

**Camere di Commercio di
Genova, Salerno e Savona**



***Rapporto sull' "Offerta di
Trasporto Marittimo"***

SVILUPPO DEL CABOTAGGIO NAZIONALE E MEDITERRANEO

Rapporto sull' "Offerta di Trasporto Marittimo"

SOMMARIO

1. OBIETTIVO DELLA RICERCA.....	4
2. LA METODOLOGIA.....	6
3. LE RISULTANZE	9
3.1. IL PORTO DI SAVONA	9
3.2. IL PORTO DI GENOVA.....	13
3.3. IL PORTO DI SALERNO	20

1. OBIETTIVO DELLA RICERCA

Una recente indagine effettuata dal CNEL su “Traffici marittimi e Mediterraneo”¹ ha evidenziato, nelle sue conclusioni,

- ✓ un ruolo di tutto rispetto del Mediterraneo nel quadro dei trasporti mondiali via mare;
- ✓ un persistere della crescita dei traffici di linea (particolarmente per merci containerizzate) in rapporto ai traffici a carichi completi (liquidi e solidi);
- ✓ una centralità della posizione dell’Italia nel Mediterraneo, che, peraltro, è insidiata da un trend più dinamico di flussi di Spagna e Francia;
- ✓ la prevalenza, per l’Italia, dei flussi quantitativi in importazione, rispetto a quelli in esportazione, ma il prevalere di questi ultimi in termini di valore. Ciò significa che il Paese, a fronte della merce importata, esporta valore aggiunto;
- ✓ il conseguente crescente dinamismo dell’offerta di servizi di trasporto merci di linea, che realizzano una fitta rete di collegamenti non solo con le aree economiche più forti, ma anche con mercati più periferici: tendenza, questa, che si riscontra anche all’interno del bacino mediterraneo.

Se queste conclusioni, per quanto riguarda l’Italia, evidenziano un quadro nel suo insieme positivo, ciò non significa che ciascun porto le possa riferire alla propria realtà senza una specifica analisi del se e del quanto la propria posizione nel mercato sia significativa nel contesto generale sopra delineato. Analisi, questa, che non può limitarsi ad una pura e semplice determinazione dei dati quantitativi delle merci movimentate, sia pure distinte per categorie e per origine/destinazione, ma che deve anche poter confrontare la *qualità* dei

¹ “Traffici marittimi e Mediterraneo” Documenti CNEL n. 19 Roma 1999

servizi offerti con le attuali caratteristiche della domanda di servizi logistici, e cioè: frequenza, rapidità, affidabilità, sicurezza, ecc.

La presente indagine non ha la pretesa di fornire una risposta esauriente a questa esigenza: il suo obiettivo è, quindi, di evidenziare un particolare 'indicatore', individuato nella disponibilità di servizi di linea inframediterranei, offerti all'interland economico del porto, sotto il profilo della frequenza delle partenze, della tipologia di navi utilizzate e dei tempi di resa: 'indicatore' che, se opportunamente monitorato nel suo andamento nel tempo, e se comparato con analoghi dati dei porti che insistono sulla stessa area geografica, può costituire un utile supporto di valutazione per la pianificazione strategica del porto.

L'indagine, pertanto, nel quadro del rapporto sullo sviluppo del cabotaggio nazionale e mediterraneo nei porti di Savona, Genova e Salerno, assume, in particolare, un significato metodologico.

Nelle ricerche presentate in questo rapporto, infatti, è emerso con chiarezza come, a fronte di volumi di traffico sicuramente significativi sul piano quantitativo, si registri un marcato trend di evoluzione sul piano qualitativo, che potrebbe influenzare le scelte degli operatori relativamente alle modalità di trasporto utilizzato; infatti, aspetti quali frequenza, rapidità, regolarità del servizio, nella evoluzione in atto delle attività logistiche sempre più rappresentano caratteristiche non solo della domanda di trasporto dei beni destinati al consumatore finale, ma anche di quelli (materie prime, semilavorati, prodotti specializzati) destinati alla produzione.

Da qui l'esigenza di un monitoraggio anche delle caratteristiche qualitative dell'offerta di trasporto marittimo in rapporto alla strada ed alla ferrovia; se oggi la modalità marittima ha un ruolo di rilievo nell'ambito dei traffici analizzati, sempre più nel futuro potrà conservare (od anche accrescere) questo suo ruolo nella misura in cui sarà in grado di rispondere alle mutevoli esigenze della domanda.

