il Messaggero Marittimo

Marzo 2025

RASSEGNA MENSILE

DAZI e EXPORT

follow us

DE FILICAIA, UNIPORT: "NO A APERTURA A LOTTI DELLA DARSENA EUROPA"

L'idea di Yari De Filicaia, presidente di Uniport Livorno (e di Alp) sulla possibile apertura a lotti dei piazzali della Darsena Europa va un po' controcorrente.
"Capisco il ragionamento pubblico di voler mettere a reddito le aree appena pronte, una posizione che il viceministro Edoardo Rixi ha ribadito anche nella sua ultima visita in porto anche se in modo "edulcorato", ma ritengo che i piazzali debbano essere messi a disposizione di chi si aggiudicherà la gara."
Il presidente poi, guardando al cronoprogramma è convinto che le opere a terra (i piazzali appunto) saranno portate a compimento in tempi più o meno allineati con quelle a mare: "Le banchine dovranno procedere di pari passo con le strutture a terra, ecco perchè sono contrario all'apertura anticipata, auspicando che una volta conclusi i lavori la gara sarà già stata assegnata".

Questo permetterà anche un'armonizzazione degli spazi che secondo De Filicaia lascerà posto a tutti gli interessati ad operare sulla Darsena Europa.
"È un'opportunità per il nostro porto di nuovo lavoro e nuova occupazione, ovviamente ci deve essere una gestione della cosa".

Il futuro della governance dell'AdSp
Non disdegnando l'idea di una società Spa a indirizzo nazionale come probabilmente vedremo con la futura riforma, il presidente Uniport non guarda tanto al nome del prossimo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (in scadenza alla fine del mese) quanto a quello che dovrà portare avanti sul porto di Livorno.

"Mi auguro che si tratti di un percorso istituzionale e che non si discuta del nome senza discutere del "cosa" ovvero una continuità con quello che sta vivendo il porto". La Darsena Europa in primis.

Il porto di Livorno e i portuali
Archiviata per il momento la questione Alp con lo stop allo stato di agitazione dei lavoratori dopo l'intervento finanziario dei soci, restano ancora aperte le due grandi questioni portate avanti negli ultimi anni: quella del riconoscimento del lavoro usurante e quella relativa al fondo di accompagnamento all'esodo dei lavoratori portuali.
"Recentemente è stato votato all'unanimità un ordine del giorno propedeutico allo sblocco del fondo che esiste ormai da circa due anni e mezzo. Mancano i decreti attuativi e ci auguriamo di avere risposte concrete entro l'estate, considerato che le interlocuzioni con il Mit sono state positive".
Anche sul riconoscimento del lavoro usurante, ci si augura di giungere presto alle battute finali, anche per un ricambio generazionale che possa venire incontro alle esigenze di digitalizzazione dei porti e delle attività.

FEDESPEDI: TRIPLICATE LE RESTRIZIONI SUL COMMERCIO INTERNAZIONALE

Nell'era post-pandemica, il commercio internazionale sta affrontando una crescente ondata di restrizioni. Lo ha sottolineato Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi, in una recente intervista rilasciata al nostro giornale. Secondo Pitto, intervenuto all'evento milanese "Shipping Forwarding & Logistics meet Industry", le misure restrittive sui flussi commerciali globali si sono addirittura triplicate rispetto al periodo pre-Covid, con nuove barriere tariffarie che complicano ulteriormente gli scambi tra le principali economie mondiali. E le ultime notizie provenienti dagli Stati Uniti confermano questo trend preoccupante. Nella giornata di martedì 4 marzo, sono entrati infatti in vigore i dazi imposti dall'amministrazione americana nei confronti di Canada e Messico, segnando una nuova fase di tensione commerciale nel continente nordamericano. Contemporaneamente, la Cina ha avviato l'applicazione di nuovi dazi su alcuni prodotti agroalimentari statunitensi, concretizzando così le misure annunciate in precedenza da Pechino.

Questi sviluppi si inseriscono in un quadro già complesso, con l'eredità della politica commerciale dell'amministrazione Trump che continua a farsi sentire. Resta da vedere quale sarà l'impatto sulle relazioni tra Stati Uniti e Unione Europea, due blocchi economici profondamente interconnessi non solo per il volume di scambi commerciali, ma anche per l'intreccio di investimenti e servizi. Al momento, gli Stati Uniti vantano un surplus commerciale nei confronti dell'Europa, ma l'UE rimane il principale investitore nel mercato statunitense. Ogni mese, gli investitori europei sottoscrivono circa 100 miliardi di dollari in bond americani, a testimonianza della stretta interdipendenza tra le due economie.

"Dal nostro osservatorio – ha dichiarato Pitto – riteniamo che entrambe le parti avrebbero più da perdere che da guadagnare da una guerra commerciale. L'auspicio è che si riesca a mantenere il sangue freddo e a procedere su una strada di collaborazione commerciale amichevole."

UE: NUOVO PIANO D'AZIONE PER L'AUTOMOTIVE, TRA LUCI E OMBRE

La Commissione Europea ha presentato il nuovo Piano d'Azione per il settore automotive, con l'obiettivo di sostenere la transizione verso l'elettrificazione. Il piano prevede fino a 1,8 miliardi di euro nei prossimi due anni per incentivare la produzione di batterie nell'UE, maggiore flessibilità su scadenze e penali per le case automobilistiche e un'anticipazione del Commissario per i Trasporti sostenibili, Apostolos Tzitzikostas, alla seconda metà del 2025 della revisione degli standard di emissioni di CO2.

"È fondamentale che l'Europa realizzi una produzione di celle dell'UE competitiva in termini di costi che copra gran parte della fornitura di batterie e generi valore aggiunto europeo lungo la catena di approvvigionamento – si legge nella nota che ha presenta il piano –. La Commissione sosterrà ulteriormente l'industria delle batterie dell'UE e l'aiuterà a mantenere una solida base di produzione europea, con finanziamenti a titolo del Fondo per l'innovazione. La Commissione esaminerà inoltre il sostegno diretto alla produzione per le imprese che producono batterie e icriteri diversi dal prezzo per componenti quali i requisiti di resilienza".

L'organizzazione indipendente Transport & Environment ha quindi accolto con favore alcune misure, come l'elettrificazione delle flotte aziendali, ma ha criticato l'indebolimento dei target di riduzione delle emissioni di CO2. Secondo T&E, concedere due anni in più alle case automobilistiche per adeguarsi agli obiettivi 2025 rischia di rallentare la transizione e di far perdere ulteriore terreno all'Europa rispetto alla Cina nella corsa alle auto elettriche. Il piano UE prevede anche un sostegno alla produzione di batterie e al riciclo dei materiali critici, per ridurre la dipendenza dalle importazioni. Tuttavia, secondo T&E, queste misure risultano tardive e non sufficientemente incisive. Nel 2023, in Europa sono stati cancellati progetti di produzione di batterie per

almeno 100 GWh di capacità, mentre i produttori faticano a competere con gli aiuti di Stato offerti in altre aree del mondo. T&E ha accolto positivamente l'impegno dell'UE a subordinare il sostegno finanziario al trasferimento di tecnologie da parte di investitori esteri, come già accade in Cina. Tuttavia, la mancanza di dettagli concreti sulle misure di contenuto locale rischia di compromettere la crescita di una filiera europea delle batterie. Un altro punto chiave del piano è la proposta di un'iniziativa legislativa per elettrificare le flotte aziendali, che rappresentano il 60% delle nuove immatricolazioni in UE. Per T&E, un target di vendita di sole auto a zero emissioni per le grandi flotte dal 2030 potrebbe generare una domanda di oltre 2 milioni di veicoli elettrici all'anno, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione del 55% delle emissioni di CO2 entro il 2030.

"Il tanto atteso "Piano d'azione" sull'automotive presentato dalla Commissione europea, seppure con qualche segnale di timido cambiamento, secondo UNEM però non riesce a centrare il vero limite dell'attuale politica europea sulla transizione energetica per l'automotive che è ancora basata su una monocrazia

tecnologica – l'elettrico – escludendo di fatto tutte le altre alternative in grado di dare un contributo immediato e concreto alla riduzione delle emissioni di CO2, a partire dai biocarburanti e in futuro gli e-fuels. "Se l'obiettivo è quello del Net Zero Emissions, ha commentato Gianni Murano, Presidente – non si capisce perché nel Piano non venga spesa una parola anche per i carburanti rinnovabili e a basso contenuto di carbonio, come biocarburanti e gli e-fuels. La decarbonizzazione è possibile sfruttando tutte le tecnologie che insieme ad un elettrico, che ci si augura possa essere sempre più prodotto da fonti rinnovabili – oggi solo al 42% in Europa -, potranno contribuire a raggiungere gli obiettivi europei. Pluralità e neutralità tecnologica devono essere al centro del processo di transizione che deve essere sgombrato da politiche troppo evidentemente sbilanciate verso un'unica tecnologia. Come abbiamo già evidenziato nelle osservazioni al documento preparatorio messo in consultazione dalla Commissione, ha proseguito, l'inclusione di carburanti rinnovabili nel Piano renderebbe il quadro normativo comunitario più inclusivo e tecnologicamente neutrale nel percorso di decarbonizzazione. I biofuels e i motori a combustione interna (ICE) possono svolgere, affiancati ai veicoli elettrici, un ruolo cruciale per una transizione sostenibile ed equilibrata, favoriti da motorizzazioni sempre più digitali ed efficienti, con una significativa componente elettrica, come nelle vetture ibride. Una politica fatta di incentivi e sussidi non è la soluzione per supportare l'auspicata rincorsa del settore per riguadagnare una competitività perduta né per rendere socialmente sostenibile la mobilità elettrica. Analogamente forzare le flotte aziendali verso una mobilità elettrica – che non appare funzionale alle esigenze degli automobilisti – corre il rischio di mettere in crisi anche altri settori. Un Piano che peraltro non tiene conto delle indicazioni contenute nel Rapporto Draghi, indicato dalla stessa Ursula von der Leyen come la stella polare della nuova legislatura europea, che tra i punti cardine ha inserito il tema della neutralità tecnologica in materia di mobilità. L'unica nota positiva è l'accelerazione, sollecitata più volte dal Governo italiano, sulla possibile revisione degli standard di emissione per auto e van che si spera apra finalmente all'uso dei biocarburanti per fornire ai produttori di veicoli e ai consumatori soluzioni immediate, sostenibili e realmente accessibili. Su questo fronte continueremo a far sentire la nostra voce per un processo di decarbonizzazione che non faccia rima con deindustrializzazione".

SCAVALCO, MSC E CONCESSIONI: LE RISPOSTE DEL SEGRETARIO PAROLI

Anche l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale ha messo la sua parte, due milioni e mezzo di euro per realizzare lo scavalco, la connessione tra porto di Livorno e interporto che dovrebbe agevolare i futuri traffici in crescita in vista della Darsena Europa.
Ed è per questo che l'interesse sulla sua conclusione riguarda anche palazzo Rosciano, che subito dopo l'uscita di alcune notizie a mezzo stampa, si è mosso per capire se i ritardi al 2027 annunciati potessero essere reali.
Già la Regione per bocca dell'assessore regionale Stefano Baccelli aveva rassicurato che il ritardo sì c'era, ma non oltre il 2026 e lo ribadisce anche il segretario generale Matteo Paroli: "Non si può negare che rispetto a quanto annunciato a inizio lavori ci siano ritardi (l'opera doveva concludersi entro il 2024 ndr) e che il soggetto appaltatore RFI si è trovato nella necessità di integrare il progetto esecutivo dopo il rinvenimento di metalli pesanti, ma lo slittamento non sarà così drammatico, il primo semestre del 2026, una situazione recuperabile".

La lettera di Msc con la manifestazione di interesse
Cogliamo l'occasione per chiedere al segretario generale anche novità in merito alla lettera inviata da Msc e dai due privati Lorenzini e Neri con cui hanno ufficializzato la propria manifestazione di interesse sulla Darsena Europa.
"Ora si procederà come da normativa con i tempi prescritti. Non abbiamo nessuna intenzione di far slittare la questione quindi l'affronteremo con la serietà, il rigore e l'interesse che comporta un porto come il nostro che è diventato di interesse per i più grandi player della portualità mondiale."
Questo, aggiunge, dà buone speranze e convince sul lavoro portato avanti negli ultimi anni.

La questione delle concessioni in scadenza (e scadute) dei cantieri navali
L'ultimo tema che affrontiamo con il segretario Paroli è quello delle concessioni in scadenza o già scadute per alcuni cantieri navali operanti nelle aree portuali.
"Proprio in questi minuti qui a fianco a noi stiamo dialogando con i soggetti imprenditoriali coinvolti in questa situazione. Confidiamo come sempre che siano rispettate le procedure di gara che abbiamo posto in essere e che hanno avuto conclusione nel Luglio 2024".
Parallelamente però la governance dell'Authority sta lavorando perchè "il buon senso si affianchi al rispetto e alle legittime aspettative dei soggetti che si sono visti assegnati le concessioni a discapito di coloro che quelle concessioni le hanno perse".
Quindi si procederà con nuove interlocuzioni per le quali interessi imprenditoriali ma anche il buon senso appunto, possano dare il loro contributo per portare a superare la problematica.

10 MILIONI PER CONSOLIDARE L'INTERPORTO VESPUCCI

Con un finanziamento da 10 milioni di euro, l'interporto toscano Amerigo Vespucci potrà consolidare la propria posizione finanziaria e attuare il Piano Industriale per lo sviluppo dei prossimi anni, fino al 2029.
In attesa dell'ultima novità a Guasticce, che attende l'inaugurazione del Truck village, i soci della società interportuale, che lo ricordiamo essere Regione Toscana, Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Comuni di Collesalvetti e Livorno, Provincia di Livorno e Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, hanno sottoscritto un accordo in corso di perfezionamento.

Un'intesa che non nasce adesso ma che viene dal Piano di Ristrutturazione che il cda dell'Interporto ha predisposto il 12 Novembre scorso, dimostrando la prospettiva di recupero nel medio periodo dell'efficienza della gestione della struttura interportuale e assicurando una continuità aziendale finanziariamente sostenibile.

"L'accordo favorisce il definitivo rilancio industriale di una infrastruttura la cui qualificazione strategica risulta essere connessa allo sviluppo di alcune opere fondamentali come la Darsena Europa e il progetto Raccordo, e alla prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata" ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri, ringraziando i soci per il lavoro svolto sinora.

Sebbene manchino ancora alcuni passaggi formali per arrivare alla definitiva sottoscrizione del finanziamento, i vertici dell'interporto sottolineano la strategicità dell'intesa, anche in considerazione delle prospettive di crescita delineate dalla società nel nuovo piano di impresa.

BIENNALE DEL MARE: LIVORNO CELEBRA LA SUA VOCAZIONE MARITTIMA

Dal 14 al 17 Maggio 2025 Livorno ospiterà la prima edizione di "Blu Livorno. Biennale del Mare e dell'Acqua", un evento che accende i riflettori sul rapporto tra uomo, mare e sostenibilità. Promossa dal Comune di Livorno con il supporto di stakeholder pubblici e privati, la manifestazione mira a trasformare la città in un laboratorio di idee e proposte per affrontare le sfide delle comunità costiere. Con il sottotitolo "La sottile linea blu", la Biennale si concentra sulla frontiera indefinita tra terra e mare, luogo di incontro e scontro tra natura e società. Sarà un'occasione per approfondire tematiche come l'erosione costiera, la balneabilità, l'innovazione tecnologica applicata al mare e le sfide della Blue Economy.

Un format inclusivo e multidisciplinare
L'evento si articolerà lungo un villaggio espositivo di 1,5 km sul lungomare livornese, coinvolgendo luoghi simbolo come l'Accademia Navale, i Cantieri Benetti e Lusben, la Terrazza Mascagni e il Museo Fattori. Il programma prevede sei macroaree tematiche:

- **Dibattiti scientifico-istituzionali:** affrontano questioni ambientali e direttive europee sulla gestione delle coste.
- **Blue Economy ed Expo:** focus sulle tecnologie innovative legate al mare, dalle energie rinnovabili alla logistica sostenibile.
- **Intrattenimento e Food:** eventi culturali e gastronomici con il Festival sull'Umorismo e la valorizzazione delle eccellenze enogastronomiche.
- **Divulgazione scientifica:** percorsi formativi presso Acquario, Scoglio della Regina e Accademia Navale.
- **Turismo e cultura:** visite guidate, escursioni in battello e mostre, tra cui una dedicata a Corto Maltese.

- **Sport del Mare:** competizioni sportive accessibili a tutti, organizzate con il supporto del CONI e delle associazioni locali.

Un network di alto livello
Blu Livorno coinvolge un'ampia rete di enti e istituzioni, tra cui il Parlamento Europeo, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Toscana, l'ANCI e numerosi istituti di ricerca. Parteciperanno inoltre aziende leader del settore marittimo ed energetico come Azimut|Benetti, Solvay, Iren e Almaviva.

