

Febbraio 2025

RASSEGNA

MENSILE



LA VISITA DEL VICEMINISTRO RIXI

follow us



IL 70% DELLE ADSP È DOTATA DI PORT COMMUNITY SYSTEM

Tra i traguardi più significativi raggiunti nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, spiccano quelli legati alla digitalizzazione della catena logistica. Con il conseguimento, nell'ambito della sesta rata PNRR, del target relativo all'investimento M3C2 – 2.1, finanziato con una dotazione di 250 milioni di euro, il MIT ha avviato una trasformazione profonda del settore logistico, puntando sulla dematerializzazione dei processi, sempre più automatizzati e interconnessi. Al centro di questa rivoluzione vi sono i Port Community System, piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Grazie ai fondi del PNRR, oggi oltre il 70% delle Autorità di Sistema portuale ha adottato queste tecnologie, contribuendo a rendere il sistema portuale italiano tra i più avanzati in Europa.

Un esempio virtuoso è rappresentato dai porti dell'AdSp dello Stretto, tra i più significativi per numero di passeggeri in tutta Europa, dove i PCS sono stati implementati con successo negli scali di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Qui, una recente campagna informativa ha coinvolto stakeholder pubblici e privati, nonché le comunità locali, per promuovere i benefici della digitalizzazione e dematerializzazione, evidenziandone l'impatto positivo su efficienza, sostenibilità e qualità dei servizi.

Tra le principali innovazioni introdotte nei porti dello Stretto vi è l'adozione della piattaforma ASTRA (Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione), che permette una gestione integrata e automatizzata delle attività portuali. Questo sistema consente di:

Ridurre i tempi di comunicazione tra le autorità portuali e gli operatori;



Snellire le operazioni logistiche, come il controllo degli accessi, il tracking delle merci e la gestione dei rifiuti;

Ottimizzare i flussi di traffico, con benefici diretti per oltre 22 milioni di passeggeri annuali.

I numeri parlano chiaro: già nei soli porti dello Stretto l'impatto dei nuovi sistemi sarà notevole, interessando non solo i passeggeri annuali, ma anche più di 30 compagnie crocieristiche internazionali, 50 compagnie di bus, 2 milioni di TIR, traghetti, cargo e aliscafi in transito (circa 232.000 gli scali annuali). Anche gli addetti alla movimentazione di merci e alla gestione dei rifiuti potranno beneficiare di processi automatizzati di controllo e abilitazione accessi.

Grazie all'implementazione dei PCS, questi porti rap-

presentano oggi un modello all'avanguardia per l'intero sistema logistico nazionale ed europeo, dimostrando come gli investimenti del PNRR possano tradursi in innovazione tangibile e crescita sostenibile.

Questi risultati rappresentano un tassello fondamentale nel quadro della strategia nazionale per la digitalizzazione dei trasporti e della logistica, uno degli obiettivi chiave del PNRR. L'implementazione dei Port Community System, estesa alla maggioranza delle Autorità di Sistema Portuale italiane, non solo migliora l'efficienza operativa dei porti, ma crea un effetto moltiplicatore sull'intera filiera logistica, contribuendo a rendere l'Italia un hub centrale per i traffici commerciali in Europa e nel Mediterraneo.

Linde Material Handling

Linde

tricom s.r.l.

tricom srl.net

IL 2024 SEGNA IL RECORD PER IL CARGO AEREO IN ITALIA

Giunti i dati completi del sistema aeroportuale italiano si tracciano le stime dell'andamento 2024. A riportarle è Assaeroporti, l'associazione italiana gestori aeroporti, che indica una forte crescita del cargo aereo: con 1,25 milioni di tonnellate di merce trasportata, superato il record storico del 2017.

Bene anche il settore passeggeri che chiude l'anno passato con 219.078.618 passeggeri, l'11,1% in più rispetto al 2023.

Di questi, 146 milioni hanno volato su rotte internazionali.

Ma il dato importante è che per la prima volta dal 2019, la composizione del traffico torna ai valori pre-pandemia, con un terzo dei viaggiatori sul segmento nazionale e due terzi su quello internazionale.

La classifica degli scali italiani

Tra i 10 scali italiani che hanno registrato maggior traffico, il primato va a Roma Fiumicino, seguito da Milano Malpensa. Di questi dieci, 8 aeroporti superano la soglia dei 10 milioni di passeggeri.

Questo l'ordine e il numero di passeggeri:

- Roma Fiumicino con 49.203.734
- Milano Malpensa con 28.910.368
- Bergamo con 17.353.573
- Napoli con 12.650.478
- Catania con 12.346.530
- Venezia con 11.590.356
- Bologna con 10.775.972
- Milano Linate con 10.650.990
- Palermo con 8.921.833
- Bari con 7.273.141
-

Assaeroporti sottolinea anche che analizzando i dati per classe dimensionale di aeroporto, "emerge come nel 2024 tutti gli scali abbiano contribuito alla



crescita del sistema aeroportuale nazionale, con percentuali di incremento che variano tra il 5,7% (nella classe 1-5 mln di passeggeri) e il 16,5% (per gli scali con <1 mln di passeggeri)".

Crescono anche i movimenti aerei, con una crescita del 7,5% rispetto al 2023, così da raggiungere quota 1,7 milioni di unità, valore che supera per la prima volta i livelli registrati nel 2019, prima della pandemia.

Record, infine, per il segmento cargo che come detto, con 1,25 milioni di tonnellate di merce trasportata, supera il traguardo storico del 2017 (1.15), con una crescita, rispetto al 2023, più marcata nei primi 8 mesi dell'anno.

Qui a farla da padrona è Milano Malpensa che si conferma il principale hub cargo del Paese con 727 mila tonnellate di merce avio, il 62% del mercato.

Lo segue Roma Fiumicino, con il 23% dei volumi di merce trasportata per via aerea.

FEBBRAIO, MESE DI NUOVE ALLEANZE MARITTIME

Il mese di Febbraio porta novità sulle banchine di Livorno, in particolare quelle del Terminal Darsena Toscana.

Come ci aveva annunciato il general manager Marco Mignogna durante l'intervista di alcune settimane fa questo mese qualcosa lascia, ma qualcosa in più arriva.

Con il riassetto delle alleanze marittime mondiali, cambiano alcuni scenari del panorama portuale con nuovi scali e rotazioni che riguardano anche porti italiani.

Per Tdt il primo servizio a partire durante il mese sarà quello del 9 Febbraio, il West Med Shuttle (WM3) di Gemini (che vede unire le forze di Maersk e Hapag Lloyd) con la Maersk Northwood che seguirà la rotazione Tanger Med, Algeciras, Livorno, La Spezia, Tanger Med.

Un servizio che promette di intercettare traffico da ogni parte del mondo e portarlo sulle banchine livornesi.

A ruota partirà, sempre durante il mese di Febbraio il nuovo servizio TEX operato da Hapag Lloyd con Maersk, collegamento diretto tra gli Stati Uniti e l'East Med.

La novità per il terminal livornese sarà poi il ritorno del servizio diretto di Zim ZCA che qui mancava da diverso tempo che, come aveva spiegato Mignogna collegherà Stati Uniti, Israele e Livorno con navi ZIM.

Poi entro pochi mesi si attende la finalizzazione di un contratto con un armatore turco molto attivo nel settore shipping.

Le nuove alleanze mondiali

Chiusa l'alleanza 2M (Maersk e Msc) e uscita Hapag Lloyd dalla THE Alliance (che includeva le



compagnie Hapag Lloyd, HMM, Yang Ming Marine Transport e Ocean Network Express) queste le nuove alleanze dei prossimi anni:

Gemini Cooperation: Maersk e Hapag Lloyd

Ocean Alliance: Cma Cgm, Evergreen, OOCL e Cosco Shipping Line

Premier Alliance: HMM, Ocean Network Express (ONE) e Yang Ming

Per la Gemini Cooperation entreranno nella rete, gradualmente, circa 340 navi con la transizione che si completerà intorno al mese di Maggio con le ultime uscite dai vecchi accordi per aprire così Giugno con la nuova rete: 29 servizi di linea oceanica supportati da 28 servizi shuttle.

GENOVA: CASSAZIONE RESPINGE IL RICORSO SPINELLI

La Corte di Cassazione ha dichiarato inammissibile il ricorso principale presentato dal gruppo Spinelli e quello incidentale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale contro la sentenza del Consiglio di Stato del 15 Ottobre 2024. Quest'ultima aveva annullato la concessione del terminal multipurpose di Genova, contestando l'uso prevalente dell'area per la movimentazione di container, in contrasto con il Piano Regolatore Portuale che ne prevede la destinazione a merci varie. La vicenda trae origine dal ricorso presentato da Sech, che aveva a suo tempo contestato l'assegnazione della concessione prima al Tar e poi al Consiglio di Stato. Quest'ultimo aveva poi rilevato che l'attività prevalente del terminal, basata sulla movimentazione di container, risultava in contrasto con le disposizioni del Piano Regolatore Portuale.

L'organo giudiziario ha ora stabilito che i ricorsi sono inammissibili ai sensi dell'articolo 380-bis del Codice di procedura civile. La motivazione principale risiede nel fatto che la Cassazione non può essere chiamata a giudicare questioni in cui il motivo di impugnazione si basa su una presunta carenza di motivazione della sentenza del Consiglio di Stato.

Adesso quindi è scattato un nuovo conto alla rovescia nell'ennesima tappa di questa intricata vicenda burocratico-giudiziaria: il gruppo Spinelli può valutare entro i prossimi 40 giorni dalla comunicazione della sentenza per decidere se insistere con il ricorso o rinunciarvi. Se dovesse procedere e la Cassazione confermasse l'inammissibilità, potrebbe incorrere in una condanna al pagamento delle spese processuali e al risarcimento dei danni, in base all'articolo 96 del Codice di procedura civile. Dalla sua invece, l'AdSp sembra orientata a non procedere per richiedere la decisione della Cassazione, puntando piuttosto sul ricorso per revocazio-



ne della sentenza del Consiglio di Stato, ancora pendente. La decisione su questo punto è attesa per il 5 Maggio.

Nel frattempo, il terminal Genoa Port Terminal può continuare a operare fino al 30 Giugno grazie a un provvedimento transitorio concesso dall'Authority, ma con il vincolo di destinare le aree a traffici non containerizzati. Il tutto mentre a Palazzo San Giorgio si lavora a un nuovo assetto delle aree del Terminal in questione: se la revocazione venisse accolta, Spinelli potrebbe mantenere la concessione; in caso contrario, si aprirebbe una nuova gara per l'assegnazione delle banchine. E, come già annunciato pubblicamente, altri gruppi importanti, con Grimaldi in pole position e la stessa Sech Psa che si è ritenuta parte lesa dalla precedente gestione da parte di Spinelli, arrivando a chiedere quindi l'applicazione tout court della revoca dell'attuale concessione, hanno già chiesto di poter aprire un bando per potervi partecipare.

LETEXPO 2025: ALIS CALA IL POKER VINCENTE

La quarta edizione di LetExpo, l'evento fieristico di riferimento per il mondo della logistica, del trasporto e della sostenibilità, in agenda presso l'ampia e accogliente struttura di Verona Fiere dall'11 al 14 Marzo prossimi, si preannuncia come un'edizione da record. Lo ha confermato in sede di conferenza stampa di presentazione dell'evento il presidente di Alis, Guido Grimaldi, sottolineando la crescita esponenziale della manifestazione e il ruolo sempre più centrale che essa riveste per gli operatori del settore e non solo. LetExpo ha fatto breccia nei cuori degli addetti ai lavori. E non solo: la manifestazione continua a rafforzarsi ed espandersi. Dopo il grande successo della scorsa edizione, che ha registrato oltre 100.000 presenze nei quattro giorni di fiera, l'obiettivo per quest'anno è superare quota 500 espositori e incrementare ulteriormente il numero di visitatori.

Un focus particolare sarà rivolto ai giovani, con oltre 30.000 studenti attesi da istituti nautici, ITS e scuole alberghiere di tutta Italia. Un dato significativo, considerando che nelle precedenti edizioni oltre 8.000 giovani hanno trovato opportunità di lavoro proprio grazie a LetExpo.

Innovazione, formazione e impegno sociale

LetExpo non è solo un punto di incontro per imprese e professionisti del settore, ma si conferma anche un hub di innovazione e formazione. Per questo motivo, uno dei padiglioni sarà interamente dedicato all'Academy, con iniziative volte a facilitare l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro e a fornire competenze strategiche per il futuro della logistica e del trasporto. Parallelamente, grande attenzione sarà riservata alla sostenibilità e alla responsabilità sociale. "Abbiamo destinato una parte degli introiti della fiera alle oltre 55 associazioni che parteciperanno all'evento", ha spiegato il presidente di Alis, ribadendo l'importanza di un impegno concreto verso il sociale e la comunità.

Internazionalizzazione e dinamicità del settore



Una delle principali novità di questa edizione sarà l'accento sull'internazionalizzazione. A differenza di altri eventi del settore, spesso organizzati con cadenza biennale, LetExpo si tiene ogni anno, rispondendo così alle esigenze di un comparto in continua evoluzione. "La logistica è un settore dinamico, che cambia rapidamente. Ciò che oggi è considerato innovativo, domani potrebbe essere superato. Per questo motivo, i nostri associati ci hanno chiesto di rendere LetExpo un appuntamento annuale", ha spiegato il presidente.

L'evento, inoltre, si pone l'ambizioso obiettivo di consolidare il ruolo dell'Italia come punto di riferimento per il settore a livello internazionale. La crescente partecipazione di espositori e visitatori esteri, unitamente alla presenza delle istituzioni europee, conferma questa tendenza.

Il nodo della burocrazia: ostacolo da superare

Accanto alle sfide dell'innovazione e della sostenibilità, resta aperto il tema della semplificazione burocratica, un fattore cruciale per migliorare l'efficienza della catena logistica. Alis ha portato all'attenzione del governo le criticità riscontrate nel settore, come i tempi eccessivi per l'attivazione di nuove linee ferroviarie e le difficoltà legate ai permessi di transito e sdoganamento delle merci. "Abbiamo evidenziato queste problematiche anche al ministro Casellati, ri-

cevedendo un segnale di attenzione e ascolto. È fondamentale ridurre i tempi burocratici per non penalizzare un settore strategico per l'economia del Paese", ha concluso Grimaldi.