2. LA METODOLOGIA

L'indagine ha per oggetto la rilevazione dell'offerta di servizi regolari di linea dai porti di Savona, Genova e Salerno per le seguenti destinazioni mediterranee, che sono state ritenute maggiormente significative:

Francia: Marsiglia-Fos, Sete

Spagna: Algeciras, Almeria, Barcellona, Tarragona, Valencia

Portogallo: Lisbona, Setubal

Grecia: Pireo, Salonicco, Iraklion

Turchia: Istanbul, Gemlik, Izmir, Mersin

Egitto: Port Said, Damietta, Alexandria

Israele: Ashdod, Haifa

Libano: Beirut

Siria: Lattakia, Tartous

Cipro: Limassol

Malta: Marsxlokk, La Valletta

Nord Africa: porti tunisini (Tunisi, Biserta, Sousse, Sfax), algerini (Algeri, Orano, Bejaia, Skikda, Annaba), marocchini (Tangeri, Cauta, Melilla) e libici (Tripoli, Bengasi, Tubruq, Misratah)² (globalmente considerati per ogni nazione)

Per ogni porto di destinazione sono stati individuati:

- ✓ il numero di servizi operati su quella direttrice, suddivisi per tipologia di navi utilizzate (full container, mista tradizionale, ro-ro, traghetto³);

² I porti principali vengono scalati con regolarità, mentre gli altri, inseriti in tutti i servizi offerti per queste destinazioni, vengono scalati a seconda delle necessità di carico/scarico.

³ I servizi traghetti sono quelli effettuati da punto a punto con navi ro-ro per il trasporto combinato strada-mare. Possono essere, quindi, utilizzate anche navi miste merci-passeggeri.

- ✓ il numero di partenze a settimana (rapportando a settimana le frequenze maggiori o minori di 7 giorni. Per esempio: partenze decadali= 0,7 partenze a settimana);
- ✓ il transit time del servizio più rapido e quello medio (ossia il transit time che si registra con maggiore frequenza fra i servizi offerti).

Come 'servizi di linea' sono stati considerati quelli che presentano le seguenti caratteristiche:

- vengono svolti con regolarità; per le navi miste, in considerazione delle tipologie dei traffici che vengono svolti (più soggetti a variazioni per motivi di stagionalità o per esigenze operative), la valutazione della regolarità è stata effettuata con una ragionevole tolleranza;
- hanno una frequenza non superiore a trenta giorni;
- vengono offerti sul mercato alla generalità degli utenti e non a singoli o specifici caricatori/ricevitori (come, per esempio, i servizi di trasporto di auto).

Non sono stati considerati, come servizi inframediterranei, i servizi feeder, in quanto la loro principale funzione è quella di realizzare la prosecuzione (iniziale o finale) di trasporti intercontinentali che effettuano il trasbordo nei porti di transhipment.

Peraltro, in considerazione dell'evoluzione che potrebbero avere detti servizi, anche nell'ottica di un loro utilizzo per trasporti inframediterranei, si è ritenuto opportuno di evidenziare per ciascuno dei tre porti di riferimento (Savona, Genova e Salerno):

- i servizi feeder che scalano in ciascun porto;
- l'intero itinerario degli stessi, da cui si può desumere (anche sotto l'aspetto della frequenza e del transit time) la rete di relazioni fra porti

inframediterranei che potrebbe essere attivata, attraverso questi servizi, anche per traffici diversi da quelli oggi tipici dei feeder. (Vedi Allegato 1)

Non sono stati considerati quei collegamenti fra porti mediterranei che costituiscono segmenti di itinerari di traffici intercontinentali. Infatti le compagnie che operano su questi servizi raramente prendono carico su queste tratte, poiché il costo delle operazioni su tragitti così brevi ha una elevata incidenza sul noli (anche per motivi organizzativi); le principali movimentazioni che vengono effettuate riguardano riposizionamenti di contenitori vuoti, per esigenze del traffico. Occorre annotare, che le frequenze di questi servizi su alcune direttrici talvolta risultano particolarmente elevate.

Per esempio: Genova – Barcellona: 18 partenze/settimana

Genova – Marsiglia: 12 partenze/settimana.

Evidentemente, per i motivi sopra esposti, equiparare questi servizi a quelli tipicamente inframediterranei snaturerebbe il significato dell'indagine.

