

 il Messaggero Marittimo

Giugno 2025

RASSEGNA

MENSILE



TOUR VESPUCCI

follow us



AL TRANSPORT LOGISTIC SI FESTEGGIA L'ITALIA



L'inizio di Transport logistic, a Monaco di Baviera, riunisce in terra tedesca tanti italiani dei settori rappresentati alla più importante fiera a livello internazionale.

E allo stand di Assoport, non ci si dimentica che oggi è il 2 Giugno, Festa della Repubblica. E allora via, dopo il taglio del nastro, con i rappresentanti dei porti italiani e l'Agenzia ICE, a una versione alternativa dell'inno di Mameli.

Qui è riunita la portualità italiana sotto lo slogan comune **"One country, all the logistics"** che ancora una volta in collaborazione con ICE si mette "in vetrina" per presentare il proprio valore.

Un settore, quello portuale, che attende un nuovo capitolo, con il rinnovo delle presidenze di quasi la totalità delle Autorità di Sistema portuali.

Tiziana Murgia, manager della comunicazione dell'associazione dei porti italiani lo ribadisce: solo insieme si può guardare avanti e crescere.

La fiera di Monaco quest'anno riunisce, come ogni due anni, i settori delle merci, della logistica e della mobilità e non potevano mancare i porti italiani, vere connessioni tra Italia e mondo.

Gli stand sono veri e propri capolavori di design, che testimoniano l'importanza data da chi ha deciso di partecipare, alla presenza al Transport logistic.

Presenze da tutto il mondo con la ricerca di nuove connessioni, mercati e sinergie per crescere e sviluppare i propri traffici, ma anche le proprie competenze, con ampio spazio dato alla formazione.

"I porti italiani -ha commentato il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri- hanno un ruolo di primo piano per la logistica moderna del nostro Paese. La conferma del ruolo dei porti è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti che caratterizzano questi giorni di intenso lavoro. Il momento che stiamo vivendo è molto particolare. Rassicurante che presidenti e commissari delle AdSp continuino a lavorare con decisione anche nella strategia di promuovere le attività del sistema portuale nei contesti internazionali, che diventano sempre più importanti, perché il Marchio ITALIA sia sempre più riconosciuto".

LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA: SVILUPPO CONCRETO DEGLI SCALI



Il sistema portuale di La Spezia e Marina di Carrara si presenta alla fiera di Monaco come un unicum. Una proposta lanciata dall'AdSp del mar Ligure orientale che è stata accolta dagli operatori dei due porti, testimoniando una sinergia che rappresenta il punto di forza del cluster portuale ligure-toscano.

“Siamo riusciti a essere qui tutti insieme -sottolinea il commissario straordinario Federica Montaresi- come comunità allargata tra pubblico e privato, per far valere anche in contesti internazionali come questo, la collaborazione che portiamo avanti in tutte le nostre iniziative.”

In attesa di sapere cosa deciderà il Governo, le attività dell'AdSp vanno avanti: “Non abbiamo perso neppure un secondo dalla mia nomina a commissario l'Ottobre scorso, portando avanti progetti e attività che erano già in corso e dando sviluppo al porto.” L'ultimo atto firmato è quello che riguarda il Terminal del Golfo che permetterà l'ampliamento per il gruppo Tarros.

“Un atto atteso da anni e che rappresenta un punto importante del Piano regolatore portuale. Insieme allo sviluppo infrastrutturale del La Spezia Terminal Container, garantisce un futuro concreto di crescita per i nostri scali di La Spezia e Marina di Carrara”.



LA VESPUCCI APPRODA A LIVORNO DOPO DUE ANNI DI GIRO DEL MONDO



Dopo due anni in mare e un periplo completo del globo, l'Amerigo Vespucci, storica nave scuola della Marina Militare Italiana, è tornata a toccare il suolo toscano, approdando nel porto di Livorno. Una tappa simbolica e densa di emozioni, che segna il ritorno in patria di un equipaggio profondamente trasformato dall'esperienza. «Non siamo più le stesse persone che sono partite nel Luglio del 2023 da Genova», ha raccontato il Comandante Giuseppe Lai con voce commossa. «Abbiamo gli stessi volti, gli stessi nomi, ma torniamo arricchiti da un viaggio incredibile».

Il Vespucci ha fatto tappa in **30 porti**, visitando **28 Paesi** in **cinque continenti**. Un percorso che ha fatto del veliero un vero ambasciatore dell'Italia nel mondo, portando ovunque il simbolo della tradizio-

ne navale e della cultura italiana. A Livorno, il veliero è stato accolto calorosamente dalle autorità locali e dai vertici della Marina, in una cerimonia che ha celebrato non solo l'impresa compiuta, ma anche il forte legame tra la città e la nave.

«Il cordone ombelicale che unisce la Toscana e Livorno alla nave scuola Amerigo Vespucci si rafforza oggi più che mai», ha dichiarato con orgoglio il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. «Questa nave è un'opera d'ingegno unica, ha 94 anni ma sembra una creatura giovane, vitale, capace di guardare al futuro con passione e dedizione» ha aggiunto Antonio Mazzeo, presidente del Consiglio Regionale.

Nave Vespucci è rimasta ormeggiata nel porto li-

vornese, aperta alle visite del pubblico. Un'occasione preziosa per tutti i cittadini che vorranno salire a bordo del veliero e scoprire da vicino una delle più affascinanti testimonianze della marineria italiana. «Il Vespucci è uno degli orgogli del nostro Paese, è lo Stato che si fa vicino ai cittadini, che si mostra bello e positivo. Accoglierlo qui, nella città portuale più bella del mondo, è per noi motivo di grande fierezza», ha concluso il prefetto Giancarlo Dionisi, visibilmente emozionato.

La tappa di Livorno ha anticipato l'ultima fase del viaggio: il ritorno a Genova del 10 giugno, dove si conclude ufficialmente il tour mondiale. Un'avventura che ha risvegliato l'orgoglio nazionale e che continuerà a vivere nei racconti dell'equipaggio e nello sguardo ammirato di chi salirà a bordo in questi giorni. In segno di collaborazione tra i due Paesi, Salvini e Tabarot hanno firmato la fresa, simbolo dell'impegno comune nella realizzazione dell'opera.



Linde Material Handling

Linde

tricom s.r.l.

tricom srl.net

FERCAM NON POTEVA MANGARE A TRANSPORT LOGISTIC



Da Monaco, in occasione del Transport logistic, FERCAM ha lanciato instaFERCAM, la nuova piattaforma digitale per la prenotazione dei carichi completi in Europa.

Come ci spiega l'amministratore delegato Hannes Baumgartner, un progetto realizzato in collaborazione con cargomotion.

"Abbiamo incorporato questa nuova tecnologia nei nostri processi per offrire ai clienti una nuova piattaforma di prenotazione immediata che riduce i tempi di conferma del carico, generalmente legati a uno scambio di mail".

Qui infatti si può sapere in brevissimo tempo se è possibile affidare il proprio carico ed eventualmente effettuare la prenotazione.

La logistica ormai, anche grazie a innovazioni tecnologiche come questa, vive una nuova era. "La nostra azienda lo testimonia credendo in startup innovative

e progetti di sostenibilità".

L'ambiente al centro, l'ultimo esempio di FERCAM quello dell'introduzione nella propria flotta del camion elettrico per il trasporto a lungo raggio targato Mercedes-Benz eActros 600, passi concreti verso un futuro senza emissioni.

"L'innovazione ci permette di migliorare e creare una logistica più sostenibile, migliore per tutti. Noi continuiamo su questa strada".

Una strada, parlando del settore in generale, molto incerta che lascia sempre spazio a nuove opportunità in giro per il mondo.

Come quella che ha coinvolto FERCAM all'Expo di Osaka: "Abbiamo avuto l'onore di trasportare l'opera "Apparato circolatorio" dello scultore italiano Jago al Padiglione Italia dell'Expo, con la nostra Business Unit Arts, contenti di essere partecipi dell'italianità presentata ad Osaka".

INTERPORTO PADOVA: IL BANDO PER UN PARTNER SI PRESENTA AL MONDO DELLA LOGISTICA INTERNAZIONALE



Dopo la presentazione alla stampa italiana, Interporto Padova in occasione della sua partecipazione a Transport logistic di Monaco, lancia anche a livello internazionale il bando per la selezione di un partner logistico per lo sviluppo del terminal intermodale.

Il presidente Luciano Greco, ci spiega che l'indagine di mercato chiusa a Gennaio aveva dato ottimi risultati. "Perciò siamo ottimisti che troveremo il partner a cui affidare il 70% della newco che sarà creata appositamente per la gestione del terminal, gioiello tecnologico".

Il restante 30% resterà in mano all'interporto con alcune clausole statutarie che tutelano la destinazione intermodale dell'area, impedendo modifiche senza il suo consenso, indipendentemente dalla quota azionaria.

Obiettivo è quello di sviluppare ulteriormente il traffico su Padova, oltre gli 8000 treni e arrivare a quasi il doppio.

Il valore a base d'asta è stato stimato in 60 milioni di euro e la selezione del partner avverrà secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, che valuta non solo l'aspetto economico, ma soprattutto la qualità e la sostenibilità del progetto industriale presentato. La definitiva aggiudicazione è subordinata all'approvazione degli organi collegiali dei soci pubblici di Interporto Padova.

Droni, test e comunità energetiche

"In questi giorni stiamo portando avanti le prime sperimentazioni del progetto che abbiamo lanciato qualche mese fa per l'utilizzo di droni per il controllo dell'area logistica dell'interporto".

Si tratta di droni automatici di ultima generazione capaci di garantire la propria attività giorno e notte in modo automatico decollando da un "hangar robotico" che provvederà a proteggere il drone dagli agenti

atmosferici, aprendosi solo al momento del decollo per poi richiudersi automaticamente dopo.

Qui anche la ricarica automatica delle batterie, valutando le condizioni atmosferiche per il volo in sicurezza, con i classici "controlli pre-volo" per verificare l'integrità del sistema.

Terminato il volo l'hangar si riaprirà per consentire l'atterraggio del drone.

"Stiamo portando avanti i test che ci vengono richiesti per il loro utilizzo regolamentato, considerando che siamo tra i primi a portare avanti questo tipo di innovazione tecnologica. Il loro uso diverrà parte integrante del sistema di controllo della nostra area per la

prevenzione di incendi e furti".

L'interporto di Padova è stato innovatore anche 15 anni fa quando diede vita al parco fotovoltaico più grande del Paese, con i pannelli posizionati sui tetti degli immobili di proprietà.

"Portiamo avanti da tempo investimenti che hanno come obiettivo la transizione energetica, l'ultimo l'ingrandimento del parco fotovoltaico e l'apertura di un nuovo cantiere per una comunità energetica a cui affitteremo parte dei nostri tetti".

Si tratta di una prima sperimentazione per capire se questo tipo di esperienza sarà ripetibile in altre aree logistiche italiane.

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

VOLKSWAGEN SCEGLIE VENEZIA COME HUB PORTUALE

Volkswagen ha scelto: Venezia sarà il nuovo hub portuale in Italia per i veicoli del gruppo.

Una decisione accolta con soddisfazione dal presidente del porto Fulvio Lino di Blasio e presentata in occasione del Transport logistic a Monaco.

“Dopo il Patto per lo sviluppo del Sistema Logistico Veneto del 2022, continua il percorso per rendere il sistema un unico insieme efficiente e innovativo, per guardare sempre più al futuro e giocare da protagonisti tra i player globali della logistica e dove il ruolo dei nostri porti è e sarà sempre più cruciale” sottolinea.

Andare avanti come sistema logistico unico rappresentato da tutti gli operatori ha permesso di avere la stessa mission che poi ha portato ai primi risultati, con una pianificazione allargata che ha coinvolto tutta la regione.

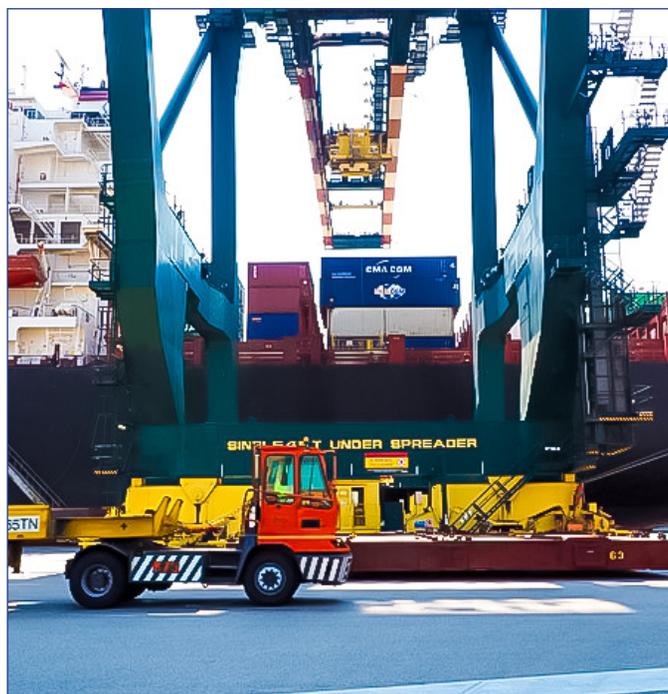
Il nuovo terminal auto

I vantaggi per la società di un nuovo terminal portuale a Porto Marghera saranno i tempi di consegna ridotti verso alcuni stabilimenti propri, soprattutto quelli del sud della Germania e per i viaggi verso l'Estremo oriente.