Con un'edizione che si preannuncia da record, LetExpo 2025 si conferma un evento di riferimento per la logistica e il trasporto, con un occhio sempre più rivolto al futuro, alla formazione dei giovani e all'internazionalizzazione del settore.



“UN SUCCESSO PER L’ENTE” L’OK A TERNA PER IL COLD IRONING

Dopo l’ok della Regione Liguria a Terna a procedere con gli interventi nel piano di cold ironing, arriva il commento del Commissario straordinario dell’Ad-Sp del mar Ligure orientale Federica Montaresi.

“È un successo per l’Ente, di cui beneficerà tutta la città che potrà convivere con un porto sempre più ambientalmente sostenibile. Abbiamo promosso e gestito direttamente le conferenze di servizi finalizzate all’approvazione e all’autorizzazione dei progetti delle varie parti dell’opera complessiva. Grazie all’impegno profuso dagli uffici dell’Ente in stretta collaborazione con la Regione Liguria, per velocizzare l’iter, siamo oggi i primi a livello nazionale a completare il ciclo autorizzativo dell’intera infrastruttura energetica a servizio del porto della Spezia: dagli interventi di collegamento alla Rete di Trasmissione Nazionale agli impianti di cold ironing a servizio delle singole banchine”.

Con l’autorizzazione concessa infatti si potrà infatti andare avanti nella costruzione della nuova stazione elettrica e dei relativi raccordi alla Rete di Trasmissione Nazionale a cura di Terna appunto, che servirà alla nuova cabina di trasformazione e alle linee elettriche che consentiranno l’elettrificazione delle banchine del nuovo Molo Crociere nel porto della Spezia, che sta realizzando l’AdSp del Mar Ligure Orientale.

Si tratta del provvedimento finale, che, unitamente a quelli già acquisiti nel corso del 2024, autorizza la realizzazione del nuovo sistema elettrico a servizio del porto della Spezia, composto dagli impianti di elettrificazione delle banchine e delle nuove aree operative previste nell’ambito degli investimenti da parte dei terminalisti in linea con il PRP; dalla rete di distribuzione dell’energia elettrica in alta tensione e, appunto, dalle opere che la società Terna eseguirà



per assicurare la necessaria alimentazione elettrica.

Per quanto riguarda, in particolare, la nuova rete di distribuzione dell’energia elettrica in alta tensione nel porto mercantile della Spezia, il 31.12.2024 il decreto del Commissario straordinario ha permesso di approvare il progetto esecutivo del primo lotto di lavori, progettato per soddisfare un fabbisogno di 110 MW derivante dal cold ironing e dalla realizzazione delle nuove opere di grande infrastrutturazione previste dal PRP, per un costo complessivo dell’opera di 41 milioni di euro, di cui 13.288.500 euro finanziati dal bando PNRR Green Ports.

Con lo stesso atto è stato dato mandato ai competenti uffici di procedere alla redazione del bando di gara, la cui pubblicazione è prevista nel corso di Febbraio. Proseguono parallelamente anche i lavori di realizzazione degli impianti di cold ironing a servizio dei moli del secondo e terzo bacino portuale e del molo Garibaldi, quest’ultimo alimentato in maniera indipendente con completamento degli interventi nel Giugno 2025.



GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



+ INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

RIXI: “IL GOVERNO PUNTA SULLA LOGISTICA PER IL FUTURO DEL PAESE”

La logistica rappresenta un pilastro fondamentale per lo sviluppo dell'Italia, non solo dal punto di vista industriale, ma anche per la sicurezza nazionale ed energetica. Questo il messaggio chiaro emerso durante l'intervento del vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi alla conferenza di presentazione della nuova – la quarta – edizione di Let Expo, la fiera dedicata al trasporto e alla logistica promossa da ALIS. “L'Italia è un Paese povero di materie prime e fortemente dipendente dall'importazione di semilavorati, per poi esportare prodotti finiti. Per questo motivo, è essenziale un sistema logistico resiliente, capace di adattarsi alle condizioni geopolitiche e garantire flessibilità e sicurezza” ha dichiarato il rappresentante del MIT. Il Governo, in quest'ottica, sta investendo risorse ingenti per il rinnovo delle reti ferroviarie, stradali e infrastrutturali, accompagnando il processo di shift modale attraverso un'adeguata pianificazione.

L'obiettivo a lungo termine è il 2032, anno in cui si prevede il completamento dei grandi corridoi europei. Tuttavia, per raggiungere questa meta, è necessario risolvere le numerose incompiute che hanno caratterizzato gli ultimi 30 anni, a causa della mancanza di una visione organica sul sistema logistico nazionale. Un altro punto chiave della strategia governativa è il rafforzamento della marittimità. “Il nostro sistema portuale deve essere integrato tra le AdSp per perseguire obiettivi comuni e ambiziosi. Dobbiamo colmare il gap rispetto ai principali hub europei: oggi il solo porto di Rotterdam movimentava più container di tutte le nostre 16 Autorità portuali messe insieme” ha sottolineato Rixi.



Colmare questo divario sarà cruciale per garantire competitività al Paese e per sfruttare al meglio le opportunità offerte dai cambiamenti geopolitici, che potrebbero aprire nuovi mercati. L'integrazione e il potenziamento delle infrastrutture logistiche italiane rappresentano dunque un passaggio obbligato per il futuro della nazione.



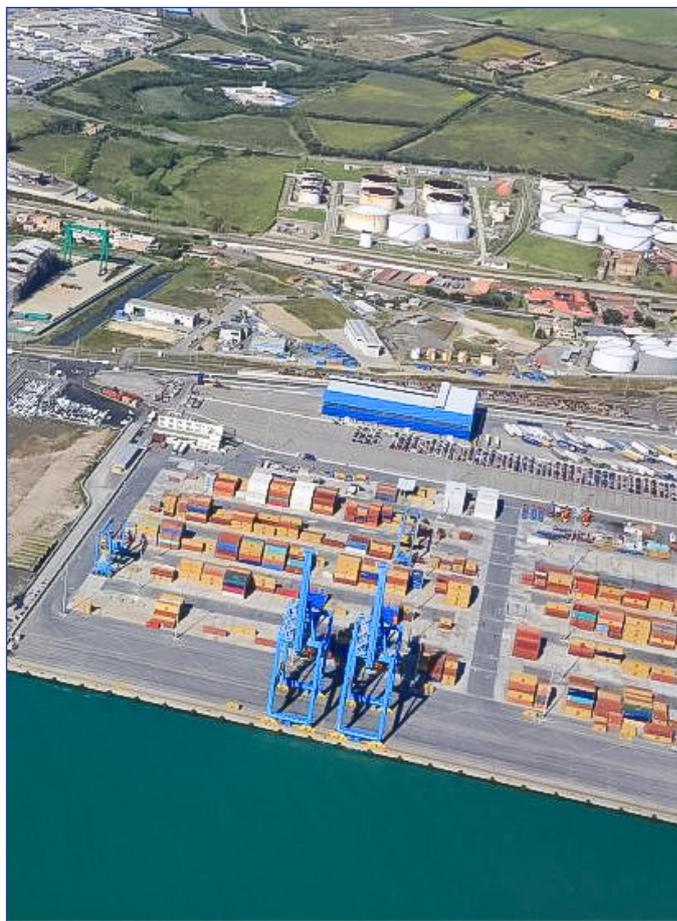
DIVENTA OPERATIVA LA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA TOSCANA

La Zona Logistica Semplificata della Toscana è ufficialmente operativa, aprendo la strada a importanti agevolazioni per le imprese del territorio. Il Ministro per gli Affari Europei, il PNRR e le Politiche di Coesione, Tommaso Foti, ha infatti firmato il decreto che istituisce il Comitato di indirizzo, l'organo di governo della ZLS, che opererà in sinergia con la cabina di regia. L'attivazione del Comitato di indirizzo rappresenta un tassello fondamentale per il rilancio del sistema economico e produttivo della regione. "La ZLS è nata per accelerare i tempi di rilascio delle autorizzazioni, attrarre investimenti e favorire la crescita delle imprese, migliorando la connessione tra le aree portuali e il tessuto industriale toscano", ha dichiarato il presidente della Regione, Eugenio Giani. L'assessore all'Economia e al Turismo, Leonardo Marras, ha sottolineato il ruolo chiave del Comitato nel coordinare le politiche di sviluppo logistico e industriale, lavorando in collaborazione con il Dipartimento per le Politiche di Coesione. "Grazie alla semplificazione delle procedure amministrative e alla creazione di zone franche doganali, si apriranno nuove opportunità per le imprese toscane e per l'attrazione di capitali esteri, anche attraverso strumenti innovativi come lo Sportello Unico regionale per la ZLS", ha aggiunto Marras. L'obiettivo è rendere la Toscana un polo di riferimento per l'innovazione logistica e la crescita sostenibile.

Composizione del Comitato di indirizzo

Il Comitato, che avrà il compito di attuare le funzioni della ZLS e semplificare le procedure insediative, è composto da:

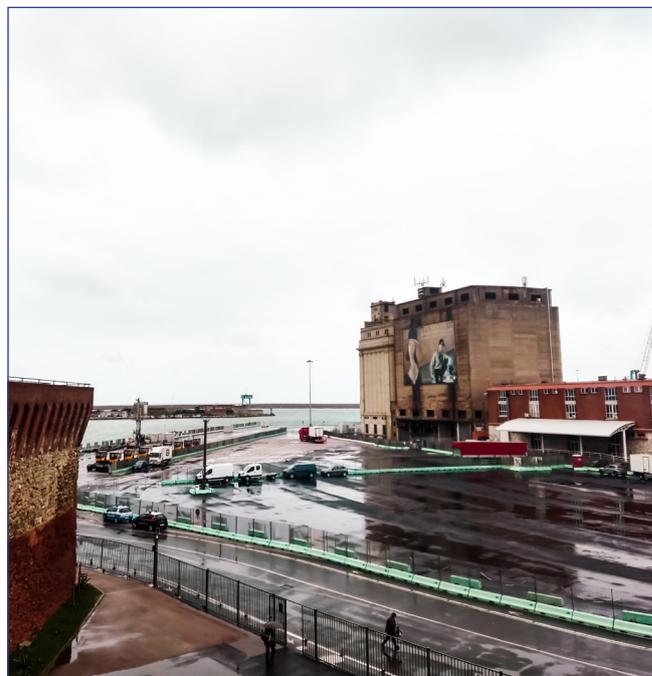
- Il Presidente della Regione Toscana o suo delegato, che lo presiede;
- I Presidenti delle Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e del Mar Ligure Orientale;



- Un rappresentante del Dipartimento per le Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- Un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Un rappresentante del Ministero delle Imprese e del Made in Italy;
- L'Amministratore Unico del Consorzio Industriale della Zona Industriale Apuana (ZIA);
- I Presidenti delle province di Massa Carrara, Livorno, Prato e Pisa in qualità di uditori;
- Il Presidente della Città Metropolitana di Firenze in qualità di uditore;
- I Sindaci dei comuni di Carrara, Collesalveti, Campi Bisenzio, Livorno, Massa, Piombino, Pisa, Portoferraio e Prato in qualità di uditori.

Prossimi passi per l'attuazione della ZLS

Il Comitato avrà il compito di garantire il raccordo tra enti pubblici e soggetti economici per ottimizzare le procedure e i tempi di risposta alle imprese, collaborando con le Autorità portuali, gli enti locali, le Camere di commercio, il Consorzio ZIA e l'Agenzia delle Dogane. Un ulteriore focus sarà il sostegno economico alle aziende attraverso agevolazioni fiscali e incentivi diretti. Nei prossimi giorni, la Regione Toscana procederà con l'organizzazione della struttura interna e convocherà gli attori del sistema, inclusi gli interporti, per definire l'assetto completo della ZLS. Tra gli obiettivi principali vi è la creazione di uno Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) che centralizzi e semplifichi le procedure per tutte le imprese operanti all'interno della ZLS, garantendo un accesso più rapido ed efficace ai benefici offerti dal nuovo sistema logistico semplificato.



GENERAL EXPORT
N.V.O.C.C.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI

PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI

SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA
SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA

SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

General Export Srl
Livorno: Via S. Orlando 16 - 57123 Livorno - Milano: Via Liguria 5 - 20068 Peschiera Borromeo
Genova: via Pietro Chiesa, 7 - 16100 Genova
www.generalexportnvocc.it

LEONARDO BORTOLAMI E IL RESTAURO DELLA MITICA HMS

Leonardo Bortolami è un maestro d'ascia "moderno".

Il suo mestiere evoca tempi passati di quando le imbarcazioni erano in legno, costruite pezzo per pezzo dalle mani esperte di un carpentiere.

Oggi le cose sono cambiate, ma il maestro d'ascia non è completamente sparito, semmai si è evoluto: "Nel mio team lavorano insieme professionisti prossimi alla pensione e giovani". Mentre imparano i trucchi del passato, i meno esperti per età insegnano a quelli coi capelli bianchi l'uso delle nuove attrezzature e materiali.

Bortolami ha portato l'Italia nel Regno Unito per un compito prestigioso: il restauro della HMS Victory, nave iconica della marina britannica, una delle ultime navi conservate ancora oggi dal 1700.

"È un onore per me partecipare a questo progetto che mi vedrà impegnato per i prossimi dieci anni" spiega.

Il suo lavoro è prima di tutto una passione nata sotto l'ala di suo padre che gli ha dato le prime nozioni pratiche.