Le risultanze per ogni singolo porto vengono così presentate:

- ✓ commento di sintesi;
- ✓ elaborato grafico con una sintesi dei risultati: numero di servizi – numero di partenze settimanali – transit time minimo per ogni destinazione mediterranea;
- ✓ dettagli dei risultati con i servizi suddivisi per Paese e per tipologia di navi;
- ✓ itinerari dei servizi feeder che scalano il porto.

I dati della ricerca sono aggiornati a Ottobre 2001.

3. LE RISULTANZE

3.1. IL PORTO DI SAVONA

Commento di sintesi

Il porto di Savona si caratterizza per traffici prevalentemente industriali e, quindi, specializzati, quali rinfuse liquide e solide, prodotti siderurgici, ortofruttili, auto, legname e cellulosa.

Per tale principale ragione (ed anche per una posizione geografica un po' decentrata ad ovest) i traffici di linea sono concentrati nel vicino porto di Genova.

Le partenze dal porto di Savona nell'area mediterranea, al momento, si limitano a:

- ✓ due partenze per Barcellona, di cui una settimanale e una decadale;
- ✓ una partenza decadale per Marsiglia, Valencia, Pireo, Gemlik, Ashdod, Limassol e La Valletta.

Nonostante ciò, il porto di Savona presenta significative potenzialità di sviluppo, sia per i buoni collegamenti con le infrastrutture del trasporto terrestre, sia per la domanda di servizi per la logistica anche dei prodotti industriali specializzati, che sempre più potrebbero richiedere una integrazione con i trasporti di linea.

Servizi feeder

È da considerare molto significativo lo scalo settimanale che è stato recentemente attivato a Savona Vado da un servizio feeder per Malta. Ciò, infatti, sottolinea una domanda locale attiva ed in crescita, che ha giustificato questo scalo nonostante la vicinanza di Genova.

Il consolidarsi di questo traffico rappresenterebbe una riprova delle considerazioni sopra svolte sulle potenzialità del porto di Savona.