Riduzione dei costi e delle emissioni sono anche i punti messi in evidenza durante la presentazione a Transport logistic da Peter Hörndlein, responsabile della logistica dei veicoli di Volkswagen, sfruttando anche la linea ferroviaria.

Per permettere l'operazione l'AdSp del mar Adriatico settentrionale ha concesso alla piemontese Vezzani per i prossimi 25 anni alcune aree destinate al nuovo traffico, mentre la prima nave è attesa ad Ottobre.

Si tratta dell'area ex SIRMA, la darsena terminale del Canale Industriale Sud, che comprende l'acceso SIRMA e la fascia demaniale retrostante. L'area sarà destinata alle operazioni portuali di imbarco e sbarco di veicoli rotabili, tra cui autovetture nuove o usate, nonché veicoli commerciali, industriali e agricoli. Saranno incluse anche le attività di movi-



mentazione, deposito, magazzinaggio, distribuzione, gestione terminalistica e logistica intermodale, per un totale di circa 10 mila posti auto.

La scelta di Volkswagen di riposizionare tutto il traffico logistico europeo è giunta dopo un bando per identificare un operatore terminalistico e uno per identificare soggetti e collegamenti navali arrivando così al terminal del Canale Sud con un collegamento ferroviario con treni da 750 metri e un piazzale molto ampio che soddisfaceva i requisiti del gruppo.

“La componente ferroviaria -è convinto il presidente dell'AdSp- è senz'altro quella che più interessa. Qui in Germania -continua- nel cuore dell'Europa produttiva e logistica, presentiamo un risultato concreto. Negli ultimi due anni, abbiamo lavorato anche per migliorare l'attrattività del porto di Venezia per operazioni portuali e logistiche e oggi se ne vedono i frutti”.

La ZIs che funziona

Ad essere determinanti nella scelta di Volkswagen sono state le agevolazioni della ZIs di Venezia e del Rodigino, e i tempi ridotti nella parte autorizzativa che ha piacevolmente sorpreso i tedeschi.

“La ZIs non è una un qualcosa che dipende solo e soltanto dalle risorse dedicate al credito di imposta -mette in evidenza Di Blasio- ma è anche un lavoro su quello che gli operatori chiedono, ovvero certezza delle procedure e dei tempi.”

“Il porto di Venezia -aggiunge- ha una grande voglia e una grande prospettiva di crescita nel proprio DNA portuale logistico”.

I traffici a Venezia

Il traffico automobilistico nel porto di Venezia ha registrato una crescita a doppia cifra nell'ultimo anno, confermando la competitività dello scalo in questo settore. Ora, con l'arrivo di un leader globale, questo trend non solo viene rafforzato ma anche strutturato, gettando le basi per uno sviluppo stabile e di lungo periodo.

I numeri e le caratteristiche del progetto parlano chiaro:

Treni settimanali verso i mercati dell'Europa centrale e orientale

Nuove rotte marittime dall'Estremo Oriente, grazie all'integrazione di Venezia nei flussi logistici internazionali del Gruppo Volkswagen

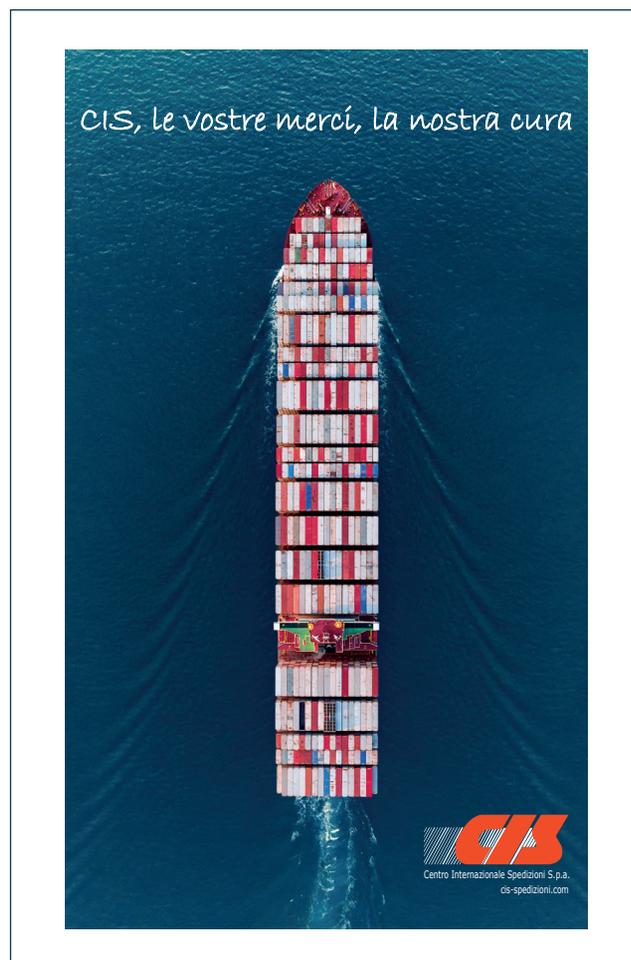
Riqualificazione di 27 ettari di aree industriali dismesse, collegate a uno snodo ferroviario e riconvertite a funzioni logistiche, con impatti positivi su occupazione ed economia del territorio

L'Autorità di Sistema portuale ha sostenuto la crescita del settore automobilistico con investimenti infrastrutturali strategici per oltre 60 milioni di euro, finalizzati a:

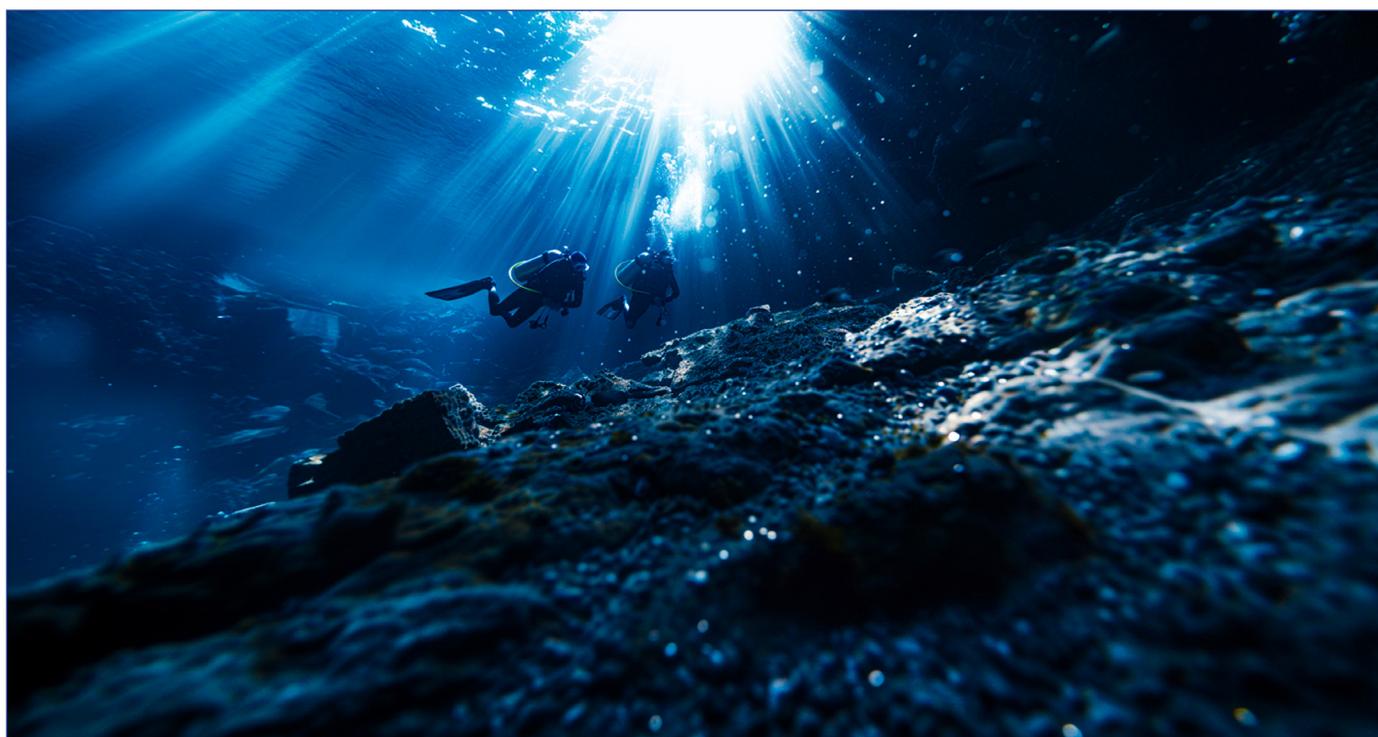
- Aumentare la capacità ferroviaria interna e i collegamenti con la rete ferroviaria nazionale
- Ridurre le interferenze tra traffico stradale e ferroviario
- Migliorare l'accessibilità logistica alle aree industriali e terminalistiche del porto

I progetti in corso includono:

- Un nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest
- L'ampliamento di Via dell'Elettricità
- L'adeguamento dello svincolo di Via della Chimica e l'espansione della stazione di Venezia Marghera Scalo, che sarà in grado di gestire fino a 40 treni al giorno, rendendo lo scalo un punto di riferimento per l'intermodalità nell'Alto Adriatico
- Parallelamente, è in fase avanzata lo sviluppo della nuova piattaforma logistica di Porto Marghera, infrastruttura chiave per la gestione dei flussi agroalimentari e containerizzati, collegata a oltre 65 km di rete ferroviaria interna.



LA SPEZIA CAPITALE DELLA SUBACQUEA: L'IMPEGNO DI CONFINDUSTRIA



“La Spezia è la sede naturale per ospitare il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea”. Ne è convinto Mario Gerini, presidente di Confindustria La Spezia, che in occasione dell’incontro organizzato presso la sede della confederazione degli industriali locali per illustrare a una platea folta e interessata lo stato dell’arte della struttura insediata ormai un anno e mezzo fa in via San Bartolomeo e diretta dall’Ammiraglio Cristiano Nervi, intervenuto anch’egli per la presentazione del terzo lotto di bandi di ricerca, dal valore di 50 milioni di euro. Gerini ci ha spiegato perché il territorio ligure rappresenta un unicum per lo sviluppo di un’infrastruttura strategica che guarda al futuro della tecnologia, della ricerca e della difesa.

“La vocazione subacquea di La Spezia ha radici storiche”, esordisce Gerini. “Dalla seconda metà dell’Otto-

cento, con l’istituzione della base militare, si è avviato un processo di crescita industriale, tecnologica e di competenze umane che ha trasformato il territorio. La cultura del mare qui non è un’etichetta, ma parte del DNA industriale locale”.

Il Polo, che punta a posizionare l’Italia tra i protagonisti della ricerca e delle applicazioni subacquee avanzate, è visto da Confindustria come una grande opportunità per l’intero sistema produttivo. Ma quali settori potranno davvero beneficiarne? “Non c’è un solo comparto coinvolto”, risponde Gerini. “Sicuramente il settore della difesa, già fortemente radicato nel territorio, ma anche l’elettronica, le telecomunicazioni, la sensoristica e l’informatica. Senza dimenticare il ruolo cruciale della ricerca scientifica e ambientale. Conosciamo solo il 2% dei fondali marini: l’esplorazio-

ne subacquea è oggi ciò che lo spazio era negli anni '60. Una frontiera da conquistare, piena di incognite e opportunità”.

In quest’ottica, il Polo può diventare anche un volano di innovazione per le PMI, da sempre spina dorsale dell’economia spezzina. Confindustria, spiega Gerini, si è attivata per accompagnare le imprese in questo percorso. “Da tempo lavoriamo su un progetto che abbiamo chiamato ‘Crescita della filiera’. L’obiettivo è duplice: rafforzare le competenze manageriali e preparare le aziende ad accedere ai fondi e ai bandi legati al Polo. Oggi non basta più la passione imprenditoriale: servono conoscenze tecniche, capacità progettuali, visione strategica”.

Per questo, Confindustria ha avviato percorsi formativi specifici e attività di orientamento sui nuovi strumenti tecnologici e finanziari disponibili. “Vogliamo che le imprese non si trovino impreparate. Il Polo rappresenta una sfida che La Spezia è pronta a cogliere, ma il successo dipenderà dalla nostra capacità di fare sistema”, conclude il presidente.

