

Maggio 2025

**RASSEGNA**

**MENSILE**



**UN MESE DI NUOVI PRESIDENTI**

follow us



## GRIMALDI: “LA VERITÀ SUL NOSTRO IMPEGNO NEL PORTO DI LIVORNO”



“In questi giorni delle ricostruzioni apparse su alcuni media locali hanno proposto una lettura distorta e infondata del ruolo del Gruppo Grimaldi nel progetto Darsena Europa.” Questo l’incipit di una nota inviata direttamente alla nostra redazione, al fine di fugare insinuazioni e ingiustificate perplessità riguardo la presentazione da parte della controllata TDT di una proposta di progetto di riorganizzazione delle aree e banchine attualmente in concessione, con annessa candidatura per realizzare e gestire metà della superficie del nascente terminal contenitori della Darsena Europa.

“Si è parlato di ‘guerra’ e di ‘ostacoli allo sviluppo dei traffici’. Nulla di più lontano dalla realtà. È doveroso ristabilire i fatti e chiarire la posizione del nostro Gruppo, da sempre protagonista della crescita dei traffici

marittimi italiani e internazionali. Grimaldi non è né un ostacolo né un problema per Livorno: è una risorsa strategica. La nostra proposta di partecipazione al progetto Darsena Europa nasce da due esigenze fondamentali” continuano le osservazioni.

E su un fronte duplice si concentra la ‘difesa’ da parte del Gruppo armatoriale partenopeo:

“Primo: valorizzare e rivendicare l’applicazione del principio di libera concorrenza. In un contesto in cui un altro grande operatore aveva già manifestato interesse, abbiamo ritenuto responsabile – per il bene del porto e della sua pluralità operativa – proporre una suddivisione equilibrata della futura area portuale. Questo anche in considerazione del fatto che il Gruppo Grimaldi movimentava attualmente circa due

terzi dei traffici contenitori dell'intero scalo livornese.”

“Secondo: accelerare l'implementazione e la realizzazione dell'opera. Abbiamo avviato un percorso legale solido, con un progetto di finanza di impresa già pronto, in linea con indicazioni condivise con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per anticipare i tempi e sbloccare subito gli investimenti. Un piano economico-finanziario dettagliato e asseverato da BPER Banca, partner primario e riconosciuto, è già stato presentato per garantire la sostenibilità e la velocità dell'intervento.”

“Il Gruppo Grimaldi, dunque, intende offrire il proprio contributo concreto, sia in termini di investimenti diretti che di solidità industriale, per una ridefinizione strategica e funzionale degli spazi destinati ai diversi traffici all'interno del porto di Livorno – prosegue la nota – L'obiettivo è ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e future, favorendo una razionale specializzazione delle aree portuali che consenta di massimizzare l'efficienza operativa, migliorare l'intermodalità e rispondere in modo puntuale alle esigenze del mercato globale. Chi oggi ci accusa di voler rallentare la Darsena Europa ignora – o finge di ignorare – la realtà. Noi puntiamo allo sviluppo di traffici containerizzati e ro-ro, con linee regolari sempre più potenziate, aumentando l'attrattività del porto di Livorno nel panorama mediterraneo”.

“Sostenere che la nostra richiesta rappresenti un 'disturbo' equivale a negare il principio cardine su cui si fonda la normativa europea ed internazionale in materia portuale: concorrenza, trasparenza, apertura – è il passaggio che contrattacca alle presunte insinuazioni – Nessuna pretesa esclusiva, semmai l'opposto: un'apertura responsabile, nell'interesse del porto e del territorio. Offrire alternative concrete, investimenti diretti e occupazione stabile è il nostro modo di contribuire al sistema Paese. In un momento storico in cui la portualità italiana è chiamata a competere su scala globale, chiusure ideologiche e guerre tra operatori rischiano di trasformarsi in autogol strategici. Serve visione, e serve subito.”

E infine, il rilancio sulla posta in palio: “Il Gruppo Grimaldi conferma il proprio impegno nel dialogo con le istituzioni e nella collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. Ma al tempo stesso, rivendica con forza il diritto – e il dovere – di contribuire alla crescita del porto di Livorno, anche con soluzioni innovative, finanziariamente solide e in linea con i più alti standard del settore shipping. Livorno ha bisogno di traffici, lavoro e stabilità.

Noi siamo pronti a fare la nostra parte, senza polemiche, ma con i fatti. Il nostro progetto ha solo seguito le linee guida del vice ministro Rixi ovvero immediato sfruttamento delle aree pronte in Darsena Europa.

Comunque qualora non ci fosse interesse da parte di altri operatori per la parte rimanente della darsena, Grimaldi è più che interessato ad averla tutta in concessione”.



## INCONTRO INFORMALE DI PAROLI CON IMPRENDITORI GENOVESI



Fra le tante amenità che ci riservano le cronache portuali di questi giorni non sarà sfuggito il tono ottusamente livoroso con cui, spingendosi ben oltre la raffinata *ars insinuandi* dell'odioso lago shakespeariano, qualcuno ha voluto trovare "irrituale" che il presidente designato dell'Authority genovese, proprio come hanno fatto e fanno un po' tutti da sempre, abbia incontrato preventivamente alcuni degli attori della portualità di cui presto si troverà ad essere il maggiore responsabile. L'attenzione è stata richiamata in particolare sul fatto che l'avvocato Paroli, per tale incontro, del tutto informale e di pura cortesia, si sia servito, non nella riservatezza di qualche stanza segreta, ma di un ufficio messo a disposizione dalla regione Liguria, non da qualche magnate privato o, peggio, da qualche personaggio in odore

di mafia, ma dall'ente Regione. Paroli, non essendo ancora libera la sua futura sede, palazzo san Giorgio, si è, dunque, servito di una struttura pubblica, che sarebbe potuta essere quella comunale, o quella della Camera di Commercio, o, perché no?, della prefettura.

Che cosa si può trovare di più normale? Che cosa si può trovare di così disdicevole nell'incontrare preventivamente qualcuno dei protagonisti dell'economia portuale genovese da parte di un presidente di AdSp designato? Che cosa può ravvisare di tanto scandaloso nella collaborazione fra istituzioni – sempre e da più parti auspicata – e nell'accettare temporaneamente l'ospitalità di una di esse da parte di un'altra?



## il bilancio

Noi ci atteniamo al principio manzoniano dell'*omnia munda mundis* (vulgo: male non fare, paura non avere) e, se qualcuno ha informazioni che possano, anche lontanamente, lasciar intravedere o, addirittura, configurare qualcosa di losco nel normalissimo contatto avuto da Paroli con l'imprenditoria marittima genovese, anziché sussurrare attizzando scandali, lo denunci chiaramente, senza indulgere ad insinuazioni il cui valore oggettivo rasenta lo zero.

Nei trascorsi remoti e recenti dell'avvocato Matteo Paroli, anche cercando bene, è praticamente impossibile trovare alcunché di poco chiaro ed è forse anche per questo che, talvolta, anche all'interno delle strutture a cui è stato preposto, non sono mancati i mugugni e una certa insofferenza per il suo rigore nel non tollerare storture di alcun genere e di qualsivoglia natura.

Lanciare anatemi su chi, con i migliori proponimenti, si accinge ad assumere un incarico gravoso ed impegnativo come quello che il governo, anche se di centro destra, ha ritenuto di assegnare, non ad un quisque (come spesso accade) prelevato dalla politica, ma a un personaggio che ha maturato tutto il proprio irreprendibile cursus e tutta la propria esperienza all'interno delle autorità e delle amministrazioni portuali, sempre senza macchia, oltre a lasciare il tempo che trova e a connotare senza equivoci "il seminatore di scandali" è, forse, tutto ciò che in questa brutta faccenda può essere definito, veramente e a buon diritto, del tutto irrituale. L'invio della documentazione rappresenta dunque un ulteriore passo verso la concretizzazione del progetto, con la possibilità di un coinvolgimento diretto di TIL nella futura infrastruttura portuale livornese.

## **AUTOMAR CELEBRA DIECI ANNI A CIVITAVECCHIA**



Era il 1° Maggio 2015 quando Automar S.p.A. iniziava ufficialmente la propria attività nel porto di Civitavecchia, dando il via a un progetto ambizioso nel settore della logistica automotive. Dieci anni dopo, quel debutto, avvenuto simbolicamente proprio nel giorno dedicato al lavoro, si è trasformato in una storia di successo costruita su visione industriale, sinergie locali e dedizione quotidiana. Fin dai primi mesi, Automar ha trovato terreno fertile per crescere, grazie alla collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale, agli operatori del territorio e al supporto determinante di figure come Pasqualino Monti, allora presidente dell’ente portuale, ed Enrico Luciani, presidente di CILP. La progressiva assegnazione delle aree strategiche – i piazzali T2 e T3, poi ribattezzati Levante e Ponente, e l’area Sud (ex F.Ili Elia, oggi Bertani) – ha permesso ad Automar di dare corpo alla propria visione logistica.

Entro la fine del 2015, erano già stati riqualificati e messi in esercizio quasi 500.000 metri quadrati

di superfici. Nei due anni successivi, il sito di Civitavecchia è diventato centro autorizzato per tutti i marchi dell’allora gruppo FCA, oggi Stellantis. Oggi, grazie a una moderna infrastrutturazione, la piattaforma è in grado di gestire una giacenza media di 30.000 veicoli, posizionandosi tra i principali hub italiani del settore.

### **Il valore delle persone**

Il decennale non è solo la celebrazione di un traguardo industriale, ma anche un omaggio al capitale umano che lo ha reso possibile. Già quel primo Maggio del 2015, nonostante la festività, gli operatori Automar erano all’opera per garantire la piena operatività il giorno successivo al passaggio di consegne. Tra questi, un ruolo fondamentale è stato svolto dalle maestranze della Schira Trasporti SRL, presenti fin dall’inizio con spirito di servizio e sacrificio. Molti di loro, inizialmente pendolari, hanno scelto di trasferirsi stabilmente a Civitavecchia,



contribuendo alla creazione di una comunità integrata anche sul piano umano.

Riconoscimenti importanti sono andati anche ai portuali della CILP, la cooperativa locale che ha affiancato Automar nella gestione quotidiana delle operazioni, collaborando con spirito costruttivo e senso di responsabilità. Come ha ricordato il presidente Enrico Luciani, “la sinergia con Automar e con il Gruppo Grimaldi ha reso il nostro hub uno dei principali punti di riferimento del comparto automotive nazionale. Un risultato frutto del lavoro congiunto di tante donne e uomini, tra cui voglio ricordare con affetto Fabrizio, tra i primi a credere nel progetto”.

### **Un modello operativo efficiente**

Automar Civitavecchia rappresenta oggi un caso di successo sia dal punto di vista industriale sia da quello relazionale. “Abbiamo scommesso su Civitavecchia e oggi possiamo dire di aver vinto – ha dichiarato Giuliana Brucato, Direttore Generale di Automar –. In questi dieci anni abbiamo movimentato quasi 1,5

milioni di veicoli, grazie a un modello operativo che valorizza le persone e la collaborazione tra attori pubblici e privati”. Brucato ha voluto dedicare un pensiero anche al compianto Dott. Fabrizio Poggi della CILP, figura chiave nello sviluppo del progetto.

Anche il mondo sindacale ha riconosciuto l'importanza di questo traguardo. Alessandro Borgioni della FILT CGIL ha sottolineato come “fin dall'inizio abbiamo costruito relazioni solide con Automar e le imprese della filiera, riconoscendo nel comparto automotive un pilastro strategico per il territorio. Ci auguriamo che questi dieci anni siano solo l'inizio di una lunga e proficua presenza”.

Oggi, grazie al lavoro congiunto di Automar, CILP, Grimaldi e tutti gli operatori coinvolti, il porto di Civitavecchia si conferma come uno snodo strategico per la logistica dell'automotive. Un modello di sviluppo che unisce efficienza industriale, coesione sociale e radicamento territoriale. Un ponte tra porto e retroporto, ma anche tra impresa e comunità.

## **BIORAFFINERIA ENI: LA RESPONSABILE DI LIVORNO CI DISEGNA LO STATO DELL'ARTE**



La raffineria Eni di Livorno, diventerà nei prossimi anni la terza bioraffineria in Italia gestita dalla società, aggiungendosi a Venezia e Gela.

La storia dello stabilimento a Livorno è iniziata 85 anni fa e nell'Ottobre del 2024 aveva visto la posa della prima pietra per i lavori preliminari di questo nuovo capitolo.

Una volta in attività sarà utilizzata la tecnologia Ecofining™ che permetterà di recuperare scarti, residui agroalimentari e oli vegetali non in competizione con la filiera alimentare per realizzare biocarburanti HVO per il trasporto su gomma, aereo e anche marino e ferroviario.

**Samanta Zanchi**, responsabile della raffineria di Livorno ci ha sintetizzato le tappe per arrivare fino all'ultima autorizzazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, giunta nei giorni scorsi attesa per dare il via definitivo ai lavori

che riguardavano le verifiche di ottemperanza ante operam al decreto VIA.

**Nel frattempo da Ottobre scorso, dopo la posa della prima pietra per quelli propedeutici, i lavori sono andati avanti?**

Nei mesi scorsi sono state eseguite le attività per la predisposizione delle aree sulle quali è prevista la costruzione degli impianti.