Figura 1 Collegamenti inframediterranei dal Porto di Savona

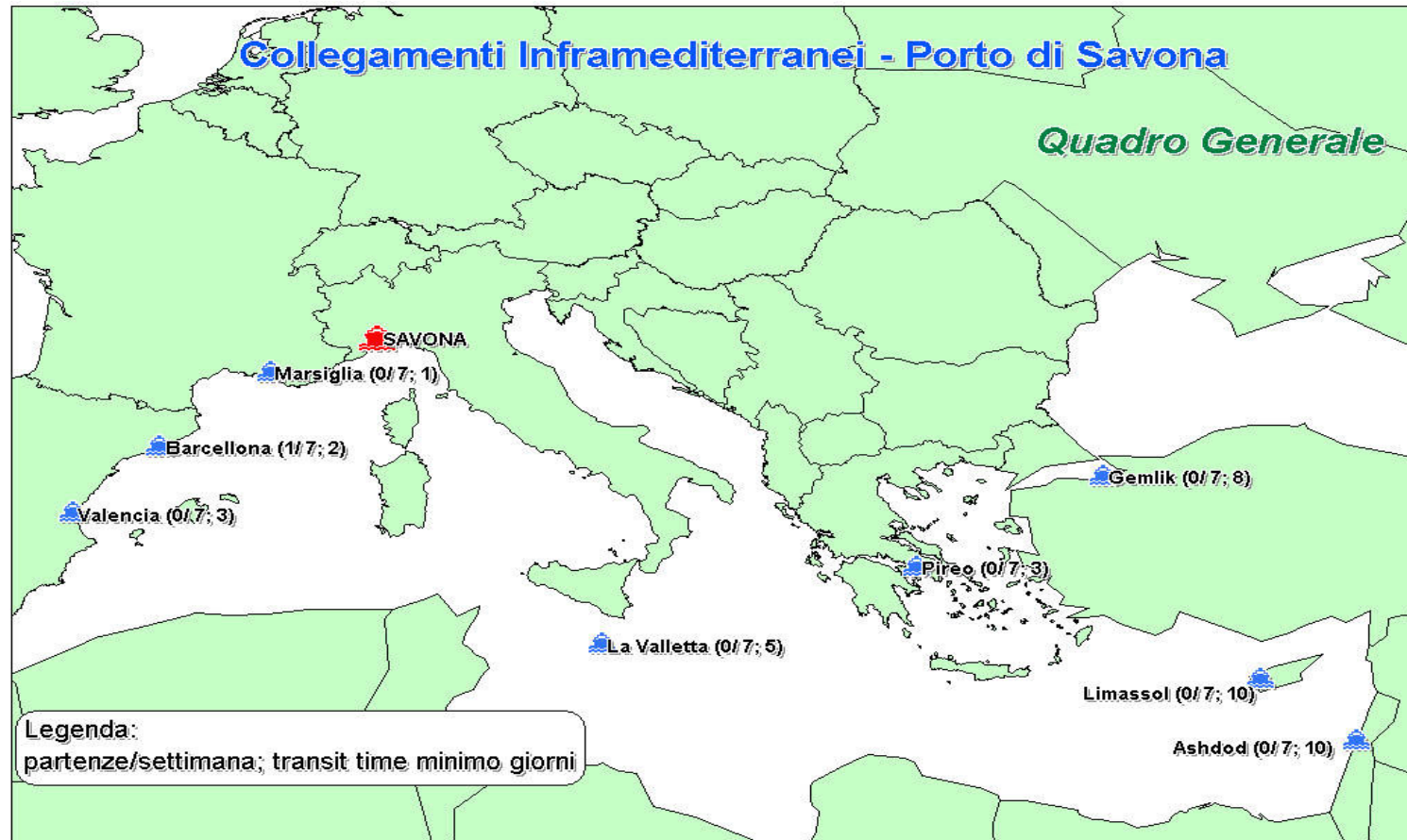


Tabella 1 Connessioni tra Savona e porti mediterranei (ottobre 2001)

Porto	Tipologia nave	Numero servizi	Partenze/ settimana	TT minimo	TT medio
FRANCIA					
Marsiglia	Full container	/	/	/	/
	Miste	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	1	1
SPAGNA					
Barcellona	Full container	1	1	2	2
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	2	2
Valencia	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	3	3
GRECIA					
Pireo	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	3	3
TURCHIA					
Gemlik	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	8	8
ISRAELE					
Ashdod	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	10	10
CIPRO					
Limassol	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	10	10
MALTA					
La Valletta	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	5	5

Tabella 2 Servizi feeder per il porto di Savona Vado

<u>Sea Med Link</u>	
	Transit time/giorni
Napoli	
Livorno	1
Savona Vado	2
Genova	3
Malta	6

3.2. IL PORTO DI GENOVA

Commento di sintesi

Le partenze dei servizi regolari di linea dal porto di Genova offrono una buona copertura su tutta l'area mediterranea. È significativa, in particolare, l'ottima frequenza di partenze verso l'Egitto e la Tunisia (rispettivamente 6 e 7 partenze per settimana): situazione che non sorprende se si considera il buon trend di crescita dei traffici verso questi Paesi.

Analoga frequenza si riscontra per il porto di Barcellona, di cui il servizio più qualificante è rappresentato dal traghetto delle Grandi Navi Veloci che offre tre partenze settimanali con un transit time di sole 17 ore.

Nel Mediterraneo orientale le principali destinazioni sono rappresentate dai porti israeliani Ashdod e Haifa (2,7 partenze/settimana per ciascun porto), Beirut (4,2 partenze/settimana) e dai porti turchi; fra questi ultimi si segnala particolarmente Izmir con 5 partenze/settimana, mentre per gli altri porti (Haydarpassa, Gemlik e Mersin) si registrano frequenze tra 1,8 e 2,8 partenze per settimana. Per queste destinazioni, infatti, Genova si trova maggiormente in competizione con i servizi offerti dai porti adriatici; situazione analoga a quella per il Pireo per cui una frequenza di 2,5 partenze/settimana non si può considerare particolarmente significativa, tenendo conto dell'importanza strategica di questo porto nella sua area geografica di riferimento.

I servizi feeder

La struttura degli itinerari dei feeder che servono i porti di transhipment si è notevolmente modificata nel corso degli ultimi due anni.