Il PNS non rappresenta quindi solo una piattaforma al servizio della difesa. È, piuttosto, una leva industriale capace di attivare filiere produttive trasversali e di generare nuova occupazione qualificata in settori strategici come l’energia, l’ambiente, le infrastrutture e persino l’agricoltura marina. Lo sottolinea anche Paolo Faconti, direttore generale di Confindustria La

Spezia, che interviene nel dibattito sul futuro del Polo. Una struttura che, secondo la sua visione, “rappresenta un’opportunità di crescita concreta per il sistema Paese – afferma – non si limita a ciò che accade sotto il livello del mare, ma può attivare nuove filiere in ambiti ad alto valore aggiunto”. A meno di due anni dalla sua fondazione, il Polo ha già lanciato 18 bandi di ricerca. Una fase iniziale che, spiega Faconti, è fondamentale per costruire un ecosistema di competenze tecniche e professionali di altissimo livello. “Questi progetti devono generare soluzioni operative, che poi passeranno alla produzione industriale. È da qui che nasceranno le nuove figure professionali del futuro”.

Guardando al medio termine, tra il 2025 e il 2030, il Polo sarà quindi anche un motore di occupazione, con la necessità di formare personale tecnico e manageriale capace di operare in contesti complessi, tra innovazione tecnologica, robotica subacquea, sensoristica e sostenibilità ambientale.

Faconti sottolinea infine l’importanza della scelta strategica di localizzare il Polo proprio alla Spezia, “città che vanta già una presenza forte di centri di ricerca legati alla Marina Militare e una cultura industriale consolidata”. Merito anche della visione del ministro della Difesa Guido Crosetto, promotore dell’iniziativa: “Il Polo è l’inizio di un rapporto strutturato tra il mondo della Marina e quello delle imprese. Da qui può partire un progetto nazionale, con una forte proiezione internazionale”.

PINOTTI AL TIMONE DELLA FONDAZIONE SUBACQUEA: “STRATEGICA PER L’ITALIA”

La senatrice ed ex ministro della Difesa è intervenuta a sorpresa a La Spezia, dove ha rilasciato in esclusiva al Messaggero Marittimo la sua prima intervista ufficiale da presidente della Fondazione del Polo Nazionale della Subacquea.

È stata la vera sorpresa dell’incontro spezzino sul Polo Nazionale della Subacquea, ospitato nella sede di Confindustria Nautica a La Spezia: Roberta Pinotti, prima donna nella storia a ricoprire il ruolo di Ministro della Difesa, è intervenuta nel dibattito pur non essendo in programma. E lo ha fatto con il peso della sua nuova responsabilità: Presidente della Fondazione del Polo Nazionale della Subacquea, incarico appena conferitole e che, proprio sulle colonne del Messaggero Marittimo, ha scelto di raccontare per la prima volta.

“Sono onorata dell’incarico – ha esordito Pinotti – perché questo Polo rappresenta un’opportunità straordinaria per il nostro Paese: un motore per lo sviluppo tecnologico nazionale e per il rafforzamento di quel tessuto di piccole e medie imprese che costituisce la dorsale dell’economia italiana”.

La Fondazione che guiderà – ha spiegato – avrà un ruolo cruciale: attrarre investimenti, sostenere la ricerca, stimolare la crescita di startup e progetti industriali nel campo della subacquea. “Saremo la cassa di risonanza del Polo – ha aggiunto – e la nostra prima missione sarà consolidare la rete di soci aderenti e sostenitori, far conoscere le attività in corso e ampliare le opportunità per università e PMI, anche attraverso i bandi già avviati”.

Con tre bandi già pubblicati in pochi mesi, il Polo Nazionale della Subacquea sta dimostrando, secondo Pinotti, “una capacità di azione rara nel panorama italiano”, con tempi di realizzazione “notevolmente accelerati rispetto alla media”. Un segno della vitalità del progetto, che ha nella Spezia la sua



sede naturale: “Una scelta giusta e simbolica – ha sottolineato – per la storia industriale della città e le sue competenze, ma il Polo è e deve restare un servizio all’Italia intera”.

Tra gli obiettivi principali, la senatrice ha indicato la capacità del Polo di “fare da ponte tra difesa, industria e ricerca, con un’apertura crescente al settore civile e privato”. L’orizzonte è quello di “un grande parco tecnologico della subacquea in cui pubblico e privato lavorino insieme per sviluppare una tecnologia avanzata, in cui l’Italia ha tutti i numeri per competere a livello mondiale”.

Infine, Pinotti ha ribadito il valore strategico del progetto anche in chiave continentale: “Il rafforzamento dell’Italia nel settore subacqueo si inserisce pienamente in una visione europea della difesa, dove le competenze tecnologiche acquisite sul piano nazionale saranno la base per dialogare e collaborare con i nostri partner europei”.

Il messaggio è chiaro: la subacquea è già oggi un fronte di sviluppo industriale cruciale, e grazie alla Fondazione, La Spezia e l’Italia potranno posizionarsi come protagonisti di un’innovazione che guarda al futuro, con radici ben salde nella tradizione navale e marittima del Paese.



GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



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

www.grimaldi.napoli.it

MSC PUNTA SU MANGALIA: VUOLE RILEVARE IL CANTIERE RUMENO IN CRISI



La Mediterranean Shipping Company, primo operatore mondiale nel trasporto marittimo containerizzato, avrebbe ufficialmente manifestato al governo rumeno il proprio interesse per rilevare e gestire il cantiere navale Damen Mangalia, struttura strategica situata sul Mar Nero ma da un anno in stato di insolvenza. A dare notizia dell'operazione è stata l'edizione romana di "Radio Free Europe", che ha avuto accesso a una lettera inviata da Prabhat Jha, CEO della MSC Shipmanagement Limited, alle più alte cariche politiche di Bucarest lo scorso 20 Aprile. Nella missiva, Jha sottolinea la volontà di MSC di sviluppare l'attività del cantiere, riassumendo lavoratori locali e contribuendo così alla ripresa occupazionale nella regione.

La mossa della compagnia fondata da Gianluigi Aponte si inserirebbe in una strategia di consolidamento delle attività industriali e manutentive in Europa. La flotta in continua espansione di MSC — che opera oltre 900 navi — richiede strutture capaci non solo di effettuare riparazioni, ma anche di supporta-

re nuovi programmi di costruzione navale. Mangalia potrebbe quindi diventare un hub per la costruzione di navi da crociera, ro-pax e rimorchiatori: la società già possiede infrastrutture simili ad Anversa e Napoli. MSC avrebbe inoltre dato segnali concreti del proprio impegno versando anticipi per i lavori di riparazione su alcune proprie navi in sosta a Mangalia, una prassi inusuale nel settore, che normalmente prevede il pagamento solo a lavori conclusi. Un gesto a dimostrazione delle concrete intenzioni del gruppo elvetico. Attualmente nel sito lavorano circa 800 persone su due unità in riparazione, ma restano oltre 100 dipendenti in cassa integrazione. Le prospettive restano incerte: 114 lavoratori sono stati informati che resteranno in sospensione per almeno tre mesi, mentre centinaia non hanno ancora ricevuto le indennità arretrate.

Un presente travagliato

La storia recente del cantiere è difatti travagliata. Fondato sotto la gestione della sudcoreana Daewoo, nel 2018 era stato ceduto per il 49% al gruppo olandese

Damen, mentre il 51% restava nelle mani dello Stato romeno, tramite la società pubblica Șantierul Naval 2 Mai. Il matrimonio industriale è però naufragato nel 2023, dopo che il governo ha modificato la normativa sulla governance delle aziende pubbliche, sottraendo a Damen il controllo gestionale. A quel punto, la compagnia olandese ha dichiarato la propria uscita dall'accordo e chiesto il rimborso delle quote cedute, aprendo formalmente la procedura di insolvenza nel Giugno dello stesso anno. Le richieste di risarcimento presentate dai creditori – molti dei quali appartenenti allo stesso gruppo Damen – ammontano a circa 400 milioni di euro. Da allora il cantiere è gestito da un amministratore giudiziario nominato dal tribunale, mentre lo Stato ha formalmente ripreso il controllo attraverso 2MMS, anche se la piena operatività resta sospesa.

Una scelta strategica

Per MSC, che già dispone di un centro di reclutamento marittimo a Costanza, il cantiere di Mangalia rappresenta un'occasione strategica per consolidare la propria presenza produttiva nel Mar Nero, formare personale tecnico e marittimo romeno e affiancare alla propria rete globale una base industriale nell'Est Europa. L'eventuale ingresso del gruppo svizzero rappresenterebbe una boccata d'ossigeno per un'infrastruttura in difficoltà e un possibile volano per il rilancio dell'economia locale. Al momento, però, dal governo romeno non è ancora giunta alcuna risposta ufficiale alla proposta. Nel frattempo, il tempo stringe: anche la turca Desan Shipyard sarebbe in trattative per subentrare nella gestione del cantiere dal 1° Luglio 2025, aprendo così a un possibile scenario di competizione internazionale.

 **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

CASSAZIONE E RESPONSABILITÀ DEL RACCOMANDATARIO: UNA SENTENZA CHE RISCHIA IL CONFLITTO CON IL DIRITTO EUROPEO

Nel complesso panorama giuridico che regola il traffico marittimo, una recente sentenza della corte di Cassazione torna a fare chiarezza su un principio fondamentale del Diritto Italiano: la responsabilità solidale del raccomandatario Marittimo, anche quando l'Armatore batte bandiera straniera. In questa Seconda Puntata della rubrica "NAVIGARE TRA LE NORME" l'Avvocato Alberto Batini analizza le implicazioni giuridiche e le possibili tensioni con le normativa europea, offrendo un'interpretazione puntuale e aggiornata sul tema.

Una recente sentenza della Cassazione (sez. III, 09/10/2023, n. 28228) ribadisce un principio ormai consolidato nel diritto italiano: il raccomandatario marittimo risponde in solido con l'armatore per i debiti contratti tramite il suo intervento quando la nave batte bandiera straniera, anche se l'armatore è italiano. Questo vale per tutte le obbligazioni sorte durante l'approdo, come il pagamento di tariffe e diritti portuali.

Cosa dice la legge italiana

La Legge 135/1977 prevede che il raccomandatario debba ottenere dall'armatore la disponibilità di fondi sufficienti a coprire gli obblighi contratti durante la sosta in porto. Se non lo fa, è responsabile in solido con l'armatore per i debiti sorti tramite il suo intervento. La Cassazione, con questa sentenza, chiarisce che ciò che conta è la bandiera della nave: se la nave è iscritta in un registro straniero, scatta la responsabilità solidale del raccomandatario, a prescindere dalla nazionalità dell'armatore.



Il nodo europeo: potenziale conflitto con il diritto UE

Qui nasce però un problema, non affrontato a fondo dalla Cassazione: cosa succede quando la nave batte bandiera di uno Stato membro dell'Unione Europea?

I Regolamenti europei n. 3577/92 e n. 4055/86 garantiscono la libertà di prestazione dei servizi marittimi tra Stati membri e vietano restrizioni che possano ostacolare l'accesso al mercato o imporre condizioni discriminatorie agli operatori comunitari. In particolare, il Regolamento 3577/92 stabilisce che le compagnie di navigazione comunitarie, che impiegano navi registrate in uno Stato membro, devono poter operare in altri Stati UE "alle stesse condizioni imposte ai propri cittadini".

Obbligare un armatore comunitario (ad esempio francese, tedesco o maltese) a fornire la provvista di fondi prima della partenza della nave, pena la responsabilità solidale dell'agente raccomandatario, rappresenta una restrizione che non viene imposta agli armatori italiani con navi italiane. Si crea così una disparità di

trattamento che rischia di violare la libertà di prestazione dei servizi garantita dal diritto europeo.

La critica: una norma nazionale che rischia di essere superata

La Cassazione applica la legge italiana in modo letterale, ma non considera che, quando si tratta di navi comunitarie, questa disciplina può entrare in conflitto con il quadro normativo europeo. La Corte di Giustizia UE ha già chiarito che il Regolamento 3577/92 si oppone a normative nazionali che, anche solo indirettamente, ostacolano la libera prestazione dei servizi marittimi tra Stati membri.

In sostanza, la responsabilità solidale del raccomandatario prevista dalla legge italiana – se applicata a navi comunitarie – rischia di essere una barriera illegittima all'accesso al mercato unico dei trasporti marittimi, perché impone agli armatori comunitari un onere (quello della provvista preventiva) che non gra-

va sugli armatori italiani con navi italiane.

Conclusione

La sentenza della Cassazione risolve correttamente il caso secondo la legge italiana, ma non tiene conto del possibile conflitto con il diritto europeo quando la nave batte bandiera di uno Stato membro UE. In questi casi, la disciplina nazionale potrebbe dover essere disapplicata per rispettare il principio della libera prestazione dei servizi sancito dai regolamenti comunitari.

In sintesi: la responsabilità solidale del raccomandatario prevista dalla legge italiana per le navi straniere rischia di non essere compatibile con il diritto UE se applicata a navi comunitarie, e la Cassazione avrebbe dovuto valutare più attentamente questo aspetto.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

TIZIANA MURGIA, TRENT'ANNI IN UN MONDO CHE CAMBIA (IN PARTE)

Continua la nostra serie di interviste a donne impegnate nei settori di nostro riferimento. Questa volta abbiamo scambiato due chiacchiere colloquiali con Tiziana Murgia, manager della comunicazione di Assoport.