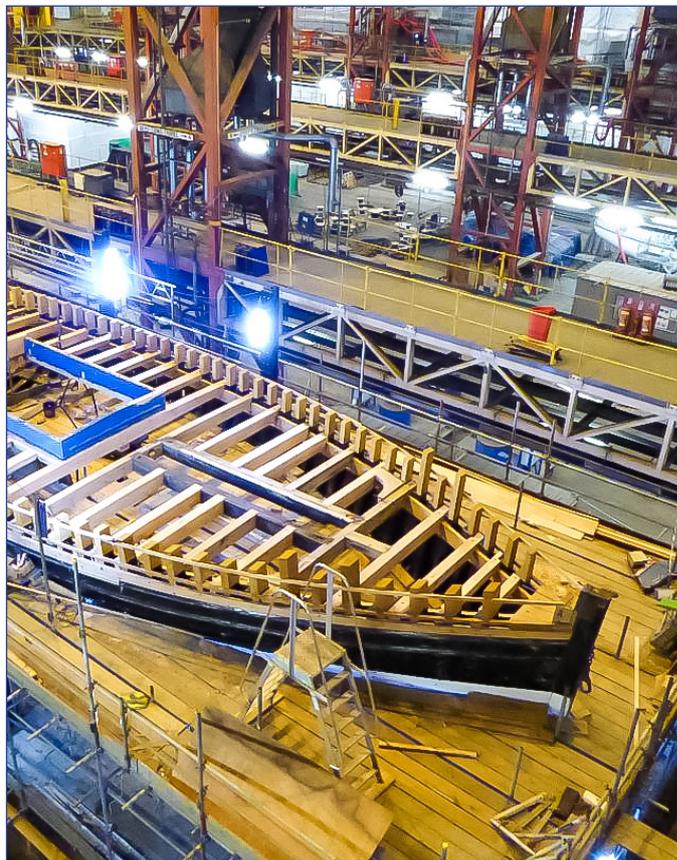
"Oggi quello del maestro d'ascia è soprattutto un lavoro conservativo e di restauro, ormai sono pochissime le barche in legno in costruzione, magari qualche riproduzione del passato, restano solo in qualche luogo dove non sono presenti materiali alternativi come la vetroresina".

Il cliente tipo resta quindi l'appassionato di imbarcazioni d'epoca.

Ma è troppo facile dire che si tratta di restauro su legno. Infatti c'è n'è di tipo e tipo, ci spiega.

"Il problema principale per un maestro d'ascia di oggi è che il legno non è più quello di una volta".

Sembra un luogo comune ma le cose stanno così sul serio: gli alberi ad esempio, crescono più rapidamente e questo cambia le caratteristiche del legname, la densità e la loro durata come resistenza nel tempo.



Prima si poteva utilizzare lo stortame naturalmente curvo, oggi non c'è più un settore che ne favorisca la diffusione.

"Il mogano è difficilissimo da trovare, il teak ha costi molto alti perchè in passato le foreste sono state sfruttate".

Prima di chiudere il maestro d'ascia ci parla anche di un progetto di economia circolare a cui ha preso parte: A-MARE.

Si tratta di una produzione di imbarcazioni eco-sostenibili che possano essere accessibili a tutti, ponendosi in controtendenza rispetto ai canoni della produzione di massa in vetroresina.

Il tutto utilizzando materiali naturali e riciclandone di usati nel processo produttivo stesso.

Per saperne di più è possibile visitare il sito di Leonardo Bortolami.

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Genova Headoffice

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

Mediterranean Shipping Company Italia S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

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

www.lenavigroup.it

CEPIM: AL VIA LA NUOVA TRATTA INTERMODALE ITALIA-POLONIA

Martedì 11 Febbraio, presso il terminal CEPIM – Interporto di Parma, si è tenuto l’evento inaugurale della nuova tratta intermodale Italia-Polonia, un collegamento strategico che promette di rafforzare le reti di trasporto merci tra i due Paesi, migliorando l’efficienza e la sostenibilità della logistica su scala europea. L’incontro si svolge nella sala riunioni di CEPIM, dove rappresentanti delle istituzioni, del settore logistico e industriale si confronteranno sulle prospettive e le opportunità offerte dalla nuova connessione ferroviaria. Tra i partecipanti figurano Adriafer e Futura Cargo, partner chiave del progetto.

Quindi si terrà il simbolico taglio del nastro presso il nuovo terminal logistico ferroviario, seguito dalla partenza ufficiale del primo treno sulla tratta intermodale ITA-PL. L’iniziativa segna un traguardo importante per il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Italia e Polonia, offrendo un’alternativa competitiva al trasporto su gomma e contribuendo alla riduzione delle emissioni di CO². Con questa nuova infrastruttura, il sistema intermodale europeo si arricchisce di un ulteriore snodo strategico, favorendo una logistica più efficiente, sostenibile e in grado di rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione.



TDT A LAVORO SUL NUOVO SERVIZIO GEMINI

LIVORNO – E' arrivata sulle banchine del Terminal Darsena Toscana la nave Maersk Northwood che ha dato il via al servizio dell'alleanza Gemini (che mette insieme Maersk e Hapag Lloyd) nel porto di Livorno.

Come previsto l'attacco è avvenuto in banchina di prima mattina come nave operante sul servizio West Med Shuttle (WM3) proseguendo poi il suo viaggio secondo la rotazione Tanger Med, Algeciras, Livorno, La Spezia, Tanger Med.

1055 i movimenti effettuati sulla portacontainer che tornerà ogni settimana a Livorno, un servizio importante per lo scalo labronico perchè intercetterà traffico da ogni parte del mondo.

Per Tdt a questo servizio se ne aggiungerà presto un altro, il TEX operato sempre da Hapag Lloyd con Maersk, collegamento diretto tra gli Stati Uniti e l'E-ast Med che prenderà avvio entro fine mese.

Le novità annunciate dal terminal gestito dal Gruppo Grimaldi porteranno secondo le stime a una crescita di volumi stimata tra il 7 e il 10%.



Un anno di cambiamenti mondiali per le alleanze dello shipping, di cui l'alleanza Gemini è parte, che daranno vita a una rivoluzione nel panorama dei container.



LOGWIN

Your Logistics.



**Mastering the Logistics
Challenges of a Faster
Moving World**



Logwin Air + Ocean Italy S.r.l. - Caleppio di Settala - Milano
Tel. 02 2169-161 - E-mail: info.airandocean@logwin-logistics.com

GIOIA TAURO: FINANZIATO PROGETTO ELETRIFICAZIONE BANCHINE

Si è riunito l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, composto per legge da 13 membri con funzioni di confronto partenariale tra le autorità pubbliche e il mondo delle imprese che operano in porto. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di un milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza.

Tra gli altri punti affrontati, di particolare rilievo, l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati destinati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza.

A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli, nel ringraziare i membri dell'Organismo per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della sfida accolta dall'Ente. "Abbiamo finalmente ottenuto il finanziamento di questa infrastruttura, per la quale erano stati stanziati solo 18 milioni di euro, insufficienti al completamento dei lavori. Ora, con lettera ufficiale del Mit, datata 22 Gennaio 2025, abbiamo ricevuto ulteriori 48 milioni di euro che, complessivamente, ampliano il valore del finanziamento a 66 milioni di euro. Mi preme, però,



evidenziare un particolare – ha aggiunto Agostinelli – il finanziamento non grava più sul Fondo complementare ma sul Pnrr, che significa dover procedere al relativo collaudo entro il mese di Marzo 2026. Si tratta, evidentemente, di una sfida difficilissima che noi abbiamo accolto, per la quale abbiamo già destinato, in emergenza, l'impegno di metà del personale dell'Ente. Siamo decisi a vincere anche questa sfida, ma è evidente che non potremo accettare una eventuale mancanza di collaborazione da parte delle Amministrazioni – in specie quelle locali – chiamate a partecipare al completamento dei procedimenti istruttori, perché – si tratta – di una opera che determinerà la sopravvivenza del porto di Gioia Tauro”.

Si è quindi passati alla discussione relativa al recepimento della contrattazione di Il livello del personale non dirigenziale dell'Ente, scaduta nel 2009, il cui rinnovo è stato più volte sollecitato dal Collegio dei revisori e dalla Corte dei conti, che è stata sottoscritta dalle associazioni sindacali lo scorso Giugno e approvata dal Mit nel Novembre del 2024.

Stessa ricezione per la contrattazione di Il livello del personale dirigenziale, scaduta nel 2012 e sottoscritta lo scorso 20 Dicembre. Infine, come atto dovuto, è stato altresì recepito il Ccnl Porti del personale dipendente delle Autorità portuali approvato di recente a livello nazionale.

GRENDI PUNTA AL 2028 CON INVESTIMENTI, CRESCITA E NUOVE ROTTE

Il Gruppo Grendi accelera verso il futuro con un piano ambizioso di investimenti, crescita del personale e nuove strategie per la logistica e il trasporto marittimo. Per il triennio 2024-2026, l'azienda ha stanziato 36,5 milioni di euro, di cui il 38% (circa 14 milioni) investiti già nel 2024, con una forte concentrazione nei trasporti marittimi e nei terminal portuali, che assorbono l'84% dell'intero budget. Parallelamente agli investimenti, cresce anche il numero di dipendenti: nel 2024 il personale diretto è salito a 236 unità, registrando un incremento del 40% rispetto all'anno precedente e oltre il 110% in cinque anni, rispetto ai 112 dipendenti del 2019. Questo risultato è stato ottenuto grazie a un progressivo processo di internalizzazione dei lavoratori precedentemente impiegati tramite cooperative (soprattutto presso i magazzini del Nord Italia) e all'assunzione di nuovi marittimi (22 unità) per la nuova nave di proprietà del gruppo.

“L'incremento degli investimenti e l'ampliamento della forza lavoro hanno generato valore e confermano la volontà del Gruppo Grendi di trasformare in risultati concreti i progetti di sviluppo intrapresi negli ultimi anni”, ha dichiarato Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi. “L'acquisto della nave Grendi Futura ha segnato il nostro ritorno come armatori diretti, mentre lo sviluppo dei servizi internazionali e il potenziamento dei terminal rafforzano la nostra competitività in un settore sempre più sfidante.” Negli ultimi cinque anni, Grendi ha visto il proprio fatturato più che raddoppiare: da 57,5 milioni a oltre 117 milioni nel 2024, un clamoroso segno più del 248% dal 2016. Un risultato che, secondo Costanza Musso, amministratrice delegata insieme al fratello, è stato anche frutto del trasferimento – per certi versi forzato – dallo scalo ‘di casa’ prima e poi da quello di Vado Ligure. “Quando abbiamo lasciato Genova il 30 Giugno 2011 non lo abbiamo fatto con gioia – racconta non senza commozione – ma è stata la nostra



grande fortuna. A Vado poi siamo stati accolti in un contesto portuale più friendly, con regole del gioco meno pesanti rispetto a quelle del capoluogo. Marina di Carrara poi si è rivelata una collocazione strategicamente migliore, in quanto ormai baricentrica per il panorama della logistica nazionale”.

Un 2024 in crescita: fatturato e nuove rotte

Il 2024 si chiude con un incremento del 20% del fatturato consolidato, raggiungendo i 117,6 milioni di euro rispetto ai 98 milioni del 2023. L'azienda ha accelerato la diversificazione e l'internazionalizzazione, consolidando la propria presenza nei mercati nordafricani con il potenziamento delle linee da Cagliari verso Tunisia e Algeria. Nel settore marittimo, Grendi Trasporti Marittimi ha registrato un aumento del fatturato a 81,3 milioni di euro (+26% rispetto ai 64,5 milioni del 2023), con un incremento del 134% rispetto ai 34 milioni del 2020. La crescita ha riguardato sia il cabotaggio, con oltre 1,25 milioni di metri lineari trasportati (+1,7%), sia i volumi complessivi, che hanno toccato i 3,2 milioni di tonnellate (+4%). Per quanto riguarda l'attività internazionale, il terminal container

MITO di Cagliari ha movimentato 150.162 TEUs nel 2024, in forte crescita rispetto ai 54.310 del 2023, con un raddoppio delle navi operate, passate a 112. Il terminal si conferma un hub strategico per le connessioni tra il Mediterraneo e il Nord Africa. Oltre ai collegamenti con due navi ro-ro tra penisola e Sardegna e quello ro-ro da Cagliari proprio verso Radès (e da poche settimane anche verso l'Algeria, con lo scalo di Skikda), grazie alla gestione della neonata società Star si aggiungerà anche un altro imbarco/sbarco lo-lo, oltre al trasporto container, da inserire nel ventaglio di offerte a clienti di peso come Maersk e Msc che già scalano il terminal MITO. Si punta quindi il mirino con sperimentazioni verso altri scali, sempre nell'area algerina, tra Béjaïa, Algeri e Djen Djen.

Sviluppo intermodale e logistica terrestre

L'intermodalità ferroviaria, avviata nel 2022, ha visto transitare nel terminal di Marina di Carrara circa 308 treni, di cui 126 solo nel 2024, con oltre 253mila tonnellate di merci trasportate. Sul fronte della logistica terrestre, MA Grendi dal 1828 ha chiuso il 2024 con un fatturato di 38,3 milioni di euro (+5%), movimentando 1,6 milioni di quintali di merce e distribuendo 260.000 quintali attraverso la sua rete nazionale di magazzini. "Non ci limitiamo a crescere, ma costruiamo solide basi per il futuro", ha sottolineato Costanza Musso, amministratrice delegata di MA Grendi. "Nel 2024 abbiamo avviato importanti collaborazioni con nuovi clienti e ampliato i nostri spazi operativi con l'acquisto del magazzino di Olbia e il raddoppio delle aree di stoccaggio a Cagliari". A breve sarà operativo un nuovo gateway stradale dedicato, mentre già oggi il traffico ferroviario ha visto il passaggio di 308 treni, di cui 126 solo nel 2024, con collegamenti attivi verso Dinazzano, Marzaglia, Arezzo, Melzo e Brindisi. In poco più di due anni sono state movimentate oltre 253mila tonnellate di merci.

Sostenibilità e welfare: al centro della strategia aziendale

Grendi continua a investire nel benessere dei dipendenti e nella sostenibilità. La spesa per il wel-

fare aziendale è cresciuta del 63%, raggiungendo 383.947 euro, pari a 2.355 euro per dipendente. La percentuale di personale femminile è al 14%, con una presenza significativa nei ruoli apicali (40% delle posizioni dirigenziali) e nei consigli di amministrazione (33%). Nel 2024 l'azienda ha ottenuto la certificazione Ecovadis, riconoscimento internazionale per la sostenibilità in quattro ambiti chiave: ambiente, diritti umani, etica e acquisti sostenibili. Inoltre, è in corso il processo per ottenere la certificazione B Corp e adeguarsi ai nuovi standard del Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Verso il bicentenario: i progetti per il 2025.