L'iniziativa, plastic free e inclusiva, punta a creare sinergie per migliorare le politiche costiere e favorire la cooperazione tra le amministrazioni mediterranee. Blu Livorno si presenta fin dalla sua prima edizione

come un appuntamento di riferimento per chi vive il mare sotto ogni aspetto, con l'ambizione di trasformare Livorno in un punto di riferimento per la sostenibilità marittima a livello nazionale e internazionale.

"Oggi vediamo realizzata un'idea nata quasi un anno fa – sono le parole del sindaco Luca Salvetti – una iniziativa che parte dal tentativo e dalla necessità di valorizzare due aspetti che sono nel Dna di questa città e che la caratterizzano, ovvero il mare e l'acqua. La biennale punta ad occuparsi di questo. La formula è ambiziosa, ma sta incontrando i favori di tutti a livello europeo, nazionale e regionale. Attraverso questa iniziativa puntiamo a far compiere a Livorno un altro salto di qualità. Serviva un evento di questo tipo in Regione Toscana e poteva farlo solo Livorno. La Biennale viene inserita come elemento caratterizzante del nostro cammino attuale e futuro ed appena lanciata l'idea abbiamo iniziato a delineare un percorso che ci ha portato a questo momento. La Biennale del mare, che in un primo momento doveva essere un festival, ha creato una reazione a catena di grande interesse da parte di tutti i soggetti con cui siamo venuti in contatto a partire dalla Comunità Europea.

Sia il Parlamento, che la Commissione Europea e il Comitato delle Regioni, dopo un nostro incontro avvenuto qualche mese fa, sono rimasti colpiti dall'idea della Biennale ed hanno subito dato la propria adesione. Così anche i Ministeri del Mare e dell'Ambiente che, grazie al sostegno del Prefetto Giancarlo Dionisi, hanno colto il livello della manifestazione e accettato di farne parte. Dal canto suo il presidente Giani ha chiarito come mancasse in Toscana un evento del genere legato al mare ed ha aderito, così come le forze armate, e gli operatori dei settori del mare e dell'acqua.

La grande attenzione da parte degli istituzioni è tratteggiata da importanti presenze. La Commissaria Europea per il Mediterraneo Suica sta programmando una sua presenza, gli europarlamentari Dario Nardella e Annalisa Corrado hanno confermato la loro partecipazione, così come i ministri Musumeci e Fratin. All'apertura saranno presenti ben tre presidenti di Regione; Giani per la Toscana, Todde per la Sardegna e De Pascale per l'Emilia Romagna".

"Blue Economy, sostenibilità sociale e sostenibilità ambientale sono i temi portanti della prima edizione della Biennale del mare – afferma Barbara La Comba, supervisora dell'evento – L'obiettivo è quello di trattare il necessario passaggio da una forma lineare di sviluppo economico ad una circolare. Per questo, l'evento è pensato come uno strumento a disposizione delle amministrazioni della costa toscana per presentare soluzioni ai problemi che le investono. Tutte saranno chiamate a discuterne, perché le nuove direttive UE stanno dando la misura dell'urgenza di coordinarsi e di utilizzare strumenti all'avanguardia. Abbiamo candidato Livorno, su indicazione della Conferenza delle Regioni Marittime Periferiche, a città laboratorio per l'applicazione delle più importanti direttive. Un comitato scientifico raccoglierà i contributi finali di ogni evento in modo da rappresentare l'insieme delle criticità emerse. Queste verranno riportate all'interno di un tavolo che, a metà del prossimo anno, incontrerà l'Unione Europea per una riflessione complessiva."

Afferma Anna Maria De Biasi, coordinatrice scientifica di Blu Livorno: "Questo evento rappresenta una grandissima opportunità per Livorno di diventare un riferimento per le questioni afferenti al mare e alle acque. Dobbiamo però uscire dall'autoreferenzialità facendone oltre che la città dei porti aperti, anche la città delle idee aperte. Per questo, le attività della Biennale sono declinate a tanti livelli in modo da veicolare idee importanti anche ai cittadini. Alla base del coinvolgimento c'è sempre la conoscenza. Gestire e proteggere correttamente funziona quando il cittadino capisce il significato delle azioni realizzate. In questo modo si compie un ulteriore passaggio, che è quello della creazione di una mentalità che accetta le novità collegate alla protezione. Di qui la declinazione dell'evento in più sezioni: istituzionale, scientifica, sperimentale, divulgativa. E di qui l'apertura alle associazioni: un ponte tra il mondo scientifico degli specialisti e i cittadini".

IL PREFETTO DI LIVORNO DÀ IL VIA ALLA CABINA DI REGIA PER LA DARSENA EUROPA

Primo tavolo preliminare in Prefettura a Livorno per una cabina di regia che coordini l'avanzamento dei lavori della Darsena Europa.
Una grande opera attesa dal porto di Livorno ma che interessa tutta la città e che ha visto il prefetto Giancarlo Dionisi, muoversi in prima persona per portare avanti quelle che sono anche le richieste arrivate dal viceministro Edoardo Rixi ormai un anno fa: aprire il primo lotto appena conclusi i lavori e poi man mano i successivi.

"La cabina di regia servirà a mettere su un coordinamento e avere anche una capacità decisionale ad alto livello adeguata a una grande opera come è la Darsena Europa" spiega il prefetto.
Questo significa anche accelerare là dove necessario e possibile, per risolvere i problemi in corso d'opera.
E le "beghe", si è visto negli ultimi anni, sono all'ordine del giorno.

"Lavorando insieme sulle problematiche tecniche, giuridiche ed economiche si potrà arrivare più rapidamente a mettere a reddito i primi lotti che potranno rendersi disponibili".
Una questione che divide tra i sì e i contrari, con l'AdSp nel mezzo a cercare la soluzione migliore.
Da Uniport il no si traduce in piazzali che devono essere messi a disposizione di chi si aggiudicherà la gara, mentre Cpl che appoggia l'apertura anticipata parlava nei giorni scorsi di "una scelta di buonsenso condivisa da più personaggi dell'amministrazione della politica e delle istituzioni".

"L'Autorità portuale che è un ente governativo, farà il suo lavoro come lo stiamo facendo tutti: questo tavolo coinvolge tutte le autorità istituzionali che entrano in questa partita e tutte stanno lavorando per questo fine ultimo" ribadisce Dionisi.

I tempi previsti
Nella riunione si è parlato anche di tempi: "Sì, entro quest'anno, o all'inizio del prossimo al massimo, dovremmo avere il primo lotto disponibile che significa avere a disposizione una superficie piuttosto voluminosa che potrà essere utilizzata a fini commerciali".
Resta da vedere con quali formule giuridiche potrà avvenire la cosa e come si procederà con il bando di gara mentre i grandi gruppi puntano gli occhi su Livorno.

ATTACHE

GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi

INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

LETEXPO, GRIMALDI: "CRESCITA PER LA PIÙ GRANDE FIERA DI TRASPORTI E LOGISTICA"

"Il bilancio di questa edizione di LetExpo è estremamente positivo. La presenza di 500 espositori, con una crescita del 25% rispetto all'anno scorso e 130 mila visitatori rappresentano un risultato eccellente. Siamo molto felici di aver ospitato anche numerose presenze istituzionali, migliaia di giovani e soprattutto tanti imprenditori e manager. Concludiamo oggi con numeri che confermano la crescita e la centralità di questa manifestazione".

Queste le parole del Presidente di ALIS, Guido Grimaldi, che ha tracciato un bilancio complessivo della quarta edizione di LetExpo, che si è tenuta presso Veronafiere, dall'11 al 14 Marzo e ha visto la presenza, tra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Antonio Tajani e Matteo Salvini.

"Un'edizione straordinaria per autorevolezza, con l'attenta presenza del governo. I 350 relatori e stakeholder di tutto il sistema hanno dato molte suggestioni e hanno dato voce alle necessità del mondo dei trasporti e della logistica'. La manifestazione ha visto la presenza di "migliaia di giovani, operatori e imprenditori" che in questa sede si sono incontrati e hanno avuto "possibilità di fare business", precisa il Presidente Grimaldi.

Non solo opportunità di business. Il ricco programma della fiera ha dato agli operatori del settore una preziosa opportunità di confronto sulle problematiche in atto a livello internazionale.

"Le iper-tassazioni, prima le Ets, poi la Fuel Eu – ricorda il Presidente Grimaldi – stanno danneggiando il settore e vanno a incrementare i costi di trasporto di circa un 20-25%. Un danno per un settore che è la spina dorsale del Paese e dell'Europa.

Ci auguriamo che l'Europa faccia delle riflessioni e dei passi indietro in merito a queste tasse. Non stanno aiutando a decarbonizzare, ma stanno addirittura portando a un back shift che riporta tanti milioni di camion dalle autostrade del mare alle autostrade reali, andando così ad aumentare i costi di esternalità. Senza dimenticare che grazie alle autostrade del mare e alle linee intermodali, oggi gli italiani risparmiano 7 miliardi di euro".

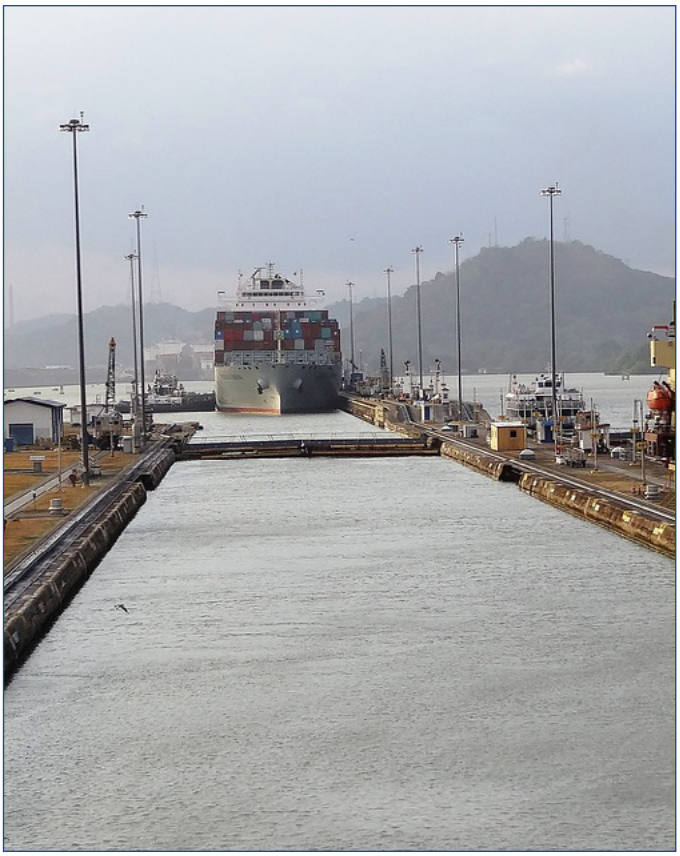
PANAMA, L'ANALISI DI DREWRY SULL'ACCORDO CK HUTCHERSON – TIL/ BLACKROCK

Il settore portuale globale è pronto a cambiare volto con il recente mega-accordo tra CK Hutcherson e un consorzio composto da Terminal Investment Limited (TIL) e BlackRock. Un'operazione da 22,8 miliardi di dollari che segna una delle più grandi acquisizioni nella storia della logistica portuale e potrebbe ridefinire gli equilibri del mercato globale degli operatori di terminal container.

Gli esperti analisti di Drewry Eleanor Hadland ed Eirik Hooper, Senior Associates del team di ricerca Drewry Ports and Terminals hanno offerto un'analisi approfondita del significato del 'mega accordo' per l'industria globale dei terminal container. CK Hutcherson, conglomerato quotato a Hong Kong e uno dei principali attori globali nel settore dei terminal portuali, ha deciso di cedere le sue attività al di fuori della Cina continentale e di Hong Kong. Questi asset comprendono operazioni in 43 porti distribuiti su 23 paesi. Ad acquisire, un consorzio formato da TIL, la divisione portuale di MSC e BlackRock, uno dei più importanti gestori di investimenti a livello globale. L'accordo esclude gli asset di Hutcherson in Cina e Hong Kong, molti dei quali sono gestiti attraverso il Hutcherson Port Holdings Trust, una società separata quotata a Singapore. Tra le operazioni di maggiore rilievo incluse nell'acquisizione vi sono però i terminal di Panama, cruciali per il commercio marittimo intercontinentale.

Le motivazioni

Hutcherson, come raccontano gli analisti di Drewry, è stata una delle prime aziende a sviluppare un portafoglio internazionale di terminal a partire dagli anni '90, quando il settore dei container registrava tassi di crescita a doppia cifra e le privatizzazioni dei porti erano in forte espansione. Tuttavia, negli ultimi anni, la strategia della compagnia è stata orientata alla crescita organica, con un conseguente rallentamento nella sua espansione. L'uscita dal settore portuale globale è stata poi con tutta probabilità influenzata anche dai mutamenti geopolitici, in primis con l'intenzione sbandierata dal neo presidente USA Donald Trump di tornare a esercitare un controlo a stelle e strisce lungop il canale, in modo da bilanciare l'accentuata influenza cinese lungo quest'area tanto strategica per il collegamento tra i due oceani.



L'accordo permetterà a CK Hutcherson di incassare circa 19 miliardi di dollari, una cifra vicina alla sua intera capitalizzazione di mercato, un elemento che ha reso la proposta particolarmente allettante per i suoi azionisti. Il prezzo dell'operazione suggerisce una valutazione premium: il multiplo EV/EBITDA stimato è di 13,6 volte, superiore alla media di 10 volte delle società portuali quotate. Una valutazione che sembra ad ogni modo giustificata considerando il valore del portafoglio acquisito, concernente concessioni a lun-

go termine in scali chiave come Rotterdam, Karachi, Messico e Port Klang.

La strategia di TIL e MSC: consolidamento e controllo
Per MSC, questo accordo rappresenta un'opportunità strategica fondamentale. Dopo l'uscita dalla 2M Alliance, la compagnia ha intensificato gli investimenti per assicurarsi capacità terminalistica nei principali porti hub, riducendo la dipendenza da operatori terzi. Acquisire il controllo diretto delle strutture portuali consente di migliorare l'efficienza della sua catena logistica e di trattenere una parte maggiore della spesa per la movimentazione dei container all'interno del proprio gruppo.

Le possibili sfide regolatorie
Nonostante l'importanza dell'accordo, il suo completamento non sarà immediato. L'operazione è soggetta a due diligence e dovrà superare il vaglio delle autorità antitrust nei vari mercati coinvolti. In particolare, la Commissione Europea potrebbe esaminare con attenzione la concentrazione nei porti del Nord Europa, dove TIL ha una presenza significativa a Bremerhaven, Anversa e Le Havre, mentre Hutcherson controlla il più grande terminal di Rotterdam. Anche in Spagna e Panama potrebbero emergere problemi di concorrenza. A Barcellona, Hutcherson gestisce il principale terminal, mentre TIL domina il mercato a Valencia. A Panama, invece, Hutcherson controlla il 90% della Panama Ports Company, la cui struttura a Balboa è situata di fronte al terminal di Rodman, in cui TIL è già partner di joint venture.

Nel caso in cui le autorità di regolamentazione identifichino un'eccessiva concentrazione di mercato, il rimedio più probabile sarà la cessione di alcuni asset. Tra i terminal candidati alla vendita vi è Euramax a Rotterdam, dove Evergreen è già in trattative per acquisire una quota.

Se l'accordo verrà finalizzato, MSC diventerà il primo operatore globale di terminal container, superando PSA International, che attualmente detiene la posizione di leader.

GUERRIERI PROROGATO PER GLI AFFARI CORRENTI

La presidenza dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale è automaticamente quanto silenziosamente scivolata nel limbo della prorogatio.
Vale la pena di ricordare che, a differenza di un commissario straordinario, a cui la legge 84/94 assegna tutti i poteri di un presidente, le prerogative di un presidente "prorogato" sono limitate all'esclusivo svolgimento di atti concernenti gli "affari correnti ed indifferibili".

Questo è, ad oggi, lo stato dell'arte su cui ciascuno è libero di elucubrare come meglio crede, ma è comunque opinione diffusa che la mancata nomina di un commissario possa indicare che la designazione di un presidente sarà piuttosto celere e che, magari, possa avvenire proprio nell'arco di 45 giorni della prorogatio.

Su chi sarà il nuovo doge di Livorno o se, al contrario, il presidente "prorogato, Luciano Guerrieri, potrà rimanere a palazzo Rosciano per un altro quadriennio, nessuno, al momento, è in grado di esprimere delle certezze; il dato certo e, per diversi aspetti, anche significativo, è però la straordinaria (extra ordinem) presa di posizione assunta dai tre maggiori e più rappresentativi sindacati, Cgil in testa, nel chiedere che la scelta ricada su un soggetto caratterizzato anzitutto dall'efficienza e dalla competenza, che essi individuano, senza farne mistero, nella persona dell'attuale segretario generale, avvocato Matteo Paroli. Sullo stesso Paroli, che informazioni attendibili danno come probabile presidente a Genova, vanno via via concentrandosi anche le attenzioni di una buona parte del mondo imprenditoriale portuale di Piombino.