Infatti, per fronteggiare l'eccessiva concorrenza che si era creata nella prima tumultuosa fase di sviluppo dei porti di transhipment, si è creata una alleanza che raggruppa la quasi totalità degli operatori di feeder, con le seguenti conseguenze:

- ✓ crescita delle dimensioni e della velocità delle navi utilizzate;
- ✓ itinerari più articolati, al fine di migliorare la copertura delle aree servite; per esempio in alcuni casi vengono inclusi nello stesso itinerario i porti di transhipment di Malta e di Taranto;
- ✓ riduzione, per alcuni porti, del numero di partenze offerte;
- ✓ in alcuni casi transit time più lunghi;
- ✓ possibilità di individuare, negli itinerari, una distinzione del segmento che tende a privilegiare i flussi in import da quello che privilegia i flussi in export.

Da quanto sopra emerge che non sempre queste innovazioni dei servizi dei feeder rappresentano un miglioramento qualitativo dei servizi.

Per quanto riguarda il porto di Genova, si possono individuare:

- ✓ due collegamenti settimanali con Gioia Tauro che privilegiano l'export (di cui uno con feeder dedicato della Maersk) ed uno che privilegia l'import;
- ✓ un collegamento settimanale con Malta che privilegia l'export ed uno che vale sia per import che per export;
- ✓ un collegamento settimanale con Algeciras per l'export, con feeder dedicato della Maersk.

Al momento non si registra alcun collegamento fra Taranto e Genova; l'unico porto dell'alto Tirreno collegato con Taranto è La Spezia.