La sfida dei costi

Tante opportunità ma anche una lunga lista di potenziali ostacoli legati in primis all'aumento di tante voci dei costi 'vivi' operativi. Tra i principali fattori di incremento dei costi si segnalano l'aumento delle accise sui carburanti, il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale Logistica e Porti, il rincaro dei pedaggi autostradali, gli aumenti ISTAT, il rialzo delle tariffe per autotrazione e l'ETS sul trasporto marittimo. Nonostante ciò, Grendi mantiene un vantaggio competitivo grazie a un elevato indice di riempimento delle proprie navi e a una velocità di navigazione inferiore, resa possibile dall' minori tempi di sbarco e imbarco.

Verso il bicentenario: i progetti per il 2025

Nel 2025, Grendi continuerà a investire in innovazione e sviluppo, con la sostituzione di una delle navi della flotta, l'espansione delle rotte internazionali e l'ottimizzazione dell'operatività con un nuovo sistema gestionale e un potenziamento del customer service. L'anno sarà anche dedicato ai preparativi per celebrare il bicentenario dell'azienda, anniversario previsto per il 2028, con eventi e iniziative che coinvolgeranno il cluster marittimo. Con un modello di crescita sostenibile e una visione strategica chiara, il Gruppo Grendi prosegue nella sua evoluzione, consolidando la sua posizione nel panorama della logistica e del trasporto marittimo.

FEDERAGENTI SEZIONE YACHTS: IL NUOVO PRESIDENTE FABRIZIO PALOMBO

Fabrizio Palombo è stato eletto presidente della sezione yacht di Federagenti lo scorso Dicembre. Una costola della federazione nata circa vent'anni fa per rispondere a un mercato, quello della nautica, in costante crescita.

Ma anche due decenni di evoluzione con le dimensioni delle imbarcazioni che si sono pian piano allungate e che oggi vede gli agenti marittimi aderenti alla federazione impegnati in nuove sfide e nell'offerta di servizi diversificati.

“La differenza principale tra un agente marittimo tradizionale e uno che si dedica agli yacht -spiega Palombo- è che mentre il primo generalmente si specializza in un comparto come le crociere, o le rinfuse, o i traghetti, l'altro deve essere in un certo senso più duttile per saper rispondere a un'utenza particolare con servizi dettagliati che rispondono a nuove esigenze”.

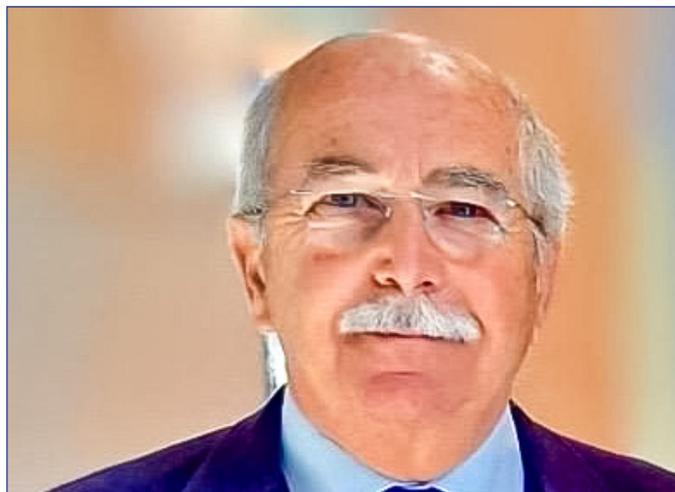
Tra le richieste principali quella di un approdo o un ormeggio che oggi in Italia non sempre è una risposta facile da dare soprattutto per un naviglio che può raggiungere i 150 metri di lunghezza.

“Già dai 60 metri incontriamo difficoltà, gli approdi ci sono ma soprattutto nei porti commerciali, mentre gli armatori preferiscono mete più ricercate”.

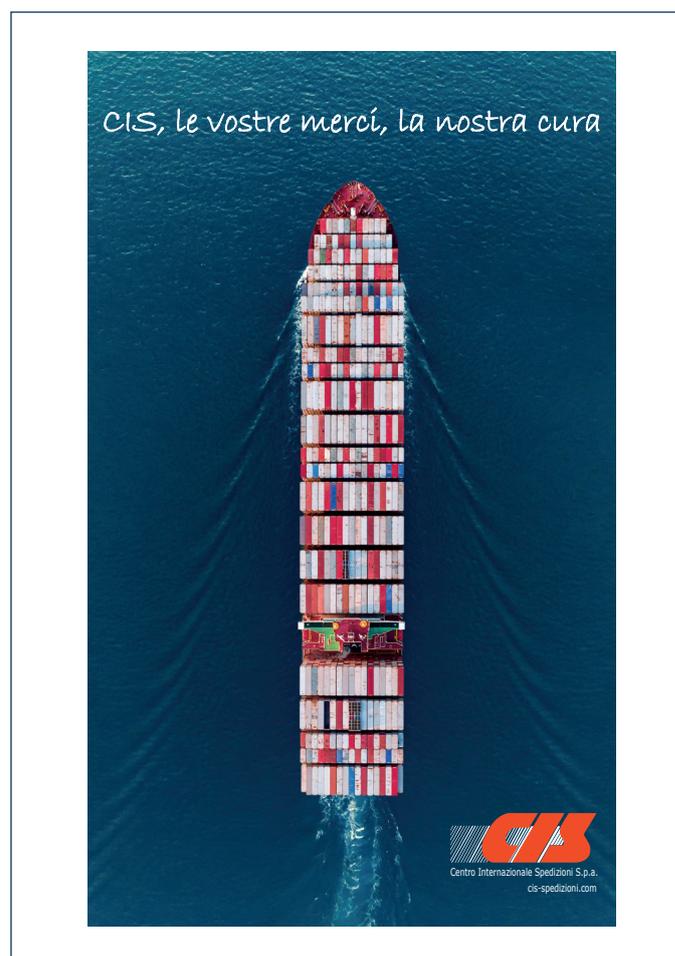
Quello che quindi la sezione yacht di Federazione cerca di portare di fronte agli impegni del Governo è un'attenzione maggiore: “Abbiamo bisogno di un'assistenza specifica, per questo stiamo chiedendo incontri con le istituzioni per presentarci come interlocutori che conoscono bene il settore e che possono essere tramite tra utenza e istituzioni stesse”.

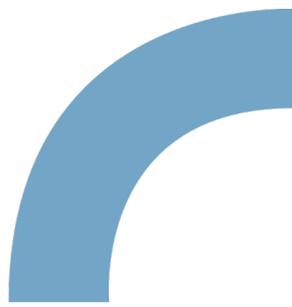
Quello che invece vorrebbe veder portato a compimento Fabrizio Palombo una volta concluso il suo mandato?

“Vorrei riuscire a sensibilizzare verso un compar-



to che non deve essere più considerato di lusso, ma come parte fondamentale per l'economia italiana”.





SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

tare i servizi nave. Impatti che potrebbero essere mitigati attraverso l'uso del cold ironing, l'uso di segnalatori acustici nei mezzi in movimento a rumore bianco, la corretta e continua manutenzione dei piazzali e della viabilità interna e un maggiore uso dell'intermodalità ferroviaria. Con l'innalzamento delle temperature medie non avremo solo impatti legati alle merci (ad esempio una maggiore quota che richiederà di viaggiare a temperatura controllata), ma anche sulle persone che gestiscono nei piazzali e sulle navi le diverse operazioni: potrebbe infatti diminuire la lunghezza dei turni per i lavoratori e di conseguenza il costo del personale, rendendo essenziale l'adozione di soluzioni che migliorino il comfort e la sicurezza.

Un timore comune è che soluzioni a basso impatto ambientale e sociale possano essere inefficaci e costose: lo sono di certo senza una strategia integrata. Le imprese virtuose bilanciano la riduzione dell'impronta carbonica, l'emissione degli inquinanti e delle esternalità valorizzando il capitale umano ed economico e garantendo che le iniziative sostenibili siano efficaci e migliorino le operazioni aziendali e il rapporto con i clienti di medio e lungo periodo.

Gestione sostenibile delle operazioni

Implementare un'ottimizzazione operativa sostenibile richiede una visione chiara e un approccio sistemico. Nuove tecnologie, come una migliore pianificazione delle rotte carrelli elettrici Hyster_TOC2018 Ottimizzare marittime per ridurre i tempi di navigazione e i consumi di carburante, l'uso di cold ironing nei porti per alimentare le navi con energia da terra, e l'adozione di gru, carrelli e trattori elettrici nei piazzali dei terminal e nei magazzini contribuiscono a diminuire l'impatto ambientale. Integrare queste soluzioni in una strategia operativa complessiva permette di bilanciare efficienza e sostenibilità, offrendo vantaggi competitivi significativi.

Sostenibilità come elemento strategico

La sostenibilità deve essere parte integrante della strategia aziendale. Nei porti, ciò implica creare sinergie tra armatori, terminal operator, spedizionieri

e Autorità portuali per massimizzare i benefici condivisi e creare valore aggiunto anche per i territori che li ospitano. Formalizzare momenti di riflessione sulla sostenibilità, come workshop e tavoli di lavoro, aiuta a identificare rischi e opportunità, valorizzando il contributo di clienti e collaboratori. La consulenza direzionale specialistica, che supporta il cluster marittimo nell'elaborazione di piani strategici che integrano KPI ambientali e sociali, diventa leva per la transizione verso energie rinnovabili e flotte a basso impatto. Ad esempio, autoprodurre energia per una flotta di mezzi di movimentazione elettrici non solo riduce i costi operativi ma tutela anche l'ambiente, creando una sinergia vincente tra risparmio e sostenibilità.

Molte delle iniziative internazionali più rilevanti, vengono raccolte da anni dalla associazione AIVP che promuove un dialogo tra porti, armatori e comunità e ha individuato un interessante decalogo per migliorare l'impatto delle operazioni rispetto ai 17 obiettivi della agenda ONU 2030. Altre iniziative interessanti riguardano alleanze tra operatori del settore come ad esempio coZERO ovvero la Cargo Owners for zero emission vessels che riunisce grandi caricatori per lo sviluppo di un trasporto marittimo sempre più green e sostenibile.

Conclusione

L'ottimizzazione delle operazioni nel settore portuale e dello shipping è un motore di competitività e sviluppo sostenibile per imprese, persone e territori. Agire sulle leve della sostenibilità, riducendo consumi energetici, gli inquinanti e migliorando le condizioni di lavoro, permette di ottenere risparmi significativi, diminuire i rischi legati alle nuove normative e l'impatto ambientale e sugli ecosistemi. Una strategia integrata, supportata da formazione e nuove tecnologie, è essenziale per evitare iniziative inefficaci e a basso impatto e per massimizzare i benefici economici e operativi nel medio e lungo periodo.

Alla base di tutto c'è saper individuare e misurare l'impatto e di conseguenza iniziare a concentrarsi sui punti più rilevanti di tale impatto.

CONTSHIP LOGISTICS FORUM 2025: INTERMODALITÀ, IA E RESILIENZA

L'evoluzione della logistica passa attraverso intermodalità, digitalizzazione e resilienza. È questo il quadro emerso dal Contship Logistics Forum 2025, l'evento che ha visto protagonisti istituzioni, operatori del settore e stakeholder della supply chain in un confronto sulle sfide strategiche del settore. L'occasione è stata la presentazione della nuova edizione della survey Corridoi ed efficienza logistica dei territori, realizzata da Contship Italia in collaborazione con SRM (Centro Studi collegato a Intesa Sanpaolo). Giunto alla sua settima edizione, lo studio analizza i flussi logistici e le strategie adottate dalle imprese manifatturiere e, da quest'anno, anche dagli operatori logistici. La ricerca è stata illustrata in anteprima a Milano a Palazzo Lombardia, durante un evento che ha visto la partecipazione di esponenti istituzionali e rappresentanti del mondo industriale e infrastrutturale.

Le istituzioni e il ruolo strategico della logistica

I lavori sono stati aperti dai saluti istituzionali di Matthieu Gasselin, CEO di Contship, Giacomo Raul Giampedrone, Assessore alle Infrastrutture della Regione Liguria, e Alessandro Spada, Presidente di Assolombarda. A chiudere la sessione introduttiva, un videomessaggio di Claudia Maria Terzi, Assessore alle Infrastrutture della Regione Lombardia, e dell'On. Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha ribadito il ruolo cruciale della logistica nell'economia nazionale.

I numeri della ricerca: manifattura e logistica a confronto

La presentazione dei risultati è stata affidata a Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy di SRM, che ha sottolineato come l'edizione 2025 dello studio abbia introdotto una novità significativa: oltre alle 400 aziende manifatturiere già coinvolte in passato, sono state analizzate anche 100 imprese logistiche di spedizione per ottenere un quadro più completo del settore. Le tre regioni prese in esame – Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto – rappresentano il



41% del PIL italiano e il 50% dell'import-export nazionale, confermandosi pilastri fondamentali dell'economia del Paese.

L'indagine si è focalizzata su quattro temi chiave. Gli Hot Topics della logistica nel 2025:

- Intelligenza Artificiale e Digitalizzazione
- Intermodalità e Sostenibilità
- Ex Works e nuovi modelli contrattuali
- Disruption e resilienza della supply chain
- Un ulteriore approfondimento ha riguardato il distretto della Meccanica Strumentale di Milano e Monza, analizzando i suoi principali flussi logistici e le strategie adottate dalle imprese del comparto.

Dibattito e scenari futuri

Nella sessione dedicata ai focus tematici, Renato Dessì (Chief Transformation Information Officer di Contship), Cristiano Pieragnolo (Chief Commercial Officer) e Nicola Paradiso (Business Development Director) hanno illustrato la visione di Contship rispetto agli Hot Topics evidenziati dalla Survey. Il forum ha poi visto un confronto tra i 20 panelist presenti, tra cui rappresentanti delle istituzioni, esperti della supply

chain e stakeholder del mondo industriale. L'obiettivo: individuare strategie e soluzioni per rendere il sistema logistico italiano più competitivo e sostenibile.

Logistica e competitività: il ruolo del sistema-Paese

Dal dibattito è emerso un quadro chiaro: la logistica è un asset strategico per la crescita dell'Italia. La digitalizzazione e l'adozione dell'Intelligenza Artificiale, ancora in fase iniziale nel settore, rappresentano opportunità chiave per migliorare l'efficienza e ridurre i costi. L'intermodalità, pur essendo riconosciuta come strumento essenziale per la sostenibilità, rimane ancora limitata dal fattore economico, con il trasporto su gomma che continua a dominare i corridoi logistici.