Quello della nomina dei presidenti delle amministrazioni portuali d'Italia rimane, in ogni caso, uno dei passaggi fra i più cruciali e dall'esito meno prevedibile, resta, comunque, il fatto che a sostenere (convintamente??) una conferma dell'attuale presidente dell'AdSp del MTS, Luciano Guerrieri, sembra essere rimasto soltanto il presidente della giunta regionale Toscana, Eugenio Giani.

In un tal clima di attesa, contrassegnato da manovre più o meno occulte e dalle inevitabili pressioni politiche, merita di essere letta con attenzione l'iniziativa con cui, giorni or sono, il prefetto di Livorno ha pubblicamente sostenuto la necessità, più che l'opportunità, di istituire un organo di supervisione, definito con temine super abusato "cabina di regia", con il mandato di seguire "adeguatamente" gli eterni lavori della darsena Europa. La proposta del prefetto sembra, in effetti, formulata per giungere ad una sorta di commissariamento dell'attuale commissario, la cui perso-

na oggi coincide con quella del presidente dell'AdSp, un fatto che, al di là del caso specifico, non è proprio certo che sia un bene.

Dire se l'iniziativa prefettizia provenga da un "motu proprio" dello stesso rappresentante territoriale del governo o se sia scaturita da altre motivazioni, è abbastanza difficile, oltre che azzardato, ma sembra ormai certo che l'attuale modello di gestione, in cui la carica di presidente dell'AdSp e quella di commissario per la darsena Europa sono in capo alla stessa persona, risultati alla mano, abbia finito per convincere sempre meno e debba essere superato.

CAPITANERIE DI PORTO: DA 160 ANNI AL PASSO CON I TEMPI

Quest'anno il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera raggiungerà i suoi 160 anni di storia. Una storia fatta di cambiamenti ma sempre al servizio del mare e delle persone.

La data del Regio Decreto a firma di Vittorio Emanuele II che sancì l'istituzione del Corpo delle Capitanerie di porto è quella del 20 Luglio del 1865, corpo concepito per affidare a un'unica amministrazione la disciplina delle attività della navigazione e dei porti.
Nato come un Corpo amministrativo e tecnico, c'è stato poi uno sviluppo delle varie funzioni fino al 1989, anno in cui è nata la Guardia Costiera così come la conosciamo oggi, nell'accezione moderna, articolazione operativa del Corpo.

In questi giorni a LetExpo il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone è intervenuto per parlare degli scenari futuri che attendono il Corpo anche sotto il profilo tecnologico.
"Tutto quello che vediamo accadere nel mondo ci costringe a correre e a pensare a a domani. Se prima si progettava pensando ai prossimi 10-20-30 anni ora dobbiamo pensare che tutto corre più velocemente".
Questo richiede un adattamento repentino che il Corpo delle Capitanerie ha sempre dimostrato di avere.
"Abbiamo dovuto rimodularci e ci rimoduliamo continuamente con le nuove tecnologie che ci aiutano a velocizzare i progetti, le nostre operazioni e i nostri sistemi".
Quello che è richiesto è un continuo stare al passo soprattutto con il mondo dell'armamento e della logistica: "Questo è il ruolo del Corpo che deve continuamente adeguarsi e essere pronto alle sfide del futuro".

I 160 anni
Quest'anno ricorre un anniversario particolare, una storia di tante tradizioni ma che si affaccia al futuro: "Questo è proprio il nostro slogan: dal passato con uno sguardo al futuro. Un percorso -continua Carlone- che ci ha visti sempre protagonisti nei porti e nei mari con i nostri mezzi sempre più tecnologici."
Ma nella storia c'è anche la salvaguardia dei nostri mari: "È un ruolo fondamentale quello della tutela dei nostri mari e delle nostre risorse. Siamo sempre di più visti come i guardiani delle aree marine protette e impegnati nella transizione energetica sul mare."

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

PRESENTATO IL 'VESPUCCI TRUCK VILLAGE' AL LETEXPO VERONA 2025

L'Interporto Toscano Amerigo Vespucci sceglie il LetExpo di Verona per annunciare il lancio del "Vespucci Truck Village", un'infrastruttura innovativa pensata per migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi dedicati agli autotrasportatori. Più di un semplice parcheggio per mezzi pesanti, il Vespucci Truck Village, operativo dal 31 Marzo 2025, si propone come un hub strategico per il trasporto su gomma, offrendo ampie aree di sosta attrezzate, servizi di assistenza e comfort di alto livello. Situato a pochi minuti dal porto di Livorno e dall'aeroporto di Pisa, è facilmente accessibile grazie al collegamento diretto con la FI-PI-LI e l'autostrada A12.

Un'infrastruttura all'avanguardia
Il Vespucci Truck Village offre 200 stalli per mezzi pesanti, con sorveglianza h24 garantita da 70 telecamere, per assicurare la sicurezza dei veicoli e delle merci. Gli autotrasportatori potranno usufruire di un'area relax con docce, lavanderia, Wi-Fi gratuito e punti di alimentazione elettrica, oltre a un ristorante e un motel per le soste prolungate. Sul fronte operativo, il village dispone di una stazione carburanti con GPL e LNG, un'officina per riparazioni meccaniche e una pesa certificata per il controllo del carico.

Il Vespucci Truck Village rientra nell'iniziativa europea "PASS4CORE-ITA", finanziata dal programma CEF-Transport, che punta a sviluppare una rete di aree di sosta sicure per i veicoli pesanti lungo le principali arterie stradali italiane.

L'impegno per una logistica più efficiente
"Siamo orgogliosi di presentare il Vespucci Truck Village, una struttura che rappresenta un passo avanti nell'innovazione dei servizi per l'autotrasporto," ha dichiarato Raffaello Cioni, Amministratore Delegato dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci. "Questo progetto rafforza il nostro impegno per una logistica sostenibile e più sicura, a beneficio dell'intero settore."

Con questa nuova infrastruttura, l'Interporto Toscano Vespucci si conferma come un attore chiave della logistica nazionale, pronto a rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione.

Caratteristiche principali del "Vespucci Truck Village"
Capacità e sicurezza:

- 200 stalli per mezzi pesanti, con ampi spazi per la sosta.
- 70 telecamere di videosorveglianza per garantire la massima sicurezza di veicoli e merci.

Servizi per gli autotrasportatori:

- Area relax, servizi igienici e docce separate per uomini e donne.
- Lavanderia, distributori automatici di snack e bevande.
- Wi-Fi gratuito e punti di alimentazione elettrica.

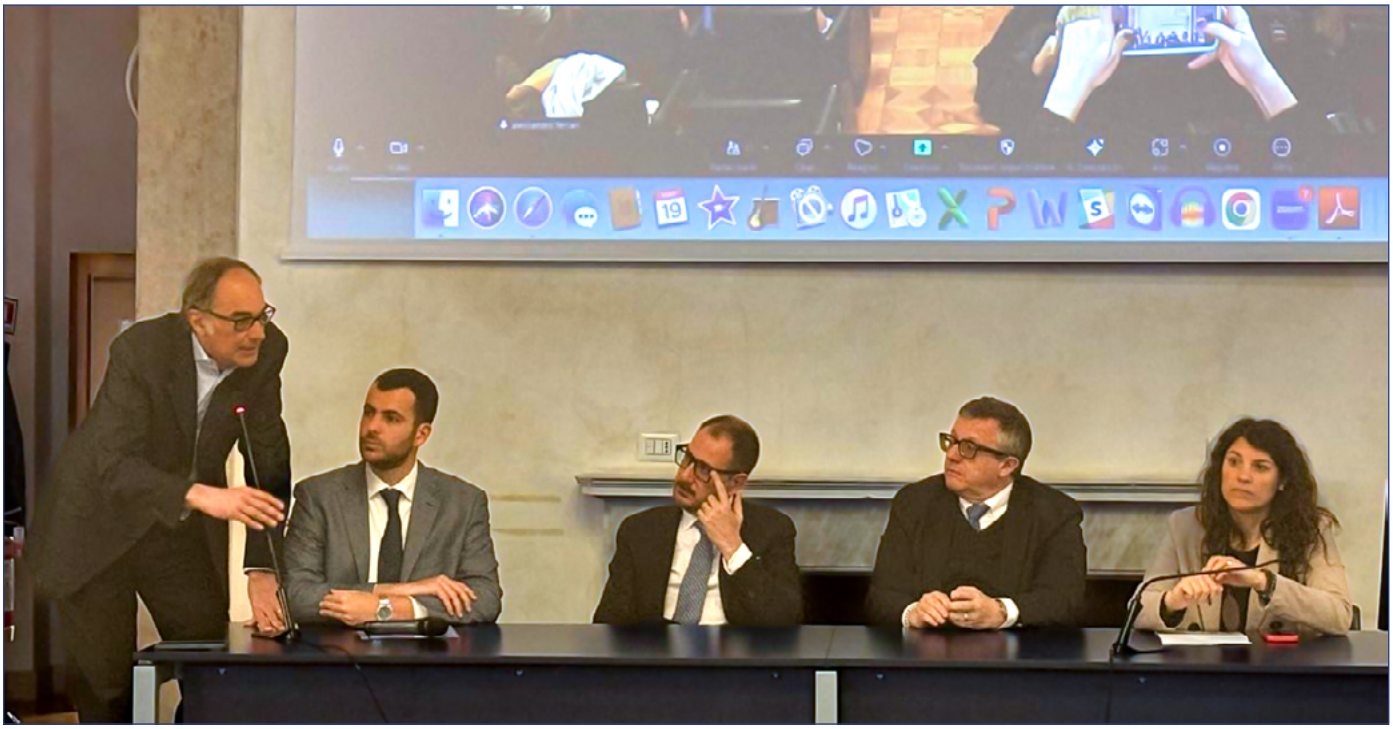
Servizi correlati:

- Ristorante e motel per il riposo.
- Stazione carburanti con GPL e LNG.
- Officina per riparazioni meccaniche.
- Pesa certificata per il controllo del carico.
- Posizione strategica

Il Vespucci Truck Village consente un accesso rapido ai principali nodi di trasporto:

- 5 minuti dal porto di Livorno
- 5 minuti dal casello autostradale A12
- 10 minuti dall'aeroporto di Pisa
- Accesso diretto alla FI-PI-LI con due svincoli
- Collegamento ferroviario integrato

ASSITERMINAL LANCIA TRE PROGETTI PER LA TRANSIZIONE SOSTENIBILE DELLA PORTUALITÀ



Assiterminal ha presentato a Roma tre progetti chiave per accelerare la transizione sostenibile del settore portuale italiano, puntando su digitalizzazione, cold ironing e principi ESG. L'iniziativa, realizzata in collaborazione con partner strategici, rappresenta un passo decisivo verso l'innovazione e la sostenibilità dei terminal portuali. "L'evoluzione del settore portuale passa attraverso soluzioni innovative e sostenibili. Con questi tre progetti vogliamo fornire strumenti concreti per migliorare l'efficienza operativa, ridurre l'impatto ambientale e rafforzare la competitività dei terminalisti italiani", ha dichiarato Tomaso Cognolato, Presidente di Assiterminal.

L'evento ha anche segnato l'apertura del nuovo Ufficio di rappresentanza a Roma e annunciato le date dell'Assemblea pubblica 2025 di Assiterminal, in programma il 19 Giugno a Roma, seguita il 20 Giugno dall'evento Feport a Napoli.

I progetti strategici

1. Digitalizzazione e interoperabilità nei terminal portuali: In collaborazione con Circle Group, il progetto punta sull'adozione di soluzioni digitali avanzate per la gestione della supply chain, attraverso strumenti come e-CMR, e-DDT e la compliance e-FTI. L'obiettivo è ottimizzare i flussi informativi, automatizzare i processi e ridurre la congestione terminalistica, migliorando la competitività e la sostenibilità.

2. Cold Ironing – modelli operativi per l'elettrificazione delle banchine: Con il supporto di NatPower Marine, il progetto affronta la transizione energetica dei porti, promuovendo l'adozione dello shore power per la riduzione delle emissioni. Grazie a investimenti pubblici e privati, si punta a garantire un accesso competitivo all'energia rinnovabile, rafforzando la sostenibilità delle attività portuali.

3. Linee guida ESG per i terminal portuali: Sviluppato con RINA, il progetto offre un percorso strutturato per integrare i principi ESG nelle attività terminalistiche. Le linee guida includono KPI e strumenti per ridurre l'impatto ambientale, migliorare la gestione dei rischi e rispondere alle nuove normative europee sulla sostenibilità.

Impegno condiviso per il futuro della portualità
L'iniziativa ha coinvolto partner di spicco del settore. Luca Abatello, Presidente e AD di Circle Group, ha sottolineato il ruolo della digitalizzazione nell'efficientamento del sistema logistico-portuale. Marco Galimberti, CEO di NatPower Marine, ha evidenziato l'importanza dello shore power per la decarbonizzazione del settore. Infine, Riccardo Bonacina Razzano di RINA ha ribadito il valore delle linee guida ESG per rendere i terminal più competitivi e sostenibili.

Con questi tre progetti, Assiterminal si conferma un punto di riferimento per la transizione sostenibile della portualità italiana, lavorando a fianco di istituzioni e imprese per un futuro più innovativo e responsabile.

CONFINDUSTRIA NAUTICA: BENE L'EXPORT DI FASCIA ALTA, SOFFRE LA PICCOLA

In un contesto di normalizzazione della crescita del settore nautico, l'export della cantieristica italiana ha raggiunto livelli record, ma si intensificano le preoccupazioni per le tensioni internazionali sulle tariffe doganali. Il nuovo rapporto "La Nautica in Cifre Monitor – Trend di mercato 2024/2025", pubblicato da Confindustria Nautica, offre una panoramica dettagliata sullo stato dell'industria nautica italiana a metà anno nautico. Dopo i brillanti risultati del 2023, il 2024 ha visto un contesto economico più complesso, con una crescita che si è stabilizzata e una netta differenziazione tra i segmenti di mercato. Mentre la domanda per le imbarcazioni di fascia alta rimane sostenuta, il settore della piccola nautica sta affrontando alcune incertezze in specifici mercati e segmenti dimensionali, un fenomeno confermato anche dall'andamento degli eventi fieristici indoor della prima parte dell'anno.

Superyacht, traino del settore

Le prospettive generali restano comunque positive, grazie soprattutto al segmento dei superyacht, in cui l'Italia si conferma leader mondiale. Con 572 yacht superiori ai 24 metri in costruzione su un totale di 1.138, il settore mantiene una posizione di forza a livello globale.

L'indagine condotta tra le aziende associate a Confindustria Nautica ha analizzato il sentiment degli imprenditori riguardo all'andamento del mercato per il 2025. Il comparto dei superyacht mostra segnali di stabilità, con il 34% delle aziende che riporta una crescita o una tenuta del portafoglio ordini rispetto al 2023. Tuttavia, il restante 66% segnala una contrazione moderata, con riduzioni fino al 10%.

Per le imbarcazioni fino a 24 metri, il 22% delle aziende prevede un aumento del fatturato, mentre il 45% si aspetta una situazione stabile e il 33% un peggioramento. Anche il comparto degli accessori e motori mostra una prevalenza di stabilità (63%), con il 16% che prevede una crescita e il 21% una contrazione.

Il settore del charter nautico appare diviso: il 50% de-

gli operatori prospetta un incremento del fatturato, il 43% una stabilità e il 7% una lieve contrazione. Per il turismo nautico, invece, le previsioni sono incoraggianti, con un aumento stimato tra l'1,5% e il 3,2% nelle principali componenti del fatturato dei porti turistici.

Fattori esogeni e Export

Le aziende segnalano come principali fattori di rischio i tassi di interesse elevati, la presenza di stock invenduti e le tensioni geopolitiche. Tuttavia, l'export resta un punto di forza per il settore: secondo Fondazione Edison, a Settembre 2024 le esportazioni italiane di unità da diporto hanno toccato un massimo storico di 4,5 miliardi di euro, confermando l'Italia come primo esportatore mondiale.

Preoccupano però le crescenti tensioni sui dazi doganali, con possibili ripercussioni sui costi e sugli approvvigionamenti. Gli Stati Uniti restano il principale mercato per i cantieri italiani, nonostante un calo nell'ultimo anno censito. L'export USA verso l'Italia, d'altro canto, è quasi raddoppiato nell'ultimo anno disponibile, segnalando un'interessante dinamica di scambio tra le due economie.

L'industria nautica italiana continua a mostrare solidità e capacità di crescita, soprattutto nel segmento dei superyacht. Tuttavia, le incertezze economiche e geopolitiche impongono cautela, specialmente per la piccola nautica e i settori accessori. L'export rimane un asset strategico, ma il futuro dipenderà anche dalle evoluzioni del contesto internazionale e dalle politiche economiche adottate nei principali mercati di riferimento.

FRANCO COTANA: A TU PER TU CON IL FUTURO ENERGETICO ITALIANO

Dal 1° Luglio 2023 Franco Cotana è amministratore delegato di RSE società che si occupa della Ricerca sul Sistema Energetico nazionale, a capitale pubblico al 100% a controllo indiretto dal Ministero dell'Economia e Finanza attraverso la società capogruppo GSE spa.
Professore ordinario di fisica tecnica industriale del Dipartimento di Ingegneria presso l'Università degli Studi di Perugia, è esperto di biomasse e energia sostenibile ed è stato membro del comitato scientifico del G20 Ambiente 2021 a presidenza italiana, con diversi incarichi nazionali nel settore energetico.
Lo abbiamo sentito per approfondire alcuni aspetti del suo settore di riferimento, di particolare rilevanza in questo momento anche a livello europeo.