**Livorno sarà la terza bioraffineria in Italia, avrà delle particolarità?**

La bioraffineria di Livorno verrà costruita sul modello di quanto abbiamo già realizzato a Venezia nel 2014 e a Gela nel 2019, ma avrà la particolarità che i tre nuovi impianti per la produzione di biocarburanti idrogenati HVO (un'unità di pretrattamento delle cariche biogeniche, un impianto Ecofining™ da 500mila

tonnellate/anno e un impianto per la produzione di idrogeno da gas metano) verranno realizzati ex novo, a differenza degli altri siti in cui è stata realizzata la trasformazione da raffineria in bioraffineria.

### **Occupazione: saranno garantiti, e come, i livelli occupazionali?**

La realizzazione della bioraffineria consentirà di assicurare un futuro produttivo e occupazionale al sito industriale di Livorno. L'avvio dei lavori comporterà l'aumento graduale della presenza di lavoratori delle imprese, che comunque dalla fermata degli impianti, avvenuta nel Gennaio 2024, è rimasta sostanzialmente invariata.

### **La riconversione riguarderà che cosa?**

La costruzione di tre nuovi impianti per la produzione di biocarburanti idrogenati: un'unità di pretrattamento delle cariche biogeniche, un impianto Ecofining™, un impianto per la produzione di idrogeno da gas metano. Gli impianti saranno in grado di trattare diversi tipi di cariche biogeniche, prevalentemente scarti e residui di origine vegetale, per produrre HVO diesel, HVO nafta e bio-GPL. Gli impianti di Livorno avranno una capacità produttiva di 500mila tonnellate/anno. Si tratta di un investimento strategico per la progressiva decarbonizzazione delle attività industriali e per il raggiungimento del Net Zero al 2050.

### **HVO e SAF: la strada del futuro dei combustibili bio?**

I biocarburanti rivestono un ruolo fondamentale nella decarbonizzazione dei settori così detti hard-to-abate e possono dare un contributo immediato alla riduzione delle emissioni del settore dei trasporti in quanto sono già oggi disponibili e utilizzano le infrastrutture esistenti; inoltre, la loro filiera è un esempio di econo-

mia circolare.

Grazie a Ecofining™, la tecnologia proprietaria Eni sviluppata con Honeywell UOP e utilizzata nelle nostre bioraffinerie, si producono biocarburanti idrogenati (HVO – Hydrotreated Vegetable Oil, olio vegetale idrotrattato).

In particolare, l'HVO per le motorizzazioni diesel, che stiamo distribuendo in oltre 1200 Enilive Station con il nome HVolution, è prodotto da materie prime rinnovabili (ai sensi della Direttiva europea sulle Energie rinnovabili): si tratta prevalentemente di scarti come oli alimentari esausti, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. L'HVO è un carburante "drop in", cioè non richiede modifiche alla filiera logistica e può essere utilizzato in purezza su motori appositamente validati; è un biocarburante di elevata qualità per le sue caratteristiche chimiche e fisiche, tra cui l'assenza di aromatici e poliaromatici e l'elevato numero di cetano che ne riduce la rumorosità del motore.

Il SAF (Sustainable Aviation Fuel, carburante sostenibile per l'aviazione) è un biocarburante ottenuto grazie alla tecnologia HEFA (mediante processo di idrogenazione degli esteri e degli acidi grassi), che può essere miscelato fino al 50% con il carburante tradizionale per l'aviazione. Anche il SAF è prodotto al 100% da materie prime rinnovabili.

Al momento, il SAF è l'unica soluzione disponibile per contribuire alla decarbonizzazione del trasporto aereo e anch'esso non richiede modifiche agli aeromobili né alle attuali infrastrutture di distribuzione del carburante negli aeroporti.

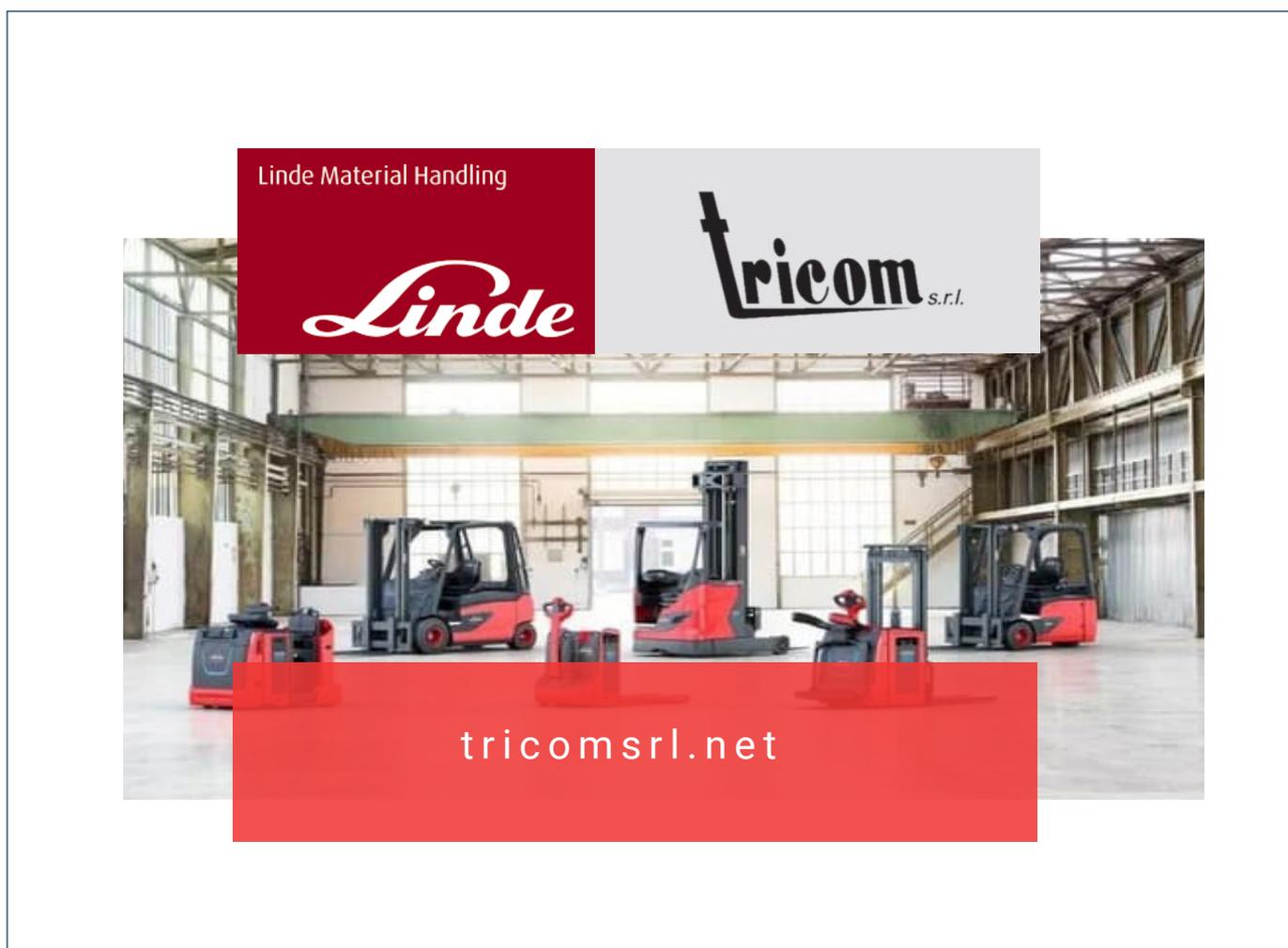
### **Per il territorio ci sarà anche un beneficio ambientale?**

Con la realizzazione della bioraffineria si prevede una riduzione delle emissioni in atmosfera e quindi un miglioramento dell'impatto emissivo globale del sito.

Il beneficio ambientale sarà non solo diretto, per il territorio, ma anche indiretto per la decarbonizzazione dei trasporti (che è una delle sfide principali per la lotta ai cambiamenti climatici), dal momento che i biocarburanti che saranno prodotti potranno contribuire alla riduzione delle emissioni GHG: nel caso dell'HVO, ad esempio, la riduzione delle emissioni può essere dal 60 al 90% rispetto ai combustibili fossili (calcolate lungo l'intera catena del valore), a seconda delle materie prime utilizzate.

### **Quali sono i tempi previsti per l'inizio delle attività?**

Nei prossimi giorni verranno avviate le attività di cantiere per la costruzione della bioraffineria.



## FRANCESCO RIZZO È COMMISSARIO STRAORDINARIO DELLO STRETTO



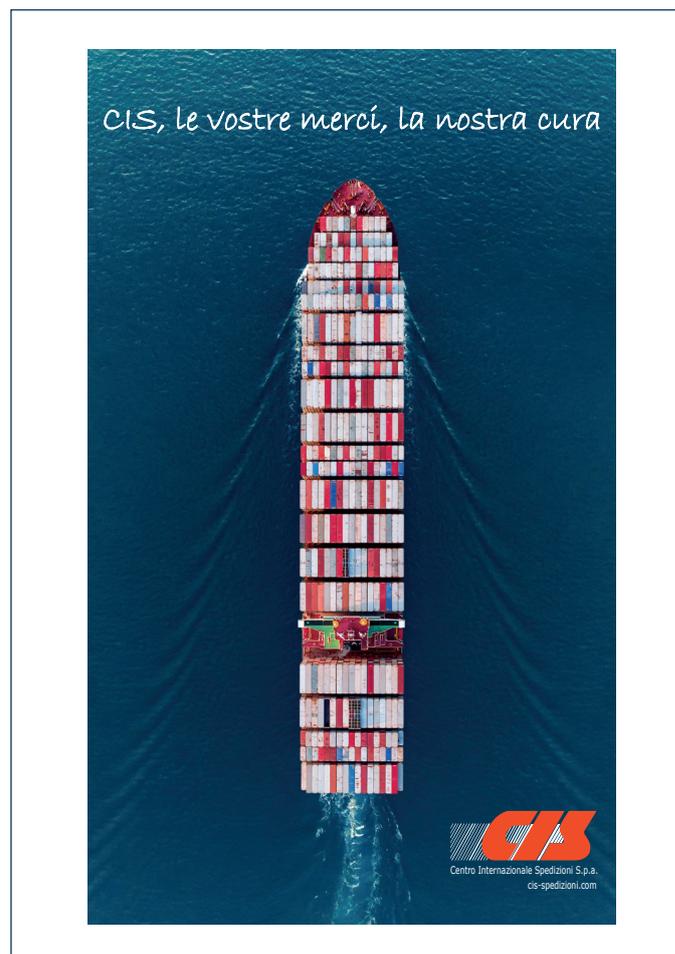
cilia e Calabria, con i sindaci delle Città Metropolitane di Messina e di Reggio Calabria nonché dei Comuni ricadenti nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto (Messina, Milazzo, Pace del Mela, San Filippo del Mela, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Montebello Jonico), con gli operatori portuali e con tutti gli stakeholder del territorio, dando così doverosamente avvio alla preliminare fase di conoscenza e ascolto delle istanze provenienti dalle Istituzioni locali e dal cluster marittimo-portuale per indirizzare al meglio le future scelte strategiche e linee d'azione dell'Ente.

Francesco Rizzo, designato presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, si è insediato come Commissario straordinario, dopo la nomina con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.

Ora si attende che si completi l'iter già avviato di nomina dello stesso a presidente dell'AdSp, che comprende nella circoscrizione territoriale di competenza i porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline.

L'avvocato Rizzo ha voluto, innanzitutto, salutare tutti i dipendenti, team con il quale giorno per giorno lavorerà per il raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Ente, per poi effettuare il passaggio di consegne con il Commissario straordinario uscente, Contrammiraglio Antonio Ranieri, al quale ha formulato i ringraziamenti e l'apprezzamento per il lavoro svolto nel corso del suo mandato.

Nel ringraziare il Governo nazionale per la fiducia accordatagli, il Commissario straordinario ha espresso l'intenzione di pianificare già dai prossimi giorni gli incontri e le interlocuzioni istituzionali con il Governo e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con i presidenti delle due Regioni, Si-



## LUCIANA CAMBIASO: LE EMOZIONI DEL MARE



La storia di Luciana Cambiaso è particolare. Capitano di lungo corso è stata tra le prime donne ad essere assunta nel suo ruolo.

Ma superare gli ostacoli iniziali non è stato facile. In suo supporto due nomi sono quelli che Luciana indica come persone a cui deve tanto. Nomi oggi noti nel mondo dello shipping e dei porti: Mario Sommariva e Luca Sisto.

Il primo adesso alla guida del Gruppo Spinelli, l'altro, direttore generale di Confitarma, al tempo muovevano i primi passi nel settore, Sommariva nel sindacato. Quando la incontriamo, Luciana Cambiaso, è sbarcata dal suo ultimo viaggio a fine Gennaio, ed ora è prossima a ripartire.

Ma andiamo con ordine per capire come sia arrivata fin qui.

### Gli studi e i primi anni

“Anche se sono nata a Genova, non ho vissuto in città e sono cresciuta in Emilia Romagna. Passavo da Genova solo per far visita ai nonni e in ogni occasione vedevo queste bellissime navi da crociera che mi affascinavano”.

Ma del mare Luciana attraeva anche tutto quello che esso trasmetteva: la luce, il riflesso del sole, quella brillantezza che per un bambino faceva apparire l'acqua come una distesa di gioielli distribuiti sulla superficie.