Infine, il tema della Supply Chain Disruption ha stimolato una riflessione sulla necessità di rendere le filiere più resilienti, attraverso la diversificazione dei fornitori e il potenziamento delle infrastrutture strategiche.

Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM, ha dichiarato: "La Survey Contship-SRM sui corridoi logistici rappresenta uno strumento di conoscenza originale che riesce a fondere, con un importante sforzo di analisi, tre anime del nostro sistema economico e a razionalizzarne i punti di vista: la logistica portuale, rappresentata da un'eccellenza come Contship; l'industria, le cui priorità emergono dalle imprese coinvolte nella Survey; e il mondo della ricerca economica, rappresentato da SRM. Si tratta di un'integrazione fondamentale per capire con profondità dove sono i nodi del nostro sistema e di cosa hanno realmente bisogno le nostre imprese".

La visione di Gasselin

Matthieu Gasselin, CEO di Contship che ha fatto gli onori di casa, ha dichiarato: "In un contesto in continua evoluzione, la capacità di innovare, collaborare e adattarsi è fondamentale. Come Contship, crediamo che il vero valore della logistica non risieda solo nell'efficienza operativa, ma anche nella capacità di connettere mercati, persone e bisogni. Proprio per



questo, il nostro obiettivo è rendere il Contship Logistics Forum un appuntamento ricorrente, un punto di riferimento per il settore, dove le migliori competenze possono incontrarsi, condividere visioni e costruire insieme, al fine di orientare le attività del forum mantenendolo in sintonia con le dinamiche del mercato."

IA e intermodalità: il tempo stringe

Se per l'intermodalità è necessario un percorso strutturato e graduale, per l'Intelligenza Artificiale il discorso è diverso. "Due anni sono troppi: il rischio è perdere terreno rispetto ai competitor internazionali" è il monito lanciato dall'AD Contship. Il problema principale? La mancanza di un consenso su come accelerare il processo di implementazione. Oggi, ogni operatore sembra procedere con strategie autonome, senza una visione unitaria. E senza un approccio condiviso, si rischia di perdere efficacia e competitività. Da qui l'appello lanciato dal forum: fare squadra, ragionare insieme e avviare un percorso di sperimentazione rapido e pragmatico. Un approccio definito come "sbaglio, recupero, sbaglio, recupero, fino alla vittoria", ovvero un metodo agile che consenta di testare soluzioni, correggere gli errori e progredire rapidamente. I due anni indicati

come periodo di lavoro appaiono quindi già un orizzonte troppo lungo.

L'integrazione tra diverse modalità di trasporto richiede invece investimenti e tempi di realizzazione che non possono essere compresi oltre un certo limite. "Preferirei accelerare il processo, ma questi sono i tempi necessari per costruire una rete logistica realmente competitiva" ha ribadito Gasselin. La transizione verso un sistema più sostenibile e integrato non è solo una scelta strategica, ma una necessità per ridurre costi, emissioni e congestione sulle strade.

Una sfida per tutta la filiera

Ma c'è un'altra consapevolezza emersa con forza dall'evento: se un solo anello della catena logistica

non si evolve, l'intero sistema ne risente. "Alla fine, chi non si impegna in questo cambiamento è destinato a sparire" ha sentenziato Gasselin. Tuttavia, se all'interno del forum si è percepita una forte determinazione ad affrontare le sfide, i dati della Survey non mostrano lo stesso livello di consapevolezza a livello nazionale. Ecco perché la vera sfida è diffondere questa cultura dell'innovazione, partendo da chi oggi è già pronto a investire e sperimentare, per poi contaminare l'intero settore. Fidarsi delle nuove tecnologie, comprendere i benefici dell'intermodalità, imparare a usare il treno come parte integrante delle supply chain: sono questi i passi fondamentali per costruire la logistica del futuro. L'auspicio, emerso con forza dal forum, è che il biennio 2025-2027 possa essere davvero decisivo per imprimere la svolta necessaria.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

AUTAMAROCCHI: NON TUTTI I TRASPORTI SONO UGUALI

Autamarocchi, come si legge sul sito dell'azienda "è una delle maggiori aziende di trasporto in Italia. Il core business è il trasporto di container e FTL (trasporto a carico completo) in Italia ed in Europa, su strada ed intermodale".

Roberto Vidoni è il direttore generale di Autamarocchi SpA, e a lui abbiamo posto qualche domanda per conoscere meglio la società, le sue attività, ma anche l'andamento del settore.

Partiamo dalla notizia più recente, l'acquisizione di Dissegna Logistics. Cosa significa questo ampliamento per voi?

Rappresenta la nostra volontà di crescere nell'intermodale ed allargare ulteriormente la nostra presenza in Europa. La Dissegna opera da molti anni nel settore ed è un riferimento nei collegamenti tra l'Italia, il Nord Europa ed Regno Unito; inoltre è il leader del mercato nei servizi tra l'Europa e la Grecia via Short Sea. Queste sono aree di mercato in cui siamo presenti ma nelle quali vogliamo crescere.

Il vostro core business è il trasporto via gomma. Oggi è ancora scelto nella maggior parte dei casi? Il trasporto via gomma è sicuramente la modalità di gran lunga più utilizzata sia in Europa che in Italia. Tuttavia, sviluppare l'intermodale è oggi imprescindibile, sia per la crescente attenzione verso le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente quanto per la carenza di autisti. È evidente poi che sulle lunghe distanze l'intermodale ferroviario è spesso la scelta migliore. Ricordiamoci comunque, che il cosiddetto "primo e ultimo miglio", ovvero le tratte dal centro intermodale ai luoghi di consegna e ritiro delle merci sono perfezionati su strada. Consegna e ritiro inoltre richiedono attente programmazioni in accordo con gli operatori.

Quali sono le criticità riscontrate?

L'acquisizione del controllo della Dissegna è una operazione fresca di poche settimane, oggi il focus



è sulla integrazione, ma siamo molto ottimisti sul suo successo per la professionalità del team che la sta guidando; un ottimo presupposto per una crescita importante.

E sulle difficoltà relative al trasporto intermodale cosa ci può dire?

Il servizio ferroviario non è ancora "perfetto" come il mito degli orari vorrebbe; spesso la cronaca ci parla di interruzioni delle linee e la loro congestione, che comportano serie conseguenze sul servizio e sulla sua economia. A questo vanno sommati gli sbilanciamenti dei flussi, sia nel breve periodo che in quello stagionale, rispetto la rigidità del servizio e degli impegni con le imprese ferroviarie.

Per quanto riguarda la Grecia siamo già presenti su quel mercato e sulla modalità dello Short Sea dove siamo sicuramente la maggiore azienda italiana nei collegamenti con la Turchia.

Autisti: si continuano a sentire appelli per la mancanza a livello europeo. Secondo lei cosa si potrebbe

fare per rilanciare questa professione?

Mancano autisti ovunque in Europa, è un mestiere che ha uno scarso ricambio generazionale nonostante offra remunerazioni molto importanti e non paragonabili alla maggior parte delle altre occupazioni. Lo scarso appeal deriva da molteplici fattori, soprattutto dalla difficoltà d'accesso che scoraggia e allontana sia i disoccupati come coloro che vogliono ricollocarsi.

In Europa mancano comunque anche operai, tecnici, manutentori, ingegneri, ecc.; direi che manca personale in moltissimi settori e livelli occupazionali. Solo il mondo dei servizi cresce e guida le scelte di molti giovani e non. Direi che dobbiamo necessariamente guardare oltre i confini comunitari, favorendo i permessi di soggiorno e di lavoro e la migrazione selettiva. Non vedo altre opzioni che possano impattare rapidamente in modo positivo.

Avete donne autiste nel vostro team?

Certamente, ne abbiamo e sono anche molto brave. Anche questa è una strada che percorriamo da ben 25 anni, purtroppo sono poche.

Flotta: i vostri mezzi quanti sono, di che tipo e con che tipologia di carburante?

Autamarocchi mantiene costante la sua flotta di 700 trattori stradali ai quali abbiniamo oltre 1.400 semirimorchi di diverse tipologie tra cui molti sono intermodali tipo Huckepack e mega da 100 mc., oltre a molte altre tipologie specifiche. Oltre a questi va considerata la flotta Disegna composta sia da trattori che ben 850 semirimorchi intermodali.

Per quanto attiene al discorso emissioni, sono molti i fronti d'intervento. Si parte dai mezzi sempre migliorati dai costruttori ma anche di assistenza alla guida per ridurre i consumi e quindi le emissioni, di Autamarocchi Accademy per un uso ottimale dell'elettronica di bordo e dello stile di guida anch'essi finalizzati alla riduzione di consumi ed emissioni, di pianificazione delle rotte per ridurre le percorrenze a vuoto, del trasporto intermodale su ferrovia e navi ro-ro.

Non ultimo l'uso di biocarburanti. Autamarocchi da molti anni ormai certifica le proprie emissioni ed è



sempre attenta all'utilizzo delle migliori tecnologie che consentono le riduzioni dei gas ad effetto serra (GHG), soprattutto abbiamo una policy di miglioramento continuo, lo misuriamo e lo certifichiamo.

Se non sbaglio ogni anno rinnovate la flotta con un centinaio di nuovi camion?

In effetti la nostra flotta viene costantemente aggiornata poiché il progresso tecnologico riesce a offrire mezzi via via migliori in fatto di emissioni, sicurezza attiva e comfort per l'autista.

Chi vi sceglie? Tipologia di clienti e di merci?

Nel trasporto container ci riferiamo praticamente a tutte le maggiori linee di navigazione ed agli spedizionieri globali ma affrontiamo anche specifiche nicchie di mercato. Nel trasporto FTL operiamo per l'industria e per i grandi operatori logistici globali.

Avete anche dei vostri depositi di stoccaggio?

Certamente, operiamo con Alessandro Zabai nei no-

stri terminal a Trieste, Venezia, Genova, Livorno e Piacenza al servizio di molte linee di navigazione. Non è poi solo deposito ma soprattutto manutenzione e riparazione con una forte specializzazione nei "Reefer Container".

Autamarocchi non è solo Italia ma si è sviluppata molto anche all'estero?

I mercati non sono solo locali e i nostri clienti agiscono in molti paesi dell'Europa che allargherei economicamente anche alla Turchia. In effetti, sia nel settore container che in quello del trasporto a carico completo (FTL) abbiamo le nostre filiali o aziende controllate che operano nei mercati di Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Cechia, Polonia, Turchia e da poco anche in Germania, sia ad Amburgo che a Duisburg e Monaco. Poi ci sono i trasporti dall'Italia e dai porti di Koper e Rijeka per l'Europa, perché in realtà serviamo tutti i paesi Europei, anzi con una forte specializzazione nei trasporti dall'Italia all'estero con un team di professionisti multilingua, mezzi dedicati e autisti specializzati, perché andare all'estero non è banale.

Utilizzate l'AI nei vostri processi? Se sì, come?

Stiamo già utilizzando l'AI in alcuni processi del trasporto internazionale. Sembra promettente, siamo ancora nella fase in cui la "macchina" impara il nostro modo di lavorare. Credo che nel nostro settore l'AI sarà molto importante per l'enorme quantità di variabili ed informazioni che stanno alla base della pianificazione delle attività, con l'aggravante del poco tempo disponibile per processarle al quale si sommano le variazioni che intervengono in fase di esecuzione, come ad esempio la sosta prolungata oltre le aspettative per scaricare in un porto, che può pregiudicare il viaggio successivo. Una bella sfida davvero!

Tra le vostre attività lo scorso Natale vi siete occupati di consegnare il presepe per il Vaticano ricostruito in Piazza San Pietro, un'esperienza curiosa?

Una esperienza incredibile direi, abbiamo sentito i nostri autisti emozionati e persino abbiamo ricevuto le foto dei nostri colleghi in vacanza a Roma che sono corsi a vedere il presepe. Direi che non tutti i trasporti sono uguali, alcuni sono veramente speciali.



RIXI A LIVORNO: “LE NOMINE ATTESE DOPO LA SINTESI IN CORSO”

Il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, che sta visitando alcuni porti italiani che attendono la nomina prossima di presidenti, è arrivato anche a Livorno.

Una visita per fare il punto delle opere in corso, tra tutte la Darsena Europa che con il ponte sullo Stretto e la diga di Genova rappresentano la triade delle grandi infrastrutture attese nei prossimi anni lato mare.

Ad accoglierlo il presidente dell'AdSp Luciano Guerrieri e il segretario generale Matteo Paroli, oltre alla struttura commissariale della Darsena Europa, guidata dallo stesso Guerrieri e dalla vice commissaria Roberta Macii e composto dal dirigente tecnico, Enrico Pribaz e dal dirigente amministrativo, Simone Gagliani.

Se Rixi puntualizza che sotto il futuro ponte passeranno navi di tutte le dimensioni, evidenzia anche che “l'Italia deve tornare a pensare in grande se vuole mantenere occupazione e lavoro sul suo territorio nazionale.”

In questo scenario i porti sono l'ingresso delle merci e “l'uscita dei nostri prodotti finiti ed è evidente che se non investiamo sul nostro sistema infrastrutturale e non l'aggiorniamo perdiamo l'opportunità che il mondo ci può consegnare”.

L'Italia, l'ha ripetuto in più occasioni, deve essere il primo paese marittimo dell'Europa: “Questa è la grande sfida e per far questo bisogna mettere a sistema tutte le opere”.

Nel suo “tour” dei porti italiani Rixi ha già visitato Bari, Taranto e Ancona e dopo la visita di domani a La Spezia, proseguirà verso nord con Trieste, Venezia per poi raggiungere le isole.

Tutti porti come detto che attendono una nuova go-



vernance che ancora tarda in alcuni casi ad arrivare: “Stiamo cercando di trovare una soluzione perchè vogliamo persone preparate che abbiano una visione. Se ad oggi non sono ancora partite le nomine perchè quello che si sta facendo è trovare una sintesi al rialzo e fare in modo che il nostro sistema portuale sia di qualità”.

La visita al cantiere della Darsena Europa è servita per illustrare al viceministro lo stato dei lavori: in attesa della approvazione del progetto esecutivo (attesa, salvo contrattempi, per metà Marzo), il RTI sta lavorando al consolidamento delle vasche di colmata.

