan, Cebu, Da Nang, Haiphong, Ho Chi Minh, Huangpu, Jakarta, Kobe, Kwangyang, Laem Chabang, Manila, Nagoya, Osaka, Pasir Gudang, Penang, Port Kelang, Qingdao, Semarang, Sihanoukville, Surabaya, Tokyo, Yokohama, Wenzhou, Xiamen, Xingang
 si accetta carico per il Sub Continente Indiano:
Chittagong, Colombo, Madras
 si accetta carico per Israele e Turchia

ESTREMO ORIENTE - CINA - EAST MED AAX

UASC MADINAH voy 10E	sbarca/imbarca a	
	TRIESTE	20/11/11
	VENEZIA VECON	21/11/11

HYUNDAI SUPREME voy 14E	sbarca/imbarca a	
	TRIESTE	27/11/11
	VENEZIA VECON	28/11/11

PORT SAID / SINGAPORE / HONG KONG BUSAN / SHANGHAI / NINGBO
 con rilascio p/c dirette per tutte le destinazioni interne dell'Estremo Oriente e della Cina Popolare
 Si accetta anche carico per:
Kaohsiung/Keelung/Taichung/Bangkok, Belawan, Busan, Cebu, Da Nang, Haiphong, Ho Chi Minh, Huangpu, Jakarta, Kobe, Kwangyang, Laem Chabang, Manila, Nagoya, Osaka, Pasir Gudang, Penang, Port Kelang, Qingdao, Semarang, Sihanoukville, Surabaya, Tokyo, Yokohama, Wenzhou, Xiamen, Xingang e altre destinazioni interne Cina
 si accetta carico per il Sub Continente Indiano:
Chittagong, Madras, Colombo
STATI UNITI MINA

ASIR voy 1145W/15W	imbarca a	
	LA SPEZIA LSCT	23/11/11
	sbarca/imbarca a GENOVA VTE	25/11/11

BARCELONA / VALENCIA / ALGECIRAS NEW YORK / NORFOLK / SAVANNAH
MAR ROSSO - SUB CONTINENTE INDIANO MINA

AL NOOF voy 15E	imbarca a	
	GENOVA VTE	21/11/11
	sbarca a GENOVA VTE	21/11/11

JEDDAH / PORT QUASIM / NHAVA SHEVA
NHAVA SHEVA
THAILANDIA

 Bangkok
 23-11 ASIR USAC

VIETNAM

 Ho Chi Minh
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi

OCEANO INDIANO
INDIA

 Bombay - Mumbai
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi

Mundra

 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina

23-11 ASIR USAC

 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina

 Nhava Sheva
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina

23-11 ASIR USAC

 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina

PAKISTAN

 Karachi
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina

 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina

Port Gasim

 21-11 MSC REGINA Le Navi
 23-11 ASIR USAC

 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina

Port of Spain

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

TRINIDAD e TOBAGO

 Port of Spain
 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

VENEZUELA

 Puerto Cabello
 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

ANTIFAGASTA

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

ARICA

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

ISIQUE

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

SAN VICENTE

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

VALPARAISO

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

CAUCASIA

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

BUENOS AIRES

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

CARTAGENA

 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

EGUADOR

 Guayaquil
 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

PERU

 Callao
 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

AFRICA

 MEDITERRANEO
ALGERIA

 Algeri
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi

 Bejaia
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi

 Orano
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi

 Skikda
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi

 EGITTO
 Alessandria
 06-12 VENTO DI MAESTRALE Tarros
 13-12 VENTO DI TRAMONTANA Tarros

TUNISIA

 Tunisi
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 28-11 MSC LEANNE Le Navi

MAR ROSSO
ERITREA

 Massawa
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 23-11 JOLLY ARANCIONE Messina

 21-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Spadoni
 02-12 JOLLY ROSSO Messina

GIBUTI

 Gibuti
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina

SUDAN

 Port Sudan
 21-11 MSC REGINA Le Navi
 21-11 JOLLY ARANCIONE Messina
 23-11 JOLLY MARRONE Messina
 27-11 JUEMME TRADER Messina
 28-11 MSC LEANNE Le Navi
 02-12 JOLLY ROSSO Messina

OCEANO ATLANTICO
COSTA D'AVORIO

 Abidjan
 25-12 VERA D. Coscon

GHANA

 Takoradi
 25-12 VERA D. Coscon

 Tema
 25-12 VERA D. Coscon

NIGERIA

 Lagos/Lagos Tin Can
 25-12 VERA D. Coscon

OCEANO INDIANO
ISOLE COMORE

 Longoni
 19-11 CSAV BRASILIA Le Navi
 26-11 MSC LAUSANNE Le Navi

03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
03-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **IRAN**
○ Bandar Abbas
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **IRAQ**
○ Umm Qasr
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **KUWAIT**
○ Kuwait City
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **OMAN**
○ Mina Qabos
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **QATAR**
○ Doha
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **OCEANO PACIFICO**
○ **CINA**
○ Dalian
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Huanguo**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Nanjing**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Singapore**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **SINGAPORE**
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **THAILANDIA**
○ Bangkok
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **VIETNAM**
○ Ho Chi Minh
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **OCEANIA**
○ **AUSTRALIA**
○ Adelaide
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Brisbane**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Fremantle**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Tianjin**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Melbourne**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xiamen**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xingang**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Yantian**
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xiemen**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xingang**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Yantian**
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **HONG KONG**
○ Hong Kong
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **INDIA**
○ Calcutta
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Madras**
20-11 UASC MADINAH UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste

○ **Nhava Sheva**
20-11 UASC MADINAH UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **PAKISTAN**
○ Karachi
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Port Qasim**
20-11 UASC MADINAH UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **INDONESIA**
○ **Djakarta**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Semarang**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Surabaya**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Malaysia**
○ **Laem Chabang**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Veracruz**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **SINGAPORE**
20-11 UASC MADINAH UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **THAILANDIA**
○ Bangkok
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **VIETNAM**
○ Ho Chi Minh
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **OCEANIA**
○ **AUSTRALIA**
○ Adelaide
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Brisbane**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Fremantle**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Tianjin**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Melbourne**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xiamen**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xingang**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Yantian**
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xiemen**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xingang**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Yantian**
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **HONG KONG**
○ Hong Kong
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **INDIA**
○ Calcutta
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Madras**
20-11 UASC MADINAH UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste

○ **STATI UNITI**
○ **Baltimora**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Boston**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Charleston**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Miami**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **New York**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Norfolk**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **GOLFO DEL MESSICO**
○ **MESSICO**
○ **Altamira**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Veracruz**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **STATI UNITI**
○ **Houston**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **SINGAPORE**
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **THAILANDIA**
○ Bangkok
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **VIETNAM**
○ Ho Chi Minh
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **OCEANIA**
○ **AUSTRALIA**
○ Adelaide
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Brisbane**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Fremantle**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Tianjin**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Melbourne**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xiamen**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xingang**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Yantian**
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xiemen**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Xingang**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Yantian**
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **HONG KONG**
○ Hong Kong
20-11 UASC MADINAH Tarabochia UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **INDIA**
○ Calcutta
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **Madras**
20-11 UASC MADINAH UASC
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste

○ **Zanzibar**
26-11 MSC EDITH Le Navi Trieste
03-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
10-12 MSC EDITH Le Navi Trieste
17-12 MSC CAITLIN Le Navi Trieste
○ **VIENEZIA (04-1)**
Operatori portuali Tel. Fax
ADRIAMAR 2411558 2411586
ADRIATICA NAVIGAZIONE 781611 781606
ADRIATICO SEA SHIPPING 2716270 2712380
AGENCEES 5383720 5383589
AGESTAR 3694611 5383661
ANCHOR 930360 930391
ANEX LINES ITALIA 5298522 2419247
ARCHIMEDE GRUEN 2151711 2151811
AZZURRA 90 933333
BASSANO 2727810 2775064
BELLARÒ & C. 5389577 5389576
BEVALACQUA 5317417
BOS UMBERTO & C. 710832 710881
CAMPOSTANO GROUP 930360
CATARUZZA SHIPPING 921620 928447
CENTRAL SHIPPING AGENCY 931644
CMA CGM ITALY 3697111 36971205
CORRETTA 5055842
COSULHON FLUJ 5098011 5098050
CSAR 2500511 2500599
D&D & Co. 5381118
DUDDO 2911911
ELMAR 5040527
EURO AGENCY 5041201
EVERGREEN 5384712 5381308
EXPRESS SHIPPING 5344886
GARDNER 8621102 8620776
FR 5382215
GASALDI & C. 2397171 972988
GISELLA 2528456
INTERTRANSIT 5331288 5321629
LE NAVI VENETO 2500911 2500867
LORAL SHIPPING 2621784 5349292
MARSKIP ITALIA 5040420 898543
MARTITIMA RAVENATE 5040827 5058246
MAREST 5310620 5312514
MAROSI SERVICE 5387416 922941
MINOAN LINES 5041211 5041250
MINICO 5382621 5382503
MIVA MAR 5322632
OCEANIA 5381312
ORION MARE 5380886
PATELLA 5206763
RADONICHI 2525555 2525544
GADOP 920319
SAN GIORGIO 5090844
SANT MIERO 2589613 2589699
SCHARVO SHIPPING 5385142 5385190
SERMAR LINE 2573711 833288
SERVAMAR 2401111
SERVIZI PORTUALI 5381388 5381445
SONNIO 5385066 5384970
SPEDITHRAS 5382088 5334469
STANERA 937876
STE MAR 930364
STRANO 3801425
TEAM SHIPPING AGENCY 2609011
T & C 2712511
TONILO 925339 931665
TOROMARE 5020843
TRANSORBITICA 2609111
TRONOVIC 2620011 2620099
TRUMPY HUGO 5382482 2911930
U DEL CORINA 45
ZARDIOLI 937088
ZASAC 2412658 19572913
ZEM ITALIA 2684111 2689