Ancora era lontana la strada del mare e Luciana Cambiaso frequenta una scuola prettamente femminile per avviare alla carriera di stilista di moda e alla sartoria.

Ma trasferiti con la famiglia nell'entroterra ligure, i contatti con Genova si fanno più frequenti e la voglia di prendere il mare cresce.

### La scelta di prendere il mare

“Mi informai per poter entrare in Polizia che al tempo aveva già un reparto dedicato al mare perchè era lontano ancora il pensiero che una donna potesse andare a fare il capitano a bordo delle navi”.

Inizia così a studiare all'istituto nautico, anche se con alcune difficoltà: lei che era già una giovane donna si trovava come compagni ragazzi più piccoli di una decina d'anni.

“Mi sono fatta coraggio, ho parlato con il preside del liceo e ho deciso di iniziare, non senza stringere i denti pur di non rinunciare, che per me all'epoca era una “parolaccia”, anzi, quando mi si imponeva un no, era la volta buona che cercavo di fare quella cosa in tutti i modi.”

Luciana aveva 24 anni e intraprendeva il suo percorso all'Istituto Nautico di Genova, iniziando a legare con i compagni e professori, concludendo in sede i cinque



anni richiesti.

“Sono stata molto appoggiata dai miei compagni, già all’epoca si era instaurato qualche cosa al di là della normalità. E nonostante la difficoltà di riprendere gli studi, sono riuscita a concludere il ciclo di formazione”.

L’inverno a scuola, l’estate sulle navi imbarcata, con una qualifica di cameriera per la Tirrenia.

“Erano i primi anni Novanta e non c’erano donne ufficiali, quindi non avevo neanche la possibilità di interloquire con qualcuna che domani, poteva in qualche modo diventare una guida”.

Sulle navi della compagnia erano poche anche le cameriere, l’unico ruolo ammesso, solo due cabine erano dedicate al gentil sesso in servizio.

“Mi è servito tanto quel periodo, nelle ore libere parlando con qualche ufficiale, mi si dava la possibilità di andare in plancia...non c’erano neanche i computer, per il radar c’era ancora la matita grassa, quindi sto parlando di tempi remoti!”

## Il diploma e le porte chiuse

Una volta ottenuto il diploma, è cominciata forse la parte più difficile: “Ho iniziato a mandare in giro le richieste per imbarcare, ma nessuno mi rispondeva, o nelle rare volte la classica frase, “la terremo in considerazione, le faremo sapere”.

Cosa che comunque apprezzava perchè dimostrava almeno la volontà educata di dedicare anche pochi minuti a qualcuno dandogli almeno un po’ di speranza per il futuro.

Speranze che piano piano invece per Luciana si spegnevano.

“La delusione più grande arrivò proprio da Tirrenia che era la società di navigazione italiana, dello Stato. Mi era stato assegnato anche un elogio di merito per un episodio accaduto in una traversata particolare, ma questo non bastò ad aprire la possibilità di entrare a far parte dell’equipaggio a livello ufficiale”.

Poi il trasferimento a Roma dove Luciana inizia a frequentare la facoltà di ingegneria per migliorare quello che poteva essere il suo futuro.

“Un giorno, siamo più o meno nel 1996, ho puntato i piedi, e mi sono recata al sindacato della CGIL perchè pensavo che quello che stavo subendo fosse un torto.

Qui incontrai Mario Sommariva, al tempo segretario nazionale della Filt-Cgil, ancora siamo amici, e nonostante fossero i giorni di Ferragosto, mi diede un appuntamento, cosa che già mi dava speranza, per quello che per me era un dolore forte e tanto ero amareggiata.”

Di fronte al racconto di Luciana Cambiaso l’incredulità di Sommariva si trasformò in voglia di dare una mano al mondo delle donne che per quanto poche fossero, dovevano avere la possibilità dopo aver frequentato l’istituto nautico di poter intraprendere la carriera in mare.

La barriera piano piano iniziava ad essere buttata giù e della questione si interessò anche Luca Sisto, oggi numero due di Confitarma.

“Se oggi sto facendo questo mestiere lo devo anche a loro”.

### Il primo sì

Dopo tanti no, finalmente arriva il primo sì anche se a denti stretti, con una precisazione che tuonò chiara: “Lei è la prima donna che assumiamo, potrebbe essere anche l’ultima, questo dipende da lei”.

Ora Luciana Cambiaso doveva dimostrare il suo valore a bordo, dando ragione a quegli uomini che l’avevano “accontentata” con l’opportunità di aprire la strada ad altre.

Una bella responsabilità.

“Il cuore mi batteva a mille, non avrei scambiato nessun’altra fortuna nella vita con quella”.

L’impatto, una volta arrivata a bordo, non è semplice, e addirittura Luciana viene a sapere che qualcuno ha fatto una scommessa sulla sua permanenza sulla nave. Chi ha puntato a suo favore alla fine risulta vincitore.

Nonostante tutto, pian piano le cose migliorano, Luciana si integra e anche il comandante, che inizialmente aveva chiarito la sua posizione su una donna a bordo, praticamente un peso, inizia a vederla per le sue capacità arrivando addirittura a elogiarla di fronte alla compagnia, un segno importante “perchè certo era un complimento reale” dice.

La vita di mare è dura, ci si allontana dalla famiglia, ma le soddisfazioni sono tante: “Andando in mare hai la fortuna di vedere tante città e sei immerso nella natura, cosa meglio di una nave ti dà questa possibilità?”

Sei immerso tra acqua e cielo, e anche nel brutto tempo apprezzi i colori, e il tempo bello. La lucentezza, la brillantezza, il fruscio della prora che fende il mare, il bulbo della nave che ti fa sembrare su un delfino...per me sono emozioni forti”.

### Luciana Cambiaso oggi

Dopo trent’anni Luciana Cambiaso oggi naviga con la compagnia Moby, che in diverse occasioni le ha dato la possibilità di essere comandante, in rare occasioni a fianco di altre donne che oggi sente anche via radio più di frequente.

Le cose sono cambiate, soprattutto nei giovani dai quarant’anni in giù: “Sono meno propensi a creare barriere e con loro mi sento come quando ho frequentato la scuola nautica: c’è sinergia e non mi guardano come donna o come una persona con qualche anno in più, ma come una collega. Resta talvolta, nei miei coetanei, ma velata, un po’ di ostilità ma non nei più giovani”.

E se c’è una cosa che può consigliare a chi non ha la sua stessa caparbietà o il coraggio che ha trovato per iniziare il suo percorso, in particolare alle donne dice: “Se c’è un obiettivo che vuoi raggiungere, di fronte alle difficoltà cerca di creare una barriera intorno a te per proteggerti, pensando a tutta la vita che ti aspetta davanti, perseverando. Le soddisfazioni arriveranno”.

**GENERAL EXPORT**  
NVOCC.  
worldwide consolidation

**QUICK - RELIABLE**  
WORLDWIDE  
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

**NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI**

**PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI**

**SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA**

**SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA**

**SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE**

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

## DARSENA EUROPA: UFFICIALE L'INTESA TRA REGIONE E COMMISSARIO

Via libera alla realizzazione della Darsena Europa, il maxi-progetto che ridisegnerà il futuro del porto di Livorno. Con l'approvazione da parte della Giunta toscana dell'intesa con il Commissario straordinario Luciano Guerrieri, arriva finalmente il semaforo verde per l'avvio dei lavori. A darne notizia, in conferenza stampa, è stato il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, parlando di "un passaggio decisivo" per l'intero sistema logistico e portuale del Tirreno. La delibera approvata formalizza l'accordo con il Commissario e dà attuazione alle norme previste dal Decreto Legge 32/2019, convertito nella Legge 55/2019, autorizzando la realizzazione delle opere marittime e dei dragaggi inclusi nella prima fase del progetto. Si tratta di un passaggio tecnico ma fondamentale: la delibera, infatti, permette l'approvazione dei progetti con procedura semplificata



e con effetto sostitutivo rispetto a molte autorizzazioni, fatta eccezione per i pareri ambientali e paesaggistici.

"La Darsena Europa – ha dichiarato Giani – è pronta a prendere forma: è un'opera strategica che renderà Livorno un porto moderno, competitivo e pienamente integrato nei grandi traffici del Mediterraneo. Grazie a questa intesa, possiamo finalmente dare il via ai lavori".

**LOGWIN**

Your Logistics.

Mastering the Logistics  
Challenges of a Faster  
Moving World

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

## GIANI CONCORDA SU DAVIDE GARIGLIO NUOVO PRESIDENTE DELL'ADSP MTS

La guida dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha ormai quasi ufficialmente un nuovo presidente: è Davide Gariglio. L'annuncio tanto atteso dell'ok al nominativo proposto già prima dello scorso 25 Aprile da parte del MIT, è giunto direttamente per bocca del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, nel corso della conferenza stampa dedicata alle delibere approvate dalla Giunta regionale nella seduta di lunedì 5 maggio.

“Dopo un confronto costruttivo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ha spiegato Giani – è stata trovata un'intesa sul nome di Gariglio, formalizzato dal Ministro Salvini la scorsa settimana. Si tratta di una nomina importante, che riguarda l'Autorità portuale più rilevante della Toscana, quella che sovrintende ai porti di Livorno, Piombino e Portoferraio”.

Giani ha sottolineato come l'arrivo di Gariglio rappresenti un passaggio cruciale per il futuro del porto di Livorno, in un momento chiave segnato dall'avvio dei lavori per la Darsena Europa. “Auguro buon lavoro a Gariglio – ha detto – e rivolgo un sentito ringraziamento a Luciano Guerrieri, che ha guidato l'Autorità fino a oggi con competenza e determinazione, portando il progetto della Darsena a un punto di svolta”.

Il presidente della Regione ha poi ribadito l'attenzione strategica riservata all'area livornese: “Livorno è al centro dell'agenda regionale”, ha dichiarato, salutando anche la presenza del consigliere regionale Francesco Gazzetti, da sempre attivo sul fronte dello sviluppo portuale e logistico della costa toscana.



## **MORELLI (ANITA): “I DAZI USA FRENANO LA CRESCITA EUROPEA”**

Il presidente di ANITA, Riccardo Morelli, suona il campanello d'allarme sull'impatto delle tensioni commerciali tra Stati Uniti ed Europa, che si sommano ai due conflitti in corso e aggravano il clima di incertezza economica. Secondo Morelli, le economie europee hanno mostrato vulnerabilità rispetto alle politiche protezionistiche americane, e i dazi minacciati dal presidente Trump rischiano di compromettere non solo la crescita, ma anche gli equilibri geopolitici costruiti negli ultimi decenni. Il 14 Luglio 2025, scadenza della sospensione temporanea delle tariffe imposte da Washington, sarà un passaggio cruciale. “Un accordo positivo potrebbe rafforzare i legami transatlantici e proteggere le catene del valore da interferenze esterne. In caso contrario – avverte Morelli – ci troveremo di fronte a una nuova fase di globalizzazione, con regole e alleanze diverse da quelle attuali”.

Il quadro tracciato dal numero uno dell'Associazione nazionale degli autotrasportatori è supportato anche dai dati: il Fondo Monetario Internazionale ha rivisto al ribasso le stime di crescita globale, e un sondaggio della Camera di Commercio Internazionale su 448 aziende in 68 Paesi evidenzia che oltre la metà delle imprese tra Europa, Centro Asia e Nord America considera negativamente l'imposizione dei dazi al 10%. I principali timori? Costi in aumento, difficoltà di pianificazione e interruzioni nella supply chain.

Morelli sottolinea come, nonostante le dichiarazioni del segretario al Tesoro USA sull'esigenza di filiere più sicure, le attuali catene di approvvigionamento euro-americane siano già solide ed efficienti. E cita come esempio virtuoso il progetto Global Gateway dell'Unione Europea, sviluppato anche in sinergia con gli Stati Uniti, per promuovere collegamenti strategici con l'Africa e l'Asia centrale, tra cui il Corridoio India-Medio Oriente-Europa (IMEC).



In questo scenario, anche le imprese di trasporto e logistica sono chiamate a un salto di qualità: “Devono affrontare una nuova sfida, oltre a quelle della transizione ecologica e digitale – afferma Morelli – adattandosi a possibili cambiamenti nei flussi globali. Ma per farlo servono investimenti e una strategia chiara”. Sul piano italiano, Morelli individua nel Mediterraneo l'area chiave per la crescita futura: è lì che si prevede il maggiore incremento della movimentazione container nel prossimo biennio. Complici i rapporti intensificati con la Cina e l'espansione verso mercati extra-UE, l'Italia – grazie alla sua posizione geografica – può riconquistare un ruolo di primo piano nelle rotte internazionali.

“È un'occasione storica – conclude Morelli – ma dobbiamo colmare il gap infrastrutturale e digitale. Porti più capienti, ferrovie ad alta capacità, terminal moderni e una viabilità efficiente sono condizioni imprescindibili. Solo così le nostre imprese potranno affrontare con successo la nuova mappa dei traffici mondiali”.

Un appello, quindi, a Governo e Istituzioni perché mettano davvero al centro la logistica, leva strategica per la competitività del Paese e per garantire stabilità nelle nuove rotte della globalizzazione.



GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**  
è **CO<sub>2</sub>** *Oggi*



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

[www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it)

## PAROLI IN AUDIZIONE AL SENATO: “PORTI PIÙ SICURI, FLESSIBILI E INTEGRATI NEL TERRITORIO”

Sicurezza, infrastrutture moderne, attenzione alla vivibilità urbana e una visione aperta al dialogo con i territori. È questa la linea tracciata da Matteo Paroli, attuale segretario generale dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e presidente designato dell’AdSp del Mar Ligure Occidentale, durante l’audizione presso l’Ottava Commissione del Senato. Paroli, chiamato a presentare la sua visione per il futuro dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure, ha posto al centro del suo intervento la sicurezza del lavoro portuale, tema che ha definito “non negoziabile” in un contesto operativo complesso e ad alto rischio, come quello degli scali marittimi. “È indispensabile – ha detto – rafforzare la collaborazione tra l’Autorità portuale e gli enti preposti alla tutela dei lavoratori, perché in porto la sicurezza deve essere una priorità assoluta”.

Altro nodo centrale è stato quello infrastrutturale, con un focus sulla necessità di dotarsi di un Piano Regolatore Portuale più dinamico e flessibile. Secondo Paroli, l’attuale rigidità normativa rappresenta un ostacolo alla capacità dei porti di rispondere rapidamente alle esigenze degli operatori. “Modificare la destinazione di una banchina può richiedere anni – ha spiegato – mentre un’impresa può decidere di cambiare porto in pochi minuti. Occorre un salto di qualità per assecondare una domanda in continua evoluzione”.

La costruzione della nuova diga foranea di Genova è stata indicata come opera strategica e “non più rinviabile”, in grado di garantire l’accessibilità alle grandi navi container di ultima generazione. “Non possiamo gestire traffici moderni con infrastrutture pensate un secolo fa”, ha osservato.



Il presidente designato ha poi ribadito l’intenzione di rafforzare la vocazione della portualità ligure verso il settore della nautica, in particolare per quanto riguarda la costruzione e il refitting dei grandi yacht, comparto in forte espansione.

Ampio spazio è stato dedicato anche al rapporto tra porto e città. Paroli ha sottolineato l’importanza del dialogo istituzionale con le amministrazioni locali, ribadendo la volontà di costruire una convivenza armoniosa tra attività portuali e qualità della vita urbana. In tal senso, ha promesso un approccio basato sul confronto. Cautela poi sulla nomina del nuovo Comitato di gestione dell’AdSp genovese. Il senatore Basso ha chiesto di rinviare le designazioni fino alla nomina del nuovo sindaco della città della Lanterna: Paroli ha garantito che il rapporto con la futura amministrazione comunale sarà una priorità.

Non è poi mancato un passaggio sulle sfide normative: Paroli ha evidenziato il ritardo del quadro legislativo italiano rispetto alla realtà dei trasporti marittimi, ricordando come il Codice della Navigazione risalga al 1942. “Il mondo della logistica è cambiato radicalmente – ha detto – ma la legge è rimasta la stessa. Urge un adeguamento normativo che renda i porti più competitivi”.

## PORTI, NUOVO VERTICE PER L'ADSP MAR LIGURE ORIENTALE: SALVINI PROPONE PISANO

Bruno Pisano, imprenditore spezzino e figura di spicco nel settore doganale, è stato indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come candidato alla presidenza dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, che sovrintende ai porti di La Spezia e Marina di Carrara. È entrata quindi nella fase decisiva la procedura per la nomina del nuovo presidente dell'Authority. A imprimere un'accelerazione all'iter è stata la lettera ufficiale firmata dal ministro Matteo Salvini. La proposta, trasmessa in forma scritta ai presidenti delle Regioni Liguria e Toscana, rappresenta uno degli ultimi passaggi previsti dalla normativa prima della nomina formale. Spetterà ora ai governatori regionali esprimere un parere, che pur non vincolante risulta essenziale per completare l'istruttoria. Successivamente, la candidatura di Pisano sarà sottoposta al vaglio delle commissioni parlamentari competenti.

Bruno Pisano, figura nota nel settore per il suo ruolo di imprenditore e numero uno dei doganalisti, sembra dunque avviarsi verso l'insediamento al vertice dell'AdSp di Via del Molo, ricevendo il testimone dalla Commissaria Federica Montaresi, già Segretaria Generale che a sua volta aveva preso il timone in corsa, sostituendo l'ex presidente Mario Sommari-va al momento della decisione di passare alla guida del Gruppo Spinelli a Genova. Se il procedimento si concluderà senza intoppi, prenderà il posto lasciato vacante dalla precedente gestione, in un momento cruciale per il rilancio strategico degli scali ligure-apuani nel panorama logistico nazionale e internazionale.



### Il profilo: una carriera costruita sul campo

Pisano ha iniziato la sua carriera nel settore doganale all'età di 19 anni come fattorino presso un intermediario doganale nel porto di La Spezia. Nel 1987 ha ottenuto la licenza di spedizioniere doganale e, due anni dopo, ha co-fondato la società di intermediazione doganale Sernav, che ha avuto come base operativa il porto di La Spezia. Dal 2016, Pisano ricopre anche la carica di presidente di ASSOCAD (Associazione Nazionale dei Centri di Assistenza Doganale), confermato per un ulteriore triennio nel 2022. Ha inoltre ricoperto incarichi di vertice in ambito Confetra, Fedespedi, e Confindustria.

La candidatura di Pisano è stata quindi fortemente sostenuta dalla comunità portuale spezzina, che ha espresso la volontà di valorizzare figure locali con comprovata esperienza nel settore.

## **PORTO DI RAVENNA: IL MIT INDICA FRANCESCO BENEVOLO**

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato la fase finale del procedimento per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centro Setentrionale, che ha competenza sul porto di Ravenna.

Dopo aver acquisito l'intesa con la Regione Emilia-Romagna, il MIT ha trasmesso la proposta di nomina di Francesco Benevolo alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, per il previsto parere parlamentare.

La designazione, firmata dal ministro Matteo Salvini, rappresenta un passo decisivo verso il completamento del processo di nomina.



# **UNIPOINT**

LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA  
DELLE VOSTRE MERCI.**

[uniportlivorno.it](http://uniportlivorno.it)

## **NUOVO PRESIDENTE ADSP MAM: VIA LIBERA DI PUGLIA E MOLISE PER MASTRO**

Le Regioni Puglia e Molise hanno espresso parere favorevole alla nomina dell'avvocato Francesco Mastro come nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, l'ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli. La proposta, trasmessa dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini alla commissione parlamentare competente, attende ora il completamento dell'iter formale previsto dalla legge.

Barese, 57 anni, esperto in diritto della navigazione, Mastro è docente presso l'Università Lum di Bari ed è già componente del comitato di gestione dell'AdSp. Dal 2023 ricopre inoltre l'incarico – a titolo gratuito – di presidente per lo sviluppo costiero e la portualità della Regione Puglia. La sua nomina arriva in un momento di transizione per l'ente, attualmente guidato dal commissario straordinario ammiraglio Vincenzo Leone, subentrato nell'estate 2024 a Ugo Patroni Griffi.

La designazione di Mastro rappresenta una scelta di continuità ma anche di rilancio, in un contesto in cui i porti dell'Adriatico meridionale sono chiamati



a giocare un ruolo strategico nella logistica del Mezzogiorno e nelle connessioni con l'area balcanica e il Mediterraneo orientale. Il passaggio ora è nelle mani delle Commissioni parlamentari competenti, chiamata a esprimersi sul nome proposto dal MIT per dare il via libera definitivo alla nomina.



## LA DARSENA EUROPA SI FARÀ. POSATA LA PRIMA PIETRA

La Darsena Europa si farà. Ora è certo. Dopo tanti anni di attesa e di parole sulle carte, il 12 Maggio 2025, la posa della prima pietra della grande infrastruttura.

Qualcuno dice che se ne parli dal 1996, altri addirittura dal 1983.

La commozione di Luciano Guerrieri, che dell'opera è il commissario straordinario è evidente e il suo discorso durante la cerimonia è stato anche un saluto alla struttura portuale che tra poco lascerà con la fine del suo mandato e il mancato rinnovo.

“Oggi è un giorno di grande soddisfazione, tanto abbiamo desiderato arrivare fin qui con un iter che è stato accidentato, ma reso possibile dalle persone dell'AdSp”.

In questi anni alla guida ci sono stati problemi da affrontare, decisioni da prendere, cambiamenti da apportare e ostacoli da superare, ha ricordato Guerrieri.

La cerimonia di oggi, lo ricordiamo, arriva dopo la delibera della Regione Toscana che formalizza l'accordo con il Commissario e dà attuazione alle norme previste dal Decreto Legge 32/2019, convertito nella Legge 55/2019, autorizzando la realizzazione delle opere marittime e dei dragaggi inclusi nella prima fase del progetto.

Un ok che conferma l'opera come progetto di elevato grado di complessità procedurale e tecnico e per la quale la stessa Regione ha investito 200 milioni.

Negli anni, tanti, il progetto è stato rivisto e nella fase finale, con 304 elaborati allegati, la cifra complessiva di 550 milioni di lavori è stata coperta con contributi regionali e nazionali a cui si sono aggiunti fondi per 50 milioni da Cassa depositi e prestiti e 90 dalla Bei.

Nuove risorse serviranno e con la parte privata che arriverà una volta definito il bando per il completa-



mento e la gestione della darsena stessa, il costo finale si aggirerà intorno a 1 miliardo di euro, rendendo l'opera una tra le prime e livello europeo per costi e un cantiere che sarà, a mare, tra i più grandi d'Europa.

### Il bando

Sul bando ancora, chiarisce Guerrieri, ci sono ragionamenti da fare e pareri a più livelli da ascoltare, ma l'interesse dimostrato da due grandi player dello shipping dimostra la bontà e potenzialità dell'opera, dopo quello di qualche anno fa, che certo non era paragonabile alla situazione attuale, ma andò deserto. “Dobbiamo individuare tutti i contorni nell'interesse pubblico per permettere di raggiungere quella competitività che permetterà a Livorno di agganciare nuovi mercati, anche est asiatici”.

Con i fondali da 17 metri in ingresso e da 16 sulle banchine, qui potranno infatti arrivare navi fino a 18 mila TEUs a pieno carico, addirittura da 24 mila se non completamente piene, con la possibilità di ulteriori investimenti per arrivare anche a -20 metri di profondità.

La procedura di gara dovrebbe arrivare nei prossimi

mesi, e l'interessamento di Msc e del Gruppo Grimaldi fa ben sperare sul futuro del porto, che potrà contare su una struttura che viene indicata negli stessi atti procedurali come di rilevante impatto sul tessuto economico nazionale.

### I lavori e i tempi

Nei prossimi mesi si assisterà pian piano alla costruzione del nuovo molo foraneo e del nuovo ingresso in porto, che permetterà l'accesso in sicurezza dei nuovi giganti del mare che ormai, almeno per 50% di quelli in costruzione, superano la stazza di 9000 contenitori.

"I lavori partiti a terra all'inizio non erano previsti, ma oggi inizia la fase vera e propria dell'opera, dopo un lungo percorso amministrativo. Ci sarà una nuova diga da circa 4 chilometri e mezzo, in parte chiusa con la cassa di colmata con una scogliera da tre chilometri, che raccoglierà sedimenti di dragaggio, 17 milioni di metri cubi".

Si tratta di un'operazione unica in Italia di questo ge-

nere, perchè avverrà tutta insieme. A terra intanto andranno avanti i lavori di consolidamento.

Si prevedono cinque anni di lavoro continuo, che dovrebbero scendere a quattro e mezzo, con la ditta appaltatrice che ha confermato lo "sconto" di sei mesi. A portare avanti il cantiere il raggruppamento temporaneo di imprese guidate da Società italiana dragaggi, con Fincantieri infrastructure Opere marittime, Sales e Fincosit: "Si tratta di società di alto livello europeo e internazionale che insieme saranno in grado di affrontare la sfida".

Una sfida che è stata rallentata anche da "lungaggini" amministrative e che la stessa vicecommissaria dell'opera Roberta Macii, ha ricordato essere un ostacolo per un Paese che va a diverse velocità.

"Viva la Darsena Europa, viva il porto di Livorno, viva la città, la Toscana e l'Italia" ha chiuso Guerrieri prima di dare avvio ai camion per la posa dei primi sedimenti.



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](http://www.lenavigroup.it)**

## GIANI: “SE OGGI PARTE LA DARSENA EUROPA, LO DOBBIAMO A GUERRIERI”

Nonostante altri impegni istituzionali il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani non è voluto mancare alla cerimonia della posa della prima pietra dei lavori a mare della Darsena Europa.

Un momento atteso da tempo anche dalla stessa regione che sull'opera marittima ha investito 200 milioni di euro.

Un investimento confermato e che ha portato rapidamente alla giornata “storica” di oggi, dopo il via libera ai cantieri con l'approvazione da parte della Giunta toscana dell'intesa con il Commissario straordinario Luciano Guerrieri, che di fatto ha dato l'ok all'avvio dei lavori.

Un passaggio tecnico ma che permette l'approvazione dei progetti con procedura semplificata e con effetto sostitutivo rispetto a molte autorizzazioni, fatta eccezione per i pareri ambientali e paesaggistici.

Con un passaggio sulla nomina del nuovo presidente dell'AdSp, Giani risponde anche a una domanda sulla coincidenza di nomine tra nuovo presidente, Davide Gariglio, e commissario straordinario dell'opera: “Il percorso che ha portato alla scelta di Gariglio è stato molto approfondito e sono sicuro che porterà avanti in modo ottimo il lavoro di Luciano Guerrieri che oggi dobbiamo ringraziare. Se siamo



qui oggi lo dobbiamo a lui. Se il presidente sarà anche commissario non posso dirlo, perchè una competenza del ministero”.