Figura 2 Collegamenti inframediterranei dal Porto di Genova

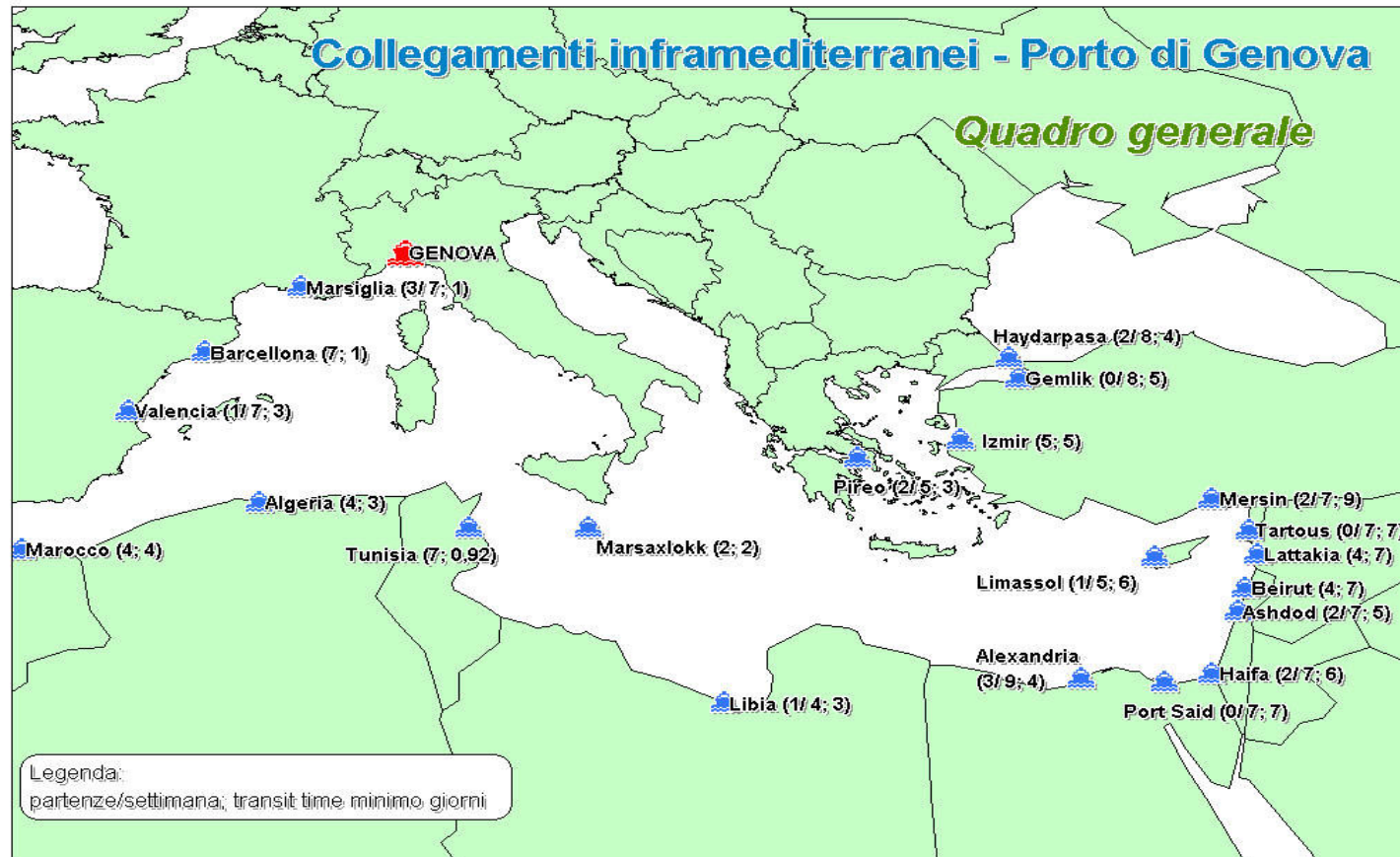


Tabella 3 Connessioni tra Genova e porti mediterranei (ottobre 2001)

Porto	Tipologia nave	Numero servizi	Partenze/ settimana	TT minimo	TT medio
<u>FRANCIA</u>					
Marsiglia	Full container	/	/	/	/
	Miste	2	2	1	1
	Ro-ro	2	1,7	1	1
<u>SPAGNA</u>					
Barcellona	Full container	4	4	2	2
	Misto	/	/	/	/
	Ferry	1	3	1	1
Valencia	Full container	1	1	3	3
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	4	4
<u>GRECIA</u>					
Pireo	Full container	2	2	3	3
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,47	12	12
<u>TURCHIA</u>					
Haydarpasa	Full container	3	2,78	4	5
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/
Gemlik	Full container	1	0,78	5	5
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/
Izmir	Full container	4	3,78	5	5
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	2	1,17	9	10
Mersin	Full container	2	2	10	11
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	9	9
<u>EGITTO</u>					
Port Said	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	7	7
Alexandria	Full container	3	3	6	7
	Misto	1	1	9	9
	Ro-ro	3	1,87	4	5
<u>ISRAELE</u>					
Ashdod	Full container	3	2,7	5	6

	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/
Haifa	Full container	3	2,7	6	8
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/
<u>LIBANO</u>					
Beirut	Full container	2	2	8	9
	Misto	1	1	7	7
	Ro-ro	2	1,17	7	7
<u>SIRIA</u>					
Lattakia	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	2	1,17	8	8
Tartous	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	7	7
<u>CIPRO</u>					
Limassol	Full container	1	1	9	9
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,47	6	6
<u>MALTA</u>					
Marsaxlokk	Full container	1	1	2	2
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	1	3	3
<u>TUNISIA</u>					
Tunisia	Full container	1	1	4	4
	Misto	1	1	1	1
	Ferry	1	3	0,92	0,92
	Ro-ro	2	2	2	2
<u>ALGERIA</u>					
Algeria	Full container	/	/	/	/
	Misto	2	1,4	3	3
	Ro-ro	2	1,4	4	4
<u>MAROCCO</u>					
Marocco	Full container	3	2,4	4	5
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	2	1,47	5	5
<u>LIBIA</u>					
Libia	Full container	/	/	/	/
	Misto	1	0,7	3	3
	Ro-ro	1	0,7	4	4

Tabella 4 Servizi feeder per il porto di Genova

United Feeder Service – West Med/Aegean Service	
	Transit time/diorni
Gioia Tauro	
Genova	2
Fos	3
Barcellona	4
Valencia	5
Gioia Tauro	8
Pireo	11
Gemlik	12
Istanbul	13
Kumbort	14
Thessaloniki	15
Izmir	17
Pireo	18
Gioia Tauro	20

United Feeder Service/Med Feeder Italia – Tyrrhenian Service A GIT	
	Transit time/diorni
Gioia Tauro	
Salerno	1
La Spezia	2
Genova	3
Livorno	4
Napoli	5
Gioia Tauro	6

United Feeder Service/Med Feeder Italia – Tyrrhenian Service R MI A	
	Transit time/diorni
Malta	
Salerno	1
La Spezia	2
Genova	3
Livorno	4
Malta	6

(continua a pagina 19)

(segue da pagina 18)

Feeder dedicato Maersk Sealand	
	Transit time/giorni
Livorno	
Genova	1
Gioia Tauro	3

Feeder dedicato Maersk Sealand	
	Transit time/giorni
Livorno	
Genova	1
Algeciras	4

Sea Med Link	
	Transit time/giorni
Napoli	
Livorno	1
Savona Vado	2
Genova	3
Malta	6

3.3. IL PORTO DI SALERNO

Commento di sintesi

Il porto di Salerno si caratterizza per la specializzazione dei suoi traffici: primo fra tutti quello dei contenitori, poi le auto, gli ortofruttili ed il legname. Di recente Salerno si sta proponendo anche come scalo per servizi traghetti (trasporti combinati strada-mare). Altra peculiarità di Salerno è la sensibile prevalenza dei traffici export.