La prima precarica (un cumulo di terreno di 320.000 metri cubi) è già stata posizionata sui primi 80.000 mq della prima cassa di contenimento, di cui è previsto il consolidamento complessivo in circa 30 mesi, con termine dei lavori indicativamente per l'estate del 2027.

Una volta approvato il progetto esecutivo, sarà poi possibile consegnare i lavori per la realizzazione delle opere marittime e di difesa e dei dragaggi. I lavori per la realizzazione delle dighe richiederanno circa tre anni, mentre ci vorrà un anno e mezzo per realizzare i dragaggi.

Rixi si augura che si possa vedere realizzata l'opera il prima possibile anche se ha espresso una certa preoccupazione sui tempi di realizzazione dell'opera (la conclusione è prevista per la fine del 2029), in un contesto competitivo nel quale la prossima realizzazione dei corridoi europei andrà a porre nuove sfide competitive per il sistema portuale nazionale. Il viceministro ha ribadito l'esigenza che i piazzali della futura Darsena Europa, oggi in fase di realizzazione, vengano messi quanto prima a reddito e dati in concessione.

“Lo Stato deve poter rientrare dei propri investimenti, sia in termini economici che di occupazione – ha detto – e dare in concessione sin da subito questi piazzali potrebbe essere il modo migliore per mostrare al mondo che il nostro Paese si sta muovendo per rispondere alle sfide che ci attendono”.

La visita si è conclusa con l'incontro con gli operatori del porto durante il quale Guerrieri ha fatto il punto della situazione sui progetti in cantiere e sui lavori avviati in questi anni, ponendo in particolare l'accento sullo sviluppo degli interventi connessi ai Green Ports, al cold ironing nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio, al piano del ferro, all'implementazione dell'accessibilità ferroviaria (proprio in questi giorni è stata bandita la gara per l'ammodernamento di Livorno Porto Nuovo), alla istituzione della ZLS, e al miglioramento dell'accoglienza nel porto di Piombino.

“La foto dei porti del sistema evidenzia un percorso di sviluppo, progettualità e interventi importanti, per oltre 640 milioni di euro, di cui 530 destinati alla realizzazione della Darsena Europa e 78 milioni al cold ironing” ha detto sottolineando come negli ultimi due mesi siano state bandite molte gare pubbliche, per un totale di 30 milioni di euro. Mentre nelle pros-



sime settimane verranno pubblicate altre gare, per un totale di 14 mln di euro. Molti, inoltre, i progetti avviati e cofinanziati col Pnrr, per un totale di 143 mln di euro, di cui 121 mln provenienti proprio dai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

“Il viceministro Rixi -ha commentato Guerrieri a conclusione- ha ribadito oggi l'importanza strategica del porto di Livorno per tutto Sistema Paese. L'incontro è stato un importante momento di condivisione e riflessione sulle criticità e sulle potenzialità di crescita del nostro scalo portuale. Stiamo lavorando per rendere il nostro sistema logistico-portuale sempre più integrato e competitivo e il supporto del Governo è centrale perché questo lavoro di regolazione, progettazione, infrastrutturazione e promozione dei nostri porti possa essere ulteriormente implementato”.

EMANUELE GRIMALDI RIBADISCE: “A LIVORNO PRIMI OPERATORI PER CONTAINER”

Accolti nell’headquarter di Napoli del Gruppo Grimaldi, siamo stati a colloquio con il numero uno della società, l’ad Emanuele Grimaldi.

Dalle nuove navi in costruzione a quelle per le quali si sottoscriverà presto un contratto, Grimaldi tocca punti importanti della portualità italiana parlandoci in particolare di Livorno e Ravenna e degli investimenti presenti e futuri su questi due scali.

Ma andiamo con ordine.

Ravenna

Si parte dalla fascia adriatica, dopo l’annuncio del Gruppo dell’offerta per l’acquisto del terminal portuale su cui già opera: “Al momento spendiamo 600 mila euro per il fitto dell’area, ne abbiamo offerti 25 milioni per l’acquisto, circa 41 volte la cifra”, spiega, aggiungendo che il rendimento sarà soltanto del 2,5%, il minimo sindacale per qualunque operazione.

“Abbiamo già acquistato un’area fuori dal porto, e l’offerta che abbiamo fatto per il terminal interno è molto generosa per lo Stato. Per noi è importante per assicurare la crescita delle Autostrade del mare e stabilizzare il prezzo dei costi mantenendo efficiente tutta la catena logistica e di trasporto dei nostri traffici”.

Livorno

Il capitolo Grimaldi legato a Livorno, nella città labronica ha riempito in questi giorni la cronaca locale per il timore che il Gruppo, che lo scorso anno si è aggiudicato l’acquisto del Terminal Darsena Toscana, potesse deviare i traffici dai container.

“Proprio in questi giorni per la prima volta ho letto che anche il presidente della compagnia dei portuali (Enzo Raugei ndr) ha espresso soddisfazione per l’aumento del traffico container in Tdt”.

Sono i dati a parlare, ribadisce per l’ennesima volta l’ad del Gruppo: “Che noi siamo da sempre il più



grande operatore a Livorno di movimentazione auto, è un fatto. Così come lo è quello che siamo i primi al mondo per ro-ro e trailer.

Ma se sul porto di Livorno abbiamo investito quasi 100 milioni di euro, non un piccolo investimento, è naturale che siamo interessati al traffico container. La storia che si racconta forse è l’ambizione di qualcun altro cioè il non volerli fare” aggiunge.

A Livorno, sulle banchine Tdt, sono stati sbarcati e imbarcati circa 400 mila container in un anno: “Sono circa due terzi, o poco meno, del totale” sottolinea ri-

cordando che quello passato è stato “l’anno degli Houthi”.

“Una minima riduzione c’è stata per questo motivo, ma per noi c’è stata anche una crescita: se infatti è vero che abbiamo fatto 10 mila container in meno dell’anno precedente, bisogna tenere conto che una parte, circa 30 mila sono stati legittimamente tolti da Msc che li ha deviati sul terminal di cui è socio”. Questo significa che tolti questi 30 mila, sulle banchine livornesi il Gruppo Grimaldi ne ha comunque fatti 20 mila in più.

“E la buona notizia è che anche Msc tornerà al nostro terminal per il traffico con il Sud America. Quindi il prossimo anno avremmo altri 20-30 mila euro in più oltre ai “nostri” 20 mila raggiungendo così una crescita di circa 50-60 mila container”.

Fugando così, per l’ennesima volta, ogni dubbio sull’abbandono di parte del traffico container, Emanuele Grimaldi con questi dati può affermare di essere il primo operatore del porto livornese di container.

Proprio a questo si lega il futuro della Darsena Europa: “Non c’è dubbio del nostro interesse. Se Livorno non è potuta crescere abbastanza negli anni uno dei motivi è il limite del pescaggio della Darsena Toscana e delle manovre di ingresso e uscita che richiedono il servizio di tanti rimorchiatori.”

Una volta operativa la nuova darsena potranno entrare grandi navi senza questa necessità e senza limiti di spazi in banchina.

Le linee internazionali

Prima di salutare il dottor Emanuele Grimaldi parliamo anche di linee internazionali e di nuove navi in costruzione.

“Negli ultimi anni abbiamo investito tra i 5 e i 10 miliardi di euro sulle nuove navi, una ventina, e mi auguro di firmare presto anche per nuovi contratti da circa un miliardo e mezzo” annuncia.

Navi che sono impiegate in tutto il mondo, tra gli ultimi collegamenti quello tra la Cina e la Nigeria per il quale il Gruppo ha investito 38 milioni di dollari per circa 13 mila container brandizzati.



Si punta tanto anche sulla Turchia, un paese sede di molte fabbriche europee, soprattutto di grandi case automobilistiche come Stellantis e Ford.

“La Turchia è un grande paese con un grande numero di abitanti dove operiamo da tantissimi anni e dove si porta tanto traffico industriale ma anche per i consumi”.

Traffico che poi arriva principalmente a Trieste e che da qui può partire per servire tutti i grandi mercati del Nord Europa togliendo dalla strada ancora una volta (usando nave e ferrovia) un gran numero di camion.

SPEDIPORTO: UN'ANALISI DEI DATI CONTAINER DEL 2024

Il sistema portuale genovese (Genova e Savona) ha movimentato nel 2024 2 milioni e 820 mila container, secondo i dati comunicati dall'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, numeri che indicano una crescita.

"I dati sull'aumento dei container sono importanti ma ci sono alcuni aspetti che vanno analizzati con attenzione perché nascondono problemi significativi, come quello della carenza di servizi adeguati alla merce" mette in guardia il direttore generale Spediporto Giampaolo Botta.

L'aumento del traffico è per Botta "frutto di un forte incremento del transhipment che, in particolare nel porto di Savona, ha avuto un vero e proprio boom, con un aumento del 1421% rispetto al 2022 e del 128% rispetto al 2023.

Va detto, però, che i trasbordi non lasciano molto in termini economici al territorio.

Piuttosto è necessario capire come si arrivi al calo dei container pieni in export (-3,5% rispetto al 2023, -6% nel confronto con il 2022) mentre l'import registra un timido aumento (+1,9%) che, però, non compensa il dato negativo che emerge rispetto al 2022 con un -4,8%".

Secondo il dg le cause sarebbero da ricercare nell'inadeguatezza dei servizi che continua a penalizzare il porto di Genova: "Servono certezze sui tempi di uscita della merce, perché le lungaggini legate a carenze di personale, dotazioni tecnologiche inadeguate, mancanza di spazi, fanno aumentare i costi e lo rendono non competitivo rispetto ai porti del nord Europa. E non vanno neppure sottovalutate le difficoltà che sta vivendo il mondo dell'autotrasporto, che rischiano di aumentare nei prossimi mesi e che sarà necessario affrontare in piena sintonia con la categoria e le aziende".

Per dare sostanza al suo ragionamento, Botta porta i dati della recente indagine SRM Contship presentata a Milano; le imprese lombarde, venete ed emiliano romagnole utilizzano il porto di Genova nelle



operazioni di import per il 29% e in export per il 47%. Si tratta, però, di percentuali nettamente più basse rispetto alla media 2019-2024 attestata, per l'import al 66% e per l'export al 70%.

Il tutto mentre, ad esempio, il vicino porto della Spezia guadagna, nelle preferenze delle imprese, 8 punti percentuali sulla media quinquennale in import e 11 in export.

"La carenza di servizi e i costi da sostenere per i controlli della merce stanno creando una cattiva reputazione per il porto di Genova –aggiunge – e le aziende ci segnalano costantemente le difficoltà che vivono e che riguardano in particolare alcuni traffici come l'alimentare o i prodotti sanitari. Già l'operatività ordinaria è resa più difficile dall'indispensabile processo di rinnovamento delle infrastrutture; perdere tempo e denaro per i vari controlli, non avendo certezze sui tempi di uscita della merce dai porti rende la situazione insostenibile".

E che l'export rappresenti un problema per l'economia ligure e genovese in particolare emerge anche dal recente studio di Confindustria che ha certificato un calo, nel secondo semestre 2024, sia del fatturato da clienti esteri (-1,9%, una diminuzione che non si registrava dal secondo semestre 2020, in piena pandemia Covid) che degli ordini da clienti esteri (-0.5%).

RAUGEI (CPL) SUL FUTURO PRESIDENTE DELL'ADSP NON DISDEGNA LA CONTINUITÀ

L'auspicio di Enzo Raugei, presidente CPL del porto di Livorno, è, per il prossimo presidente dell'AdSp, la continuità.

Il mandato di Luciano Guerrieri scadrà infatti in Marzo e Raugei non disdegnerebbe una sua riconferma.

"Guerrieri ha saputo in questi anni riappacificare il porto e i suoi operatori che erano abituati a ricorrere uno contro l'altro con le carte bollate.

Il presidente ha messo davanti a tutto l'interesse pubblico del porto cercando di riportare un giusto equilibrio".

Apprezzamento Raugei, lo riconosce anche per la velocizzazione della progettualità e realizzazione con l'avvio delle opere a mare della piattaforma Europa, senza dimenticare come altro elemento positivo "la sensibilità che c'è stata rispetto alle problematiche del lavoro nei vari momenti di crisi che in questo quadriennio si sono prodotti".

Un lavoro giudicato quindi nel suo complesso positivo.

"Mi auguro che chiunque sia il nuovo presidente mantenga questa linea e punti alla conclusione dei progetti avviati, uno su tutti, di nuovo, la piattaforma Europa. Penso che sarebbe vantaggio di tutti se chi l'ha iniziata, la portasse in fondo".

Darsena Europa

Su questo tema Raugei, come ha ribadito nelle ultime settimane, sposa la linea del viceministro Rixi di aprire la sua operatività a lotti: "Si tratta di una scelta di buon senso condivisa da più personaggi dell'amministrazione della politica e delle istituzioni".

"L'iter che ci dovrebbe portare al 2030 deve a mio avviso puntare alla realizzazione di un primo lotto funzionale con banchina e piazzale di retrobanchina che fa riferimento alla prima vasca di colmata, e successivamente il secondo lotto arrivando alla conclusione a step".



"Il fatto che ci siano manifestazioni di interesse di soggetti così importanti, da una parte Msc, dall'altra il gruppo Grimaldi, è la conferma di quello che abbiamo creduto come comunità portuale e oggi che siamo effettivamente alla fase di avvio del cantiere per la realizzazione delle opere a mare, che era l'unico dubbio vero di chi doveva impegnarsi per un investimento così importante, è superato perché come annunciato dal presidente da qui a qualche giorno partirà il cantiere".

I grandi gruppi che guardano al porto di Livorno rappresentano un aspetto positivo per il lavoro e lo sviluppo del porto ma è bene, aggiunge, "che questo avvenga in armonia e non in contrapposizione: per un'opera così grande come si dice a Livorno "ce n'è per tutti".

Lavoro e traffici del porto

Emanuele Grimaldi ai nostri microfoni nei giorni scorsi ha apprezzato l'intervento del presidente Raugei sui numeri di Tdt e la volontà di mantenere i container: "Ho cercato di basarmi su dati reali e oggettivi e i numeri parlano chiaro.