“Non è retorica, oggi è davvero un momento storico. Siamo qui a celebrare l'avvio di un'opera utile non solo a un grande sviluppo economico, ma anche ambientalmente sostenibile. Vi è adesso la necessità di valorizzare appieno le infrastrutture ferroviarie di supporto per il trasporto merci. Il governo Meloni deve rifinanziare il bypass di Pisa per Vada, via Collesalveti, che il governo Draghi aveva finanziato con circa 300 milioni di euro”, ha aggiunto l'assessore regionale alle Infrastrutture, Stefano Baccelli.



**NASCE UNA NUOVA RUBRICA**

# NAVIGARE TRA LE NORME

**rubrica a cura dell'Avvocato Alberto Batini**

Al via una nuova rubrica per orientarsi nella giurisprudenza del mare, a cura dell'avvocato Alberto Batini.

Il Messaggero Marittimo è lieto di annunciare il lancio di una nuova e prestigiosa sezione: "Navigando tra le norme", un approfondimento tecnico-legale dedicato alla giurisprudenza marittima, pensato per offrire ai lettori uno sguardo puntuale e aggiornato sulle evoluzioni normative e giurisprudenziali che interessano il mondo dello shipping, del trasporto marittimo e delle attività portuali.

A firmare la rubrica sarà l'avvocato Alberto Batini, name partner dello studio BTG Legal (Batini Traverso Grasso & Associati), realtà di primo piano nel panorama legale nazionale e internazionale. Con una carriera costruita nel cuore del diritto della navigazione e un'esperienza riconosciuta su scala Internazionale, l'avv. Batini guiderà i lettori attraverso i temi più attuali e complessi del diritto marittimo, offrendo analisi, commenti e interpretazioni autorevoli.

BTG Legal, con sedi strategiche in Italia e in Europa e una reputazione consolidata nei settori dello shipping, dell'assicurazione marittima, del commercio internazionale e della logistica, rappresenta un autentico punto di riferimento per gli operatori del settore.

L'approccio multidisciplinare dello studio, combinato con una profonda conoscenza della "legge del mare", garantisce contributi di altissimo profilo, utili sia agli addetti ai lavori che a chi voglia comprendere meglio la cornice normativa che regola il traffico marittimo.

"Navigando tra le norme" debutterà ufficialmente prossimamente sulle pagine del Messaggero Marittimo, con cadenza regolare e uno sguardo sempre attento alla giurisprudenza nazionale ed europea, alle novità legislative e ai casi pratici di maggiore rilievo.

Una bussola affidabile, insomma, per chi ogni giorno naviga – anche metaforicamente – tra rotte legali complesse e in continua evoluzione.

## TERMINAL SAN GIORGIO-MESSINA: ACCOLTO IL RICORSO DI GRIMALDI EUROMED

Nuovo capitolo della vicenda che a Genova anima le banchine dal Luglio del 2023.

Il TAR del Lazio ha infatti annullato il provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sull'operazione che vede come attori principali la Ignazio Messina e Terminal San Giorgio, accogliendo il ricorso presentato da Grimaldi Euromed.

La sentenza annulla l'autorizzazione della stessa AGCM per l'acquisizione da parte di Ignazio Messina & Co. S.p.A. del controllo esclusivo di Terminal San Giorgio S.r.l.

Il TAR, con la sua sentenza ha infatti ribaltato quanto impostato dall'Autorità ritenendo che le misure correttive imposte non siano idonee a neutralizzare gli effetti anticoncorrenziali verticali derivanti dall'operazione.

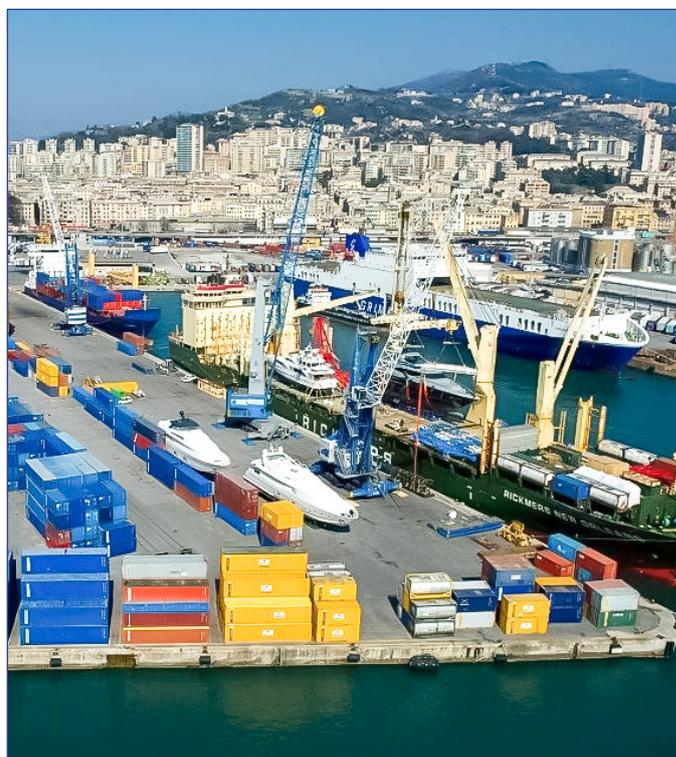
Alla base della sentenza una motivazione molto articolata e di forte impatto sul piano della regolazione della concorrenza portuale.

La pronuncia del TAR Lazio annulla completamente il provvedimento dell'AGCM, imponendo una revisione della valutazione dell'operazione di concentrazione alla luce delle criticità concorrenziali rilevate.

La sentenza costituisce un importante precedente nella regolazione delle operazioni di integrazione verticale nel settore portuale, evidenziando la necessità di un controllo più rigoroso sugli effetti strutturali e sulle dinamiche tra operatori collegati a grandi gruppi internazionali.

### La vicenda

Luglio 2023: la famiglia Gavio raggiunge un accordo con i Messina e il 100% delle quote societarie di Terminal San Giorgio S.r.l., passa alla Ignazio Messina & C. S.p.A., fatto che l'AdSp di Genova dovrà vagliare.



La società è concessionaria nel porto di Genova in ATI con la stessa Messina dei Ponti Libia e Canepa e, da sola, per quello Somalia.

L'idea della Ignazio Messina è di sviluppare la vocazione di un vero e proprio terminal Multipurpose in particolare merce varia, rotabili di ogni genere compreso il traffico delle Autostrade del Mare, pezzi eccezionali, impiantistica, coloniali, ecoballe, metalli di vario tipo, oltre ai containers.

Pochi giorni dopo la notizia Emanuele Grimaldi, la cui società rappresenta il principale cliente del terminal, esprime la propria preoccupazione per la possibilità che le proprie navi si troverebbero su aree gestite da un concorrente diretto, con rischi di chiusura dell'accesso al terminal ponte Somalia, augurandosi che l'intervento dell'Autorità dei Trasporti e l'Autorità della Concorrenza, intervenga per fermare la vendita, citando la concorrenza sleale e indicando come sia stato sottovalutato l'effetto escludente dell'acquisizione in

un contesto già fortemente concentrato, dove i terminal alternativi risultano saturi o comunque non accessibili.

Marzo 2024: L'AGCM avvia un'istruttoria per sospetto abuso di posizione dominante ai sensi della legge n. 287/1990. Le società coinvolte hanno dieci giorni dalla notifica del provvedimento per esercitare il diritto di essere ascoltate: il procedimento deve concludersi entro novanta giorni, a partire dal 4 Marzo 2024.

L'indagine si concentra sul possibile impatto dell'acquisizione sulla concorrenza nel mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili e mercati verticalmente collegati al trasporto marittimo di merci su rotabili. Si ritiene che l'operazione possa ostacolare la concorrenza, favorendo i vettori marittimi controllati (GNV) o partecipati (come Moby-Cin) dalla Msc attraverso la holding Marinvest, a scapito dei concorrenti. Grimaldi ovviamente in primis.

L'Autorità, pur riconoscendo la sussistenza di criticità concorrenziali sotto il profilo verticale, aveva ritenuto che tali rischi potessero essere superati mediante tre misure correttive principali:

1. la modifica dei patti parasociali tra Marinvest e Gruppo Messina, con esclusione di Marinvest dalla governance del business terminalistico
2. l'imposizione di obblighi di non discriminazione nell'accesso al terminal
3. la previsione di un livello minimo di servizio per le società del gruppo Grimaldi per due anni

### **La sentenza del TAR**

Con la sentenza del Tar del Lazio vengono riconosciute ora le osservazioni di Grimaldi Euromed, affermando che l'Autorità ha commesso diversi errori nella valutazione degli effetti anticoncorrenziali dell'operazione, in particolare:

- Inidoneità delle misure correttive: il Collegio ha evidenziato che le modifiche ai patti parasociali non sono giuridicamente sufficienti a escludere l'influenza di Marinvest, socio di minoranza ma economicamente preponderante, sulle scelte strategiche del gruppo Messina, né a prevenire condotte discriminatorie nei confronti di Grimaldi.

- Sottovalutazione del rischio di foreclosure: il TAR ha rimarcato come il terminal di ponte Somalia, oggetto dell'operazione, sia difficilmente sostituibile da altri impianti nel porto di Genova, già saturi o sotto controllo di operatori collegati a MSC. Di conseguenza, l'operazione consentirebbe al gruppo acquirente di ostacolare significativamente l'accesso al mercato del principale concorrente (Grimaldi) nel trasporto Ro-Ro.

- Critiche all'ampliamento del mercato rilevante: il Tribunale ha giudicato eccessivamente estensiva la definizione del mercato geografico operata dall'AGCM, che includeva porti quali Savona-Vado Ligure o Marina di Carrara. Tali porti, secondo il TAR, non rappresentano alternative realistiche per le operazioni Ro-Ro gestite da Grimaldi a Genova.

- Insufficiente considerazione dei rapporti di forza interni al gruppo: l'Autorità avrebbe trascurato il peso economico e strategico di Marinvest (e, per essa, di MSC) nella compagine societaria, sottostimando il rischio che gli interessi di quest'ultima influenzassero, direttamente o indirettamente, la gestione del terminal in senso escludente.

La vicenda è destinata ad avere rilevanti ricadute non solo per i soggetti direttamente coinvolti, ma anche per l'intero assetto competitivo del porto di Genova e, più in generale, per la disciplina antitrust nei porti italiani.

## GIAMPIERI: “UN PORTO UNICO CHIAMATO ITALIA”

Di fronte alle recenti turbolenze globali, come la crisi del Mar Rosso e il blocco del Canale di Suez, il sistema portuale italiano ha dimostrato una capacità di adattamento e resilienza che non è passata inosservata. Ma per affrontare le sfide future da protagonisti, serve una visione unitaria. Dal palco degli Hangar Creativi di Livorno, nel contesto dell'incontro su logistica e sostenibilità che ha aperto la seconda giornata della Biennale del Mare, è questo il messaggio lanciato dal presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, che chiede con forza una strategia nazionale capace di trasformare la “nazione di porti” che è l'Italia in un vero ‘porto unico’. “Abbiamo risposto con prontezza alla crisi – afferma Giampieri – grazie a un sistema flessibile e ben organizzato. I nostri scali hanno saputo adattarsi in tempi rapidi, riorganizzando flussi e risorse. Ma ora serve uno scatto in avanti: dobbiamo passare da una logica frammentata a una governance condivisa”.

### Superare l'egoismo dei campanili

Il presidente di Assoporti denuncia come principale ostacolo una cultura ancora troppo radicata nella competizione interna: “Occorre superare la mentalità del “prima il mio porto”. La crescita del singolo deve inserirsi in un disegno complessivo che rafforzi l'intero sistema Paese. L'autonomia delle Autorità di Sistema portuale è importante, ma deve essere armonizzata da una cabina di regia centrale, capace di indirizzare scelte strategiche comuni su investimenti, digitalizzazione e sostenibilità”.

### La forza della versatilità

Un punto di forza della portualità italiana è, secondo Giampieri, la sua vocazione multipurpose. “I nostri scali non si sono specializzati in un solo tipo di traffico, ma hanno mantenuto una vocazione



polivalente, in grado di accogliere diversi tipi di merci e passeggeri. In tempi di crisi, questa versatilità si è rivelata determinante. Immaginiamo cosa potremmo fare se questo approccio diventasse la cifra distintiva dell'intero sistema Italia”.

Il segmento passeggeri: un potenziale da valorizzare. Con 72 milioni di passeggeri all'anno, di cui 13 milioni crocieristi, il traffico passeggeri rappresenta una componente strategica spesso sottovalutata. “È necessario un piano specifico per i porti passeggeri, capace di promuovere l'integrazione con le città e trasformare il transito in valore per il territorio”, sottolinea Giampieri.

### Le alleanze internazionali e il Mediterraneo come piattaforma comune

Assoporti guarda anche oltre i confini nazionali. La recente firma di un memorandum con i porti della Florida apre nuove opportunità nel dialogo transatlantico. “Nel commercio globale le alleanze sono fondamentali. Gli Stati Uniti sono un partner strategico, ma è altrettanto essenziale rafforzare i rapporti nel Mediterraneo. Il Piano Mattei è un'occasione unica

per costruire una rete di cooperazione con i paesi nordafricani, facendo del Mediterraneo non una linea di separazione, ma una piattaforma di sviluppo condiviso”.