L'abbiamo incontrata a Monaco, in occasione di Transport logistic dove Tiziana, insieme alle colleghe e colleghi delle AdSp italiane coordinava gli eventi e Transport e logistic gli appuntamenti dei giorni di fiera allo stand che ha riunito i porti italiani.

Del mondo dei porti Tiziana è ormai una specialista, dal 2009 nell'associazione che mette insieme le Autorità di Sistema portuale, ma prima a Gioia Tauro nel settore degli affari generali.

Quasi trent'anni per vedere un mondo che è cambiato, adattandosi alle novità, alla modernizzazione di processi e modalità.

Qualcosa però è rimasto ancora indietro.

Qui allo stand di Assoport la situazione italiana è rappresentata in modo emblematico: tante sono le donne presenti, provenienti dalle sedi degli enti portuali, più degli uomini viene da dire, ma nessuna di esse ricopre, come ci conferma Tiziana Murgia, ruoli decisionali.

“Siamo tante impiegate di livello o di middle management, ma come si sa, nessuna in cariche dirigenziali. Unica eccezione al momento all'apice delle Autorità di Sistema portuali è Federica Montaresi, commissario straordinario a La Spezia.”

Prima di lei basta meno della metà delle dita di una mano per contare altre presidenti donna: una a Trieste, Marina Monassi, e una sempre a La Spezia, Carla Roncallo.



“La speranza è che le cose possano cambiare, Assoport si è impegnata negli anni portando avanti alcune azioni concrete, penso al Patto per la parità di genere, un unicum in Europa”.

Un primato o una necessità che altrove non serve?

“Forse in Italia abbiamo bisogno di mettere per scritto le cose per renderle più vere, e in effetti dopo 26 anni nel settore mi stupisco ancora della situazione attuale. Per le donne è più difficile e per non essere “da meno” e essere sostituite da un uomo c'è bisogno di più organizzazione, ecco perchè c'è bisogno di cambiare il modo di pensare”.

Tra di loro, le donne, sanno però fare rete e supportarsi a vicenda per portare a termine insieme i risultati. “Questo stand di Assoport a Monaco ne è esempio, ma ci sono voluti anni di confronto e discussione per arrivarci.”

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@mscnavi.it

www.lenavigroup.it

NAVE VESPUCCIA GENOVA: ORGOGLIO ITALIANO E SIMBOLO DELLA BLUE ECONOMY

Genova ha celebrato il rientro nel porto dell'Amerigo Vespucci, storica nave scuola della Marina Militare, che conclude nella Superba il suo straordinario viaggio intorno al mondo, iniziato il 1° Luglio 2023. L'evento si è svolto a Ponte Parodi, in concomitanza con la Giornata della Marina Militare, alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e delle massime autorità civili e militari.

A fare gli onori di casa è stata la neoeletta sindaca Silvia Salis, che ha accolto il Capo dello Stato con parole cariche di emozione e orgoglio. «L'arrivo della Vespucci a Genova come ultima tappa di un tour planetario – ha dichiarato – rappresenta un onore per la nostra città e per l'intero Paese. Questa nave non è solo un simbolo della nostra Marina, ma una vera ambasciata galleggiante, che ha portato l'Italia nel cuore di popoli e nazioni, rinsaldando legami e valorizzando la nostra immagine nel mondo».

Nel suo intervento, Salis ha sottolineato anche il valore strategico del porto di Genova nel contesto mediterraneo e globale. «Il ritorno della Vespucci conferma il ruolo centrale di Genova nel Mediterraneo e le enormi potenzialità offerte dalla Blue Economy. Nautica, refitting e comparto marittimo sono settori in grado di generare occupazione di qualità e sviluppo sostenibile. Il mare – ha ribadito – è il nostro polmone economico, la leva per un futuro più inclusivo e competitivo».

Particolarmente toccante il riferimento al saluto con l'equipaggio della Maris, l'imbarcazione inclusiva protagonista del progetto parallelo alla Vespucci. «La stretta di mano con quei marinai è stato un momento che porterò con me – ha affermato la sindaca – perché l'inclusione non è solo un principio, ma una necessità civile e sociale. Serve ad abbattere non solo barriere architettoniche, ma anche



quelle mentali».

Per garantire il successo e la sicurezza dell'evento, il Comune ha mobilitato oltre 150 agenti della Polizia Locale e 160 volontari della Protezione Civile. Il dispositivo ha consentito una gestione ordinata dei flussi e una cornice di accoglienza all'altezza dell'importanza dell'occasione.

La città ha così reso omaggio non solo alla più celebre delle sue ospiti d'onore, ma anche alla propria vocazione marittima, ribadendo il proprio ruolo di capitale della portualità, della formazione nautica e del dialogo internazionale.



MSC-BLACKROCK NEI PORTI PANAMENSI: CRESCE LA TENSIONE



L'imponente acquisizione da parte del consorzio formato da MSC e BlackRock, che prevede il passaggio di 43 terminal portuali globali dalla cinese CK Hutchison, tra cui i due strategici scali panamensi di Balboa e Cristóbal, ha acceso una miccia geopolitica che preoccupa non soltanto le cancellerie internazionali, ma anche la stessa governance del Canale di Panama.

«Esiste un rischio concreto che un'eccessiva concentrazione della capacità portuale in capo a un singolo gruppo integrato finisca per compromettere la neutralità commerciale del Canale», ha dichiarato Ricaurte Vásquez, amministratore dell'Autorità del Canale di Panama, in una lunga intervista rilasciata al Financial Times.

Il nodo non è tanto il cambio di proprietà in sé, quanto il fatto che la Mediterranean Shipping Company, attraverso la controllata Terminal Investment Ltd (TiL), è oggi il più grande operatore terminalista privato al mondo, con una capacità operativa stimata oltre i 78 milioni di TEU. Una potenza logistica capace, potenzialmente, di influenzare rotte, tariffe e accessi lungo uno dei principali snodi marittimi globali.

I porti nel mirino

Balboa e Cristóbal, rispettivamente affacciati sull'Oceano Pacifico e sul Mar dei Caraibi, costituiscono le due teste di ponte del Canale. Oggi sono gestiti da Hutchison Ports in virtù di una concessione rinnovata nel 2021. La loro cessione, confermata dalla stessa

CK Hutchison lo scorso Aprile, è attualmente sotto esame da parte delle autorità antitrust cinesi. In particolare, la SAMR (State Administration for Market Regulation) ha avviato una procedura di revisione del dossier, sottolineando l'importanza della trasparenza e del rispetto dell'interesse pubblico.

La vicenda ha attirato anche l'attenzione degli Stati Uniti: secondo quanto riportato da Reuters, il presidente Donald Trump avrebbe accolto favorevolmente l'uscita di scena della holding cinese, definendola una "riappropriazione occidentale di un'infrastruttura strategica".

Ma non tutti condividono l'entusiasmo. Il governo panamense ha annunciato di avviare una valutazione interna, chiedendo agli acquirenti l'accesso alla documentazione legale e finanziaria. L'operazione — dal valore complessivo di 22,8 miliardi di dollari — è considerata sensibile anche per il debito residuo che Hutchison vantava nei confronti delle autorità locali, stimato in circa 1,2 miliardi di dollari, secondo fonti istituzionali panamensi.

L'alternativa pubblica

Per riequilibrare il quadro e garantire l'indipendenza operativa del sistema canaliero, Vásquez ha rilanciato un progetto strategico da tempo fermo nei cassetti: la costruzione di un nuovo terminal pubblico nell'area di Corozal, sul lato Pacifico. L'obiettivo dichiarato è dotare il Canale di uno strumento autonomo di movimentazione merci, in grado di affiancare e — se necessario — bilanciare la forza crescente degli operatori privati.

Equilibri delicati

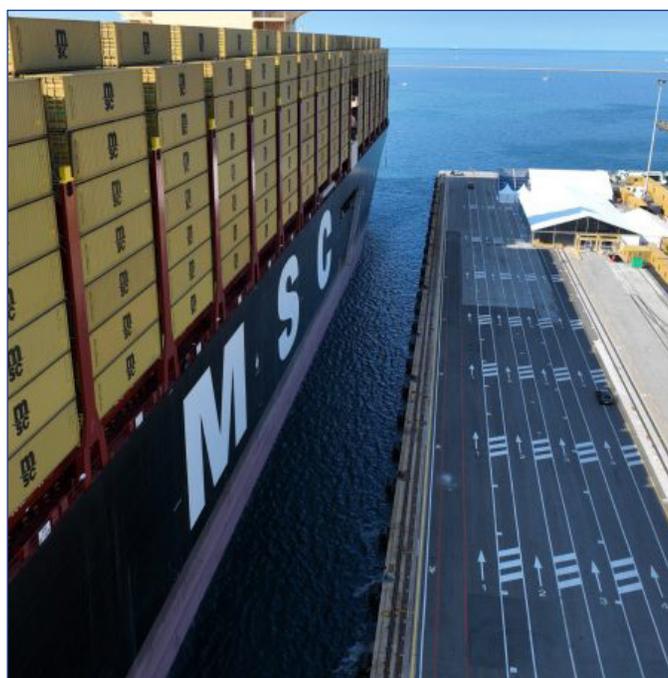
Il Canale di Panama è, dalla sua inaugurazione nel 1914, un simbolo di neutralità marittima. La sua rilevanza va ben oltre la geografia commerciale: oltre il 6% del traffico marittimo globale transita lungo i suoi

82 chilometri, collegando Atlantico e Pacifico in sole otto ore. La governance del Canale, affidata a un'autorità autonoma panamense dal 1999, si fonda su un principio cardine: non favorire alcun attore industriale o statale.

Un equilibrio che, nel contesto attuale, appare più fragile. L'ascesa di grandi gruppi armatoriali integrati verticalmente — capaci di controllare flotta, terminal, logistica terrestre e digitale — impone una riflessione sulla tenuta della concorrenza e sul rispetto dei principi multilaterali nel commercio marittimo.

Una partita strategica

L'acquisizione non è ancora definitiva. La vigilanza degli organismi regolatori, tanto in Cina quanto a Panama, sarà determinante per fissare le condizioni di eventuale approvazione. Ma la posta in gioco è chiara: non si tratta soltanto di un'operazione finanziaria, bensì di una partita strategica sulla sovranità dei flussi globali.



PORTO DI LIVORNO: UN HUB STRATEGICO DI TRAFFICI ILLECITI A LIVELLO PLANETARIO

Presentato in Consiglio regionale della Toscana, il Rapporto dell'Osservatorio regionale della legalità dedica un paragrafo particolare al porto di Livorno, in tema di traffici illeciti di stupefacenti.

Lo scalo labronico viene infatti confermato come un hub strategico a livello planetario per le attività criminali di camorra, 'Ndrangheta, clan mafiosi siciliani, organizzazioni pugliesi e laziali.

Questo per quello che riguarda le associazioni a delinquere italiane, ma non si deve dimenticare la parte straniera: albanesi e nigeriane in particolare per il traffico di droga, ma anche romeni, cinesi, magrebini e nordafricani in genere, che si avvalgono all'occorrenza di "manovalanza" di soggetti in stato di bisogno o irregolari sul territorio nazionale.

Nel report si citano organizzazioni criminali che "si evolvono e si adattano nel tempo" che portano a un loro studio sia sotto il profilo geopolitico sia sotto quello economico in considerazione della complessità dello scenario internazionale, "la cui comprensione rappresenta il presupposto di partenza per strutturare un'analisi dei fenomeni che possa favorire un contrasto preventivo ed efficace alle azioni criminali" si legge nel report.

Il mar Mediterraneo al centro dei traffici

Il Mediterraneo rappresenta un'area storicamente al centro dei traffici di droga e, oltre alla presenza delle mafie italiane che operano nel narcotraffico internazionale, si registrano fenomeni da tenere sotto attenta osservazione che riguardano sia interazioni con altre organizzazioni criminali sia la presenza e l'operatività sul territorio nazionale di gruppi narcos esteri, tra i quali come detto, quelli albanesi.



In particolare si cita il canale diretto creato con l'Ecuador: "Per comprendere le dinamiche narcos, è necessario indagare gli scenari internazionali, con particolare attenzione al Belgio, all'Olanda, alla Spagna, alla Germania e alla Francia. In Belgio, Olanda e ora anche in una parte della Germania da tempo opera la cd. "macro mafia", organizzazione di maghrebini naturalizzati di terza generazione. Si tratta di una potente organizzazione criminale che gestisce l'afflusso di droga nei porti di Anversa e di Rotterdam e che dialoga alla pari con le principali organizzazioni narcos mafiose".

Ma anche il mercato della droga è mutato e non c'è più un oligopolio criminale gestito in modo esclusivo da poche mafie italiane: "Si registra una situazione frammentata e fluida, con mutevoli alleanze che si intrecciano all'interno di un mercato globale, al quale si deve guardare per capire gli scenari e agire di conseguenza".

Il porto di Livorno

Il Report riferendosi al porto di Livorno, sottolinea come esso rappresenti uno snodo strategico di traffici illeciti a livello internazionale, con operatività di gruppi criminali.

Le organizzazioni straniere che nel centro-nord Italia hanno una consolidata leadership nel traffico internazionale di droga, non disdegnano di stringere alleanze criminali con esponenti dei sodalizi italiani.