Basta con i processi alle intenzioni e con gli spaurac-

chi: è bene tenere alta l'attenzione e vigilare affinché questo non avvenga ma mi sembra che i fatti abbiano per così dire "sgonfiato" tutta la preoccupazione che c'era da questo punto di vista".

Un accenno agli ultimi fatti di Alp che sembrerebbe trovarsi di fronte ad alcune difficoltà economiche: "La questione ha effettivamente generato un po' di preoccupazione tra lavoratori. Certo è un equilibrio precario che andrebbe in qualche modo reso più stabile e penso che questo non sia solo un problema locale: le aziende articolo 17 a mio avviso dovrebbero avere degli elementi strutturali di supporto

essendo un servizio del porto."

Quello che intende Raugeri è che le società possano avere un sostegno dall'Autorità portuale o dal ministero a vantaggio del mancato fatturato perché i costi fissi per un'azienda ci sono indipendentemente dalle giornate lavorate.

Tutto questo deve essere inserito in una necessaria riforma del sistema "perché il picco di lavoro in porto c'è stato, c'è e ci sarà sempre e questo deve potersi associare con un elemento strutturale che faccia fronte ai cali di lavoro che si generano".



CONFITARMA: SEMPLIFICATO L'ARRUOLAMENTO MARITTIMI FINO AL 2025

Con l'approvazione definitiva del disegno di legge di conversione del decreto Milleproroghe, il settore armatoriale ottiene un importante risultato sul fronte della semplificazione amministrativa. Tra le misure incluse nel provvedimento, è stata confermata la proroga fino al 31 Dicembre 2025 della norma che semplifica le procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi, allineandole agli standard internazionali. Una decisione accolta con favore da Confitarma, che sottolinea come l'emendamento consenta di evitare i disagi legati all'assenza iniziale della proroga nel decreto. La misura, introdotta in via straordinaria durante il periodo pandemico, ha dimostrato la sua efficacia nella riduzione degli oneri burocratici, facilitando l'imbarco del personale marittimo e garantendo maggiore flessibilità operativa alle compagnie di navigazione.



“Ringraziamo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per il loro impegno nel sostenere questa proroga, con l’obiettivo comune di snellire le procedure e supportare l’occupazione marittima,” ha dichiarato Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma. “Ci auguriamo che, prima della scadenza del 2025, questa semplificazione venga resa definitiva attraverso un adeguamento strutturale del Codice della Navigazione e del relativo regolamento di attuazione.”

L'approvazione della proroga rappresenta un passo significativo per la competitività del settore, che punta a un quadro normativo più snello e in linea con le best practice internazionali.



LAVORO USURANTE PER I PORTUALI: PRIMO PASSO VERSO IL RICONOSCIMENTO UFFICIALE

La Commissione Trasporti della Camera ha approvato un ordine del giorno che riconosce il lavoro portuale operativo tra le professioni usuranti, accogliendo una richiesta avanzata da anni dalla categoria. Questo riconoscimento, oltre a sancire la natura particolarmente gravosa di tali mansioni, potrebbe aprire la strada a misure concrete per agevolare il ricambio generazionale attraverso strumenti di prepensionamento. “Il via libera all’ordine del giorno sul riconoscimento del lavoro portuale operativo tra i lavori usuranti è un segnale positivo in attesa che il Governo provveda a trovare i fondi necessari per dare seguito alla misura”, ha dichiarato la vicecapogruppo del Partito Democratico alla Camera, Valentina Ghio. La deputata ha sottolineato l’importanza di garantire maggiore sicurezza ai lavoratori, assicurando che il Parlamento continuerà a incalzare il Governo affinché vengano adottate tutte le azioni necessarie a tutelare la salute degli operatori portuali.

Anche la deputata di Azione Giulia Pastorella, promotrice dell’ordine del giorno accolto dall’Esecutivo, ha evidenziato la rilevanza di questo passaggio, ribadendo l’urgenza di implementare un fondo per l’esodo e i prepensionamenti del comparto. “È un primo, significativo passo verso un degno riconoscimento dell’importanza, a livello nazionale, del lavoro portuale, che include spesso attività gravose e rischiose per gli addetti di un settore strategico per l’economia del Paese”, ha affermato la parlamentare.



Nonostante il voto positivo della Commissione Trasporti, il percorso per una piena attuazione della misura è ancora lungo e dipenderà dalla volontà del Governo di reperire le risorse necessarie. L’approvazione dell’ordine del giorno rappresenta dunque solo l’inizio di un iter che i sindacati e le associazioni di categoria continueranno a seguire da vicino, affinché il riconoscimento del lavoro usurante si traduca in provvedimenti concreti a tutela dei lavoratori portuali.

PORT INFOGRAPHICS 2025: I DATI AGGIORNATI SULLA PORTUALITÀ E I TRAFFICI MARITTIMI

Assoporti e Centro Studi SRM hanno presentato il nuovo numero di "Port Infographics", l'annuale rapporto che fornisce una panoramica aggiornata sulle statistiche del trasporto marittimo e della portualità italiana, con uno sguardo ai trend internazionali. L'edizione 2025 introduce un focus speciale sui rapporti commerciali marittimi tra Italia e Stati Uniti e sul Canale di Panama, nodo strategico per il commercio globale.

Le performance del sistema portuale italiano

I dati ufficiali relativi al terzo trimestre 2024 evidenziano una tenuta complessiva dei traffici, con una movimentazione totale superiore a 362 milioni di tonnellate, in crescita dello 0,5% rispetto allo stesso periodo del 2023. In particolare:

- I container segnano un incremento del +4,7%, le rinfuse liquide del +2,4% e il traffico Ro-Ro dell'+1%.
- In calo, invece, le rinfuse solide, che registrano una contrazione dell'11,5%.
- Ottime performance per il settore passeggeri: traghetti in crescita del 3,1% e crociere del 7,2%.

Focus Stati Uniti: un partner strategico per il commercio marittimo italiano

L'analisi dei traffici marittimi tra Italia e Stati Uniti conferma il ruolo cruciale delle rotte transatlantiche per il commercio del nostro Paese:

- Il 53% degli scambi commerciali tra Italia e USA avviene via mare.
- L'interscambio marittimo nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro.
- Gli Stati Uniti si confermano il principale merca-



to di sbocco dell'export marittimo italiano, con un valore di 27,7 miliardi di euro.

- I settori trainanti dell'export via mare sono la meccanica, l'agroalimentare e i mezzi di trasporto, che insieme rappresentano un valore di 19,4 miliardi di euro.

Il canale di Panama: uno snodo strategico in ripresa

Dopo un periodo di difficoltà legato alla siccità, il Canale di Panama ha ripreso a pieno ritmo il suo ruolo chiave nel commercio globale. Alcuni dati salienti:

- Gli Stati Uniti sono il principale utilizzatore del canale, con 160 milioni di tonnellate di merci transitate.
- Il 46% dei traffici tra la East Coast americana e l'Asia orientale passa attraverso questa via d'acqua.

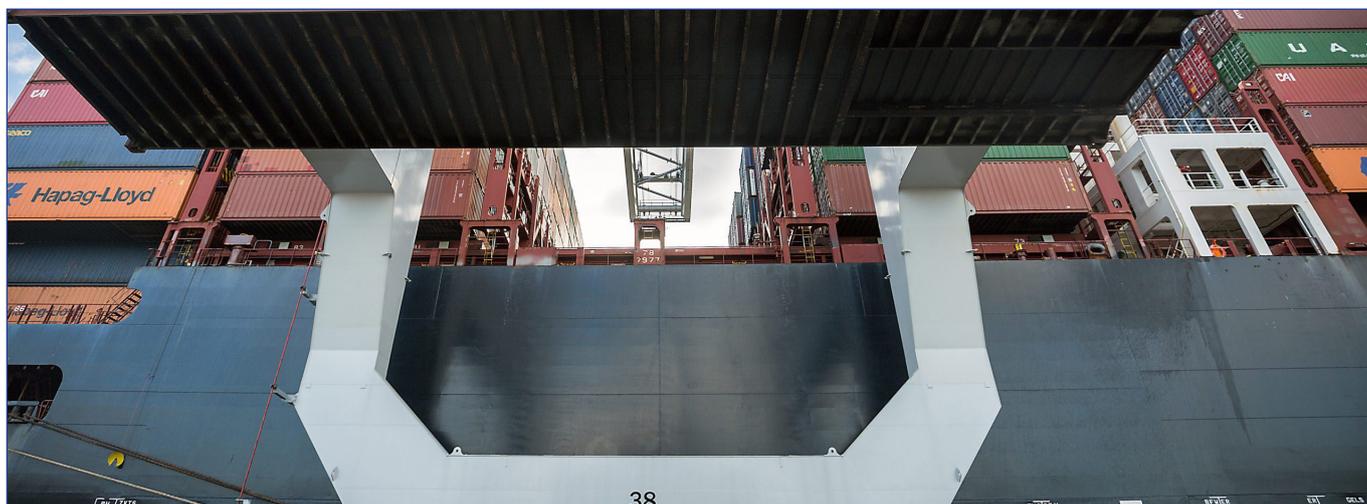




Il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato l'importanza della collaborazione con SRM: "Questa sinergia continua a produrre un'analisi accurata del settore, mettendo in luce trend e sfide future. I dati dimostrano la resilienza del nostro sistema portuale, che deve affrontare con determinazione le sfide della digitalizzazione, della sostenibilità e dell'intermodalità, anche grazie agli investimenti previsti dal PNRR."

Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha evidenziato la rilevanza del focus sugli Stati Uniti: "Abbiamo voluto dedicare un approfondimento ai rapporti commerciali con gli USA, che rappresentano il principale mercato dell'export marittimo italiano. Il trasporto via mare è un asset fondamentale per le nostre relazioni economiche internazionali e il nostro obiettivo è fornire agli operatori un quadro chiaro e dettagliato dei trend in atto."

L'edizione 2025 di "Port Infographics" conferma il valore di questo strumento per istituzioni, operatori e stakeholder del settore, fornendo dati e analisi indispensabili per comprendere le dinamiche del commercio marittimo e della portualità a livello globale.



PITTO TRA DAZI, AFRICA E IL MONDO A EST: LE FUTURE VIE DEL COMMERCIO

Alessandro Pitto, presidente di Fedespediti, a tutto tondo sugli scenari possibili per il futuro del commercio internazionale.

Dai dazi di Trump alle nuove prospettive tra Cina, Russia e Africa, ecco cosa ci ha detto su quello che sta succedendo nel mondo e quello che potrebbe aspettarci nei prossimi anni.

Presidente, partiamo dall'introduzione dei dazi americani, come Fedespediti cosa immaginate?

Su questo tema ci aspetta un futuro che in realtà già stiamo vivendo da almeno un paio di anni, o meglio, dalla fase post pandemica che ha visto triplicare le misure restrittive del commercio internazionale rispetto a quelle che erano in vigore nel periodo precedente al 2020.

Quindi la tendenza da parte di numerosi stati a introdurre delle misure restrittive al commercio internazionale c'è già nella forma di dazi, quote all'importazione, sanzioni o misure antidumping.

Questo ha portato a una fase di rallentamento rispetto a quello che era il libero fluire delle merci, ma chiaramente la situazione geopolitica che si sta verificando adesso tra il conflitto russo-ucraino, le tensioni in Medio Oriente e la nuova presidenza Trump non fanno che accelerare e rendere ulteriormente complesso il quadro del mercato internazionale.

Consideriamo che nel 2024 in tutto il mondo sono state introdotte quasi 3000 misure restrittive al commercio internazionale, un dato estremamente significativo che ci fa intuire la strada dei prossimi anni.

Spetta alla vostra categoria trovare qualche soluzione per i clienti?

Diciamo che ci dobbiamo rendere sempre più professionali: rispetto a un quadro in cui la circolazione delle merci era estremamente libera, adesso queste misure comportano degli obblighi e di conseguen-



za una conoscenza delle norme molto approfondita. Il ruolo dello spedizioniere si va in parte a trasformare nell'integrare questo ruolo di consulenza e assistenza fornendo un servizio che evita conseguenze in caso di errori che possono essere molto costose sia in termini di sanzioni penali che economiche.

Con la chiusura di Suez abbiamo visto che le rotte si sono ridisegnate in poco tempo, trovando un nuovo equilibrio. Questo succederà anche per il mercato verso l'America o ci sposteremo di nuovo verso la Cina ricominciando a parlare di Via della seta?

Trovo la strada della Via della seta abbastanza difficile: se guardiamo il dato dell'ultimo biennio (2022-2024) riscontriamo, dai numeri dei traffici e delle principali correnti del commercio, la creazione di due grandi blocchi: uno dei paesi occidentali, Stati Uniti ed Europa, e uno relativo alla Cina, alla Russia e ai paesi che vi gravitano intorno.

Mentre avevamo assistito a una progressiva diminuzione del commercio fra questi due grandi blocchi, era aumentato quello al loro interno.

Questo significa che non c'è stato un grandissimo rallentamento del commercio internazionale in assoluto ma un ri-orientamento.

Rispetto a quello che è successo negli ultimi giorni invece sarà da capire se effettivamente Stati Uniti e Europa continueranno a essere un blocco omogeneo come è stato negli ultimi due anni o se invece vi sarà una ulteriore evoluzione e le premesse sono per un'ulteriore trasformazione.

Sul progetto della Via della seta c'è grande difficoltà per due motivi: la rottura di cui parlavo o comunque diminuzione del rapporto fra paesi occidentali che ne facevano parte non permette più di trovare i paesi "terminali".

Ma ci sono perplessità anche sull'investimento cinese in infrastrutture che porta preoccupazioni circa la sostenibilità del debito, motivo per cui la stessa Cina ha rallentato tali investimenti nei Paesi interessati.

Sta invece prendendo sempre più importanza il corridoio Imec tra India, Medio Oriente ed Europa che comporterà investimenti abbastanza cospicui anche se ancora resta tutto da costruire sia per quanto riguarda l'assetto geografico (il percorso preciso del corridoio) che la parte economica.

Per chiudere il quadro geografico lei è uno dei primi che ha parlato delle nuove prospettive verso l'Africa. Quali sono le previsioni?

Quello a cui assistiamo è che l'Africa è sicuramente un continente con una grandissima esplosione demografica: fra i 25 paesi che hanno il più alto tasso di crescita della popolazione o di fertilità, 23 sono paesi africani e a breve la Nigeria sarà il terzo paese più popoloso al mondo dopo India e Cina.