30-11 MSC GABRIELLA Le Navi Veneto
05-12 DINAH BORCHARD Flli Cosulich
○ **GRECIA**
○ Corfu
Grimaldi Lines lunedì venerdì
MN. OLYMPIA PALACE
MN. EUROPA PALACE
○ **Iraklion**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **Igoumenitsa**
Grimaldi Lines lunedì venerdì
MN. OLYMPIA PALACE
MN. EUROPA PALACE
○ **Patrasso**
Grimaldi Lines lunedì venerdì
MN. OLYMPIA PALACE
MN. EUROPA PALACE
○ **Pireo**
21-11 MSC UKRAINE Le Navi Veneto
23-11 MSC ADELE Le Navi Veneto
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
27-11 MSC FLUJ Le Navi Veneto
28-11 MSC GIORGIA Le Navi Veneto
30-11 MSC GABRIELLA Le Navi Veneto
04-12 PACIFIC VOYAGER Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **Salonica**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 BF VALENCIA Sermar Line
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **ISRAELE**
○ Ashdod
15-11 HANSA CASTELLA Evergreen
21-11 DINAH BORCHARD Flli Cosulich
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
28-11 LOUISE BORCHARD Flli Cosulich
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
05-12 DINAH BORCHARD Flli Cosulich
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **Haifa**
15-11 HANSA CASTELLA Evergreen
21-11 DINAH BORCHARD Flli Cosulich
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
28-11 LOUISE BORCHARD Flli Cosulich
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
05-12 DINAH BORCHARD Flli Cosulich
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **SIRIA**
○ Beirut
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 BF VALENCIA Sermar Line
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **LIBANO**
○ Tyartus
16-12 BF VALENCIA Sermar Line
17-12 **VIENEZIA**
○ **Antalya**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **GEMIKI**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 BF VALENCIA Sermar Line
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **ISTANBUL**
27-11 MSC FLUJ Le Navi Veneto
04-12 PACIFIC VOYAGER Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 BF VALENCIA Sermar Line
○ **Catania**
Servizio settimanale ADRIATICA DI NAVIGAZIONE
○ **Catania**
Servizio settimanale ADRIATICA DI NAVIGAZIONE
○ **Giola Tauro**
26-11 MSC MIRELLA Le Navi Veneto
○ **QLANDA**
○ Rotterdam
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **SLOVENIA**
○ Koper
15-11 HANSA CASTELLA Evergreen
○ **SPAGNA**
○ Barcellona
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **Valencia**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **MEDITERRANEO**
○ **CIPRO**
○ Limassol
27-11 DINAH BORCHARD Flli Cosulich
28-11 MSC ADELE Le Navi Veneto
28-11 LOUISE BORCHARD Flli Cosulich

18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **Imzir**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 BF VALENCIA Sermar Line
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **Mersin**
27-11 HANSA CASTELLA Evergreen
28-11 MSC UKRAINE Le Navi Veneto
21-11 MSC GIORGIA Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 BF VALENCIA Sermar Line
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **MAR NEGRO**
○ **BULGARIA**
○ Burgas
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **Varna**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
27-11 MSC FLUJ Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
04-12 PACIFIC VOYAGER Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **GEORGIA**
○ Poti
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
27-11 MSC FLUJ Le Navi Veneto
04-12 PACIFIC VOYAGER Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **ROMANIA**
○ Constantza
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **RUSSIA**
○ Ashdod
15-11 HANSA CASTELLA Evergreen
21-11 DINAH BORCHARD Flli Cosulich
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
28-11 LOUISE BORCHARD Flli Cosulich
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
05-12 DINAH BORCHARD Flli Cosulich
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **Novorossiysk**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
27-11 MSC FLUJ Le Navi Veneto
04-12 PACIFIC VOYAGER Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **UKRAINA**
○ **Illicevsk**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
27-11 MSC FLUJ Le Navi Veneto
04-12 PACIFIC VOYAGER Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **ASIA**
○ **MAR ROSSO**
○ **ARABIA SAUDITA**
○ **Jeddah**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **ASIA**
19-11 WLADYSLAV ORKAN Tripovich
12-11 WIENIAWSKI Tripovich
○ **Yanbu**
15-11 BSLE PACIFIC Radonicich
28-11 BSLE SUNNISE Radonicich
○ **GIORDANIA**
○ **Aqaba**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
11-12 MSC EDITH Le Navi Veneto
18-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto
○ **YEMEN**
27-11 MSC EDITH Le Navi Veneto
04-12 MSC CAITLIN Le Navi Veneto

PER LA TUA PUBBLICITÀ SUL CORRIERE



marketing@editorialetrasporti.it
oppure contattaci
Tel 06 99330133 Fax 06 99330134



International Freight
& Logistic Network



THE HEAVY
LIFT GROUP



OCEAN FREIGHT
PROJECT CARGO

PRIMA

SA TRANSPORT & TRADING

www.primasatt.ch

IL VOSTRO BUSINESS

DA COLORE AL NOSTRO LAVORO

TOLL FREE FROM ITALY 800 780 652 • www.primasatt.ch • info@primasatt.ch

Head Office: Via Dante Alighieri, 12 • Casella postale 1551 CH • 6830 Chiasso (Switzerland)
Phone +41-91-682 04 76 • Fax +41-91-682 04 79