In base al rapporto della Direzione centrale per i servizi antidroga lo scalo labronico risulta "essere in asse con i porti del centro e sud America e con i porti di Genova e Gioia Tauro".

Nell'analisi si ricorda come emblematico il seque-

stro dello scorso 9 Aprile della Guardia di finanza e dei funzionari del locale Reparto Antifrode dell'Ufficio delle Dogane che hanno sequestrato oltre 2000 chilogrammi di cocaina purissima.

L'operazione antidroga aveva riguardato 1.800 panetti nascosti all'interno di un container dry contenente polvere di cacao e imbarcato sulla nave cargo Mersin Express proveniente dal porto di Guayaquil in Ecuador. Sulle piazze di spaccio lo stupefacente avrebbe fruttato oltre 500 milioni di euro.

A inizio di quest'anno la stessa Guardia di Finanza e l'Agenzia delle dogane avevano confermato come il porto di Livorno si classificasse al secondo posto nei sequestri di droga nel 2024, subito dopo Gioia Tauro.



CONGESTION FEE NEI PORTI, FEDERLOGISTICA APRE AL CONFRONTO



Sul delicato tema dell'autotrasporto e dei crescenti tempi di attesa nei porti italiani, interviene in modo deciso Davide Falteri, presidente nazionale di Federlogistica, che lancia un messaggio chiaro: no a contrapposizioni sterili, sì al dialogo e alla corresponsabilità lungo tutta la filiera logistica. L'introduzione della congestion fee – la tariffa a carico degli autotrasportatori per compensare i disagi causati dal congestionamento nei terminal portuali – non deve essere vissuta come uno scontro tra categorie, sottolinea Falteri, ma come un'opportunità per rivedere, insieme, le regole di sistema. Per questo motivo, Federlogistica si propone di avviare un tavolo operativo che coinvolga tutti gli attori della logistica: armatori, terminalisti, spedizionieri, operatori logistici e autotrasportatori.

Due gli obiettivi principali dell'iniziativa:

- Rendere **più trasparenti e tracciabili le operazioni portuali**.
- **Definire un meccanismo di compensazione equo per gli autotrasportatori**, oggi spesso lasciati soli ad affrontare i costi legati a inefficienze strutturali, congestione e lunghe attese nei porti. Tra le ipotesi al vaglio, una possibile port fee o un'addizionale di salvaguardia.

“Chiediamo al Governo un intervento strutturale sul sistema tariffario del trasporto su gomma – spiega Falteri – che, nel rispetto delle regole europee sulla concorrenza, contrasti pratiche di dumping, elusione fiscale e insicurezza stradale, tutelando chi opera nel rispetto delle regole”.

Federlogistica prende quindi posizione anche sulla progressiva estensione della congestion fee a scali strategici come Marghera (dal 3 Giugno), Vado Ligure (dal 16 Giugno) e Livorno (dal 1° Luglio): un segnale di presa d'atto delle criticità che attraversano la logistica italiana, ma anche un invito a una gestione condivisa del problema, evitando il rischio di tensioni tra categorie. Positiva, in questo contesto, la disponibilità al confronto mostrata da Assiterminal, mentre continua a destare preoccupazione, secondo Falteri, il ritardo con cui le Autorità di Sistema Portuale stanno affrontando la questione, senza fornire strumenti regolatori adeguati.

In sintesi, il messaggio di Federlogistica è chiaro: serve una visione sistemica, non soluzioni parziali. Solo attraverso una regolazione condivisa e strutturale sarà possibile garantire un futuro sostenibile ed equilibrato per l'intero comparto logistico nazionale.

BOLUDA-MSC: ALLEANZA SUI RIMORCHIATORI DA 704 MILIONI

Via libera dalle autorità antitrust internazionali all'accordo tra Boluda Towage, divisione del gruppo spagnolo Boluda Corporación Marítima, e il colosso svizzero-italiano MSC (Mediterranean Shipping Company), che entra ufficialmente nel capitale della società di rimorchio con una quota del 50%, tramite l'apporto di asset per 704 milioni di euro. L'operazione, riportata nei dettagli dal quotidiano iberico specializzato El Mercantil, conclusa in tre fasi e strutturata attraverso la holding Boluda Towage Holding con sede in Lussemburgo, rappresenta uno snodo decisivo per il futuro della compagnia spagnola, che manterrà comunque il controllo gestionale con il 50,5% dei diritti politici nel consiglio di amministrazione.

730 rimorchiatori e sbarco in Asia

Con la fusione delle flotte tra Boluda e la controllata MSC MedTug, la società madrilenica può ora contare su una flotta globale di 730 rimorchiatori attivi in circa 200 porti e punta a 1,2 miliardi di euro di fatturato nel 2025. Un balzo netto rispetto ai 675 milioni registrati nel 2023, che già rappresentavano il 69% dei ricavi dell'intero gruppo Boluda.

Tra gli asset conferiti da MSC figurano circa 200 rimorchiatori, inclusi quelli operativi a Gioia Tauro, Sines, Malta, Norvegia, Grecia e Colombia, ma soprattutto nei mercati asiatici strategici di Singapore e Malesia, punto nevralgico dello Stretto di Malacca, uno dei crocevia più trafficati del commercio marittimo mondiale.

Un'espansione che permette a Boluda di realizzare un obiettivo inseguito da oltre dieci anni: consolidarsi nel mercato asiatico, oggi fondamentale per chi ambisce alla leadership globale nel settore dei rimorchiatori. La partnership con MSC – primo armatore al mondo nel trasporto container – non porta solo nuovi porti e navi, ma anche forza finan-



ziaria: la quota di MSC è stata interamente conferita in equity, ovvero senza generare nuovo debito, contribuendo a rafforzare il bilancio di Boluda. La società spagnola, impegnata in una politica di acquisizioni in Europa e America Latina, è molto esposta finanziariamente, con un debito di 968 milioni di euro, gran parte derivante da un finanziamento sottoscritto con Bank of America e BNP Paribas. Con questa alleanza, Boluda diluisce l'indebitamento e aumenta la marginalità, posizionandosi come un attore più solido e competitivo in un mercato globale sempre più esigente.

Una collaborazione nata da una rivalità

Curiosamente, la collaborazione tra Boluda e MSC nasce da un conflitto: nel 2020, MSC aveva cercato di ottenere licenze per offrire servizi di rimorchio nei porti di Valencia e Las Palmas, dove Boluda detiene le concessioni. Le domande furono respinte, ma da quel confronto è nata un'intesa strategica che oggi si traduce in una delle più importanti alleanze del settore marittimo europeo. Dopo aver rilevato nel 2022 il gruppo Rimorchiatori Mediterranei (da cui nasce MedTug) per oltre un miliardo, MSC ha portato in dote un portafoglio ricchissimo di risorse, portando Boluda a un nuovo livello di centralità e potenza globale nel rimorchio portuale.

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALI TRA DIMISSIONI E NUOVE NOMINE



Il mese di Giugno si chiude con una serie di novità per alcune AdSp italiane.

Mentre anche da Livorno si confermano le dimissioni del Commissario straordinario Luciano Guerrieri, anche da Genova e Trieste si segue la richiesta dei giorni scorsi del viceministro Edoardo Rixi di accelerare il passaggio alla presidenza con la nomina a commissario straordinario dei presidenti designati ma non ancora formalmente assegnati alla governance delle AdSp.

Commissari straordinari dimissionari

Alla decisione di Guerrieri, si sono aggiunte le dimissioni del Commissario straordinario Massimo Seno e del Commissario straordinario aggiunto Alberto Maria Benedetti che hanno rimesso il mandato nella disponibilità del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel quadro dell'iter di designazione e nomina dei nuovi vertici dell'Ente.

“I Commissari, nell'auspicio di aver offerto alla comunità marittima e portuale il proprio servizio all'insegna dei principi di efficienza, trasparenza e legalità, ringraziano il Ministro delle Infrastrutture e dei Tra-

sporti, gli organi e il personale dell'Autorità di Sistema portuale, le istituzioni territoriali e locali, le organizzazioni sindacali nonché l'intero cluster marittimo portuale” scrivono da palazzo San Giorgio.

Nuove nomine

Quasi in contemporanea da Roma l'annuncio della firma del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del decreto che nomina Francesco Benevolo nuovo Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale a decorrere dal 14 Giugno 2025.

“Il Ministero -si legge nella nota Mit- ringrazia il Commissario uscente, dottor Daniele Rossi, per l'impegno profuso e augura buon lavoro al professor Benevolo, chiamato a guidare una fase decisiva per il rilancio e lo sviluppo delle infrastrutture portuali, con l'obiettivo di potenziare la competitività e l'efficienza del sistema marittimo nazionale.”

Su Trieste si conferma poi che Antonio Gurrieri, che ha ricoperto nell'ultimo anno il ruolo di segretario generale facente funzione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, è stato nominato Commissario straordinario dello stesso ente.

Anche in questo caso la nomina, disposta con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, fa seguito all'intesa già espressa dal presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e alle audizioni svolte davanti alle Commissioni parlamentari di Camera e Senato. In attesa del perfezionamento dell'iter formale per la designazione del presidente, Gurrieri assicurerà la piena operatività dell'ente.

“Sono grato al Ministro per la fiducia che mi è stata accordata – ha dichiarato – e assicuro il massimo impegno nella continuità dell'azione amministrativa.”

Gurrieri vanta una lunga esperienza nel sistema portuale e logistico, avendo già ricoperto ruoli di primo piano all'interno dell'Autorità, tra cui quello di Segretario Generale e Amministratore Delegato della società intermodale Alpe Adria S.p.A.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

TERMINAL SPINELLI, ALLARME FIT CISL: “SERVONO RISPOSTE IMMEDIATE, PER TUTELARE I LAVORATORI”



Cresce la tensione nel porto di Genova dopo le dimissioni dei commissari dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e la nomina, appena formalizzata, del nuovo commissario e futuro presidente Matteo Paroli. A esprimere forte preoccupazione è la Fit Cisl Liguria, che chiede un’immediata assunzione di responsabilità, indicando come priorità assoluta la questione del Terminal Spinelli, la cui concessione scadrà il 30 Giugno 2025. “La situazione è allarmante – afferma la segreteria regionale del sindacato –. Lo stop alle riunioni previste per il 12 e 13 Giugno, dove si sarebbe dovuto discutere anche della proroga della concessione al terminal, getta lavoratori e operatori nell’incertezza più totale. La mancata continuità amministrativa rischia di bloccare decisioni strategiche per l’intero scalo”.

Il sindacato denuncia inoltre un clima avvelenato da tensioni interne e contrasti tra operatori, che secondo la Fit Cisl non possono ricadere sui dipendenti: “Non accetteremo che le dinamiche politiche o gli scontri tra interessi contrapposti compromettano l’occupazione. La tutela del lavoro deve venire prima di tutto. Siamo pronti a sostenere ogni forma di mobilitazione, anche le più dure, per difendere la dignità e il futuro dei lavoratori”.

La vicenda Spinelli ha ormai assunto un rilievo nazionale. Già nelle scorse settimane il gruppo tedesco Hapag-Lloyd, che detiene il 49% di Genoa Port Terminal e impiega numerose maestranze nel porto di Genova, aveva lanciato un monito: senza certezze sulle concessioni, gli investimenti futuri sono a rischio. Sul tavolo c’era una proposta – avanzata dai due commissari dimissionari – di proroga temporanea della concessione fino al 29 Luglio o addirittura al 30 Settembre. Una soluzione ponte, in attesa della decisione del Consiglio di Stato sui ricorsi presentati da Spinelli e dall’Autorità di Sistema portuale contro la sentenza del Tar che, nell’Ottobre scorso, aveva annullato la concessione. In parallelo, resta in sospeso anche l’iter della cosiddetta “norma salva Spinelli”, inizialmente inserita nel decreto Infrastrutture ma poi rimossa all’ultimo momento. L’eventuale reinserimento della disposizione nel testo di conversione potrebbe rappresentare una chiave di volta per uscire dall’impasse. Ma il tempo stringe.

Con la nomina di Matteo Paroli si apre ora una finestra cruciale: la Fit Cisl si aspetta risposte rapide e concrete. “La nuova guida dell’Autorità portuale – conclude il sindacato – deve dimostrare fin da subito che la tutela del lavoro non è negoziabile. Servono scelte chiare e tempi certi: non si può più aspettare”.

PORTI, SALVINI CAMBIA I VERTICI: TRE NUOVE NOMINE



Il vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha firmato i decreti di nomina dei nuovi commissari straordinari alla guida di tre Autorità di Sistema portuale, al fine di garantire continuità gestionale e operativa negli scali strategici per l'economia del Paese.

Nel dettaglio, i nuovi commissari nominati sono: **Davide Gariglio** all'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, a decorrere dal 14 Giugno; **Giovanni Gugliotti** all'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, a decorrere dal 16 Giugno; **Matteo Paroli** all'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, a decorrere dal 16 Giugno. Le nomine sono state formalizzate in conformità con le procedure previste dalla normativa vigente.