A questa crescita demografica speriamo si accompagni anche una futura crescita economica.

Consideriamo che oggi il traffico mondiale di container vede l'Africa pesare per il 18% della popolazione mondiale ma solo per il 4% del totale mondiale dei traffici, un dato che non può che essere destinato ad aumentare.

Ad oggi sull'Africa fanno capo circa 32 milioni di TEUs e se noi combiniamo la crescita demografica con una maggiore crescita economica si potrebbe arrivare nel giro di non molti anni, una previsione al 2050, a un numero compreso fra i 100 e i 220 milioni di TEUs.

Resta tutto da vedere, ma sicuramente si tratta di uno scenario auspicabile ma anche abbastanza prevedibile.

L'Italia a quel punto si troverebbe in una posizione geografica estremamente favorevole perché al centro del Mediterraneo, nel momento in cui l'Africa dovesse diventare un partner economico più importante rispetto a quanto non è oggi, potremmo intercettare i traffici che provengono o potrebbero essere diretti verso i paesi del Nord Africa.

Torniamo in Italia sul tema del declassamento degli uffici doganali. L'ADM stessa ha rassicurato sulla questione, da operatori cosa ne pensate?

Per noi significa una fonte di grande preoccupazione perché abbiamo dei grandi snodi logistici come i porti di Genova, La Spezia, Livorno e Trieste che movimentano la maggior parte delle merci in entrata e uscita dal nostro paese con modalità che richiedono una presenza di uffici non solo doganali ma anche di presidi sanitari, fitosanitari o fitopatologici veterinari.compagnie

Riscontriamo già adesso in diversi porti carenze di personale non tanto dell'Agenzia delle Dogane, quanto degli altri presidi e la prospettiva di questo cosiddetto "declassamento" ci preoccupa, data anche l'importanza delle direzioni locali dell'Agenzia delle Dogane.

Chi opera nei grandi snodi logistici come i porti vive già adesso situazioni di difficoltà operativa e il timore di averne ulteriori è più che giustificato.

Accogliamo con favore le rassicurazioni però questo non nasconde e non cancella le preoccupazioni dei nostri associati, ma che dovrebbero essere quelle di tutte le categorie interessate al buon funzionamento dei nodi logistici.

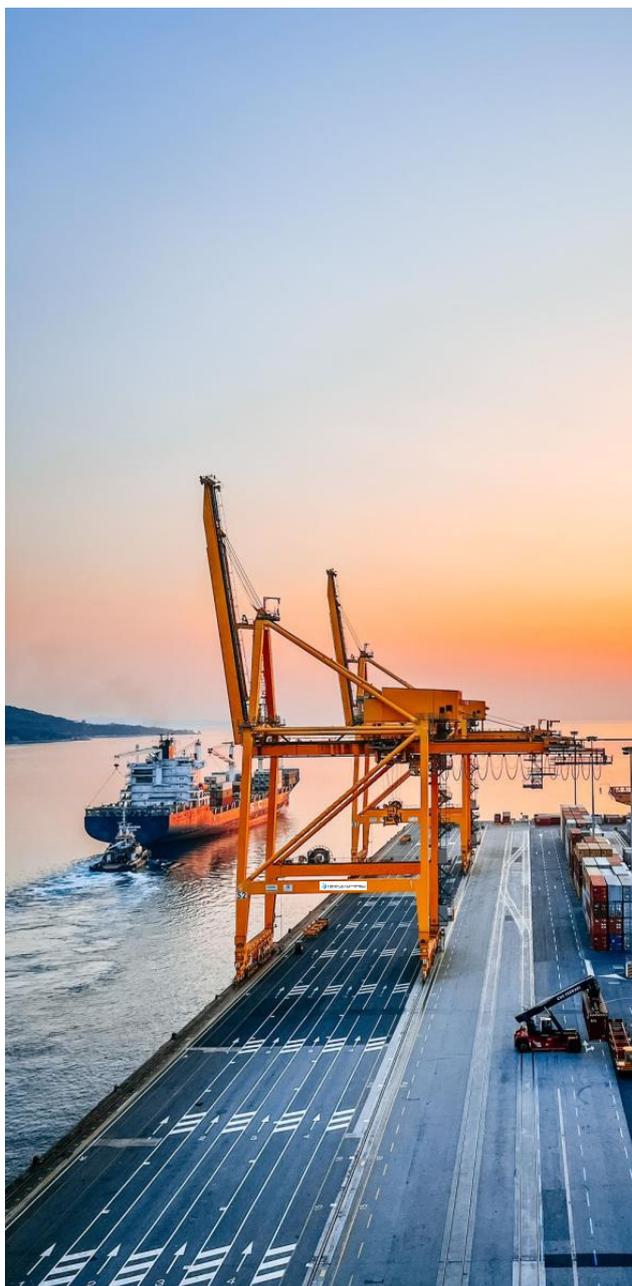
E visto che l'Italia sta compiendo grandissimi investimenti all'interno del Pnrr, quello che noi abbiamo sempre in parte lamentato come categoria è che a fronte di investimenti di miliardi di euro necessari e benvenuti, a volte basterebbe una piccola spesa corrente di qualche milione di euro per mettere in grado i presidi e gli uffici doganali di funzionare correttamente e di valorizzare investimenti infrastrutturali che rischiano di essere vanificati o comunque limitati nel loro beneficio economico.

Si deve infatti considerare che come si ripete, la merce trova sempre delle vie alternative presso cui presso cui passare e se incappa in difficoltà di transito attraverso i nostri porti, ha l'imbarazzo della scelta per scegliere altre strade.



T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



T.O. Delta S.P.A.

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

info@todelta.it

+39 0586 243 907

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **NAPOLI** per:

LIBIA via Jeddah	MISURATA - TRIPOLI - BENGHAZI	ogni 15 giorni
ALGERIA	ALGERI	ogni 12 giorni
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA	ogni 20 giorni
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO	AQABA GIBUTI	ogni 10 giorni ogni 20 giorni
via Jebel Ali	PORT SUDAN ADEN	settimanale ogni 15 giorni
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA via Mundra AL JUBAIL* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 15 giorni
*via Jebel Ali		
AFRICA OCCIDENTALE *partenze solo da Genova	DAKAR* ABIDJAN* TEMA* TINCAN*	ogni 7 giorni

PER I PORTI DELL'ALGERIA: SERVIZIO DA NAPOLI VIA GENOVA

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.

GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.

MODENA:
Tel. 059 351381
Fax. 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.

NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax. 081 9634699
napoli@messinaline.it



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	RA	AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
1 USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne), Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC DUBAI VII	MU509W	5/3			28/2	2/3	7/3	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
	EPAMINONDAS	MU510W	12/3			7/3	9/3	14/3					
	MSC ANAHITA	MU511W	19/3			14/3	16/3	21/3					
	MSC MAGNUM	MU512W	26/3			21/3	23/3	28/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
2 USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	MSC SUSANNA	MG510W						7/3	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
	MSC ANAHITA	MG511W						14/3					
	MSC MARIA ELENA	MG512W						21/3					
	MSC TORONTO	MG513W						28/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
3 USA GOLFO - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis;Charlestown, Montserrat;Plymouth, Rep. Dominica; Rio Haina, Bahamas;Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC SUSANNA	MG510W			10/3	5/3	7/3		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
	MSC NIOVI VIII	MG511W			17/3	12/3	14/3						
	MSC MARIA ELENA	MG512W			24/3	19/3	21/3						
	MSC TORONTO	MG513W			31/3	26/3	28/3						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it													
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC TOMOKO	MG514W			7/4	2/4	4/4						
	E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
	4 USA WEST COAST - Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Cristobal): Trinidad;Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba; Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	MSC JULIE	MC509A			5/3	24/2			28/2	vedi servizio 15	vedi servizio 15	vedi servizio 15
MSC LILY		MC510A			12/3	3/3			7/3				
MSC ANZU		MC511A			19/3	10/3			14/3				
MSC ALANYA		MC512A			26/3	17/3			21/3				
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it													
5 NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	MSC ABY	NL509R			8/3		7/3		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
	MSC TIANJIN	NL510R			15/3		14/3						
	MSC NICOLE X	NL511R			22/3		21/3						
	MSC INES	NL512R			29/3		28/3						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it													
6 CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	MSC CARMEN	CD510A	6/3	8/3	11/3	12/3			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
	MSC ENGLAND	CD511A	13/3	15/3	18/3	19/3							
	MSC TAMARA	CD512A	20/3	22/3	25/3	26/3							
	MSC ANGELA	CD513A	27/3	29/3	1/4	2/4							
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it													
7 MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT), BANGLADESH - Chittagong, SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	MSC JORDAN	YZ509R					24/2		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC ADYA	FD510E					3/3						
	MSC KAYLEY	FD511E					10/3						
	APL BOSTON	0NNKPE				25/2	11/3						
	MSC RITA V	YM510A				3/3							
	MSC JORDAN	YZ510 R				6/3							

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	LI	GE	NA	CIV	VE	RA	AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e proseguzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e proseguzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e proseguzioni interne), Ennore (e proseguzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Male	7 bis	MSC CARMEN MSC JORDAN III MSC JORDAN III	XA510A YZ510R YZ511R			2/3 8/3 15/3	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC AMALFI	MM509A	28/2							
URUGUAY - Montevideo		MSC DOMITILLE	MM510A	7/3		Vedi serv.6					
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar		CORCOVADO	MM511A	14/3				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ARGENTINA - Buenos Aires (e proseguzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC DUBAI VIII EPAMINONDAS	MU509W MU510W				2/3 9/3				
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e proseguzioni interne)	9	MSC JULIE	MC509A	2/3	5/3	24/2					
PERU - Callao, Paita		MSC LILY	MC510A	9/3	12/3	3/3					
ECUADOR - Guayaquil		MSC ANZU	MC511A	16/3	19/3	10/3		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e proseguzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAGUA - Corinto		MSC ALANYA	MC512A	23/3	26/3	17/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e proseguzioni interne)	10	MSC CARMEN	CD510A	11/3							
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC ENGLAND	CD511A	18/3			vedi servizio 13bis	vedi servizio 3	vedi servizio 9	vedi servizio 18	vedi servizio 10
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC TAMARA	CD512A	25/3							
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo POD - Douala + Luanda POL - Livorno - vedi servizio 1		MSC ANGELA	CD513A	1/4							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e proseguzioni interne)	11	MSC JULIE	MC509A	2/3	5/3	24/2					
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC LILY	MC510A	9/3	12/3	3/3					
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC ANZU	MC511A	16/3	19/3	10/3		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		MSC ALANYA	MC512A	23/3	26/3	17/3					
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.14 bis											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e proseguzioni interne.	12	APL BOSTON	ONNKPE								
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e proseguzioni interne		MSC ROMA	MA509A	13/3							
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC ARCHIMIDIS	MA510A	20/3				vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp	vedi servizio 19	vedi servizio 19
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		APL NEW YORK	ONNKTE	27/3							
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga											
MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e proseguzioni interne.	12 bis	MSC SUSANNA	MG510W				7/3				
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e proseguzioni interne		MSC ANAHITA	MG511W				14/3				
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC MARIA ELENA	MG512W				21/3				
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment		MSC TORONTO	MG513W				28/3				
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e proseguzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC IRINA	FJ509E				10/3				
ESTREMO ORIENTE CINA- direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC AMBRA	FJ510E				15/3		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18
IRAN - via Singapore, Nagoya, Osaka, Tokyo, Yokohama, Kobe		MSC GULF SUN	FJ511E				20/3			vedi servizio 18	

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
13^{bis}	MSC JORDAN III	YZ511R			13/3		-----	7/3				
GOLFO PERSICO - Dubai ,Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)												
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)	MSC JORDAN III	YZ512R			20/3	vedi serv. 16	-----	14/3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)	MSC JORDAN III	YZ513R			27/3		-----	21/3				
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka	MSC JORDAN III	YZ514R			3/4		-----	28/3				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
14	MSC WAVE F	YA509A			1/3							
	TBN	YA510A			8/3							
ALGERIA - Algeri	MSC WAVE F	YA511A			15/3	vedi serv. 2		vedi serv. 4				vedi servizio 18
	TBN	YA512A			22/3							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
15	MSC RITA V	YM510A			3/3							
	TBN	YM511A			10/3							
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skidka,Bejaia,Annaba.	MSC RITA V	YM512A			17/3	vedi servizio 1		vedi serv. 4				vedi servizio 18
	TBN	YM513A			24/3							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
16												
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro												
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
17	MSC AMLFI	MM509A			28/2							
	MSC DOMITILLE	MM510A			7/3							
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	CORCOVADO	MM511A			14/3							
	MSC AGRIGENTO	MM512A			21/3							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
18	MSC MARYLENA II	AE509A			4/3	3/3			2/3			
	MSC MELANI II	AE510A			11/3	10/3			9/3			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MARYLENA II	AE511A			18/3	17/3			16/3			
	MSC REET II	AC510A						8/3		11/3		
	MSC ELEONORA III	AC511A						15/3		18/3		EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTINOPOLI, ISTANBUL, GEMLIK, ALAGIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	TBN	AC512A						22/3		25/3		
	MSC HANNAH III	AB510A			7/3	3/3	9/3		5/3	5/3		
	MSC HARMONY III	AB511A			14/3	10/3	16/3		12/3	12/3		PRAEUS ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERLUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	TBN	AB512A			21/3	17/3	23/3		19/3	19/3		
	CONTSHIP JOY	AY508R			7/3					9/3		BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	CONTSHIP JOY	AY509R			14/3					16/3		
	MAERSK HONG KONG	510E							9/3			
	MAERSK HIDALGO	511E							12/3			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEROU DALLAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HANGZHOU	512E							17/3			
	MED SAMSUN	AS510A			6/3	8/3			5/3			
	MED TRABZON	AS511A			13/3	15/3			12/3			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, SIFRICE, ALAGIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MED SAMSUN	AS512A			20/3	22/3			19/3			
	MSC MANASVI II	AA509A			3/3	5/3			2/3			
	LUEBECK	AA510A			10/3	12/3			9/3			PRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MADISON	AA511A			17/3	19/3			16/3			