**Unità per competere nel mondo**

“La direzione è chiara: unità. Con una visione condivisa, il nostro sistema può competere ad armi pari con i grandi hub del Nord Europa e con i giganti asiatici. Il potenziale c’è. Ora dobbiamo dotarci degli strumenti per farlo crescere in modo coerente, sostenibile e competitivo”, conclude Giampieri. L’Italia ha dimostrato di saper navigare nelle acque agitate del commercio globale. Ora è il momento di salpare uniti.



## CEPIM – INTERPORTO DI PARMA: INAUGURATO IL NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO PER NOLA

Nuovo tassello nella crescita dell'intermodalità al CEPIM – Interporto di Parma: è partito il primo treno diretto a Nola, operato da GTS Rail, dal nuovo terminal ferroviario dello scalo parmense. Un collegamento strategico che rafforza la rete logistica tra Nord e Sud Italia, offrendo alle imprese soluzioni di trasporto più efficienti, integrate e sostenibili.

Il servizio, con frequenza trisettimanale, segna un ulteriore passo avanti nella politica di sviluppo intermodale di CEPIM. "La partenza di questo primo treno per Nola è un risultato che testimonia la nostra visione strategica e la volontà di potenziare le connessioni lungo le principali direttrici del Paese", ha commentato il presidente Gianpaolo Serpagli. "Un traguardo che si traduce in vantaggi concreti per le imprese e per l'ambiente".

Anche Fabio Rufini, amministratore delegato di CEPIM, sottolinea il valore di questo nuovo tassello: "Il collegamento con Nola è il primo passo di una strategia che punta ad ampliare ulteriormente la rete ferroviaria del nostro interporto. La logistica del futuro è già realtà a Parma, con infrastrutture moderne e servizi orientati alla competitività e alla sostenibilità".

Con la nuova tratta verso il Sud Italia, CEPIM consolida il proprio ruolo come snodo intermodale di riferimento nel cuore della Food Valley.

Il nuovo terminal ferroviario di Parma è già al centro di un ampio network europeo che include relazioni



attive con:

- Bari (3 treni a settimana)
- Zeebrugge (3 treni a settimana)
- Marsiglia (6 treni a settimana)
- Epinal (1 treno a settimana)
- Mannheim – Svezia/Norvegia (6 treni a settimana)
- Varsavia (1 treno a settimana)
- Giovinazzo (3 treni a settimana)
- Jesi (6 treni a settimana)
- Lecce (2 treni a settimana)
- Brindisi (4 treni a settimana)

L'attivazione della tratta Parma–Nola conferma la vocazione del CEPIM a motore di sviluppo intermodale nazionale ed europeo, contribuendo alla decarbonizzazione della logistica e al potenziamento della competitività delle filiere produttive italiane.



**SISAM**  
WE DELIVER



**SISAM Agenti s.r.l.**

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

[info@sisam.it](mailto:info@sisam.it)

+39 0586 243 814

## INTERMODALITÀ TRA DIGITALIZZAZIONE E RESILIENZA: A LUGANO IL FORUM DI HUPAC

Il lago di Lugano ha fatto da sfondo all'Intermodal Forum di Hupac, occasione per discutere con i soci e tutti gli attori della catena logistica ferroviaria coinvolta nei mercati transalpini.

Due le parole chiave: resilienza e digitalizzazione, come facce della stessa medaglia.

### Hupac: il contesto europeo e internazionale

Nonostante le continue scosse subite dalla catena del trasporto ferroviario merci, l'aumento dei costi dell'energia, le carenze infrastrutturali, i cantieri mal coordinati, il Gruppo Hupac ha mantenuto stabili i propri traffici transalpini attraverso la Svizzera garantendo il proprio supporto al trasferimento merci da strada a rotaia.

949 mila le spedizioni stradali del 2024, con un lieve calo rispetto al 2023. A subire maggiormente i flussi verso la Francia e l'Austria a causa delle chiusure della linea di Modane e degli interventi sulla linea del nord Italia.

"Oggi è necessario più che mai trovare soluzioni per le sfide che ci aspettano" dice il CEO di Hupac Michail Stahlhut.

"Una di quelle che abbiamo trovato vincente è il nostro progetto Thor, che insieme al Neptun, hanno posto le basi strategiche per un futuro resiliente e avviato, con un ridisegno della nostra catena del valore. Nonostante le difficoltà abbiamo adattato la nostra rete, stabilizzato i volumi in aree chiave e gettato le basi per una crescita sostenibile".

In termini di risultati questo si è tradotto nel 2024 in 9,4 milioni di CHF di utile, pari a 1,3 milioni di tonnellate di CO2 risparmiate con 18 milioni di tonnellate di merci tolte dalla strada.



### La necessità del supporto della politica

"La politica può aiutare l'intermodalità" continua Stahlhut.

Tra le misure che possono rafforzare la capacità operativa per la Svizzera c'è la partecipazione finanziaria all'ampliamento del corridoio a profilo P4000 sulla riva sinistra del Reno.

L'adeguamento del profilo delle gallerie, permetterebbe all'asse Belgio-Metz-Basilea di diventare un collegamento di accesso alla galleria del San Gottardo.

Un simile allargamento di 4 metri del secondo corridoio, aiuterebbe i trasporti.

Resta importante anche realizzare i binari di riserva a nord e sud delle Alpi per rispondere ai disservizi lungo il corridoio.

C'è poi il tema dei contributi: "E' necessario dare avvio a una discussione sulla proroga a quelli per il trasporto combinato oltre il 2030" mette in evidenza il presidente del Cda di Hupac Hans Jorg Bertschi.

"Perché il sistema combinato possa funzionare -aggiunge- servono infrastrutture performanti e una pianificazione affidabile".

Da parte sua Hupac per garantire efficienza e continuità operativa investe in un certo senso in “resilienza”. Durante la chiusura della linea ferroviaria della Valle del Reno, ad Agosto scorso, la società ha ad esempio attivato rapidamente, in collaborazione con SBB Cargo International e Captrain, un servizio navetta diesel attraverso l’Alsazia.

Questo ha permesso di deviare fino a 20 treni giornalieri.

### Prospettive future

Nei prossimi anni Hupac ha deciso di concentrare il traffico combinato sull’asse nord-sud, puntando su relazioni chiave ad alto volume. Si gestiranno 3-4

treni al giorno per direzione per un collegamento più stabile e affidabile per il mercato.

“Una maggiore frequenza -spiega Stahlhut- permette una più rapida risposta in caso di perturbazioni con ritardi più brevi e meno frequenti, grazie a partenze distanziate di 4-6 ore.”

E per tutto il 2025 si proseguirà nelle priorità legate alla gestione ottimale della capacità, il mantenimento della qualità operativa e lo sviluppo di soluzioni sempre più orientate al mercato.

“Un trasporto combinato efficiente, è il nostro contributo e un valore aggiunto per una logistica sostenibile europea”.



## VIA LIBERA AL DECRETO INFRASTRUTTURE: PIÙ EFFICIENZA E TUTELE PER L'AUTOTRASPORTO

Con un provvedimento definito “urgente e strategico”, il Consiglio dei Ministri ha approvato il nuovo Decreto Legge Infrastrutture, promosso dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. L'obiettivo dichiarato è imprimere un'accelerazione decisa alla realizzazione di opere fondamentali, semplificare le procedure e rafforzare l'efficienza del sistema dei trasporti, in coerenza con il PNRR e gli impegni europei. Il decreto tocca numerosi ambiti, dai grandi eventi internazionali (come le Olimpiadi Milano-Cortina 2026 e il GP di Formula 1) alle infrastrutture simbolo come il Ponte sullo Stretto, passando per autotrasporto, motorizzazione civile, concessioni autostradali, ordinamento portuale, demanio marittimo, fino al trasporto ferroviario e aereo. “Un provvedimento che dà risposte reali alle esigenze di cittadini e imprese, sbloccando cantieri, valorizzando il demanio e garantendo trasporti più moderni e funzionali”, ha commentato Salvini.

Tra le novità più rilevanti, le misure dedicate all'autotrasporto, presentate dal viceministro Edoardo Rixi, che parla di “una svolta attesa da anni”. I tempi massimi di attesa per carico e scarico sono stati ridotti da due ore a novanta minuti, con l'introduzione di un indennizzo automatico di 100 euro per ogni ora di ritardo oltre la soglia.

Inoltre, viene introdotta la responsabilità solidale tra committente e caricatore nel pagamento degli indennizzi, rafforzando così la posizione del vettore.



Nuovi poteri anche per l'Autorità garante della concorrenza, che potrà intervenire in caso di ritardi sistematici nei pagamenti, grazie a un meccanismo di contrasto agli abusi di dipendenza economica.

Il decreto prevede infine 12 milioni di euro in due anni per incentivare il rinnovo del parco mezzi, contribuendo alla sicurezza stradale e alla sostenibilità ambientale. “Lo Stato non lascia solo il comparto dell'autotrasporto – conclude Rixi – ma lo riconosce come colonna portante del sistema produttivo nazionale, garantendo ascolto, risorse e misure strutturali”.

Il decreto, ora atteso in Parlamento per la conversione in legge, si configura come una delle principali leve per rilanciare la competitività infrastrutturale del Paese.

## MSC CONTRO GRIMALDI SULLA DARSENA EUROPA: “PROPOSTA IRRICEVIBILE”



Si inasprisce ulteriormente lo scontro tra due colossi della logistica marittima per il controllo della futura Darsena Europa del porto di Livorno. MSC, attraverso la controllata Til (Terminal Investment Limited), come racconta Il Tirreno nella cronaca locale, ha ribattuto ufficialmente all’istanza presentata da Grimaldi – tramite TDT – per ottenere una parte del futuro maxi terminal, giudicandola “non ammissibile” e “tecnicamente insostenibile”. In una lettera di sei pagine inviata via PEC, il gruppo fondato da Gianluigi Aponte ha richiamato l’attenzione dei vertici della struttura commissariale e dell’Autorità di Sistema Portuale con una missiva che assomiglia a una vera e propria replica a distanza. Oltre a ribadire la volontà di proseguire con un investimento stimato fra i 350 e i 400 milioni di euro per la realizzazione del terminal, MSC intende infatti smontare le fondamenta della proposta concorrente, criticandola sotto il profilo giuridico, economico e funzionale.

Il nodo centrale della contestazione sarebbe il tentativo di Grimaldi di ottenere la concessione ‘limitata’ al 50% della futura infrastruttura. Una proposta che, sempre nella visione di MSC, andrebbe contro lo spirito stesso del progetto originario della Darsena Europa, pensato fin dall’inizio come un unico terminal full container ad alta capacità, capace di gestire almeno 1,6 milioni di TEUs annui. Dividere la piattaforma, nella visione del colosso ginevrino, significherebbe comprometterne l’efficienza e la redditività, mettendo a rischio anche il ritorno sugli investimenti pubblici già stanziati. Til sottolinea inoltre che un frazionamento porterebbe non solo a una duplicazione di strutture essenziali come varchi, uffici e parcheggi, ma soprattutto alla perdita di operatività: la divisione della banchina in due tronconi da 600 metri ridurrebbe le capacità operative, impedendo l’attracco simultaneo di più navi madri. “Non esistono terminal di acque profonde con fronti inferiori ai 750-800 metri”, afferma la società.

La critica poi valuta come “assai modesto” l’impegno economico messo sul tavolo da Grimaldi – circa 180 milioni di euro – per l’adeguamento del terminal in Darsena Toscana e la realizzazione della propria metà di Darsena Europa. Una cifra ritenuta insufficiente rispetto alla scala e alle necessità dell’opera, e che non garantirebbe il raggiungimento degli standard richiesti per una struttura di simili ambizioni.

La nuova lettera arriva in un momento delicato per

il porto livornese, in attesa della nomina ufficiale di Davide Gariglio a presidente dell’Autorità e nel pieno della transizione della struttura commissariale, la cui permanenza in carica è oggetto di crescenti dubbi ora che i lavori marittimi sono avviati. In questo scenario d’incertezza, MSC spinge per un chiarimento rapido, lamentando anche il mancato invio – atteso da tre mesi – del progetto esecutivo da parte dell’Authority, necessario per completare la propria proposta di project financing.



## COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI DI LIVORNO ENTRA IN TDT

La Compagnia lavoratori portuali di Livorno si accingerebbe ad entrare nel capitale sociale di Tdt, Terminal Darsena Toscana, del Gruppo Grimaldi. È la notizia che ci dà in anteprima Paul Kyprianou, External Relations Manager raggiunto telefonicamente.

“Siamo in trattative avanzate e speriamo di concludere tutto nei prossimi giorni. Un segnale di fiducia verso i lavoratori dello scalo livornese” e anche, aggiungiamo noi, una garanzia di lavoro.

E per fugare ancora una volta qualunque dubbio sullo stato di salute del terminal, Kyprianou ci mostra i dati dei primi mesi del 2025.

Quanto previsto all’inizio dell’anno con l’arrivo di tre nuovi servizi ha effettivamente centrato l’obiettivo di crescita stimato: “Il mese di Aprile ha segnato un +16% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel complesso, il primo quadrimestre ha visto una crescita dei volumi di quasi il 12%, con 79.360 unità movimentate”.