Partiamo dagli obiettivi europei in tema di transizione energetica. Sono raggiungibili realisticamente?

Su come raggiungere gli obiettivi europei fanno testo i Piani Nazionali Energia Clima che gli stati membri dell'Unione avrebbero dovuto predisporre in una versione draft, da sottoporre per commenti alla Commissione europea entro Giugno 2023, e poi da finalizzare entro Giugno 2024. Ad oggi 5 paesi non hanno ancora consegnato la versione finale del loro piano, per cui è disponibile la valutazione della Commissione solo sulle versioni draft del 2023. Se prendiamo a riferimento i tre obiettivi di penetrazione delle fonti rinnovabili, di incremento dell'efficienza energetica e di riduzione delle emissioni di gas climalteranti nei settori ESR (residenziale, terziario, trasporti su strada, industria non soggetta a ETS, agricoltura, rifiuti), dai piani draft del 2023 risultava che nessuno degli stati membri dell'Unione si diceva in grado di raggiungere tutti e tre gli obiettivi, ben 13 stati prevedevano di non raggiungere nessuno dei tre obiettivi e altri 8 prevedevano di non raggiungerne 2 su 3. Ben 23 stati si dicevano non in grado di raggiungere l'obiettivo efficienza energetica e ben 20 l'obiettivo sulle fonti rinnovabili. Speriamo che nelle versioni finali dei Piani Nazionali Energia Clima la situazione sia migliorata, ma è evidente che raggiungere gli obiettivi europei sulla transizione energetica non è affatto facile.

Cosa ne pensa dell'elettrico? Ci stiamo puntando troppo? La volontà di mettere al bando motori endotermici non tiene conto abbastanza della vera situazione?

Diciamo che tutti noi possiamo immaginare situazioni specifiche, dove la ricarica dei veicoli completamente elettrici può risultare complicata. In questi casi, le soluzioni basate su "range extender", ossia l'uso di un generatore di corrente altamente efficiente a bordo, potrebbero rappresentare un compromesso efficace e pratico. Tuttavia, va riconosciuto che il costo dei veicoli elettrici è diminuito drasticamente negli ultimi anni. Questo fenomeno sta portando a una progressiva competitività economica anche nel segmento A, che in Italia riveste un'importanza significativa. Entro

un paio d'anni, certamente entro il 2030, ci si aspetta che i veicoli a batteria diventino più accessibili rispetto a quelli a combustione interna, anche in questa fascia di mercato. A partire da quel momento, si prevede un naturale spostamento della domanda verso i veicoli elettrici, con un riposizionamento completo del mercato previsto proprio intorno al 2035. La legislazione europea ha giocato un ruolo cruciale nel favorire questa transizione, spingendo i costruttori europei a investire nella ricerca per rimanere competitivi rispetto a mercati emergenti, come la Cina. Questo quadro legislativo ha davvero dato una "scossa" necessaria all'industria.

Potremmo mai "sfidare" la Cina ed evitare l'import di auto elettriche con alternative nostre?

La Cina negli anni ha scientemente pianificato, con un forte supporto statale, il suo sviluppo industriale nelle principali tecnologie per la transizione energetica, dal fotovoltaico, all'eolico, alle batterie, diventandone leader. La leadership nelle batterie si è velocemente tradotta in un forte sviluppo nel settore delle auto elettriche, la cui quota di mercato nel paese ha già raggiunto il 50% ed è tuttora in forte crescita. In estrema sintesi, gli elementi chiave di un'auto elettrica sono il software di gestione e la batteria. Non vedo ragioni per cui l'industria automotive europea non possa essere in grado di sviluppare software all'avanguardia.
Quanto alle batterie, il gap da colmare è importante. Per avere un'idea di chi sono i nostri competitor, CATL, che è il più grande produttore di batterie cinese e del mondo, ha 20.600 dipendenti solo nella Ricerca & Sviluppo. Secondo una ricerca di I-Com, nel 2022 al mondo sono stati registrati ben 61.828 brevetti sui sistemi di accumulo di energia, a testimonianza del fatto che su tali tecnologie ci sono ancora ampi margini per l'innovazione. C'è quindi ancora spazio per l'industria europea per recuperare, ma a patto di investire pesantemente in ricerca sulle batterie e creare nel settore "campioni europei" di dimensioni sufficienti a disporre di un "volume di fuoco" pari a quello dei competitor cinesi.
Sarebbe più facile cambiare i carburanti verso altri più sostenibili o creare le infrastrutture necessarie?

Cambiare i carburanti verso alternative più sostenibili potrebbe sembrare più rapido ed economicamente accessibile nell'immediato, specialmente perché sfrutterebbe l'infrastruttura esistente, come le stazioni di servizio, senza dover rivoluzionare completamente i sistemi attuali. Ma non risolverebbe i problemi delle emissioni inquinanti che abbiamo nelle grandi città ed in particolare nel bacino padano con quantificati effetti sul servizio sanitario nazionale. Inoltre, la produzione di carburanti sostenibili su larga scala presenta sfide significative in termini di costi, efficienza energetica e impatti ambientali.
Creare le infrastrutture necessarie per tecnologie come i veicoli elettrici richiede un investimento iniziale elevato che per altro l'Italia ha già sostenuto. Ora occorre puntare sui sistemi di ricarica in ambito residenziale e nei condomini, in particolare nelle zone ad alta intensità abitativa. Queste infrastrutture sopporterebbero una transizione più sostenibile, scalabilità nel lungo termine e sarebbero un valido contributo ad assorbire i picchi di produzione delle fonti rinnovabili non programmabili.
Idealmente, una combinazione delle due strategie potrebbe essere la soluzione migliore: implementare carburanti sostenibili come misura a breve termine, mentre si investe parallelamente nello sviluppo di infrastrutture per una transizione completa verso tecnologie più sostenibili.

Tra i settori hard to abate c'è quello del trasporto marittimo. Lei cosa vede possibile nei prossimi 10 anni? Nucleare? Bioidrogeno?

Nel prossimo decennio, il settore del trasporto marittimo si evolverà verso l'adozione di un mix di combustibili alternativi e l'impiego di nuove tecnologie, con l'obiettivo di ridurre le emissioni. L'energia nucleare, da un lato, rappresenta una fonte priva di emissioni, mentre dall'altro affronta in modo intrinseco le problematiche legate all'accettazione sociale degli impianti collocati in aree densamente

popolate, rendendo la sua diffusione su larga scala una possibilità concreta anche nel breve termine.
Al contrario, il bioidrogeno e l'idrogeno verde sono opzioni promettenti, ma il loro utilizzo su larga scala è ancora limitato dai costi elevati e dalla necessità di infrastrutture adeguate. Tuttavia, potrebbero essere impiegati in forma sintetizzata, per produrre combustibili più gestibili come metanolo o ammoniaca.
Nel breve termine, carburanti a minore impatto ambientale come GNL, GPL, metanolo e biocarburanti avanzati saranno probabilmente le soluzioni più adottate, grazie alla loro capacità di essere facilmente scalabili e all'immediata disponibilità delle infrastrutture necessarie, avendo inoltre poi già superato molte barriere normative. Anche le batterie stanno trovando applicazione, soprattutto su rotte brevi e in navigazione costiera, mentre nel trasporto marittimo a lunga distanza il loro ruolo sarà principalmente quello di migliorare l'efficienza energetica piuttosto che sostituire la propulsione tradizionale.

Ricerca nel campo energie rinnovabili: l'Italia come è messa?

In Italia, il fotovoltaico ha registrato una crescita significativa, raggiungendo a fine 2024 circa 7 GW di nuova potenza annuale e un totale 37 GW di potenza complessiva, coprendo con una generazione di 36 TWh l'11,5% del consumo elettrico italiano. A questi risultati si aggiungono nuove iniziative industriali, come la fabbrica 3SUN-EGP a Catania, che produce moduli con celle ad eterogiunzione bifacciali (efficienza 25%) con una capacità di 3 GW/anno, la più grande in Europa, mentre il costruttore italiano FuturaSun sta avviando la costruzione di una Gigafactory da 1,4 GW/anno a Padova. Il prossimo traguardo tecnologico delle celle fotovoltaiche (oggi quasi esclusivamente al silicio) è superare il proprio limite tecnologico di efficienza (circa 29%). Questo obiettivo si può raggiungere con la tecnologia tandem che combina una cella al silicio con una a film sottile ad alto gap energetico, potendo dunque sfruttare una porzione più ampia dello spettro solare, e beneficia dell'affidabilità e del basso costo delle celle al silicio, oltre all'utilizzo del know-how esistente.

La ricerca italiana nel fotovoltaico è ben supportata dalla Ricerca di Sistema e efficacemente coordinata nella "Rete Italiana per la ricerca e lo sviluppo del fotovoltaico" in cui RSE, ENEA e CNR svolgono azione di coordinamento, fornendo così un supporto alla filiera italiana del fotovoltaico. I temi di ricerca maggiormente affrontati sono lo sviluppo di celle tandem con vari materiali a film sottili, fra cui principalmente la perovskite ma anche i materiali III-V e i nitruri, la sperimentazione di nuove applicazioni del fotovoltaico (agrivoltaico e fotovoltaico flottante), la massimizzazione della producibilità degli impianti fotovoltaici ricorrendo anche all'applicazione di IA nella O&M e analizzando gli aspetti ambientali relativi all'utilizzo di nuovi materiali per il fotovoltaico.

Anche il settore eolico sta registrando in Italia una continua crescita, arrivando nel 2024 a contribuire per circa il 7% al soddisfacimento della richiesta di energia elettrica con una produzione di 22 TWh. La

capacità installata nel 2024 è stata 685 MW, raggiungendo 13 GW di potenza cumulativa, con nuovi impianti che sono stati realizzati principalmente nelle regioni del sud Italia, ove la fonte è maggiormente disponibile.

L'integrazione di queste tecnologie rinnovabili nel territorio e nel sistema elettrico presenta diverse sfide che la ricerca, ed RSE in primis, sta affrontando. La risorsa rinnovabile non è distribuita geograficamente in modo uniforme e la densità degli impianti installati è elevata in aree con disponibilità della risorsa superiore, come nel caso degli impianti eolici in alcune aree della Puglia. In Italia, sia l'eolico che il fotovoltaico presentano risorse elevate al Sud, dove però la domanda energetica è inferiore. Anche per superare le difficoltà autorizzative che costituiscono il principale ostacolo alla diffusione di queste tecnologie FER, la ricerca sta guardando con interesse allo sviluppo di impianti rinnovabili offshore. In particolare, RSE sta esplorando la possibilità di integrare in un unico sito offshore diverse tecnologie di conversione di fonti rinnovabili, come vento, sole e moto ondoso, insieme a sistemi di accumulo e produzione di idrogeno. L'obiettivo è ottenere un profilo di produzione quanto più costante possibile, ottimizzando l'uso delle infrastrutture e riducendo i costi di installazione e gestione.

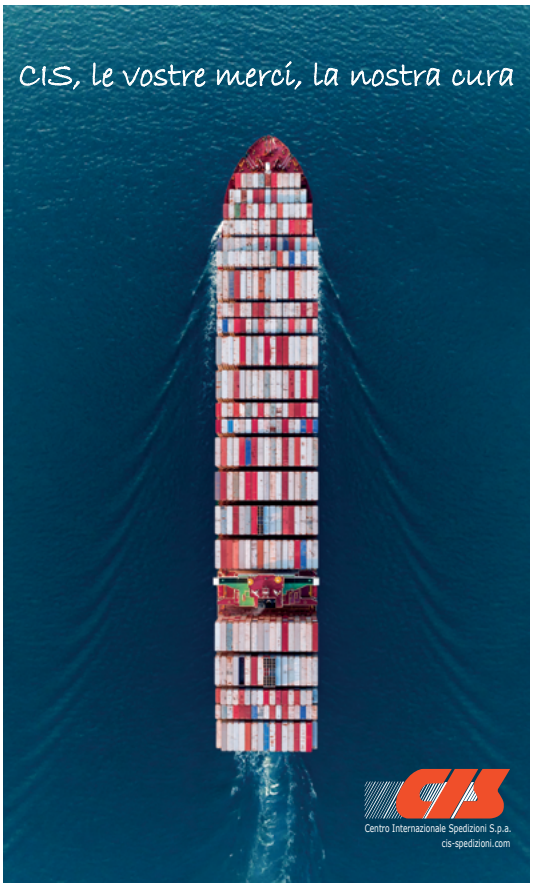
Parlando di un suo altro progetto, può parlarci di Pipe§net? Realizzabile?

Pipe§net si distingue per la sua compatibilità con le aree ferroviarie e per il suo sistema a rete efficiente. I portacapsule e le capsule pressurizzate, con una capacità di 500 kg, viaggiano all'interno di due tubi: uno dedicato all'altissima velocità e uno di servizio. Grazie a questo sistema, i portacapsule possono affiancarsi, scambiare il loro carico e, attraverso un avanzato meccanismo di recupero energetico, recuperare fino al 70% dell'energia in fase di rallentamento e frenata, garantendo un ingresso in stazione a velocità ridotta.

Le stazioni, collocate a circa 30 km di distanza dal punto di partenza della capsula, rappresentano un nodo di smistamento, che consente di ridirezionare le capsule lungo nuove tratte o di far proseguire la merce verso la destinazione finale. Il sistema include ruote di compressione e decompressione con camere stagne che assicurano il mantenimento del vuoto necessario al funzionamento del trasporto.

Attualmente, la sperimentazione condotta da RSE e RFI sta analizzando le possibili interferenze e la compatibilità con le infrastrutture ferroviarie esistenti. I componenti, sviluppati nei laboratori di Nola in collaborazione con l'Università Parthenope, verranno testati presso il circuito RFI di Bologna San Donato.

Secondo una prima stima, la realizzazione della tratta da Reggio Calabria a Milano, con 30 stazioni operative, richiederebbe un investimento di circa 15 miliardi di euro. RSE stima che il sistema potrebbe movimentare fino a 1,5 miliardi di capsule all'anno, con un potenziale ritorno dell'investimento previsto in 5-6 anni.

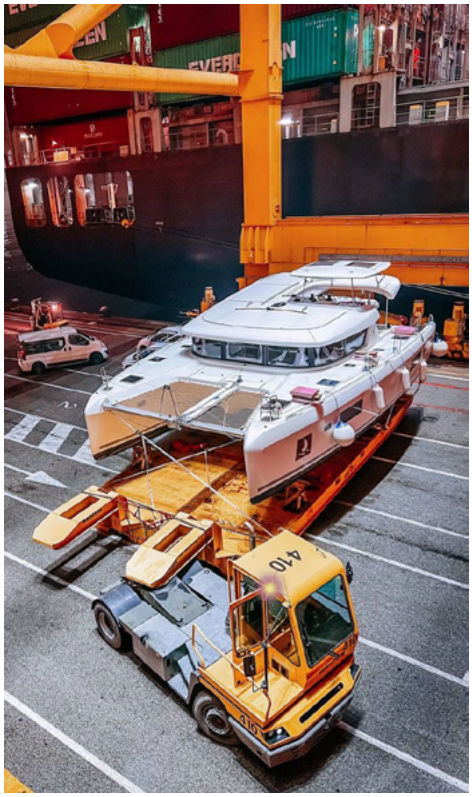


RIGASSIFICATORE DI PIOMBINO: NONOSTANTE IL PARERE ARERA, GIANI CONFERMA IL TRASLOCO NEL 2026

Il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, ha ribadito che il rigassificatore di Piombino dovrà lasciare la banchina est della darsena nord nel Luglio 2026. Questo malgrado il fatto che il trasferimento del terminal galleggiante, ipotizzato in prima battuta in quel di Vado Ligure, sia stato giudicato troppo oneroso dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, che ha espresso forti dubbi sulla sostenibilità economica dell'operazione. Secondo Arera, infatti, i costi di adeguamento della rete di trasporto e di allacciamento renderebbero l'operazione inefficiente, con un impatto negativo sulla sicurezza energetica del Paese.

Nonostante il rigassificatore abbia avuto un ruolo strategico per la sicurezza energetica nazionale, contribuendo a calmierare il costo delle bollette, il governatore toscano sottolinea comunque che Piombino ha già assolto la sua funzione. Tuttavia, evidenzia come le compensazioni economiche promesse per la città non siano mai arrivate, chiedendo che i fondi risparmiati dal governo su opere non realizzate vengano destinati allo spostamento dell'impianto. Giani quindi non si scompone e rilancia: l'autorizzazione era chiara fin dall'inizio e il rigassificatore dovrà essere spostato in un'altra parte d'Italia entro la scadenza stabilita: "Il rigassificatore di Piombino dovrà lasciare la banchina nel Luglio 2026, come previsto nell'autorizzazione. Piombino ha svolto la sua funzione, ma le compensazioni economiche non sono mai arrivate. Quanto risparmiato dal governo per non aver fatto queste opere venga messo per spostare il rigassificatore. L'autorizzazione era chiara fin dall'inizio: dopo tre anni, il rigassificatore dovrà essere spostato in un'altra parte d'Italia."

SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

ETS, PER L'UE NON C'È EVIDENZA DI SPOSTAMENTO DELLE NAVI VERSO PORTI EXTRA EUROPEI

La Commissione europea ha pubblicato due nuovi report sul trasporto marittimo, concentrandosi sull'estensione del sistema di scambio delle emissioni (EU ETS) al settore nel primo di questi rapporti. L'ETS marittimo, entrato in vigore il 1° Gennaio 2024, secondo Bruxelles non rileva significative tendenze di elusione o spostamenti delle attività portuali in risposta al nuovo regime. L'analisi, che riguarda circa 12.000 navi di grandi dimensioni, "non ha evidenziato un aumento del trasbordo in porti extra-UE né una crescita dell'utilizzo di navi più piccole o del trasporto su gomma, segnali tipici di possibili tentativi di aggirare il sistema" si può leggere nel documento. Promozione quindi a pieni voti e 'doccia fredda' per gli armatori e le istituzioni nazionali che avevano auspicato invece un ripensamento e una revisione dei criteri di tassazione:ultimo in ordine cronologico, il presidente di Assarmatori Stefano Messina.

"Anche gli investimenti portuali e le rotte annunciate non indicano cambiamenti strutturali nel mercato a seguito dell'introduzione dell'ETS – insiste la Commissione – Tuttavia, il rapporto sottolinea alcune limitazioni legate alla disponibilità dei dati e agli effetti della crisi nel Mar Rosso, suggerendo la necessità di un monitoraggio continuo". Anzi, in parallelo la Commissione ha rilanciato, presentando uno studio sulla possibile estensione del sistema MRV alle navi di stazza compresa tra 400 e 5.000 tonnellate, attualmente escluse dalla normativa.

Secondo l'analisi, oltre 5.300 imbarcazioni di questo tipo emettono ogni anno circa 11 milioni di tonnellate di CO₂, pari al 9% delle emissioni marittime non ancora regolamentate. Tuttavia, l'inclusione di queste navi comporterebbe un aumento del 42% del numero di unità soggette alla normativa, con costi amministrativi annuali che potrebbero risultare sproporzionati rispetto ai benefici ambientali. Il rapporto suggerisce che un'eventuale inclusione di queste imbarcazioni nel sistema ETS o nel regolamento FuelEU potrebbe modificarne l'impatto economico, rendendola più vantaggiosa. Questa valutazione sarà oggetto di una revisione della direttiva ETS prevista per il 2026.

Entrambi i report sono frutto di una collaborazione tra l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), esperti degli Stati membri e stakeholder del settore.

GENOVA E SAVONA-VADO: RIXI INCONTRA IL CLUSTER PORTUALE

Si è svolto a Palazzo San Giorgio l'incontro tra il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e la comunità logistico-portuale dei Ports of Genoa. Un confronto strategico che ha visto la partecipazione di istituzioni, operatori, associazioni di categoria e organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di delineare le prospettive di sviluppo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, uno snodo cruciale per la logistica nazionale ed europea.

L'evento si è aperto con l'intervento del Commissario straordinario, Ammiraglio Massimo Seno, che ha evidenziato l'importanza del dialogo con il cluster marittimo e la necessità di una maggiore coesione tra gli attori del settore per affrontare le sfide globali. Un messaggio chiaro: solo una collaborazione efficace tra pubblico e privato può garantire competitività e crescita per i porti di Genova e Savona-Vado. A seguire, i rappresentanti delle associazioni di categoria hanno ribadito il ruolo centrale della logistica e delle infrastrutture per l'economia nazionale, sottolineando la necessità di investimenti mirati per attrarre capitali e rafforzare il tessuto imprenditoriale del territorio.

Le priorità per il sistema portuale: governance, investimenti e semplificazione
Il cuore dell'incontro è stato il dibattito tra il viceministro Rixi e il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, moderato dal direttore di Libero, Pietro Senaldi. Al centro della discussione, alcuni temi chiave per il futuro del sistema portuale:

• Zona Logistica Semplificata: strumento strategico per accelerare gli investimenti e migliorare l'efficienza operativa.

• Nuova diga foranea di Genova: opera infrastrutturale fondamentale per lo sviluppo del porto e l'attrazione di nuovi traffici.

• Piano Regolatore Portuale: necessità di un sistema

uniforme tra gli scali italiani per garantire regole chiare e un processo decisionale più snello.

• Riforma della governance portuale: in arrivo un decreto per ridefinire il modello di gestione delle Autorità di Sistema Portuale, senza accorpamenti ma con un'attenzione alla sostenibilità finanziaria degli enti.

Rixi ha inoltre ribadito la volontà di arrivare alla creazione di una società a capitale pubblico per coordinare gli investimenti infrastrutturali, con il compito di fungere da stazione appaltante per le opere strategiche come la diga di Genova e la Darsena Europa di Livorno. "Una società a capitale pubblico, interamente del Mef o in parte di Cdp, che abbia la regia degli investimenti. Serve un'autorità centrale che coordini, anche per gestire la crescita dei volumi evitando colli di bottiglia. Ci sarà un piano nazionale dei dragaggi, un'autorizzazione unica per tutti gli interventi che oggi invece sono parcellizzati. Tutto ciò non togliendo autonomia ai porti ma accentrando alcune competenze. Al momento non si accorperanno AdSp, che rimangono enti pubblici non economici. Alcune non sono mai state in pareggio di bilancio e daremo loro tempo per arrivare a questo obiettivo. Altrimenti, in caso contrario, in alcuni casi, si dovranno aggregare ad altre.

L'importante è la capacità complessiva offerta dai porti nazionali".

Nomine e nuova governance
Uno dei temi più attesi è quello della nomina del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Rixi ha preso tempo, sottolineando la necessità di una figura capace, autonoma e pronta a gestire le complessità del sistema, con un occhio di riguardo anche al porto di Savona, definito un asset strategico per l'Italia. "Non possiamo mettere un agnello in un branco di lupi", ha dichiarato con franchezza il viceministro, facendo appello a un clima di collaborazione all'interno del cluster portuale per evitare tensioni e conflitti che possano ostacolare la crescita del settore. "Il profilo del nuovo presidente si dettaglia in funzione del clima che c'è nel porto. Abbiamo bisogno di leale collaborazione e di sotterrare l'ascia di guerra. Chiediamo al cluster di accogliere il presidente con maggiore serenità e non in situazione conflittuale; non voglio un sistema portuale dove si sia più contenti di adire le vie legali invece che far crescere il porto. Se abbiamo momenti di tensione quando i traffici crescono figurarsi quando non crescono".

Sulla tempistica, Rixi ha scandito il ritmo una volta di più, chiedendo di pazientare ancora per poche settimane, presumibilmente verso la seconda settimana di Aprile. "Finirò il giro dei porti intrapreso in questi mesi, chiudendo con quello di Napoli. Poi inizieremo a fare le nomine. E' una questione semplicemente di tempistica rispetto alle esigenze da parte di tutti di potersi riunire e condividere non tanto una scelta quanto un percorso e un metodo di lavoro. Che caratteristiche dovrà avere? Dovrà essere capace, non influenzabile e votato al sacrificio, caratteristiche indispensabili per ricomporre un puzzle difficile ma così strategico per il Paese come quello che c'è a Genova e a Savona".

Un nuovo accordo per il porto di Vado Ligure
A margine dell'incontro, è stato firmato un protocollo d'intesa proprio per il finanziamento e la realizzazione di interventi infrastrutturali strategici a Vado Ligure. L'accordo, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall'Autorità di Sistema portuale e dal Comune di Vado Ligure, prevede opere chiave per migliorare l'accessibilità e la sicurezza del porto, tra cui il rifacimento di ponti e viabilità urbana, la sistemazione del Rio Lussu e la gestione dei cantieri della nuova diga di Genova con particolare attenzione agli impatti su Vado.

PORTO DI LIVORNO, SPAZI LIMITATI PER LA CANTIERISTICA NAUTICA: CONFRONTO IN PREFETTURA

La recente riassegnazione da parte dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale delle aree cantieristiche del porto di Livorno, a seguito di uno studio affidato al RINA finalizzato a delineare un progetto di accorpamento delle concessioni per la creazione di un polo produttivo dedicato alla nautica d'alta gamma, aveva innescato una serie di tensioni che hanno reso necessario un confronto istituzionale. Il tavolo convocato dal prefetto Giancarlo Dionisi, come già anticipato anche nelle precedenti interviste con Cna Livorno e Lorenzoni, uno dei cantieri storici interessati direttamente dal prossimo e potenziale 'trasloco forzato', ha cercato di fare chiarezza su un settore strategico per il territorio labronico come quella della riparazione e del refitting nautico.
Il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale, Matteo Paroli, ha sottolineato una volta di più che chi ha vinto il bando (ovvero l'Ati composta da Gestione Bacini-Fratelli Neri, in teoria assegnataria legittima delle aree in questione già dallo scorso 1° Ottobre) ha il diritto di gestire le aree assegnate e deve sviluppare un piano industriale coerente con gli investimenti previsti. Al contempo, chi non è stato selezionato non è necessariamente escluso dal settore. "Con più buonsenso, oggi sarebbe stato tutto più facile," ha dichiarato Paroli, anticipando un incontro con Lorenzoni per evitare criticità future in vista della scadenza della concessione nel Giugno 2026. Moderato ottimismo anche per una possibile delocalizzazione di alcuni cantieri a Piombino, opzione che, sebbene non espressamente dichiarata, sembra riferirsi ai cantieri Montano (la cui situazione è però resa più complicata a livello logistico, legata al tanto recente quanto ingente investimento del bacino galleggiante). Per i più piccoli cantieri Romoli invece, si apre uno spiraglio nell'area dove un tempo era attiva la ex cementeria Atlas.

Questo l'intento della convocazione a Palazzo di Go-

verno da parte dello stesso prefetto Dionisi: “Il porto di Livorno è un asset strategico per l’economia locale e nazionale. La crescita delle imprese della nautica, così come di tutte le realtà portuali, deve avvenire in un quadro di sviluppo sostenibile, equilibrato e rispettoso delle esigenze di tutti gli attori coinvolti.

La riunione ha confermato quanto sia indispensabile il dialogo tra istituzioni, imprese e rappresentanze sindacali per garantire condizioni di crescita che non sacrifichino il benessere collettivo a vantaggio di pochi. Lo sviluppo economico non può e non deve mai prescindere dal rispetto dei diritti dei lavoratori e dalla sicurezza sui luoghi di lavoro. Dobbiamo assicurarci che la crescita di questo settore avvenga in un quadro normativo chiaro, con controlli adeguati e con il coinvolgimento attivo delle parti sociali”.

Mano tesa anche da parte di Piero Neri, intervenuto alla riunione sia in rappresentanza della locale Confindustria ma anche parte direttamente interessata dalla questione, in quanto partecipante dell’Ati vincitrice del bando di concessione delle aree. “Uno degli obblighi di cui ci siamo fatti carico, è assumersi l’onere dell’assunzione della manodopera già esistente, evitando un problema sociale – tiene a sottolineare il Cavaliere del Lavoro – Aspettiamo solo che le aree siano messe nella nostra disponibilità”.

MARINA DI CARRARA, SI DISCUTE DELL'AMPLIAMENTO DEL PORTO

"Non sarà il presidente della Regione Eugenio Giani a decidere sul futuro del porto di Marina di Carrara. Il procedimento è in capo al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dove fortunatamente non arrivano né la propaganda di Giani né le pressioni politiche del PD. Si tratta di un iter serio e trasparente che va rispettato. Giani si occupi piuttosto della difesa della costa, tema su cui la Regione ha miseramente fallito. La progettazione legata al masterplan è incompiuta da quasi 10 anni e il piano di difesa della costa è rimasto inattuato".
Dura replica dell'Onorevole Andrea Barabotti, deputato della Lega, intervenendo sul dibattito relativo all'ampliamento dello scalo portuale e al nuovo Piano Regolatore Portuale.

"Trasformare il porto in uno strumento di propaganda politica – prosegue Barabotti – non fa altro che acuire tensioni e divisioni. Al contrario, è necessario valutare con oggettività e rigore tecnico se sia possibile far convivere le esigenze del turismo, del commercio e dello sviluppo logistico, tutelando al contempo gli equilibri dell'ambiente e la costa".
"Se ci saranno le garanzie di una reale compatibilità – conclude – allora anche noi daremo il semaforo verde all'ampliamento del porto e al nuovo Piano Regolatore. In caso contrario, saranno necessari gli opportuni aggiustamenti, utili a perseguire l'interesse collettivo".
Il porto di Marina di Carrara era infatti stato al centro del dibattito organizzato dalla CGIL, un confronto che ha messo in luce le potenzialità dell'infrastruttura e il suo ruolo strategico per l'economia locale e regionale. L'evento, promosso dal segretario della CGIL Nicola Del Vecchio, ha visto la partecipazione di figure di spicco del panorama istituzionale e imprenditoriale, tra cui l'ex ministro Andrea Orlando, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, la direttrice dell'Istituto Studi e Ricerche della Camera

di Commercio Cristina Martelli, il presidente delegato di Confindustria Matteo Venturi, il presidente di Confartigianato Sergio Chericoni e il presidente di CNA Carlo Alberto Tongiani.

Tra i più convinti sostenitori del rilancio e dell'ampliamento del porto, si era mostrato proprio il presidente Eugenio Giani ha ribadito la centralità dell'infrastruttura per lo sviluppo dell'intero territorio apuano e della Toscana: "Sì al porto e sì alle infrastrutture, perché sono elementi imprescindibili per la crescita economica", ha dichiarato. Il governatore ha riconosciuto che il progetto di ampliamento suscita opinioni contrastanti, ma ha auspicato un confronto costruttivo: "È giusto che ognuno esprima il proprio punto di vista, ma serve un approccio che guardi al futuro dell'intero comprensorio".

PONTE SULLO STRETTO, SALVINI: "PRIMA PIETRA NELL'ESTATE 2025"

I cantieri per il Ponte sullo Stretto di Messina partiranno nell'estate del 2025. Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini durante il convegno "Le Infrastrutture della Provincia di Agrigento e il Ponte sullo Stretto di Messina: La Sicilia Porta d'Europa nel Mediterraneo", svoltosi al Teatro Pirandello di Agrigento. In collegamento da Napoli, Salvini ha confermato che il progetto definitivo sarà approvato in primavera e che la realizzazione del ponte, il più lungo al mondo con i suoi 3,3 km, richiederà sette anni di lavori, con l'obiettivo di aprire al traffico nel 2032.

"Mi faccio carico della posa della prima pietra – ha dichiarato il ministro – il mio obiettivo è avviare i cantieri già nell'estate di quest'anno con le opere accessorie. Sarà la più grande opera pubblica in costruzione in Europa, con benefici per l'occupazione in due province ad alto tasso di disoccupazione come Messina e Reggio Calabria. Il ponte ridurrà inquinamento, traffico e code: oggi un treno merci impiega 180 minuti per attraversare lo Stretto, con il ponte basteranno 15 minuti, trasformando la logistica e la competitività del Paese".

Il ministro ha anche sottolineato il ruolo cruciale degli ingegneri e delle amministrazioni locali nella realizzazione dell'opera: "I ponti non li disegnano i ministri ma gli ingegneri. La politica deve smettere di dividersi sulle infrastrutture".

Oltre al Ponte sullo Stretto, Salvini ha parlato dell'importanza di potenziare le infrastrutture siciliane, aprendo alla realizzazione dell'aeroporto di Agrigento. "Se i numeri del business plan lo permetteranno, il progetto avrà la priorità e sarà inserito nel Piano Nazionale Aeroporti", ha affermato il ministro, ricordando che il 21 Febbraio 2025 gli uffici del MIT hanno concluso la prima istruttoria tecnico-economica sullo studio di fattibilità.

Il dibattito tecnico e il ruolo delle infrastrutture nello sviluppo della Sicilia

Il convegno ha visto la partecipazione di ingegneri, amministratori locali ed esperti di settore, che hanno evidenziato come la carenza infrastrutturale sia un freno allo sviluppo economico della Sicilia. "La Sicilia è sotto la media nazionale sia per dotazione infrastrutturale che per sviluppo economico. Il ponte è un'opportunità concreta di crescita e non presenta rischi sismici o legati al vento", ha spiegato Fabio Corvo, presidente della Consulta Ordini Ingegneri di Sicilia.