Per quanto riguarda i traffici inframediterranei di linea, sono da segnalare ben 13 porti collegati con servizi con frequenza di partenze almeno settimanale:

- ✓ nel Mediterraneo occidentale: Valencia e Tarragona;
- ✓ in nord Africa: Alexandria, Tunisi, Tangeri e Marsaxlokk;
- ✓ nel Mediterraneo orientale: Ashdod, Haifa, Limassol, Izmir, Gemlik, Haydarpassa e Pireo.

Le partenze per Valencia (due per settimana) e per Tarragona (una per settimana) svolgono anche traffici combinati strada-mare con possibilità di trasporto di autisti al seguito.

Va, infine, segnalato, come la localizzazione meridionale di Salerno consenta una offerta di servizi con transit time in genere molto buoni.

I servizi feeder

Salerno rappresenta uno scalo privilegiato per i servizi feeder, che realizzano ottimi collegamenti con Gioia Tauro, Malta e Taranto. In particolare:

- ✓ con Gioia Tauro: 3 partenze/settimana dedicate all'export ed una partenza (feeder dedicato della Maersk) sia per import che per export;
- ✓ con Malta: due partenze/settimana dedicate all'export ed una all'import;
- ✓ con Taranto: una partenza/settimana dedicata all'export ed una all'import.