Il Ministero esprime gratitudine ai commissari uscenti per il lavoro svolto e rivolge un sincero augurio di buon lavoro ai nuovi incaricati, che avranno il compito di guidare con competenza, efficacia e trasparenza una fase cruciale per il rilancio e lo sviluppo del sistema portuale italiano, asset strategico per la crescita e la competitività del Paese.

TRASPORTOUNITO: ATTESE A PESO D'ORO

Non si tratta di una battaglia ideologica, ma di equità operativa e rispetto delle regole. Con queste parole Giuseppe Tagnochetti, coordinatore nazionale Trasporto Contenitori di Trasportounito, rilancia la richiesta di introdurre Port fee a compensazione delle attese nei porti italiani. “Non chiediamo privilegi – afferma – ma funzionalità nei servizi e condizioni minime di dignità e sicurezza per gli autisti. Le soste non devono diventare una trappola economica”.

Nel mirino di Trasportounito finiscono le croniche inefficienze operative in scali strategici come Genova, La Spezia, Vado Ligure, Livorno e Marghera. “Non abbiamo interesse né volontà di speculare sui ritardi – precisa Tagnochetti – né di creare conflitti con i terminalisti. Ma se un camion resta fermo ore in attesa, quei tempi improduttivi devono essere riconosciuti economicamente. Il sistema tariffario attuale è tarato solo sulla percorrenza chilometrica, ignorando totalmente i tempi morti”.

Il tema è anche culturale e giuridico. La proposta di Port fee – una misura forfettaria di compensazione pari a 100 euro l’ora oltre i 90 minuti di sosta inoperosa – punta a tutelare la sostenibilità economica delle imprese di trasporto, spesso soggette a una contrattazione squilibrata con la committenza. “Il tempo va pagato – ribadisce il coordinatore – e non può essere oggetto di trattative commerciali al ribasso”.

Critiche anche all’inerzia delle Autorità di Sistema portuale, chiamate a vigilare sull’operato dei concessionari. “Non basta assegnare concessioni – incalza Tagnochetti – servono controlli reali, sanzioni concrete, persino la revoca in caso di gravi inadempienze. Le congestioni nei terminal non possono diventare normalità”.



Nel contesto dell’aggiornamento normativo previsto dal Decreto Infrastrutture, Trasportounito invita le associazioni terminalistiche e logistiche a un confronto trasparente. “Oggi – conclude – abbiamo strumenti oggettivi come cronotachigrafo digitale e localizzatori per documentare ogni sosta. La collaborazione è possibile, ma serve rispetto delle regole e del lavoro”.

FERMERCÌ: NON SOLO INTERRUZIONE DI LINEE, PESANO ANCHE I DAZI

Fermercì a colloquio con il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso per lanciare ancora una volta l'allarme del settore su cui pesa anche l'incertezza sui dazi che aggrava un contesto internazionale già critico.

“Serve più coordinamento sulla rete ferroviaria internazionale per superare la transizione infrastrutturale in corso nei principali Paesi europei” ha detto Clemente Carta, presidente dell'Associazione.

“L'incontro con il Ministro è stato un'occasione importante per rappresentare le preoccupazioni del settore ferroviario merci e di tutto il sistema logistico industriale italiano, oggi messo sotto pressione da più fattori critici.”

“In particolare – ha spiegato – abbiamo evidenziato l'incertezza crescente sul fronte dei dazi e delle politiche commerciali, che ostacola la programmazione delle attività industriali e logistiche, alimentando instabilità nei processi di approvvigionamento.”

Non pesano solo le interruzioni delle tratte ferroviarie italiane, ma anche quelle lungo le connessioni internazionali, in particolare sull'asse Nord-Sud tra Germania e Italia.

“Su questo corridoio strategico – ha sottolineato il presidente – si prevedono nei prossimi anni gravi conseguenze in termini di qualità e capacità della catena logistica. In Germania, la realizzazione dell'infrastruttura lungo il Reno, inizialmente prevista per il 2017, è stata rinviata al 2042. Un ritardo che sta già avendo effetti negativi sulla regolarità dei traffici.”

I problemi nei diversi valichi alpini rappresentano un ulteriore fattore critico per la competitività dell'economia italiana. “Basti ricordare quanto accaduto con la chiusura di Rastatt nel 2017 – ha ricordato



– quando molte industrie furono costrette a interrompere la produzione, con costi economici rilevanti.”

Il mercato ferroviario delle merci ha una dimensione europea ormai da anni, occorre realizzare il tanto atteso spazio ferroviario unico europeo.

“In questo contesto, è giusto riconoscere gli sforzi importanti che l'Italia, tramite il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria, sta compiendo per ridurre l'impatto delle interruzioni ferroviarie e garantire la continuità dei collegamenti logistici, sia interni che transfrontalieri. Un impegno concreto – ha aggiunto il presidente Fermercì – che deve però essere sostenuto anche a livello europeo, per rafforzare l'interoperabilità e l'efficienza delle infrastrutture internazionali.”

“La continuità, l'affidabilità e l'integrazione delle reti ferroviarie sono oggi elementi essenziali per salvaguardare la competitività del sistema produttivo nazionale. Non intervenire tempestivamente significherebbe esporre intere filiere produttive a rischi economici, che si riflettono sulla logistica dell'intero tessuto industriale del Paese.”

ALIS...ECCO CHI ENTRA NELL'ASSOCIAZIONE



Alis non si ferma e si allarga ancora. Lo annuncia durante il consiglio direttivo dell'associazione guidata da Guido Grimaldi, nell'appuntamento sul lago di Como e alla presenza anche del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini in videocollegamento, a cui si è unito il Gestore Governativo dei Grandi Laghi Pietro Marrapodi.

“L'intervento del Ministro Salvini, concreto e diretto, è la dimostrazione dell'attenzione costante del Governo verso un settore che è strategico per l'intera economia nazionale e che ha bisogno di essere tutelato” ha detto Grimaldi.

Tra i temi di settore affrontati il rafforzamento dell'intermodalità, il potenziamento del sistema incentivante con la richiesta di maggiori fondi per il rinnovo del parco circolante e per le misure Sea Modal Shift e Ferrobonus, le criticità legate alle normative ambientali europee come ETS e FuelEU che stanno penalizzando le nostre imprese rispetto alla concorrenza globale nonché i consumatori finali, quindi i cittadini.

“Il Ministro stesso ha sottolineato che la transizione va accompagnata, non va imposta, e in questa direzione ha confermato di essere al lavoro per rendere strutturali misure come il Sea Modal Shift ed il Ferrobonus al fine di evitare di discuterne ogni anno nella Legge di Bilancio. Dal proficuo confronto e dialogo tra i nostri associati, inoltre, grande attenzione è stata posta anche al commercio internazionale con la correlata preoccupazione per i dazi, alla valorizzazione dei territori, all'economia circolare, alla digitalizzazione dei processi logistici, alla finanza agevolata, alla sicurezza sul lavoro, alla formazione e all'occupazione, con l'auspicio di misure di decontribuzione a favore delle imprese che assumono giovani con percorsi tecnico-professionali mirati e connessi alle nuove figure richieste”.

Durante il Consiglio è stato presentato il Bilancio di Sostenibilità Alis 2024, realizzato con il supporto del socio Grant Thornton, che fotografa l'impegno dell'Associazione e dei soci nel perseguire obiettivi

concreti in ambito ambientale, economico e sociale, in linea con i più alti standard di trasparenza e responsabilità d'impresa.

“Abbiamo ribadito che, anche in un contesto geopolitico instabile e in un mercato sempre più competitivo, l'associazione continuerà ad essere una voce unitaria, propositiva e costruttiva, per contribuire al rafforzamento del Sistema Italia e alla crescita dei nostri imprenditori e anche questo appuntamento di Como ha confermato il ruolo della nostra Associazione come piattaforma nazionale di riferimento per il confronto e il dialogo tra e con le imprese su logistica, trasporti, infrastrutture, sostenibilità, innovazione e competitività del Paese”. Siamo inoltre profondamente orgogliosi – con-

clude il presidente Grimaldi – della crescita continua e trasversale di Alis nei principali comparti economici e industriali, come testimoniano gli importanti nuovi soci approvati oggi, tra i quali C2A Compagnie de l'Arc Atlantique, azienda francese attiva nel settore delle carte di pagamento e nell'offerta di servizi integrati per la gestione delle spese aziendali specialmente nel comparto logistico, FinXPort, azienda lombarda di servizi di export e import finance, e Verizon Connect Italy, società con sede a Ferrara che offre una vista a 360 gradi in tempo quasi reale degli spostamenti quotidiani delle flotte, così da ridurre i costi, aumentare la produttività, controllare la manutenzione dei veicoli”.



PORTI LIGURI, LA ROTTA È CHIARA: INIZIA L'ERA PAROLI

Giorno di festa a Palazzo san Giorgio che ha accolto il nuovo "inquilino". Matteo Paroli dà il via ufficiale al suo mandato come Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, chiamato così dopo l'ok del Ministero e della Regione Liguria, a guidare il porto più importante d'Italia e i suoi "fratelli minori".

Il passaggio a presidente non è ancora noto nei tempi, ma di fatto i "poteri" sono fin da adesso a pieno titolo quelli della futura nomina.

Tra le priorità per Paroli certamente il rinnovo del Comitato di gestione, scaduto due giorni fa e che dovrà essere ricostituito al più presto per poter procedere con gli atti necessari.

Nelle sue "linee guida", indicate anche in occasione dell'audizione al Senato, il neo commissario aveva indicato quattro grandi temi: sicurezza, infrastrutture moderne, attenzione alla vivibilità urbana e una visione aperta al dialogo con i territori.

"Non si può negoziare sulla sicurezza del lavoro portuale" aveva detto ed è necessario 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".

Sulle infrastrutture aveva già lanciato la volontà di dotarsi di un Piano Regolatore Portuale più dinamico e flessibile con un salto di qualità per assecondare una domanda in continua evoluzione.

C'è poi la nuova diga foranea di Genova ormai irrinunciabile per garantire il futuro al porto genovese.

Nel giorno del Ciak! Matteo Paroli ha rilasciato un'intervista a Il Messaggero Marittimo, delineando



con chiarezza le priorità del suo mandato che potrete vedere a breve su questa pagina.

"Il primo incontro l'ho voluto con il team dell'informatica" – ha dichiarato – "perché la sicurezza digitale è oggi il fondamento stesso dell'operatività logistica". Un gesto emblematico che sottolinea l'intenzione di rafforzare l'apparato cyber e interconnesso dello scalo genovese, già riconosciuto per l'elevato livello infrastrutturale.

Paroli ha inoltre rimarcato la centralità dei sistemi digitali integrati nei flussi doganali, nei controlli e nei transiti di merci, affermando che "tutto è migliorabile, ma molto è già efficiente e maturo". Nessuna promessa roboante, ma un approccio pragmatico e lucido, consapevole delle sfide sistemiche e del potenziale evolutivo dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure.



Sul piano personale, l'ex segretario generale di Livorno ha offerto uno scorcio umano e riflessivo della propria traiettoria professionale: "Non ho recriminazioni. Anche gli errori mi hanno insegnato a non ripeterli. Le scelte sbagliate, soprattutto quelle sulle persone, sono le più dolorose, ma fanno parte del mestiere".

Un insediamento sobrio, ma denso di significati, in cui il porto incontra l'uomo, e la rotta si disegna tra sicurezza, innovazione e memoria operativa.

Chi è Paroli

L'avvocato Paroli, figura di comprovata esperienza nel settore marittimo-portuale, vanta un prestigioso percorso professionale all'interno delle principali Autorità portuali italiane. Laureato in Giurisprudenza, ha costruito la sua carriera consolidando una profonda competenza nel diritto della navigazione, nella pianificazione portuale e nella governance dei sistemi logistici integrati.

Già Segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale e prima della AdSp del mare Adriatico centrale, ha guidato con autorevolezza e visione strategica numerosi processi di innovazione amministrativa, digitalizzazione e

sviluppo infrastrutturale. In precedenza, ha ricoperto incarichi apicali in altri porti italiani, distinguendosi per la capacità di coordinare complesse attività di pianificazione e gestione, con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale e alla competitività internazionale degli scali.

Nel suo primo intervento, ha espresso gratitudine per la fiducia ricevuta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e dal Vice Ministro Edoardo Rixi e ha sottolineato l'importanza del dialogo con tutti gli stakeholder e le istituzioni pubbliche del sistema portuale: "Assumo questo incarico con senso di responsabilità e spirito di servizio, consapevole dell'importanza che il sistema portuale ligure riveste per l'economia locale, regionale, nazionale ed europea. In un momento di grandi trasformazioni tecnologiche, infrastrutturali e ambientali, sarà mia priorità garantire la continuità amministrativa, la piena attuazione degli investimenti programmati e il dialogo costruttivo con gli operatori portuali, i lavoratori e le istituzioni territoriali. Il porto è un nodo logistico ma anche sociale e ambientale, e va governato con una visione di lungo periodo, competenza tecnica e trasparenza e costante apertura e disponibilità al dialogo e al confronto con tutti i soggetti coinvolti, pubblici e privati."