LIVORNO: SINTERMAR DARSENA TOSCANA CHIEDE IL RINNOVO DELLA CONCESSIONE PER QUATTRO ANNI

Sintermar Darsena Toscana ha presentato un'istanza per il prolungamento della concessione di 4 anni su un'area di 48.000 mq nel porto di Livorno. Questo è quanto si legge dalla pubblicazione ufficiale sull'albo pretorio dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale: una richiesta avanzata per proseguire nell'attività sul terminal destinato al traffico ro/ro e ro/pax. La società è partecipata da Terminal Darsena Toscana (100% di proprietà di Grimaldi Group) e da Sintermar (a metà tra Grimaldi e Neri) aveva richiesto la concessione già nel Dicembre 2022 (in una fase quindi antecedente all'acquisizione da parte della stessa Grimaldi Group di TDT) alla radice della sponda ovest della Darsena Toscana. La banchine in questione sono lunghe 317 metri con diversi pescaggi massimi (fino a 10,32m, 9,55m e 8,50m) e dotate di strutture operative per un totale di circa 1.817 mq.

Nella richiesta di concessione, fissata con un esborso di 424.072,43 euro annui (il canone demaniale calcolato attraverso l'applicazione del regolamento di settore e con la provvisoria applicazione delle aliquote Istat 2022), sono previsti accordi di utilizzo con TDT per l'ormeggio e l'uso delle banchine, con delimitazioni per evitare interferenze con il traffico container. La durata della concessione è stata fissata in quattro anni e sarà valutata in ogni caso anche basandosi sugli investimenti messi in agenda dal concessionario.

La data di scadenza per presentare osservazioni e opposizioni da parte di eventuali controinteressati è fissata entro il prossimo 3 Maggio, mentre eventuali richieste concorrenti devono essere inviate entro il successivo giorno 5.

ASSARMATORI A BRUXELLES CON LE RICHIESTE PER LO SHIPPING ITALIANO

Missione belga per Assarmatori guidata dal suo presidente Stefano Messina.
La delegazione a Bruxelles, formata da componenti del Consiglio direttivo, armatori, manager e parte della struttura dell'Associazione ha avuto una serie di incontri di alto livello e operativi, fra cui quello con il vice presidente esecutivo della Commissione europea Raffaele Fitto.

"Il trasporto marittimo è un elemento chiave per garantire all'Europa sicurezza e coesione, e lo è a maggior ragione Italia dove opera una flotta di traghetti ai vertici a livello mondiale per tonnellaggio, capacità di carico e di trasporto passeggeri. Un segmento da tutelare, specie dagli eccessi ideologici del Green Deal, a partire dalle distorsioni del sistema ETS, per mantenere e implementare la sua strategicità".

Messina ha avuto modo di sottolineare che il settore marittimo-portuale è parte essenziale della sicurezza delle catene del valore europee e della coesione della società e dell'economia del nostro continente: "In tempi nei quali il controllo di queste catene e degli approvvigionamenti è diventato un fattore centrale della geopolitica delle grandi potenze, il ruolo strategico del settore marittimo emerge con chiarezza, come già accaduto durante la crisi pandemica".

Ma non solo: Assarmatori ha messo in risalto anche l'imprescindibile funzione svolta per il trasporto passeggeri e merci per le isole, maggiori e minori, sia italiane sia più in generale del bacino mediterraneo, e i servizi delle Autostrade del Mare, che contribuiscono significativamente alla sostenibilità ambientale grazie allo shift modale.
"La coesione dei territori insulari e costieri è garantita anche e soprattutto dalle rotte marittime che ne rendono possibili i collegamenti in modo efficiente e puntuale. Allo stesso tempo, va tutelato il ruolo del transhipment dei contenitori dalle distorsioni dell'ETS, che regalano un vantaggio competitivo agli scali posti appena al di fuori dei confini europei, come quelli del nord Africa. Il rischio è quello di una desertificazione di hub strategici come quello di Gioia Tauro, con conseguente perdita di controllo sugli snodi cruciali del trasporto marittimo containerizzato".

Tra gli incontri avuti a Bruxelles anche quello con i Capigruppo italiani al Parlamento Europeo, il presidente della Commissione parlamentare Ambiente, Antonio Decaro, e funzionari apicali della Commissione Europea nei settori d'interesse, oltre quelli della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'UE.

Messina ha ribadito nei vari incontri come "i punti di forza e le peculiarità del trasporto marittimo italiano non siano stati sufficientemente valorizzati in sede europea negli anni passati. Il nuovo corso inaugurato dalle politiche programmatiche del Clean Industrial Deal segna un passo avanti importante in questo senso. Ora si superino gli eccessi del Green Deal per liberare energie, rinnovare le flotte e accelerare la diffusione di carburanti marittimi sostenibili, con particolare riguardo al settore dei traghetti che nel nostro Paese è una infrastruttura insostituibile e non può sopportare l'onere dell'ETS in una situazione di mercato molto fragile".

DAZI E EXPORT: LE AZIONI MESSE IN CAMPO DAL MINISTERO DEGLI ESTERI

Di fronte al pericolo proveniente dai dazi americani, l'Italia non resta con le mani in mano.
Nell'ultima missione a Bruxelles in occasione del Consiglio europeo, il Ministro degli Affari Esteri Antonio Tajani ha avuto un incontro con il Commissario con delega al Commercio Maroš Šefčovič per fare il punto della strategia europea in materia di dazi e tariffe.
Tajani, ribadendo la priorità di uno stretto coordinamento a livello europeo in un'ottica non ecalation sulla materia dei dazi, mantenendo aperto il dialogo con l'amministrazione statunitense per arrivare a soluzioni equilibrate tra le due parti, ha presentato il punto di vista italiano.
Questo anche facendo riferimento alla missione tecnica italiana a Washington e all'incontro avuto dal Ministro con il Segretario di Stato americano Marco Rubio a margine del G7 in Canada.

Tra i prossimi passi europei, c'è quello della Commissione europea che ha deciso di posticipare a metà Aprile l'entrata in vigore di alcuni dazi adottati in risposta a quelli statunitensi su acciaio e alluminio.

Ministro e Commissario hanno infatti concordato sull'importanza di un approccio costruttivo e pragmatico con una strategia di diversificazione dei mercati di sbocco per le merci Ue attraverso l'espansione degli accordi di libero scambio con Paesi terzi, con particolare attenzione alla Gran Bretagna, in vista del primo Vertice Ue-Regno Unito di Maggio.
Altro esempio citato l'accordo Ue–MERCOSUR.

Il Piano d'Azione per l'export italiano nei mercati extra-Ue ad alto potenziale
Nel mese di Marzo poi il Ministro Tajani ha presenta alle associazioni del mondo produttivo italiano il

Piano d'azione per l'accelerazione dell'export sui mercati extra-Ue ad alto potenziale.
Un piano di attacco per stare a fianco delle imprese italiane in chiave esportazione e internazionalizzazione con un insieme coordinato di interventi.
"Il Governo -ha sottolineato Tajani- intende lavorare al fianco delle nostre imprese per sostenerne l'export e l'internazionalizzazione attraverso un insieme coordinato di interventi. Il Piano d'Azione è un nuovo strumento concreto, che verrà attuato attraverso un lavoro di squadra della Farnesina con le agenzie del "Sistema Italia" per favorire il dialogo tra aziende italiane, operatori locali e controparti estere, sostenendo la cooperazione economica e favorendo le opportunità commerciali".

È stato ricordato come l'export italiano lo scorso anno abbia registrato risultati particolarmente rilevanti nei mercati extra-Ue:

- 17,6 miliardi di Euro in Turchia (+23,9% rispetto all'anno precedente)
- 7,9 miliardi negli EAU (+19,4%)

- 6,6 miliardi di euro in Messico (+7,4%)
- 5,8 miliardi in Brasile (+8,1%)
- 6,2 miliardi di euro in Arabia Saudita (+27,9%)
- 5,2 miliardi di euro in India (+1%)

Importanti anche i Paesi dell'Africa, che hanno totalizzato oltre 20 miliardi di export; l'ASEAN con 10,7 miliardi di euro di export e un aumento del 10,3% e i Balcani Occidentali con 6,5 miliardi di euro e +13,4%.

"Stiamo lavorando intensamente -ha aggiunto il ministro- perché resti raggiungibile l'obiettivo dei 700 miliardi di export entro la fine della legislatura e continuare a consentire all'Italia di essere la quarta potenza commerciale mondiale, come lo è oggi".

Il ministro ha tenuto a ribadire che l'Italia è la seconda potenza industriale in Europa e la quarta potenza commerciale mondiale, "grazie alla grande qualità e varietà dei prodotti che esportiamo. Sono punti di forza che spero possano consentirci di affrontare la situazione attuale".

Le misure operate dal Piano d'Azione per l'Export Italiano prevedono missioni istituzionali e imprenditoriali, rafforzamento delle attività fieristiche, supporto finanziario all'export, stipula di accordi con catene distributive internazionali e piattaforme digitali, apertura di nuove sedi all'estero da parte delle agenzie del "polo dell'export" in mercati strategici.

ECG CHIEDE SEMPLIFICAZIONE PER LA LOGISTICA DEI VEICOLI FINITI

ECG, l'Associazione Europea della Logistica dei Veicoli, ha ribadito l'urgenza di una regolamentazione semplificata per il settore FVL (Finished Vehicle Logistics) in seguito alla pubblicazione del Piano d'Azione della Commissione Europea per il futuro dell'industria automobilistica. L'associazione ha ospitato il 18 Marzo un Dinner Debate presso il Parlamento Europeo a Bruxelles, dal titolo "Guidare il futuro: il ruolo della logistica dei veicoli finiti nell'industria automobilistica europea". L'evento ha visto la partecipazione di operatori del settore, responsabili politici e stakeholder chiave, che hanno discusso del crescente peso della burocrazia sulle imprese e della necessità di una visione strategica a lungo termine per una supply chain efficiente e resiliente. Un punto cruciale è stato il Piano d'Azione della Commissione Europea del 5 marzo, che introduce un sistema di compensazione delle emissioni di CO su una media triennale fino al 2027. Inoltre, le misure contenute nel pacchetto Omnibus I posticipano alcuni obblighi di rendicontazione, dando più tempo alle aziende – in particolare alle PMI del settore – per adeguarsi e concentrare gli investimenti sulla decarbonizzazione.

L'impatto della burocrazia sulla logistica dei veicoli
Wolfgang Göbel, Presidente di ECG, ha evidenziato come la complessità della rendicontazione rappresenti un peso economico significativo: "Numerosi obblighi burocratici comportano costi elevati sia per le aziende che per le autorità di controllo, senza un reale beneficio nella riduzione delle emissioni di CO^2. Accogliamo con favore le semplificazioni normative del pacchetto Omnibus I, che possono ridurre l'onere amministrativo e favorire la competitività del settore."

Göbel ha inoltre sottolineato l'importanza di una maggiore flessibilità normativa per garantire una transizione sostenibile: "L'industria automobilistica non può operare con una prospettiva di breve termine. Il costo della transizione ecologica deve essere condiviso, con un approccio a lungo termine che dia stabilità agli investimenti."

Il dibattito politico: necessità di un approccio neutrale
L'evento è stato ospitato dall'eurodeputato Alexandr Vondra, membro del Gruppo ECR e della Commissione per l'Ambiente, il Clima e la Sicurezza Alimentare. Vondra ha criticato il Piano d'Azione della Commissione, definendolo una "catastrofe", e ha ribadito la necessità di una politica più aperta a diverse soluzioni tecnologiche: "Il focus unilaterale sull'elettromobilità deve finire. Dobbiamo puntare sulla neutralità tecnologica, includendo motori a combustione alimentati da carburanti sintetici e altre soluzioni alternative."

Vondra ha inoltre sottolineato tre punti chiave:

La compensazione triennale delle emissioni non è sufficiente, serve almeno un periodo di cinque anni.
Il focus esclusivo sull'elettromobilità deve essere sostituito da una strategia più ampia e neutrale.
La normativa attuale trascura i veicoli commerciali pesanti, che devono essere inclusi nelle future revisioni.
Uno dei nodi ancora irrisolti è la Direttiva sui Pesi e Dimensioni, che regola la lunghezza massima dei trasportatori di veicoli. Un'armonizzazione della normativa potrebbe migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto su strada, ma il processo legislativo è ancora in stallo.

DA DOVE ARRIVA LA CRISI DELL'AUTO? NE PARLIAMO CON MICHELE CRISCI, UNRAE

Mentre sembra ormai certo il 25% dei dazi imposti dagli Usa alle auto importate, con il via dal 2 Aprile, abbiamo cercato di capire cosa accade da questa parte di mondo, e quali siano gli altri nodi del settore dell'automotive in Italia e Europa, ma soprattutto da dove deriva la crisi di oggi.
Lo abbiamo fatto con Michele Crisci, presidente UNRAE, Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, "l'Associazione delle Case automobilistiche estere che operano in Italia nella distribuzione e commercializzazione di autovetture, veicoli commerciali e industriali, bus, rimorchi, semirimorchi e allestimenti, caravan e autocaravan con le relative reti di assistenza tecnica e di ricambi originali".

Dottor Crisci, partiamo da una questione "storica": come siamo arrivati alla crisi dell'auto in Europa? Si potrà arrivare a una soluzione positiva?
Partiamo dalla seconda domanda: sì, sono sempre molto ottimista e sono convinto che la competenza alla fine prevalga.
Nel momento quindi in cui si faranno strategie e piani di medio e lungo termine, sia a livello politico che aziendale, che finora non abbiamo visto, le situazioni si risolveranno a livello globale.
Ci tengo a dirlo perchè sono sempre stato contrario alle barriere, ai dazi e al protezionismo credendo che soprattutto in quei settori industriali come l'automotive con investimenti enormi, sia fondamentale l'accettazione delle dinamiche globali.

Venendo a come si è creata la crisi è necessario fare un distinguo: nella maggior parte delle persone che leggono i giornali o ascoltano i media e gli opinionisti, si è creato un collegamento molto diretto tra il Green Deal e la crisi dell'auto.
Si racconta cioè che per colpa delle decisioni prese dall'Europa e degli obiettivi fissati sulle emissioni, l'auto sia andata in crisi.

Non è così e dobbiamo dirlo con grande forza. Se continuiamo a pensare che il problema sia il Green Deal siamo fuori strada e certamente non troveremo la soluzione.

Quello che è accaduto nelle prime due decadi del nuovo millennio è molto chiaro: gli europei, e anche gli americani, hanno spostato con grande decisione le loro produzioni in Cina.
Questo per questioni di convenienze di costi non solo della manodopera, ma anche dell'energia e dell'accoglienza che il governo cinese ha attuato creando le condizioni perché la grande imprenditoria dell'automotive europea si spostasse in Cina.

Agli inizi degli anni 2000 in Europa si produceva quasi il 40% della produzione mondiale di automotive e in Cina solamente il 2%.
Oggi la Cina è diventata il primo paese produttore, mentre l'Europa ha visto un crollo del 15% della produzione mondiale.
Questo "shift" di produzione in Cina ha creato naturalmente dei grandi vantaggi perché da un lato ha contenuto i costi e dall'altro ha dato una grande espansione

a quei marchi europei che hanno identificato nel mercato cinese un mercato di grande crescita.
Cosa che è accaduta con uno sviluppo dal 30 al 50% delle vendite in Cina per i marchi europei.
I cinesi in questo arco temporale hanno acquisito velocemente il know how e le tecnologie e poi investito verso auto elettriche, spinti anche dall'alto livello di inquinamento delle loro città.
Nel giro di poco hanno smesso di acquistare auto endotermiche e hanno iniziato a produrre e acquistare solo auto elettriche e di conseguenza tutta la produzione europea che sfociava nel mercato cinese è rimasta invenduta.
Da qui deriva la crisi dei grandi marchi europei a cui poi si è aggiunto il Green Deal che ha spinto verso l'elettrico mentre le tecnologie cinesi in questo ambito erano già avanti di 10-15 anni.

Tutto ciò oggi va gestito con grande intelligenza e l'Europa non può pensare di farcela da sola e non può pensarlo neanche l'America. Gli unici che potranno pensarlo sono appunto i cinesi e questo è il motivo per cui dovremo stringere delle collaborazioni con loro invitandoli se possibile a iniziare le loro produzione in Europa come sta già accadendo, per mantenere i posti di lavoro.

In questa situazione la componentistica per l'Italia quanto vale?

Tantissimo. Infatti dobbiamo distinguere i due tipi di produzione in Italia. Mentre la produzione di auto e veicoli commerciali in Italia è in caduta libera ormai da tantissimi anni, si parla oggi di 400 mila autoveicoli prodotti, a cui si aggiungono i veicoli commerciali, diverso è il discorso sulla componentistica.
In questo caso sia da un punto di vista numerico in termini di fatturato, ma soprattutto da un punto di vista di contratti, è una delle industrie più importanti al mondo.
Fatto 100 il fatturato della componentistica in Italia, quasi il 60% è espresso e sviluppato nei confronti di marchi stranieri molto importanti.
Una componentistica di altissima qualità che naturalmente dobbiamo tutelare in tutti i modi non solo perché a livello occupazionale è molto importante ma perché è un timbro ben chiaro della qualità del made in Italy.

E qualche numero invece sul mercato di auto nuove e auto usate?