Questo nonostante la situazione geopolitica-economica, la riduzione dei passaggi da Suez e alcuni problemi di pescaggio di alcuni clienti del Tdt (Hapag Lloyd, CMA-CGM, ZIM).

Per l’operatore che a Livorno gestisce i due terzi dei container totali, a crescere è stato anche il numero di approdi che da Gennaio ad Aprile ha dato segnali positivi con un +15%.

“Questo è dovuto in parte a nuovi clienti che hanno scelto il terminal 2-3 mesi fa e che comunque testimonia un aumento dei volumi”.

### Tdt, Darsena Europa e le polemiche a mezzo stampa

Il Terminal Tdt e la vicina Darsena Europa continuano ad essere nelle ultime settimane bersaglio di po-



lemiche a mezzo stampa da chi forse vuole ostacolare il possibile, ulteriore, investimento della società partenopea, sul porto di Livorno.

Si tratta infatti di 180 milioni di euro in ballo, che riguardano la futura Darsena.

Facendo qualche passo indietro ripercorriamo i fatti: dopo il passaggio di Tdt al Gruppo Grimaldi, diventato il primo operatore container del porto, nonostante questo non sia il core business della società, la stessa ha presentato una propria istanza all’ Autorità di Sistema portuale competente, quella del mar Tirreno settentrionale, per una parte della futura Darsena Europa che interessa anche all’altro grande player di Livorno, Msc attraverso TIL (Terminal Investment Limited), in cordata con Neri e Lorenzini.

“Fermo restando -sottolinea l’External Relations Manager del Gruppo Grimaldi- che la nostra è un’istanza legittima e che esprimere giudizi su tali argomenti,



quando esistono autorità preposte è assolutamente deprecabile, il nostro gruppo è pronto a prendere anche tutta l'area nel caso venga lanciato un bando. Passare dagli attuali spazi della Tdt a quelli delle Darsena Europa è un atto normale, per non dire dovuto”.

La richiesta prevede infatti come noto, una parte della futura darsena. Una scelta fatta, ci spiega, per accelerare l'iter complessivo in alternativa all'uscita di un bando.

“La legge 84/94 ce lo permette come dislocamento di aree. Si tratterebbe infatti di riorganizzare gli spazi con la retrocessione di oltre 150mila metri quadri di aree e la relativa banchina, e la contemporanea traslazione verso un'area ancora maggiore e soprattutto corredata da 600 metri di banchina all'interno del nuovo Terminal Darsena Europa per circa 70 mila metri quadri in più”.

In una visione di concorrenza, aggiunge Kyprianou, avere due società potrebbe essere un vantaggio, così come avere un operatore “neutro” come Tdt con a capo una società che non fa del traffico container la propria attività principale.

Così come lo sarebbe per lo Stato, tornando ai 180 milioni per terminal e banchine, l'investimento privato che porterebbe a un risparmio sulla spesa pubblica.

“Tale neutralità non è scontata per l'altro operatore interessato alla Darsena Europa. Infatti, i concorrenti di Msc non gradirebbero di lavorare sul suo terminal anche se egli non abusasse della sua posizione dominante.

Si dovrebbe -aggiunge- assolutamente evitare che si crei la stessa situazione che vige a Civitavecchia dove il terminal container è stato aggiudicato nel 2008 da un solo operatore, Roma Terminal Containers (società non italiana controllata da Msc). La capacità del terminal è di circa 300.000 unità annue ma non ha mai superato le 100.000 unità annue, movimentate solo attraverso le sue navi. Infatti, dal 2008 nessun altro operatore viene servito dal terminal soprattutto perché le tariffe sono così alte da scoraggiare gli altri operatori ad attraccare a Civitavecchia.

Probabilmente, l'Autorità Garante non aveva dato il nulla osta ad Msc per l'acquisto della Tdt, proprio per evitare quanto già accaduto a Civitavecchia”.

“Non è quindi interesse di Livorno dare spazio a un operatore che non cerchi di massimizzare le capacità del terminal” puntualizza Kyprianou, e questo non ci sarebbe neanche bisogno di dirlo.

### **Concorrenza e servizio rimorchio a Livorno**

“Se si parla tanto di concorrenza, inoltre, su Livorno un discorso si potrebbe fare anche sul servizio rimorchio, che forse potrebbe essere gestito da due società così da poter rendere il costo più economico. Noi siamo sempre stati a favore della libera concorrenza. Per il Gruppo Grimaldi Livorno resta uno scalo importante per ro-ro e container e l'investimento fatto in Tdt ci permetterà uno sviluppo ulteriore e un guadagno, grazie alla posizione privilegiata verso il centro Italia e il centro Europa. Vogliamo crescere risolvendo il problema degli spazi”.

## FS LOGISTIX: IL NUOVO BRAND DEL GRUPPO FS



Un nuovo corso per la logistica del Gruppo FS ha preso il via a Roma con la presentazione del brand FS Logistix e della piattaforma digitale integrata per il trasporto merci end to end [fslogistix.com](https://www.fslogistix.com). Un progetto che segna l'inizio di un ambizioso percorso di trasformazione e rilancio del trasporto merci, con una visione chiara: costruire un sistema logistico europeo sempre più integrato, sostenibile e orientato al cliente.

“La Piattaforma digitale integrata rappresenta un tassello indispensabile del Piano Strategico 2025–2029 della logistica del Gruppo FS, che prevede 2,16 miliardi di euro di investimenti per digitalizzazione e sviluppo asset – ha detto Sabrina De Filippis, amministratore delegato di FS Logistix – e ci proponiamo come una piattaforma di interconnessione verso tutti gli operatori della logistica, attivando nuove partnership per arrivare a coprire tutta la catena del valore e intercettando le migliori competenze italiane ed europee. Uno sviluppo accom-

pagnato da una nuova identità con un profilo sempre più europeo: con FS Logistix manteniamo le nostre radici salde nel trasporto ferroviario merci, rendendolo moderno ed efficiente, evolvendoci verso il modello Freight Forwarder”.

### La nuova piattaforma

La nuova piattaforma è il primo risultato concreto del Piano Strategico 2025–2029 della logistica del Gruppo FS, che prevede 2,16 miliardi di euro di investimenti. Una evoluzione che, tra gli altri, punta sulla digitalizzazione per rispondere al meglio alle esigenze di un mercato in continua evoluzione, attraverso un approccio completamente client centric. Progettata come interfaccia unica per i clienti italiani e internazionali, la piattaforma digitale consente la gestione integrata dell'intera catena logistica, combinando ferro-gomma-mare, con soluzioni personalizzate, tracciabilità end-to-end e sostenibilità.

Una infrastruttura digitale innovativa in cui sono inte-

grate le otto società che compongono il comparto logistico del Gruppo FS, a servizio di 7 filiere industriali con 21 servizi di trasporto e logistica. Il Widget è il cuore pulsante del nuovo sito: tramite il completamento dei campi, infatti, permette di inviare a FS Logistix le proprie richieste di trasporto, accompagnando l'utente dal primo contatto alla soluzione finale, abilitando la one click experience.

### **FS Logistix**

La nascita del brand FS Logistix segna un cambio di passo per la Logistica di FS. Con una presenza in 22 Paesi, sette società operative e oltre 50 milioni di tonnellate di merci trasportate ogni anno, FS Logistix raccoglie l'eredità di Mercitalia Logistics con l'obiettivo di diventare un Freight Forwarder europeo, ovve-

ro un operatore in grado di gestire l'intera catena del valore della logistica a livello continentale. Un nuovo naming concepito proprio per valorizzare l'evoluzione della Società verso un profilo marcatamente europeo grazie a chiarezza e dinamicità, immediata associazione al business offerto, riconoscibilità a livello internazionale e riferimento alla holding FS.

FS Logistix nasce per rispondere a un'esigenza concreta: mettere a disposizione dell'economia reale una logistica più efficiente, intermodale e resiliente, capace di rafforzare la competitività dell'industria italiana ed europea. Con questo nuovo corso, il Gruppo FS consolida il suo ruolo di attore strategico per la crescita sostenibile del Paese, in una logica di innovazione e visione industriale di lungo periodo.



## ALLARME UIR: RITARDI NEI LAVORI FERROVIARI METTONO A RISCHIO IL TRASPORTO INTERMODALE

Durante “Interporti al Centro”, l’Unione Interporti Riuniti ribadisce l’urgenza di completare le opere previste entro il 2026 per salvaguardare il futuro dell’intermodalità in Italia.

La rete ferroviaria italiana è al centro di un momento critico per il trasporto intermodale. L’Unione Interporti Riuniti (UIR), in occasione della IV edizione dell’evento annuale “Interporti al Centro” organizzato quest’anno da Interporto Rivers a Venezia, ha richiamato l’attenzione sull’urgenza di completare nei tempi previsti gli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria nazionale.

Secondo i dati presentati, il traffico ferroviario intermodale gestito dagli interporti ha subito una contrazione rilevante: -3,2% nel 2024, dopo il crollo del -16,5% nel 2023. Un’inversione di tendenza rispetto alla crescita costante registrata prima dell’apertura dei cantieri, che testimonia l’impatto significativo dei lavori in corso.

Nonostante le difficoltà, il ruolo strategico degli interporti resta indiscusso: nel solo 2024 sono stati circa 40.000 i treni intermodali con origine o destinazione interportuale. Un dato che conferma l’importanza di questi nodi logistici nel garantire la fluidità del sistema merci.

Claudio Ricci, presidente di Interporto Campano, ha messo in evidenza come gli investimenti infrastrutturali in corso – alimentati dal Pnrr e attuati da RFI – rappresentino una straordinaria opportunità per il futuro, ma al contempo una fonte di criticità nel presente: “Dobbiamo evitare che il malato muoia in ambulanza prima di arrivare all’ospedale. Se i ritardi continueranno, c’è il rischio concreto di perdere quote di mercato in modo permanente”. Ricci ha



ribadito la necessità di introdurre meccanismi incentivanti, come un possibile “terminal bonus” – simile al Ferrobonus e al Marebonus – per sostenere manovre e terminalizzazione ferroviaria.

Sul fronte dell’innovazione, Massimo Arnese, direttore dell’Interporto di Novara, ha sottolineato il ruolo chiave della digitalizzazione per accorciare i tempi di adeguamento agli standard europei. L’interoperabilità e il data sharing, attraverso il protocollo eFTI e il progetto ELODIE, sono i pilastri su cui poggia l’evoluzione digitale del network interportuale italiano. Entro il Giugno 2026, tutti i nodi dovranno essere in grado di scambiare informazioni in tempo reale tramite i TOS e l’infrastruttura digitale nazionale già attiva presso il MIT.

Anche la governance del settore è stata al centro del dibattito. Gianpaolo Serpagli, in rappresentanza dell'Interporto di Parma, ha evidenziato il valore dei corpi intermedi come strumenti fondamentali per il dialogo tra operatori e istituzioni. "UIR ha dimostrato di essere un interlocutore credibile per Governo e Parlamento, proponendo soluzioni operative condivise – ha affermato –. Serve ora rinnovare il quadro normativo di riferimento, aggiornando la legge 240/90, per rispondere alle esigenze del settore".

A rafforzare il piano strategico nazionale, la mappatura dei terminal merci intermodali prevista dalla direttiva ministeriale in attuazione del Regolamento UE 2024/1679 rappresenta un passaggio decisivo. UIR

auspica che tale strumento, in fase di completamento entro Settembre 2025, sia funzionale a un'ottimizzazione dell'esistente, evitando una frammentazione non coordinata dell'offerta terminalistica.

### Conclusione

Il messaggio emerso da Venezia è chiaro: gli interporti italiani sono pronti a sostenere un rilancio dell'intermodalità, ma serve una gestione attenta e puntuale della fase transitoria in corso. Completare nei tempi previsti le opere previste dal PNRR non è solo una questione tecnica, ma una priorità strategica per evitare che l'Italia perda competitività proprio nel momento in cui l'Europa punta con decisione verso una logistica più sostenibile e integrata.



## **INRAIL PRESENTA IL NUOVO SERVIZIO DAL VESPUCCI LIVORNO-PORTOGRUARO**

Presentato oggi all'Interporto toscano Vespucci il nuovo servizio ferroviario attivato tra Livorno e Portogruaro operato da InRail e condiviso da Trans Italia.

Il nuovo collegamento, operativo già da qualche tempo, è stato spunto per il convegno "Nuove connessioni strategiche nel livornese: verso un futuro su rotaia" a cui hanno preso parte insieme alle società, anche le istituzioni.

A portare i propri saluti c'erano infatti la presidente dell'interporto Monica Bellandi, il commissario straordinario dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Luciano Guerrieri, il sindaco di Livorno Luca Salvetti e la vice sindaca di Collesalveti affiancati da Riccardo Breda, presidente della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno.

Noi abbiamo approfondito il tema della giornata con gli scenari possibili per il futuro con Guido Porta, amministratore delegato di InRail.

### **Dottor Porta, quali sono oggi le prospettive per il territorio livornese, porto e interporto?**

Le prospettive sono notevoli, ed è importante dedicarsi a individuare nuovi traffici. Il traffico che portiamo avanti per Trans Italia finora veniva fatto tutto su strada, adesso con un treno a settimana, completo, per Portogruaro.

Le merci sono le più varie, le casse mobili infatti permettono di trasportare qualunque tipologia senza vincoli.