Figura 3 Collegamenti inframediterranei dal Porto di Salerno

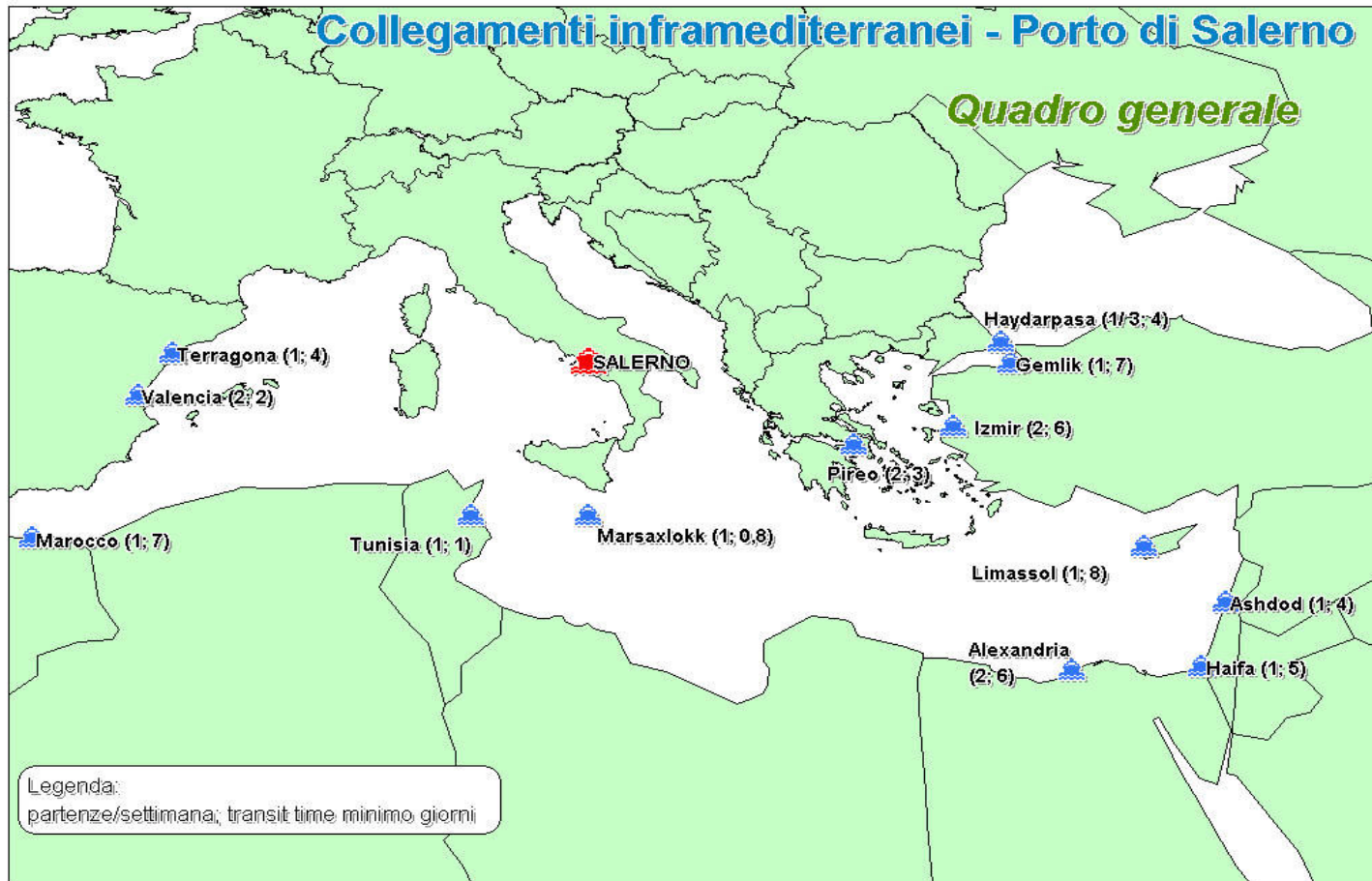


Tabella 5 Connessioni tra Salerno e porti mediterranei (ottobre 2001)

Porto	Tipologia nave	Numero servizi	Partenze/ settimana	TT minimo	TT medio
<u>SPAGNA</u>					
Valencia	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	2	2	2
Tarragona	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	1	4	4
<u>GRECIA</u>					
Pireo	Full container	1	0,33	3	3
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	2	1,7	3	3
Salonicco	Full container	1	0,33	4	4
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	0,7	5	5
<u>TURCHIA</u>					
Haydarpasa	Full container	1	0,33	4	5
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	1	6	6
Gemlik	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	1	7	7
Izmir	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	1	8	8
<u>EGITTO</u>					
Alexandria	Full container	1	1	6	6
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	1	10	10
<u>ISRAELE</u>					
Ashdod	Full container	1	1	4	4
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/
Haifa	Full container	1	1	5	5
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/
<u>CIPRO</u>					
Limassol	Full container	1	1	8	8

	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/
<u>MALTA</u>					
Marsaxlokk	Full container	/	/	/	/
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	1	1	0,8	0,8
<u>TUNISIA</u>					
Tunisia	Full container	1	1	1	1
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/
<u>MAROCCO</u>					
Marocco	Full container	1	1	7	7
	Misto	/	/	/	/
	Ro-ro	/	/	/	/

Tabella 6 Servizi feeder per il porto di Salerno

United Feeder Service/Med Feeder Italia – Tyrrhenian Service A GIT	
	Transit time/giorni
Gioia Tauro	
Salerno	1
La Spezia	2
Genova	3
Livorno	4
Napoli	5
Gioia Tauro	6

United Feeder Service/Med Feeder Italia – Tyrrhenian Service B MLA	
	Transit time/giorni
Malta	
Salerno	1
La Spezia	2
Genova	3
Livorno	4
Malta	6

United Feeder Service – Adriatic Service B	
	Transit time/giorni
Malta	
Taranto	2
Ancona	4
Trieste	5
Venezia	5
Taranto	8
Napoli	12
Salerno	12
Malta	14

United Feeder Service/Med Feeder Italia – Tunis Service A	
	Transit time/giorni
Gioia Tauro	
Tunisi	2
Salerno	5
Gioia Tauro	6

Med Feeder Italia – Malta/S Italy/Adriatic	
	Transit time/giorni
Taranto	
Napoli	1
Salerno	2
Malta	4
Taranto	7

Med Feeder Italia – S Italy/Adriatic	
	Transit time/giorni
Salerno	
Taranto	2
Civitavecchia	5
La Spezia	6
Taranto	10

Med Feeder Italia – Sicilian Service	
	Transit time/giorni
Gioia Tauro	
Salerno	1
Napoli	1
Gioia Tauro	2

Feeder dedicato Maersk Sealand	
	Transit time/giorni
Salerno	
Gioia Tauro	1