Il mercato europeo e anche quello italiano è, come ho detto, in grande sofferenza e mi riferisco soprattutto alle auto nuove private e aziendali.
E quando le auto nuove "soffrono", per quelle usate le cose vanno un po' meglio: spesso infatti i consuma-

tori privati o le aziende in situazioni di incertezza si rivolgono al mercato dell'usato considerato più stabile e sicuro, con prezzi più abbordabili.
Non c'è dubbio che la situazione di grande incertezza che regna sia in Europa che in Italia, stia portando i consumatori privati o le flotte aziendali a prendersi un momento di pausa nelle decisioni di acquisto proprio perché la transizione in atto non ha ancora linee molto certe su quello che sarà conveniente acquistare soprattutto alla luce delle normative europee che stanno diventando sempre più stringenti vicine.

Ma oggi spingere sull'elettrico in Europa secondo lei è più dannoso o comunque è la strada giusta per il settore?
A mio avviso è la strada sicuramente più giusta sia da un punto di vista ambientale che di sviluppo di software.
Mi spiego: ci sono grandissimi vantaggi legati alla sicurezza e alla gestione delle auto con i software di ultima generazione che hanno però lo svantaggio di essere molto energivori.
E quindi, un'altra cosa che non si dice ma che dovrebbe invece essere raccontata, è che se vogliamo auto sicure, a guida autonoma etc..non si può pensare di muoverle con il diesel o la benzina.
Non è immaginabile perché la "fame" di energia di questi software presuppone l'utilizzo di batterie molto potenti.
L'elettrificazione non è quindi solamente un fatto ambientale come molti dicono, ma anche legato allo sviluppo di nuovi software.

La strada da intraprendere va gestita con grande serietà e onestà intellettuale che oggi in parte è mancata.
Questo perchè è chiaro che ci siano forti interessi nel non abbandonare i motori endotermici, basti pensare a chi produce gli idrocarburi, a chi li commercializza, o anche a un governo come quello italiano che, lo ricordo, incassa quasi 30 miliardi all'anno dalle accise sui carburanti.
È chiaro che sia una preoccupazione giustificabile da parte del nostro governo sul come rimpiazzare questi incassi che vengono riutilizzati in spesa pubblica, sanità...

L'Europa ha dato un percorso ventennale alle industrie per arrivare al 2035, molti non hanno praticato però un iter di riconversione e adesso ci troviamo in questa situazione della quale comunque si deve prendere atto e fare chiarezza perchè si tratta di un contesto nel quale gli investimenti sono talmente elevati che non si può pensare di vivere alla giornata.
Tutte le aziende che noi rappresentiamo come URNAE stanno investendo tantissimo sull'elettrificazione, questo è sicuramente il futuro, ma dobbiamo arrivarci senza creare danni sociali e senza illuderci sul fatto che ci siano delle soluzioni alternative.

Prima di lasciarla vorrei aprire con lei una parentesi sul mercato russo, una volta conclusa la guerra. Aprirà a nuove opportunità?
Il mercato russo è sempre stato un mercato molto importante per tutti i produttori di auto soprattutto dopo l'abbattimento del muro di Berlino con una serie di contatti avviati col mondo sovietico.
Si vendevano diverse auto in quel mercato con concessionari e clienti di altissimo livello.
Ci sono cittadini russi che sono assolutamente persone rispettabilissime e che devono avere la possibilità di acquisire beni da qualsiasi parte. Quindi penso che dopo un periodo di assestamento, una volta conclusa la guerra, sarà importante ricominciare a relazionarsi col mercato russo.
D'altronde, e lo dico con molto pragmatismo, le guerre ci sono sempre state e sono sempre finite e le nazioni che erano uno contro l'altro hanno fatto spesso accordi commerciali su altri campi, non mi aspetto che questa volta sia diverso.

EXPORT DEL VINO IN STALLO A CAUSA DEI POSSIBILI DAZI USA

L'export vinicolo italiano aveva raggiunto un nuovo record nel 2024, superando gli 8 miliardi di euro di fatturato con quasi 22 milioni di ettolitri spediti oltre confine. La crescita del 5,5% in valore e del 3,2% in volume aveva fatto esultare, segnando una quasi inattesa ripresa rispetto alla battuta d'arresto dell'anno solare precedente, con gli spumanti (il 25% dell'export in volume e il 29% in valore, con un incremento del 12% nelle quantità esportate e del 9% nei ricavi) a trainare un settore italiano leader mondiale proprio per volumi esportati e secondo per valore, dietro solo alla Francia. Poi però, come un fulmine a ciel sereno, si sono materializzate le minacce di dazi annunciate dal presidente Usa Donald Trump, con punte fino anche al 200%. Sovracosti ormai alle porte, che potrebbero entrare in vigore dal 2 Aprile. Una spada di Damocle che pende sulle teste di produttori e operatori, provocando un'incertezza che ha già causato il blocco delle esportazioni italiane verso gli Usa: ordini cancellati, magazzini pieni e nessun container in partenza dai porti italiani.

Lo stesso Sandro Sartor, amministratore delegato della Ruffino, azienda toscana di proprietà della statunitense Constellation Brands, ha denunciato in un'intervista rilasciata a Il Sole 24 Ore: "Abbiamo oltre un milione di bottiglie destinate agli Usa sono ferme nei magazzini del porto di Livorno. Ogni mese esportiamo circa 5 milioni di euro di vino negli Stati Uniti. Se i dazi entreranno in vigore, le perdite annuali potrebbero arrivare a 60 milioni". Un allarme lanciato anche dai consorzi di tutela del Prosecco, che hanno inviato una lettera al ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida denunciando la sospensione delle spedizioni. Timori condivisi anche dai produttori di Chianti Classico, Brunello di Montalcino, Bolgheri e Barolo.

Rolfi: 3,4 milioni per 16 progetti di internazionalizzazione del vino, nella foto la mescita di un vino rosso

Uno scenario a tinte fosche che abbiamo provato a rendere più chiaro, capendo anche i potenziali sviluppi e le conseguenti, inaspettate opportunità che potrebbero aprirsi per la filiera nazionale su mercati alternativi a quello statunitense, grazie al punto di vista che ci ha offerto la presidente del Gruppo Vini di Federvini (realtà costola di Confindustria, in qualità di Federazione Italiana Industriali Produttori, Esportatori ed Importatori di Vini, Acquaviti, Liquori, Sciroppi, Aceti ed affini). Parola quindi alla Marchesa Albiera Antinori.

Quali sarebbero le conseguenze immediate dei nuovi dazi USA sul vino italiano?

"Le conseguenze dell'escalation tariffaria, al momento è stato indicato dal presidente Trump un dazio del 200%, potrebbero essere devastanti, considerato che l'Italia esporta circa 2 miliardi di euro. Di fatto, con quelle percentuali, il vino italiano ed europeo arriverebbe al consumatore americano a delle cifre fuori mercato."

Quali vini, spiriti, cantine o etichette in particolare rischiano di essere colpite maggiormente da queste misure?

"I dazi annunciati dal governo Trump rischiano di colpire pesantemente specifiche tipologie di prodotti. Secondo l'osservatorio Federvini in collaborazione con Nomisma, tra i prodotti più consumati dagli Stati Uniti nel 2024 spiccano i vini DOP rossi della Toscana e il Prosecco che hanno raggiunto rispettivamente nel 2024 un valore di 772 milioni di euro e 491 milioni di euro."

Quali sarebbero le perdite economiche stimate?

"Stimare l'entità delle perdite economiche che i dazi statunitensi potrebbero generare sul vino italiano non è semplice, ma indubbiamente l'effetto sarebbe molto impattante. Possiamo portare però l'esempio di quanto accaduto ai liquori italiani che solo nel primo anno di applicazione del dazio americano del 25% persero nel primo anno – tra il 2019 e il 2020 – il 40% del valore export."

Quali sarebbero i principali competitor internazionali che potrebbero approfittare della situazione?

"L'Australia e il Cile, ad esempio, potrebbero avvantaggiarsi della situazione avendo stretto con gli USA degli accordi di libero scambio che facilitano l'accesso e il flusso commerciale."

Come si potrebbe contrastare l'avanzata di vini dall'Australia e/o dal Sudamerica sul mercato statunitense?

"Per l'Italia, il modo migliore per mantenere una posizione forte nel mercato statunitense è difendere un commercio internazionale libero ed equo. È importante tutelare le relazioni transatlantiche evitando qualsivoglia escalation tariffaria che comprometterebbe irrimediabilmente l'accesso al mercato USA."

Il vino italiano è sostituibile nel mercato a stelle e strisce o ha un posizionamento unico rispetto ad altri vini stranieri?

"A livello europeo, l'Italia è il secondo esportatore di vino dopo la Francia. Mantiene un posizionamento importante per il generale apprezzamento del consumatore americano attesa anche la presenza di una folta comunità italoamericana che mantiene tradizioni di convivialità legate al vino e alla cucina italiana."

Una potenziale difficoltà che si andrebbe a sommare a una situazione già resa difficile dall'impatto avuto in precedenza da altri eventi geopolitici, come ad esempio la chiusura del mercato russo?

"Indubbiamente la situazione geopolitica influenza i rapporti commerciali e negli ultimi tre anni gli equilibri sono stati totalmente sconvolti. Il mercato americano è difficilmente sostituibile perché estremamente dinamico e con marginalità interessanti. Oggi le Aziende sono chiamate a ripensare l'intera strategia globale di promozione cercando di diversificare i mercati di destinazione."

Quali strategie potrebbero adottare i produttori italiani per mitigare gli effetti dei dazi?

"Oggi ci troviamo in una situazione ancora più complessa, le continue dichiarazioni sulla possibilità di introdurre dazi addirittura al 200% sui vini e sulle altre bevande alcoliche ci lasciano profondamente spiazzati. Occorrerebbe allargare l'orizzonte dei mercati dove esportare e sarebbe fondamentale poter finalizzare gli accordi di libero scambio con India, Filippine, Indonesia e Mercosur."

È possibile prevedere una revisione dei prezzi o una diversa strategia di marketing per mantenere la competitività negli USA?

"È difficile stabilirlo, il mercato americano si contraddistingue per il three-tier system che incide notevolmente sulla politica dei prezzi. Bisognerà poi capire se effettivamente entreranno in vigore i dazi che, essendo ad valorem, hanno ricaduta diretta sul prezzo finale."

L'Italia sta esplorando nuovi mercati per compensare l'eventuale calo delle esportazioni negli USA?

"Il Messico può rappresentare un mercato potenziale nel quale l'Italia può consolidare la sua presenza: lo scorso 17 Gennaio si sono conclusi i negoziati sull'aggiornamento dell'accordo commerciale; una volta ratificato, il nuovo accordo eliminerà le barriere non tariffarie prevederà una serie di alleggerimenti tariffari e una protezione delle indicazioni geografiche. Allo stesso tempo, i paesi del Mercosur potrebbero essere delle destinazioni interessanti così come i paesi del sud est asiatico con i quali sono in corso round negoziali."

Quali passi concreti sta facendo il governo italiano per proteggere il settore vitivinicolo?

"Abbiamo apprezzato le recenti dichiarazioni della Presidente Meloni sulla necessità di evitare un circolo vizioso a suon di dazi e contro dazi nelle relazioni commerciali con gli Stati Uniti. Il Governo si mostra estremamente vicino alle istanze del settore e la Federazione mantiene costanti rapporti con i principali Ministeri di riferimento delle Politiche Agricole, degli Affari Esteri e del Made in Italy."

La Commissione Europea dovrebbe adottare contromisure nei confronti degli Stati Uniti o cercare il dialogo?

"Federvini chiede alle Istituzioni europee di escludere vini e spiriti dalla lista di prodotti potenzialmente passibili di dazi. È fondamentale preservare le relazioni commerciali, vantaggiose per entrambi i lati dell'Atlantico, data la profonda interconnessione delle due economie."

Quali sono le previsioni per il settore vitivinicolo italiano se i dazi dovessero restare in vigore a lungo termine?

"Gli USA sono un mercato difficilmente sostituibile, l'introduzione di dazi avrebbe un effetto dirompente sulle nostre imprese, questo clima di incertezza non fa che peggiorare la situazione."

Il mercato del vino italiano potrebbe uscire rafforzato da questa crisi trovando nuove opportunità?

"Le opportunità vanno cercate sin da subito, ma le aziende vanno accompagnate in questo percorso e l'UE deve valutare con attenzione i prossimi passi."

Se il governo USA cambiasse approccio in futuro, quali potrebbero essere le condizioni per un ritorno alla normalità commerciale?

"Il libero scambio è essenziale e auspichiamo che gli USA cambino quanto prima approccio al fine di scongiurare derive protezionistiche."

CONFETRA: ANDREA CAPPA NUOVO DIRETTORE GENERALE DAL PRIMO APRILE

Andrea Cappa sarà il nuovo Direttore Generale di Confetra a partire dal 1° Aprile. Con una consolidata esperienza nel settore, Cappa, classe 1970, ha già ricoperto ruoli di rilievo come Segretario Generale dell'Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori (Alsea) e della Federazione degli agenti aerei (ANAMA), rendendolo una figura di continuità per la Confederazione.

Nel suo primo commento sulla nomina, Cappa ha riconosciuto le sfide del nuovo incarico: "Il compito che mi attende non sarà facile, ma posso contare su una squadra altamente competitiva e qualificata, oltre che su un patrimonio di tradizioni, idee e valori che rendono Confetra il principale interlocutore del settore del trasporto, della logistica e delle spedizioni nel dialogo con le istituzioni e il mondo sindacale."
Cappa ha poi sottolineato le priorità strategiche per il settore: "Le imprese che fanno capo a Confetra non chiedono sussidi, ma regole certe e semplificazioni operative per competere ad armi pari sul mercato globale. La Confederazione ha sempre portato avanti questa battaglia e continuerà a farlo, perché solo così è possibile valorizzare il settore e favorire una crescita occupazionale solida, sia in termini quantitativi che qualitativi."

La nomina di Cappa arriva in un momento cruciale per il comparto, con il settore della logistica e dei trasporti impegnato ad affrontare le sfide della digitalizzazione, della sostenibilità e della semplificazione normativa.

LIVORNO, VERTICE IN AUTHORITY SUL FUTURO DI LTM: "MASSIMA ATTENZIONE AI LAVORATORI"

Si è tenuto un incontro cruciale a Palazzo Rosciano, un tavolo organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per discutere il futuro dei 51 lavoratori di LTM, azienda che gestisce un terminal in Darsena 1 e che si trova in una situazione di incertezza operativa. Al tavolo hanno partecipato i rappresentanti sindacali e i vertici della società terminalistica, con la presenza del presidente Giuseppe Savarese e dell'amministratore delegato Matteo Savelli.

Il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri, ha sottolineato l'impegno dell'ente nel garantire la continuità occupazionale: "Abbiamo ascoltato con attenzione le preoccupazioni espresse dai lavoratori e tracciato un possibile percorso che, nel breve termine, consenta di salvaguardare i posti di lavoro, tenendo conto degli equilibri operativi del porto".

Guerrieri ha evidenziato la disponibilità del gruppo armatoriale che compone LTM nel garantire la continuità occupazionale, come già avvenuto in passato per fronteggiare la contrazione dei traffici. "Ci assicureremo che i lavoratori non vengano lasciati soli", ha ribadito.

Sul lungo periodo, il focus sarà quello di individuare soluzioni compatibili con le strategie dell'Autorità in merito all'utilizzo delle aree oggi in concessione alla società. "Bisognerà comprendere bene le dinamiche, con la duplice priorità di tutelare l'occupazione e mantenere un assetto sostenibile dell'organico portuale", ha concluso Guerrieri, sottolineando che le scelte future saranno condivise con il cluster portuale nell'ambito dell'Organismo di Partenariato.

"L'incontro è durato un'ora circa. I vertici dell'azienda hanno confermato anche in questa sede quanto ci aveva anticipato nella riunione di martedì scorso –

conferma Giuseppe Gucciardo (Filt-Cgil) – C'è tempo fino al prossimo Dicembre per organizzarsi nei termini di quella che sarà una nuova concessione, su traffici però asseverati e che per questo chi si troverà a gestirla, è anche chiamato a farsi obbligatoriamente carico in toto dell'attuale livello di occupazione". In tal senso, pare che rassicurazioni importanti siano già giunte da parte dello stesso Savelli che avrebbe garantito la riallocazione di tutti gli amministrativi all'interno delle altre aziende del gruppo Onorato, Moby e Porto 2000 su tutte.

La stessa AdSp ha confermato che la strada è percorribile ma concorda anche che si tratta di una discussione a lungo termine, la partita è lunga, ben più ampia, che coinvolge equilibri dell'intero porto assodati da anni. Per questo motivo, il colloquio iniziato con Ltm in realtà dovrà estendersi all'intera comunità portuale e a tutti gli organi preposti, a partire dall'organismo di partenariato".
Anche per evitare di porre sotto stress il sistema portuale labronico, Gucciardo conferma la disponibilità al dialogo, "senza partire a tutto gas", in una presa in carico di responsabilità in un momento peraltro delicato come quello della nomina del (nuovo? riconfermato?) presidente al vertice dell'AdSp. "Non ci opponiamo a una riorganizzazione del lavoro, fatto peraltro inevitabilmente ciclico – sottolinea – Ci assicureremo solo che lo stress di questi cambiamenti non ricadono solo ed esclusivamente sulle spalle dei lavoratori. Con il nuovo concessionario, lavoreremo affinché si sviluppino anche nuove attività".