### **Per InRail si tratta di una novità promettente?**

Come imprese ferroviarie possiamo dire di guadagnare "il giusto" dal servizio, ma è importante la



ricaduta sul territorio perché si dà lavoro all'interporto toscano che sulla ferrovia ancora fa pochi volumi. Allo stesso tempo si riducono i mezzi sulla strada e anche questo è un apporto importante per la collettività.

### **Prospettive di crescita?**

Certamente. Oltre al traffico con Trans Italia facciamo già trasporti dalla Francia appoggiandosi qui

all'interporto, rifornendo il nostro cliente Solvay con la sabbia necessaria per i loro prodotti. Per il porto di Livorno trasportiamo Gpl, prodotti alimentari, cereali, e tank di olio alimentare dall'Ungheria.

C'è anche un volume importante da Piombino che abbiamo acquisito da un po' di tempo, che vede il trasporto delle rotaie destinate all'Est Europa.

Si tratta di traffici impegnativi perchè localizzati in diverse aree estere, ma che riusciamo a portare avanti grazie alle certificazioni ottenute in Paesi europei e che ci danno modo di avere un rapporto privilegiato con gli operatori locali.

La nostra è una realtà da 65-70 milioni circa di fatturato, 2 milioni di euro sono fatti qui sul territorio, numeri che comunque sono destinati a crescere.

### **Quanto pesa sulle vostre attività il problema dei cantieri sulla linea ferroviaria?**

Questo è un grande problema tutto l'anno e in particolare modo nei periodi estivi quando sono concentrati i lavori più importanti che bloccano a lungo la rete di collegamenti.

Ultimamente si aggiunge anche la criticità legata alla deviazione dei treni dell'Alta velocità sulle linee tradizionali che inibiscono in parte il trasporto merci tradizionale.

I costi si ripercuotono sull'impresa ferroviaria che deve poi gestire i clienti che devono poter contare su trasporti tutto l'anno secondo il proprio flusso logistico; purtroppo ancora il mercato non percepisce il costo di queste attività extra e sono le imprese ferroviarie che devono fare da "camera di compensazione" di tali spese.

L'auspicio è che dopo il 2026 il sacrificio sia ripagato con una rete efficiente e efficace che possa trasportare treni più lunghi e più pesanti, oltre le 2500 tonnellate.

### **Qui sul territorio c'è attesa per la costruzione dello scavalco ferroviario e la risagomazione delle gallerie sulla linea appenninica. Per voi quanto è importante?**

Considerando che il porto di Livorno ha una componente importante di volumi rappresentata dai semirimorchi, la risagomatura aprirebbe a un mercato importante, oggi limitato proprio dalle dimensioni delle gallerie che permettono il trasporto di soli semirimorchi di certe altezze.

Mettere i rimorchi sui treni è la modalità di intermodalità più diffusa e efficiente nel Nord Europa anche in prospettiva ambientale.

Una volta terminati i lavori sulla linea Prato-Bologna dovremmo poter incrementare un nodo importante come l'interporto Vespucci con nuovi volumi provenienti dallo scalo a mare che troverebbero giovamento inoltre dal nuovo scavalco ferroviario, collegamento diretto tra porto e interporto stesso.

### **InRail**

InRail è un'impresa ferroviaria nata nel 2009 che opera in Italia, Slovenia e Croazia. Da tre anni è controllata dal Gruppo Autobrennero e partner di RTC e Lokomotion e che fornisce servizi di tutti i tipi di merci, materie prime, rottami ferrosi e prodotti siderurgici.

La sede legale è a Genova, quelle operative si trovano a Udine, Nova Gorica e Zagabria. La società può contare su un organico di 245 addetti tra istruttori accreditati per la formazione del personale, agenti esperti per la verifica tecnica, di condotta e formazione treno con 24 locomotive elettriche e 4 locomotori diesel.

Nata in Italia, ha capito nel tempo che la ferrovia per potersi sviluppare aveva bisogno di maggior respiro con connessioni internazionali, perchè per poter funzionare sono necessari corridoi logistici efficaci.



# T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



**T.O. Delta S.P.A.**

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

[info@todelta.it](mailto:info@todelta.it)

+39 0586 243 907

1921



Ignazio Messina &amp; C.

## SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

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

<b>LIBIA</b> via Jeddah	MISURATA - TRIPOLI - BENGHAZI	ogni 15 giorni
<b>ALGERIA</b>	ALGERI	ogni 12 giorni
<b>TUNISIA</b>	TUNISI	settimanale
<b>LEVANTE</b>	ALEXANDRIA	ogni 20 giorni
<b>ARABIA SAUDITA</b>	JEDDAH	settimanale
<b>MAR ROSSO</b>	AQABA GIBUTI	ogni 10 giorni ogni 20 giorni
*via Jebel Ali	PORT SUDAN ADEN*	settimanale ogni 15 giorni
<b>GOLFO ARABICO</b> <b>INDIA</b> <b>PAKISTAN</b>	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA via Mundra AL JUBAIL* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 15 giorni
*via Jebel Ali		
<b>AFRICA OCCIDENTALE</b> *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](http://WWW.MESSINALINE.IT)

**IGNAZIO MESSINA & C.**

GENOVA:

Tel. 010 53961

Fax 010 5396264

[info@messinaline.it](mailto:info@messinaline.it)

**IGNAZIO MESSINA & C.**

MODENA:

Tel. 059 351381

Fax. 059 357719

[modena@messinaline.it](mailto:modena@messinaline.it)

**IGNAZIO MESSINA & C.**

NAPOLI:

Tel. 081 963461

Fax. 081 9634699

[napoli@messinaline.it](mailto:napoli@messinaline.it)



# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



## SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
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 CARMEN	MUS22W	04/06		30/5	1/6	06/06	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC MATILDE V	MUS23W	11/06		5/6	8/6	13/06				
		MSC MUMBAI VIII	MUS24W	18/06		12/6	15/6	20/06				
		MSC DUBAI VII	MUS25W	25/06		19/6	22/6	27/06				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	2	MSC NEW HAVEN	MG523W				6/6	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC TOMOKO	MG524W				13/6					
		MSC MADRID	MG525W				20/6					
		MSC ESTHI	MG526W				27/6					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
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 NEW HAVEN	MG523W		9/6	4/6	6/6	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC TOMOKO	MG524W		16/6	11/6	13/6					
		MSC MADRID	MG525W		23/6	18/6	20/6					
		MSC ESTHI	MG526W		30/6	25/6	27/6					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC EVEREST VIII	MG527W		7/7	2/7	4/7					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
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 JEONGMIN	MC522A		4/6	26/5		30/5	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ALGHERO	MC523A		11/6	2/6						
		GREENVILLE	MC524A		18/6	9/6						
		CAPE SOUNIO	MC525A		25/6	16/6						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
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"												
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it												
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 TIANJIN	NL520R			30/5	29/5	vedi servizio 18				
		MSC NICOLE X	NL521R		6/6		5/6					
		MSC INES	NL522R		13/6		12/6					
		MSC MADELEINE	NL523R		20/6		19/6					
E-mail prenotazioni:sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC SANDRA	CD522A	31/5	2/6	4/6	5/6	vedi servizio 18				
		MSC ENGLAND	CD523A	7/6	9/6	11/6	12/6					
		MSC TAMARA	CD524A	14/6	16/6	18/6	19/6					
		MSC RITA V	CD525A	21/6	23/6	25/6	26/6					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it												
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 - Malé	7	MSC ISTANBUL	FD521E				23/5	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC HAMBURG	FD522E				30/5					
		MSC CATANIA	FD523E				6/6					
		MSC JEONGMIN	MC522A			4/6						
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 - Malé.		MSC ALGHERO	MC523A			11/6						
		GREENVILLE	MC524A			18/6						
		CAPE SOUNIO	MC525A			25/6						

# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	LI	GE	NA	CIV	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it										
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Male	7 bis	MSC NAOMI	OW522A		2/6					
		MSC PALERMO	OW525A		18/6		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC MAXINE	OW526A		25/6					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it										
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde URUGUAY - Montevideo PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.	8	MSC MELINE	MM523A	6/6	---	8/6	---			
		MSC SARA ELENA	MM524A	13/6	---	15/6	---			
		MSC AGADIR	MM525A	20/6	---	22/6	---	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC MATILDE V	MU522W	---	---	---	1/6			
	MSC MUMBAI VIII	MU523W	---	---	---	8/6				
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it										
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne) PERU - Callao, Paita ECUADOR - Guayaquil COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTAMICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto	9	MSC JEONGMIN	MC522A	31/5	4/6	26/5				
		MSC ALGHERO	MC523A	7/6	11/6	2/6				
		GREENVILLE	MC524A	14/6	18/6	9/6				
		CAPE SOUNIO	MC525A	21/6	25/6	16/6		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo POD - Douala + Luanda POL - Livorno - vedi servizio 1	10	MSC SANDRA	CD522A	4/6						
		MSC ENGLAND	CD523A	11/6		vedi servizio 13bis	vedi servizio 2	vedi servizio 9	vedi servizio 18	vedi servizio 10
		MSC TAMARA	CD524A	18/6					vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC RITA V	CD525A	25/6					vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.14 bis	11	MSC JEONGMIN	MC522A	30/5	4/6	26/5				
		MSC ALGHERO	MC523A	6/6	11/6	2/6				
		GREENVILLE	MC524A	13/6	18/6	9/6			vedi servizio 18	vedi servizio 18
		CAPE SOUNIO	MC525A	20/6	25/6	16/6			vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it										
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne. NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne NUOVA CALEDONIA - Noumea INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment	12	CMA CGM LOIRE	ONNLDE	12/6						
		MSC AZOV	MA523A	19/6						
		MSC ASYA	MA524A	26/6			vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC HEIDI	MA525A	3/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it										
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne. NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne NUOVA CALEDONIA - Noumea INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment	12 bis	MSC NEW HAVEN	MG523W			6/6				
		MSC TOMOKO	MG524W			13/6				
		MSC MADRID	MG525W			20/6				
		MSC ESTHI	MG526W			27/6				
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it										
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omazaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe	13	MSC CELESTINO MARESCA	GJ520E			2/6				
		MSC RAYA	GJ521E			15/6		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC NELA	GJ522E			19/6			vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC FEBE	GJ523E			28/6				vedi servizio 18

# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
GOLFO PERSICO - Dubai, Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13 <sup>bis</sup>	MSC ISTANBUL	FDS21E		28/5	vedi serv. 16	-----	-----	29/5	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC HAMBURG	FDS22E		4/6		-----	-----	5/6			
		MSC CATANIA	FDS23E		11/6		-----	-----	12/6			
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC HAMBURG	FDS22E		4/6	vedi serv. 16	-----	-----	5/6	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		MSC CATANIA	FDS23E		11/6		-----	-----	12/6			
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	FDS24E		18/6		-----	-----	19/6			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri	14	MSC JIANI	YA520A		17/5	vedi serv. 2	vedi serv. 4			vedi servizio 18		
		ESPOIR	YA521A		6/5							
		MSC JIANI	YA522A		10/5							
		ESPOIR	YA523A		17/5							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MOROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15	MSC TAMARA	YM521A		19/5	vedi servizio 1	vedi serv. 4			vedi servizio 18		
		EF EMIRA	YM522A		26/5							
		MSC TAMARA	YM523A		2/6							
		EF EMIRA	YM524A		9/6							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
TURCHIA   GRECIA   SIRIA   EGITTO   MAR NERO   CIPRO   LIBANO   TUNISIA   LIBYA - via Gioia Tauro	16					vedi serv 18 (AC)				THYRR SHUTTLE		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	17	MSC ANZU	MM521A		25/4	vedi serv. 4						
		MSC ARICA	MM522A		2/5							
		MSC MELINE	MM523A		9/5							
		MSC SARA ELENA	MM524A		16/5							
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO												
	18	MSC MELANI III	AE520A		20/5	19/5			18/5			HAFSA, ASHDOO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC ADRIANA II	AE521A		27/5	26/5			25/5			
		MSC MELANI III	AE522A		3/6	2/6			1/6			
		MSC REET II	AC519A					10/5		13/5		EYVAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTINOPOLI, ISTANBUL, GEMLIK, ALGIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC JENNY II	AC520A					17/5		20/5		
		TBN	AC521A					24/5		27/5		
		MSC HANNAH	AB521A		20/5	19/5	16/5			21/5	28/5	PRAELUS ALEXANDRIA OLD PORT, MERSEN, BRNDEBERUN, BERUT, LIMASSOLA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		TBN	AB522A		27/5	26/5	23/5			28/5	4/6	
		MSC MASHA 3	AB523A		3/6	2/6	30/5			4/6	11/6	
		MOLIVA	AY521R		24/5						26/5	BAR GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MOLIVA	AY522R		31/5						2/6	
		MSC TOMOKO	DE521R							5/6		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg04@mscspadoni.com)
		MSC CADIZ	DE523R							18/6		
		MSC SAO PAULO V	DE524R							22/6		
		MED TRABZON	AS521A		22/5	24/5				21/5		ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, BERNICE, ALGIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MED SAMSUN	AS522A		29/5	31/5				28/5		
		MED TRABZON	AS523A		5/6	7/6				4/6		
		LUEBECK	AA519A		12/5	14/5				11/5		PRAELUS, LIMASSOLA, BERUT, ALEXANDRIA EL DEKHELA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
MSC MADISON II	AA520A		19/5	21/5				18/5				
TBN	AA521A		26/5	28/5				25/5				