GUGLIOTTI “SBARCA” A TARANTO E INIZIA IL SUO MANDATO DA COMMISSARIO STRAORDINARIO



Insediamiento di alcuni Commissari straordinari nelle sedi che sono state loro assegnate dal Mit.

È il caso di **Giovanni Gugliotti** che inizia ufficialmente il suo mandato all’Autorità di Sistema portuale del mar Ionio che gestisce il porto di Taranto.

Il decreto del Mit dello scorso 11 Giugno ha indicato l’avvocato già designato dal Ministro con l’intesa del presidente della Regione Puglia quale futuro presidente dell’AdSp ad esercitare i poteri e le attribuzioni indicati dall’art. 8 della Legge 84/94 e ss.mm.ii.

“La nomina del nuovo Commissario -si legge nel provvedimento- giunge alla luce delle intervenute dimissioni del Commissario straordinario in precedenza nominato, con l’obiettivo di assicurare l’operatività

piena del porto di Taranto e agevolare il perseguimento degli obiettivi di politica marittima e portuale mediante l’ordinato avvicendamento nella gestione, anche in una rinnovata ottica di proiezione verso la gestione ordinaria dell’Ente”.

Gugliotti durante la sua audizione alla Camera aveva presentato il suo curriculum, caratterizzato da un impiego in Inps preceduto da un’esperienza politica che lo aveva portato nel 2012 a diventare sindaco di Castellaneta per due mandati e presidente della provincia di Taranto con la collaborazione con l’Autorità portuale del Mar Ionio in vari progetti e iter burocratici.

GARIGLIO ALLA GUIDA DEL “PORTO EMPORIO”: SQUADRA, LEGALITÀ, TRASPARENZA

Non un uomo solo al comando, ma il timoniere di una squadra. È questa l’immagine che il nuovo commissario dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Davide Gariglio ha scelto di evocare durante la conferenza stampa di presentazione tenutasi a Palazzo Rosciano, nel cuore istituzionale del porto di Livorno. Un debutto sobrio ma ricco di indicazioni programmatiche, a cominciare da un principio guida: “Siamo un ente pubblico e il nostro compito è rappresentare l’interesse generale”.

Con al fianco l’intero entourage dirigenziale dell’Ad-Sp il nuovo commissario – il cui nome è ormai sinonimo di esperienza e rigore istituzionale – ha parlato con chiarezza, senza slogan e senza ambiguità. “Il mio compito sarà quello di portare avanti il lavoro già avviato dai miei predecessori. Ma il vero cuore operativo sarà la squadra: dirigenti, funzionari e collaboratori saranno l’ossatura su cui costruire la nuova stagione dell’ente”, ha dichiarato, ribadendo la volontà di restituire centralità alla struttura tecnica e amministrativa dell’Autorità.

Uno dei punti qualificanti del suo intervento è stato il richiamo alla trasversalità operativa: “Non lavoreremo per compartimenti stagni. Ogni settore sarà coinvolto nei processi strategici, ogni funzione sarà partecipe della visione complessiva”.

Il neo-commissario ha anche voluto fugare sin da subito ogni dubbio sull’eventuale influenza del suo recente passato politico. “Il mio incarico sarà istituzionale in maniera rigorosa.

Il ruolo pubblico impone equidistanza da ogni interesse particolare”, ha precisato con fermezza. Una dichiarazione che appare tutt’altro che casuale, in



un momento in cui si accendono i riflettori sulla futura assegnazione della concessione della Darsena Europa, dove due soggetti privati hanno già manifestato un interesse forte e dichiarato. “Sarebbe un errore lasciarsi stratonare per la giacca”, ha chiosato, sottolineando l’importanza della neutralità dell’ente pubblico, la cui bussola deve rimanere “il principio di legalità e l’interesse generale”.

La trasparenza sarà un altro cardine: “Ogni attività dell’ente sarà portata alla luce del sole, con la massima visibilità. La credibilità si costruisce anche così”. gariglio

Già in questi primi giorni il commissario ha avviato incontri istituzionali sul territorio: a Livorno e Piombino, segnale evidente di una volontà di radicamento nelle

realtà portuali locali, senza gerarchie né filtri. Sottolineando la fortuna di “poter lavorare in Toscana, una terra che è sempre una benedizione”, ha infine concesso una riflessione a sfondo culturale: “Livorno è un porto Emporio – ha detto – nel senso più nobile del termine: è un luogo che contiene tutto, una sintesi di funzioni, relazioni e visioni”.

Infine, sull’attesa nomina del commissario dedicato alla Darsena Europa, ha mantenuto un profilo netto e istituzionale: “È una decisione che spetta al Governo centrale. L’importante è che l’opera si faccia, nei tempi e nei modi corretti”.

Nel corso della sua presentazione pubblica, Davide Gariglio ha voluto ringraziare formalmente il ministro Matteo Salvini e il viceministro Edoardo Rixi per il sostegno ricevuto, rivolgendo poi un pensiero al suo predecessore, Luciano Guerrieri, con cui ha già avuto un primo lungo confronto operativo. Il nuovo commissario ha sottolineato l’importanza di valorizzare la conferenza dei dirigenti per favorire decisioni condivise e una governance interna partecipata. Sul piano operativo, tra i primi atti che sarà chiamato a completare vi è la nomina del nuovo Comitato di Gestione, già scaduto, mentre per il segretario generale – ruolo oggi ancora ricoperto da Matteo Paroli – Gariglio ha annunciato “tempi lunghi e scelte ponderate”, sgombrando il campo da ogni logica emergenziale.

Una dichiarazione di intenti, più che un discorso. Un commissario che sceglie la via del pluralismo operativo e dell’etica pubblica. Una rotta che promette di condurre l’Autorità portuale fuori dalle secche della frammentazione, verso una navigazione trasparente, coesa e, finalmente, condivisa.

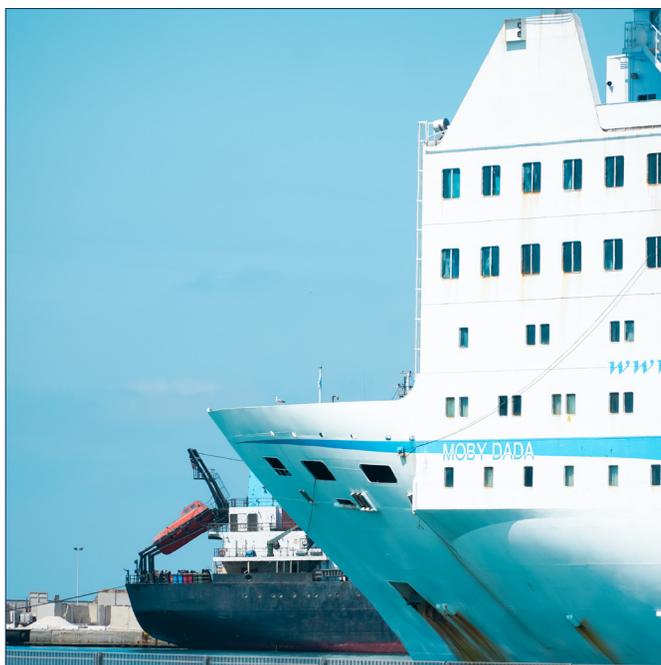
Chi è Davide Gariglio, il nuovo timoniere dei porti toscani

A guidare la nuova stagione dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale è Davide Gariglio, torinese, classe 1967, giurista di formazione e politico di lungo corso. La sua nomina a commissario straordinario è stata formalizzata l’11 Giugno 2025 con decreto del Ministero delle Infrastrutture,

su impulso diretto del ministro Matteo Salvini e con il parere favorevole del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani.

Gariglio non è figura sconosciuta al mondo dei trasporti: già amministratore delegato del Gruppo Torinese Trasporti (GTT), ha ricoperto incarichi chiave a livello istituzionale come presidente del Consiglio regionale del Piemonte e deputato della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati nella scorsa legislatura. Una carriera a cavallo fra tecnica amministrativa e impegno politico, ora traslata in una posizione dove a dominare – come da lui stesso ribadito – sarà “la piena equidistanza da logiche partitiche e da interessi particolari”.

Con il suo profilo solido e istituzionalmente navigato, Gariglio punta a rimettere al centro il ruolo pubblico dell’ente, valorizzando le professionalità interne, ricucendo il rapporto con il territorio e restituendo al porto – e ai porti – la loro funzione di infrastrutture al servizio dell’interesse generale. “Legalità, trasparenza e missione comune” sono le sue parole d’ordine. La bussola è tracciata, ora non resta che seguire la rotta.



FRANCESCO MASTRO, SALVINI FIRMA PER LA NOMINA A BARI

Nuova nota dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che annuncia la nomina ufficiale di Francesco Mastro quale Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, quella che comprende cioè i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e Termoli.

Il decreto firmato dal ministro Matteo Salvini, va così ad allungare la lista dei nuovi Commissari straordinari che, così dovrebbe essere, saranno in un secondo momento nominati presidenti delle stesse AdSp assegnate loro, ma con poteri operativi pieni fin da subito.

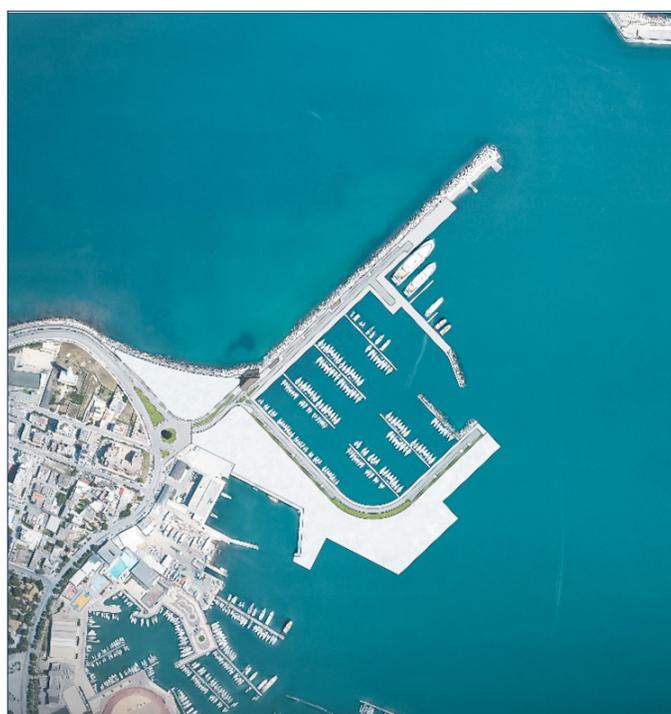
Per Mastro, che prende in mano l'ente portuale guidato negli ultimi mesi dal Contrammiraglio Vincenzo Leone, dopo il saluto anticipato di Ugo Patroni Griffi, il provvedimento sarà in vigore dal 30 Giugno 2025.

"Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -si legge nella nota da Roma- ringrazia il Commissario uscente, ammiraglio Vincenzo Leone, per l'attività svolta finora e rivolge i migliori auguri di buon lavoro al nuovo Commissario".

Il parere favorevole per la nomina dell'avvocato dalle Regioni di Puglia e Molise era stato espresso già a Maggio e ora si formalizza l'iter dal Mit.

Barese, 57 anni, esperto in diritto della navigazione, Francesco Mastro è docente dell'Università Lum di Bari ed è già componente del comitato di gestione dell'AdSp.

Dal 2023 ricopre l'incarico a titolo gratuito di presidente per lo sviluppo costiero e la portualità della Regione Puglia.



DRONI IN SERVIZIO PERMANENTE: L'INTERPORTO PADOVANO È IL PRIMO IN ITALIA

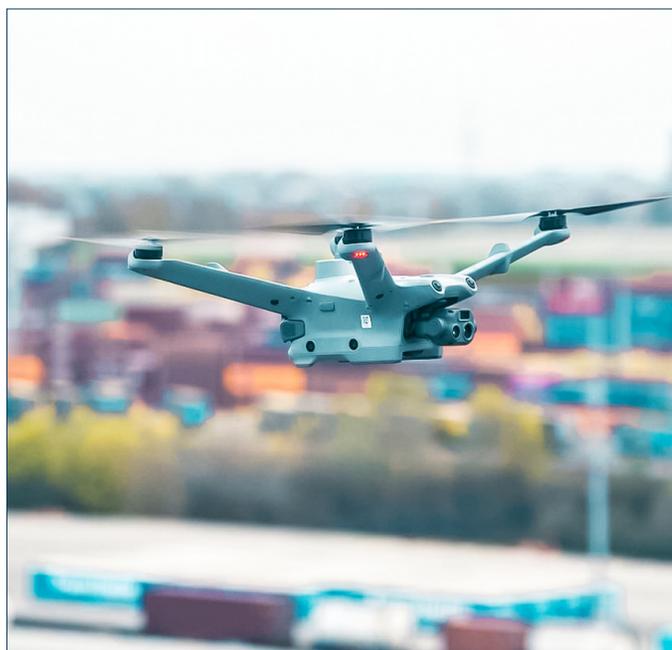
Un drone che decolla automaticamente da un hangar robotico, sorvola l'area operativa di 350 mila metri quadrati del terminal intermodale, e all'occorrenza lancia l'allarme in caso di accessi non autorizzati o pericoli imminenti. Non è un film di fantascienza, ma la nuova frontiera della logistica italiana: Interporto Padova è il primo scalo intermodale del Paese ad aver ottenuto l'autorizzazione operativa ENAC per missioni di sorveglianza aerea con droni completamente automatizzati, attivi 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

DRONE PADOVA

Il progetto, sviluppato in collaborazione con la Remotely Piloted Aircraft Systems Academy Cardtech, è il primo caso nazionale di applicazione della classificazione aeronautica "SPECIFIC BVLOS" (Beyond Visual Line of Sight), prevista dai più recenti regolamenti europei EASA in materia di volo a pilotaggio remoto. Il drone decolla autonomamente da un hangar installato sul tetto della sede dell'interporto, che funge anche da stazione di ricarica e protezione. Durante la missione, i sensori a bordo monitorano l'intera area operativa; in caso di anomalie – come presenze sospette in zone interdette o segnali termici anomali – l'allerta viene trasmessa a un operatore remoto, che può assumere il controllo manuale per interventi mirati.