Prossima tappa, il nuovo incontro tra le parti interessate fissato dal Prefetto Dionisi a Palazzo di Governo.

PNRR OGGI E DOMANI: NE PARLIAMO CON FABRIZIO PENNA

L'Italia ha superato la settima rata del pagamento del Pnrr e si avvia verso la prossima, per arrivare entro i termini a ricevere la decima e ultima, se i tempi saranno rispettati.
Di Pnrr, dei suoi aspetti legati all'oggi e di quelli più a lungo termine, ne abbiamo parlato con Fabrizio Penna, Capo dipartimento dell'unità di missione per il Pnrr del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

La struttura che guida è necessaria per portare a termine gli impegni al 2026 attuando riforme e raggiungendo target che significano investimenti per circa 35 miliardi di euro.
"Tutti noi siamo impegnati nell'implementazione dell'energia rinnovabile e contemporaneamente stiamo svolgendo attraverso ISPRA la più grande ricerca sulla tutela della biodiversità marina che mai sia stata svolta nel mar Tirreno ed Adriatico" ci spiega.
Ma poi c'è il tema del biometano, teleriscaldamento, green ports..tematiche guidate da una parola: sostenibilità.

Ma il Piano nazionale di ripresa e resilienza ha aperto nuove opportunità anche ai giovani con i ministeri che hanno attuato una serie di assunzioni che non si erano viste in passato per numero: "Sono state richieste anche nuove professionalità come quelle legate ai cosiddetti green jobs cioè lavori per l'economia circolare e per l'implementazione delle energie rinnovabili".
Una ricaduta dunque che ha giovato nel momento presente e che gioverà nei prossimi anni.

Il tempo, che sembra la variabile più critica per affrontare la sfide del Pnrr non è invece un aspetto di particolare preoccupazione per il Capo del dipartimento: "Dicembre 2026 è la data ultima, ma la conoscevamo fin dall'inizio e questo ha dato l'opportunità per la prima volta nella storia della Pubblica amministrazione di lavorare con una definizione di contenuti e programmi tipica forse di un'impresa privata".

Nucleare: l'Italia avrà mai una centrale?

Il dottor Penna si è occupato anche di nucleare come dirigente del segretariato generale dell'Ispettorato per la sicurezza nucleare, che oggi in Italia è un tema rimasto tabù.
Ma si arriverà mai alla costruzione di una centrale o l'aspetto culturale è ormai quello che ha preso il sopravvento e rimasto legato alle due catastrofi di Chernobyl e Fukushima?

"La scelta del nostro Paese, come tutti sappiamo è stata quella di non proseguire in quella che era la sua esperienza in termini di produzione di energia

nucleare, peraltro un'esperienza radicata nella storia scientifica del paese perché l'uso moderno dell'energia nucleare da un punto di vista civile nasce proprio in Italia".

Parlare di nucleare oggi, soprattutto in termini di sicurezza, non è come lo è stato quarant'anni fa: "Fu fatta una scelta industriale all'epoca probabilmente affrettata perché come stiamo vedendo oggi in Germania, unica nazione europea in controtendenza ad uscire dal "club" del nucleare, le centrali non si spengono in una settimana e all'epoca commettemmo questo errore tecnologico che ci ha lasciato poi un fardello che ancora oggi portiamo dietro cioè quello dello smaltimento di quelle centrali e l'individuazione di un deposito per i rifiuti radioattivi".

Al momento comunque è stato presentato un disegno di legge che serve a dettare le coordinate giuridiche affinché attraverso una serie di decreti legislativi molto tecnici e precisi "possiamo ricreare la cornice giuridica che i referendum avevano abbattuto per poi fare scelte tecnologiche".

Italia: patrimonio fragile da salvaguardare

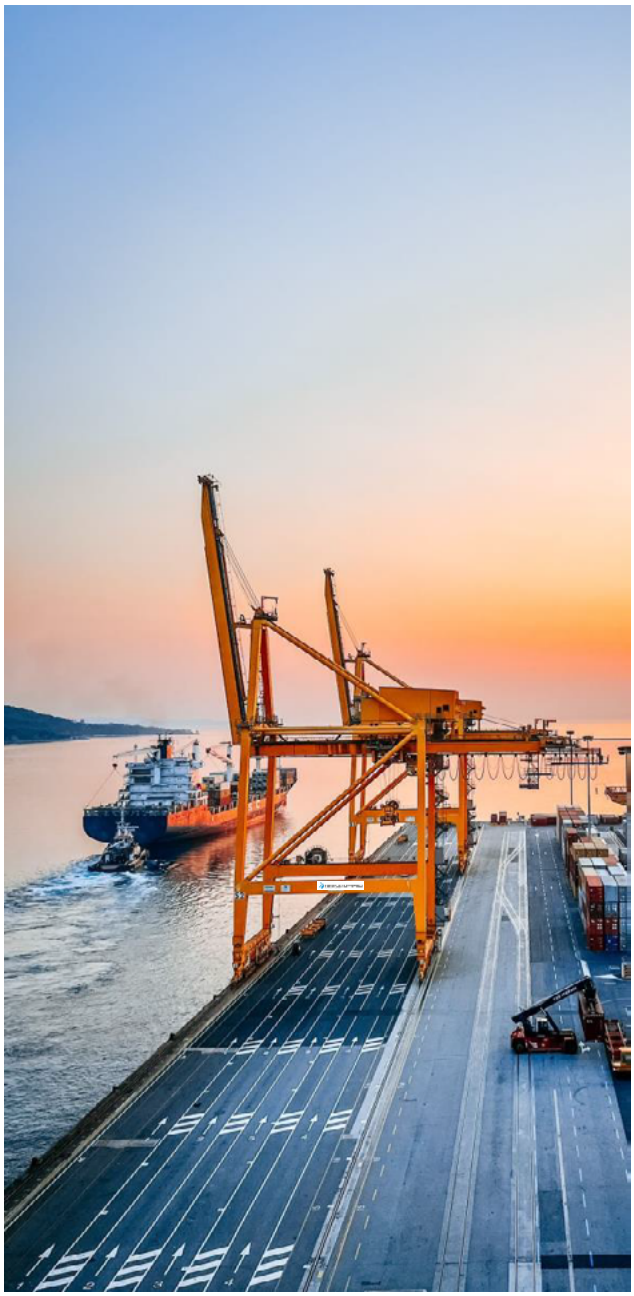
Parte del comitato nazionale Unesco, Fabrizio Penna e il Mase guardano all'Italia sotto un aspetto di salvaguardia del patrimonio: "L'Italia è bella, anzi bellissima, ma fragile e merita da parte nostra grande attenzione soprattutto per quelle aree del paese in cui c'è una congiunzione particolare tra la bellezza naturalistica-paesaggistica e l'incidenza delle tradizioni comunitarie del territorio".

La sfida da affrontare per dare un senso alla partecipazione alla convenzione Unesco deve essere fatta in squadra con tutto il sistema paese con una sensibilizzazione alla conservazione e promozione nella conoscenza "anche attraverso pratiche di turismo non più di massa ma magari sostenibile" sottolinea Penna.

"Dobbiamo lavorare innovando anche sull'esperienza di buone pratiche, quelle modalità anche tecnologiche di fruizione dei beni paesaggistici e di patrimonio culturale e storico che può essere aiutata anche attraverso la digitalizzazione".

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 PORT SUDAN ADEN*	ogni 10 giorni ogni 20 giorni settimanale ogni 15 giorni
*via Jebel Ali		
GOLFO ARABICO **INDIA** **PAKISTAN** *via Jebel Ali	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA via Mundra AL JUBAIL* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 15 giorni
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

1921 1935 1968 1986

MAR
2025

PARTENZE

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER		NAVE	VOY	DA									
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT		RA	AN	TS
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC ANGELA	MU513W	02/04		28/3	30/3	04/04	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ALICANTE	MU514W	09/04		4/4	6/4	11/04					
		MSC NEW HAVEN	MU515W	16/04		11/4	13/4	18/04					
		MSC DUBAI	MU516W	23/04		18/4	20/4	25/04					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				---	SP	GIT	NA	CIVIT		VE	RA	AN	TS
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	2	MSC TORONTO	MG514W				4/4	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC RANIA	MG515W				11/4						
		MSC ESTHI	MG516W				18/4						
		MSC MUMBAI VIII	MG517W				25/4						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIOIA TAURO	NA	CIVIT		VE	RA	AN	TS
USA GOLFO - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MSC TORONTO	MG514W		7/4	2/4	4/4	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		MSC RANIA	MG515W		14/4	9/4	11/4						
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 ESTHI	MG516W		21/4	16/4	18/4						
		MSC MUMBAI VIII	MG517W		28/4	23/4	25/4						
		MSC BEIJING	MG518W		5/5	30/4	2/5						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE -(Servizio via Cristobal): Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of	4	MSC ADONIS	MC513A		2/4	24/3			21/3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		CAPE AKRITAS	MC514A		9/4	31/3			28/3				
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"		CAPE TAINARO	MC515A		16/4	7/4			4/4				
		MSC ATHOS	MC516A		23/4	14/4			18/4				
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA			VE	RA	AN	TS
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	5	MSC INES	NL512R		4/4		3/4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC MADELEINE	NL513R		11/4		10/4						
		MSC ABY	NL514R		16/4		15/4						
		MSC TIANJIN	NL515R		23/4		22/4						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it					NAP	LI	GE			VE	RA	AN	TS
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC KIM	CD514A	3/4	5/4	8/4	9/4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ELENI	CD515A	10/4	12/4	15/4	16/4						
		MSC CARMEN	CD516A	17/4	19/4	22/4	23/4						
		MSC ENGLAND	CD517A	24/4	26/4	29/4	30/4						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it					NAP	SP	GE		CIVIT	VE	RA	AN	TS
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) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	7	MSC DEILA	FD513 E				31/3			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC AZRA	FD514A				7/4						
		MSC PALERMO	FD515E				14/4						
		MSC DEILA	FD513E			2/4			vedi servizio 4				
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne),Tanga,Zanzibar 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 AZRA	FD514E			9/4							
		MSC INGY	FD515E			16/4							
		MSC SAVONA	FD516E			23/4							

MAR 2025

PARTENZE

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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

PER		NAVE	VOY										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				LI	GE		NA	CIV		VE	RA	AN	TS
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) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	7bis	MSC SAO PAULO V	YZ513R			---	30/3	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC SAO PAULO V	YZ514R			---	6/4						
		MSC SAO PAULO V	YZ515R			---	13/4						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				LI	GIT	GE	NA	PA		VE	RA	AN	TS
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC ARICA	MM513A	28/3	---	vedi serv 6	---			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
URUGUAY - Montevideo		MSC MELINE	MM514A	4/4	---		---						
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar		MSC SARA ELENA	MM515A	11/4	---		---						
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC ANGELA	MU512W	---	---	---	30/3						
		MSC ALICANTE	MU513W	---	---	---	6/4						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT	PA			VE	RA	AN	TS
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne)	9	MSC ADONIS	MC513A		3/4					vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
PERU' - Callao, Paita		CAPE AKRITAS	MC514A	7/4	10/4	4/4							
ECUADOR – Guayaquil		CAPE TAINARO	MC515A	11/4	17/4	7/4							
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto		MSC ATHOS	MC516A	18/4	24/4	14/4							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				LI	GIT	GE	NA	SPE	AN	CIV	VE	RA	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne)	10	MSC KIM	CD514A	8/4	---	vedi servizio 13bis	vedi servizio 2	vedi servizio 9	vedi servizio 18	vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC ELENI	CD515A	15/4	---								
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC CARMEN	CD516A	22/4	---								
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE – Praia, Mindelo POD – Douala + Luanda POL - Livorno – vedi servizio 1		MSC ENGLAND	CD517A	29/4	---								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT				VE	RA	AN	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne)	11	MSC ADONIS	MC513A		3/4					vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		CAPE AKRITAS	MC514A	7/4	10/4	4/4							
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		CAPE TAINARO	MC515A	11/4	17/4	7/4							
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		MSC ATHOS	MC516A	18/4	24/4	14/4							
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.14 bis													
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				SP	GIT	NA		AN	CIV		VE	RA	TS
AUSTRALIA – Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecuzioni interne.	12	CONTI CHIVARLY	MA512A	3/4									
NUOVA ZELANDA – Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		APL COLUMBUS	0NNKZE	10/4									
NUOVA CALEDONIA – Noumea		APL VANCOUVER	0NNKXE	17/4				vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
INDIAN OCEAN REUNION – Pointe des Galets		MSC ABIDJAN	MA515A	24/4									
MADAGASCAR – Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga													
MAURITIUS – Port Louis													
MAYOTTE – Longoni, direct service, accettazione refeer in cold treatment													
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it							NA						
AUSTRALIA – Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecuzioni interne.	12bis	MSC TORONTO	MG514W		7/4	2/4	4/4						
NUOVA ZELANDA – Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		MSC RANIA	MG515W		14/4	9/4	11/4						
NUOVA CALEDONIA – Noumea		MSC ESTHI	MG516W		21/4	16/4	18/4						
INDIAN OCEAN REUNION – Pointe des Galets MADAGASCAR – Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS – Port Louis MAYOTTE – Longoni, direct service, accettazione refeer in cold treatment		MSC MUMBAI VIII	MG517W		28/4	23/4	25/4						
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it					R	NA	GIT		GE	VE	RA	AN	TS
GOLFO PERSICO – Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosecuzioni interne, Umm Quasr – via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC MIRJAM	GJ514E				17/4		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ESTREMO ORIENTE CINA– direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC AMELIA	GJ515E				25/4						
JAPAN– via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC MICHELLE	GJ516E				3/5						
JAPAN– via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC ALLEGRA	GJ517E				7/5						

MAR
2025

PARTENZE

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									
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				LI	SP	NA		GIT	GE	VE	RA	AN	TS
GOLFO PERSICO – Dubai ,Abu dhabi – destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13bis	MSC DEILA	FD513E		2/4	vedi serv. 16	-------	-------	3/4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ESTREMO ORIENTE CINA– Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC AZRA	FD514E		9/4		-------	-------	10/4				
SUD-EST ASIATICO – via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		MSC INGY	FD515E		21/4		-------	-------	22/4				
JAPAN– via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN– via Busan Hakata, Kobe, Osaka		MSC SAVONA	FD516E		23/4		-------	-------	24/4				
					SP		NA	CIVIT	ADRIATICO				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	TBN	YA513A		29/3								
ALGERIA – Algeri		MSC WAVE F	YA514A		5/4		vedi serv. 2	vedi serv. 4	vedi servizio 18				
		TBN	YA515A		12/4								
		MSC WAVE F	YA516A		19/4								
					SP	GE	NA	CIVIT	ADRIATICO				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC JORDAN II	YM514A		31/3								
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC ERMINIA III	YM515A		7/4		vedi servizio 1	vedi serv. 4	vedi servizio 18				
		MSC RITA V	YM516A		14/4								
		TBN	YM5147A		21/4								
				LI	SP	GE	GIT	VE	RA		NA		TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	16				Vedi serv. 12	vedi serv 7 e 8					vedi serv 12 bis		
TURCHIA | GRECIA | SIRIA | EGITTO | MAR NERO | CIPRO | LIBANO | TUNISIA | LIBYA – via Gioia Tauro				LI	GIT	GE	NA	VE	RA		AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	17	MSC MELINE	MM514A	4/4			vedi serv. 4						
ISOLE CANARIE – Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC ATHOS	MM515A	11/4									
		MSC SARA ELENA	MM516A	18/4									
		MSC AGADIR	MM517A	25/4									
				BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER	
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC EAGLE III	AE513A		1/4	31/3			29/3				
		MSC MELANI III	AE514A		8/4	7/4			5/4			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC EAGLE III	AE515A		15/4	14/4			12/4				
		MED BEYZON	AC513A					29/3		4/1			
		TBN	AC514A					5/4		11/1		EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTA,ISTANBUL,GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		TBN	AC515A					12/4		18/1			
		MSC MASHA 3	AB513A		28/3	24/3	23/3		26/3	2/4			
		MSC HANNAH	AB514A		4/4	31/3	30/3		2/4	9/4		PIRAEUS,ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		TBN	AB515A		11/4	7/4	6/4		9/4	16/4			
		CONTSHIP JOY	AY513R	29/3						4/4		BARI,GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		CONTSHIP JOY	AY514R	5/4						11/4			
		MSC HANNAH	AB514A						15/4				
		MSC HARMONY III	AB515A						20/4			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG , SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
		MSC ANTWERP III	AB516A						23/4				
		MED SAMSUN	AS514A		3/4	5/4			4/2				
		MED TRABZON	AS515A		10/4	12/4			11/2			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MED SAMSUN	AS516A		17/4	19/4			18/2				
		LUEBECK	AA513A		31/3	2/4			30/3				
		MSC MADISON II	AA514A		7/4	9/4			6/4			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC MANASVI II	AA515A		14/4	16/4			13/4				