Roberto Tosetto, direttore generale di Interporto Padova, spiega:

"Siamo di fronte a un passo storico per la logistica nazionale. Il nostro sistema è replicabile e apre a sviluppi applicativi in numerosi settori. Ma soprattutto, per la prima volta ENAC ha rilasciato una normativa specifica che consente a queste tecnologie di uscire dalla sperimentazione e diventare operative nel tessuto industriale."



L'intervento non si limita alla sorveglianza: la partnership con Cardtech prevede anche futuri sviluppi nel campo della logistica aerea leggera. L'obiettivo è la creazione di "vertiporti merci", strutture dedicate al decollo e atterraggio dei droni in contesti urbani e logistici, a basso impatto ambientale e con un'elevata flessibilità operativa. Già oggi, spiegano i tecnici, è possibile trasportare in modo autonomo carichi leggeri tra i 10 e i 15 kg, una frontiera ancora agli albori, ma destinata a trasformare la micro-logistica dell'ultimo miglio.

Claudio Canella, amministratore di RPAS Academy e vicepresidente dell'Associazione Italiana Droni, aggiunge: "Ottenere un'autorizzazione operativa di questo livello rappresenta una svolta. È il risultato di un dialogo costante con ENAC e di una collaborazione strategica con Interporto Padova. Il nostro Paese dimostra così di saper coniugare innovazione, sicurezza e visione industriale."

Il drone, insomma, non è più solo un occhio elettronico: diventa parte integrante dell'ecosistema logistico. E Interporto Padova, ancora una volta, si conferma laboratorio nazionale d'innovazione applicata.

PORTI, SPINA DORSALE DEL PAESE: ASSITERMINAL RIUNISCE ISTITUZIONI E IMPRESE

ASSEMBLEA PUBBLICA ASSITERMINAL

ASSITERMINAL
Associazione Italiana Port & Terminal Operators

SAVE THE DATE

I PORTI: SPINA DORSALE D'ITALIA
Il valore dei terminal per l'economia nazionale

19 GIUGNO 2025 **Date**

9.30-13.00 **Time**

Sala Longhi, Unioncamere
Piazza Sallustio 21
Roma **Place**

info@assiterminal.it **Info**

“I porti: spina dorsale d’Italia. Il valore dei terminal per l’economia nazionale” è il titolo dell’assemblea pubblica organizzata giovedì 19 Giugno da Assiterminal nella prestigiosa Sala Longhi di Unioncamere, un appuntamento che ha richiamato esponenti di primo piano del mondo istituzionale, politico e imprenditoriale, confermandosi come momento chiave di confronto strategico per il futuro del sistema portuale italiano.

L’evento, realizzato con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ha messo al centro del dibattito la necessità di rafforzare la competitività dei terminal portuali italiani attraverso un’al-

leanza strutturata tra pubblico e privato, fondata su pragmatismo, visione condivisa e responsabilità.

Ad aprire i lavori, il presidente di Assiterminal, Tomaso Cognolato, che ha ribadito il ruolo centrale dei terminal nella catena logistica nazionale:

“I terminal non sono retrovie, ma avamposti strategici, dove si gioca la partita dell’export, dell’energia, della sostenibilità. Oggi più che mai serve una politica portuale coerente, strumenti operativi chiari e una forte alleanza tra istituzioni e imprese.”

Il tema della persona – il capitale umano nei porti e nelle imprese del mare – è stato uno dei fili con-



duttori dell'assemblea, che ha voluto rivolgere un pensiero particolare a chi lavora ogni giorno nei terminal e a quanti soffrono per i conflitti in corso nel mondo.

A sottolineare il valore istituzionale dell'iniziativa, la presenza del Ministro del Turismo Daniela Santanchè, il videomessaggio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, il sostegno del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e l'intervento dell'on. Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera. Presenti anche l'Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone (Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto), Giovanni Acampora (presidente Assonautica Italiana e Si.Camera), Mario Zanetti (delegato per l'Economia del Mare di Confindustria) e Lamia Kerdjoudi-Belkaid, segretario generale di FEPOR.

Nel corso della mattinata, articolata in tre panel tematici – dedicati rispettivamente a merci e ferroviario, passeggeri, e ro-ro/autotrasporto – è emersa la forte esigenza di un dialogo strutturato tra imprese terminalistiche, mondo della logistica e decisori politici, per affrontare in modo coordinato le sfide della transizione digitale, ambientale ed economica del comparto. A moderare i tavoli, Alessandro Panaro, Francesco di Cesare e Oliviero Baccelli.

Durante i lavori è stato presentato anche il rapporto

“Flussi commerciali e dimensione economica dei terminal in alcuni porti italiani”, curato da Fedespediti e OsserMare per conto di Assiterminal.

“Il Report ha mostrato che, a seguito dell'effetto annuncio dei nuovi dazi nel primo trimestre del 2025, l'export italiano in dollari è passato da 7,1 miliardi a Marzo a 6,2 miliardi ad Aprile, con un calo del 12,8%. Un dato che sottolinea quanto le Global Value Chain, che muovono circa metà del commercio mondiale, siano oggi fragili e complesse da riorganizzare, sia sul piano industriale che logistico” ha spiegato Antonello Testa, coordinatore nazionale di OsserMare.

L'assemblea ha fatto seguito a una cena istituzionale svoltasi nella suggestiva Casa Romana del Celio, che ha visto riunito l'intero cluster associativo in un clima di grande coesione e spirito collaborativo. Un segnale tangibile della capacità di Assiterminal di porsi come interlocutore autorevole e inclusivo per tutte le componenti del sistema logistico-portuale italiano.

In un momento cruciale per l'economia del Paese, l'assemblea di Assiterminal ha rilanciato con forza la centralità strategica dei porti, intesi non solo come infrastrutture fisiche, ma come snodi vitali della crescita, della sostenibilità e dell'identità produttiva dell'Italia.



T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



T.O. Delta S.P.A.

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

info@todelta.it

+39 0586 243 907

BANDO DI GARA DELLA REGIONE TOSCANA PER I SERVIZI CON L'ARCIPELAGO



Con l'avvio ufficiale della nuova gara per l'affidamento del servizio pubblico marittimo verso le isole dell'Arcipelago toscano, la Regione Toscana inaugura una stagione ambiziosa per la continuità territoriale marittima. Il bando, pubblicato e presentato in conferenza stampa dal presidente Eugenio Giani e dall'assessore alla mobilità Stefano Baccelli, resterà aperto fino al 7 Ottobre e prevede un lotto unico in concessione per una durata di dodici anni, con un valore complessivo di 192 milioni di euro (circa 16 milioni annui, IVA esclusa).

Il nuovo contratto, che subentrerà all'attuale proroga concessa a Toremar per il 2025, introduce un incremento significativo del servizio, soprattutto fuori stagione: il numero di miglia marittime annue salirà a 270 mila, con un aumento del 10% nei periodi di mino-

re domanda commerciale. In totale saranno 21.974 corse all'anno distribuite sulle linee principali che collegano la costa a Capraia, Gorgona, Elba, Giglio, Giannutri e Pianosa.

Continuità territoriale, coesione e diritti al centro della strategia

“Con questo bando – ha dichiarato Giani – riaffermiamo il principio di una Toscana diffusa, dove nessun cittadino, nemmeno nelle isole più periferiche, è di serie B”. L'impianto del bando è frutto di un lavoro di concertazione con sindaci e comunità locali, ispirato al principio costituzionale del diritto alla mobilità. L'assessore Baccelli ha sottolineato l'intento della Regione di «garantire un servizio dove il mercato da solo non arriva», includendo nella logica del trasporto pubblico non solo le esigenze dei residenti e pendolari,

ma anche quelle degli studenti, dei lavoratori stagionali e dei pazienti che si spostano per motivi sanitari.

La gara – che ha ricevuto l’ “apprezzamento” dell’Autorità di regolazione dei trasporti (ART) – conferma l’attuale regime tariffario agevolato per residenti e pendolari, introducendo però una logica di premialità per chi offrirà riduzioni aggiuntive ad altre categorie. Altrettanto centrale è la tutela dei lavoratori marittimi: sarà obbligatorio applicare il contratto nazionale CCNL Marittimi e verrà attivata la clausola sociale per il passaggio del personale dal gestore uscente a quello subentrante, nei limiti del fabbisogno.

Spinta alla sostenibilità e innovazione nei servizi

Le offerte dovranno prevedere otto unità Ro-Ro Pax (trasporto misto passeggeri e veicoli) e due unità solo passeggeri, con incentivi per chi impiegherà navi più giovani, tecnologie a minore impatto ambientale e soluzioni alimentate a GNL, idrogeno o sistemi ibridi. Tra i criteri premianti figurano anche la predisposizione al cold ironing, l’attenzione all’intermodalità e alle persone con disabilità, l’attivazione di corse aggiuntive a Capraia e Giglio, e persino la presenza di donne in ruoli apicali.

Con questa nuova gara, la Toscana non solo rilancia il sistema dei collegamenti marittimi isolani, ma lo trasforma in strumento di coesione sociale, tutela ambientale e innovazione industriale. Un modello che guarda alla prossimità come valore strategico e alla sostenibilità come chiave operativa.

Il bando in sintesi: cosa prevede davvero la gara

Il bando, pubblicato sulla piattaforma START Toscana (ID gara 021324/2025, avviso AVV 389409-2025),

rappresenta un pilastro strategico della nuova mobilità marittima toscana. L’affidamento unico della durata di 12 anni, del valore complessivo di 192 milioni di euro (oltre IVA), mira a garantire continuità territoriale e servizi essenziali per le isole minori.

L’offerta vincente sarà selezionata in base al criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa, ma con una forte enfasi su elementi qualitativi. Il futuro gestore dovrà assicurare una flotta minima di 8 traghetti Ro-Ro Pax, una nave veloce per la linea “fast” dell’Elba e un’unità passeggeri dedicata a Capraia.

La copertura del servizio prevede circa 270.000 miglia marittime all’anno e 21.974 corse su tutte le principali rotte: da Livorno a Capraia e Gorgona, da Piombino all’Elba, a Rio Marina e Pianosa, fino a Porto Santo Stefano, Giglio e Giannutri.

Il bando riconosce premialità ambientali, sociali e logistiche. Saranno valorizzate le offerte che impiegheranno navi alimentate a GNL, idrogeno o ibrido, che ridurranno le emissioni e adotteranno sistemi di cold ironing. Punti extra anche per chi garantirà corse aggiuntive a Capraia e Giglio, migliori connessioni intermodali, inclusività per le persone con disabilità e presenza femminile in ruoli apicali.

Grande attenzione anche ai lavoratori: il rispetto del CCNL Marittimi è vincolante, così come la clausola sociale per il passaggio del personale dal gestore uscente al nuovo concessionario, in linea con i fabbisogni operativi.

Le offerte dovranno essere presentate entro le ore 16.00 del 7 Ottobre 2025.

DRONI IN SERVIZIO PERMANENTE: L'INTERPORTO PADOVANO È IL PRIMO IN ITALIA



La Msc Gioia Tauro ha fatto il suo ingresso nel porto omonimo, con una grande festa a celebrare il battesimo commerciale della portacontainer, un altro gigante del mare in operatività.

Costruita nei cantieri navali cinesi, la nave omaggia la città calabrese e il suo porto, punto di riferimento per i traffici di Msc in Italia.

400 metri di lunghezza per 61,5 di larghezza, la portacontainer ha una capacità di 15.000 Teus.

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, presiedendo la cerimonia si è espresso così: "L'Italia si trova su una strada che da periferica è divenuta centrale; dall'Estremo Oriente all'America del Nord, passando dal Mediterraneo. È come se si fosse capovolto il mondo. Il Nord che tira e la Calabria che intercetta i flussi commerciali marittimi in uscita dal canale di Suez, li ridistribuisce in tutto il Paese, che li rilancia in Europa e nel resto del mondo".

Agostinelli cita il passaggio di un servizio giornalistico di Michele Buono, "Dentro la mappa", nella trasmissione televisiva Report, andato in onda il 21 Maggio 2018.

"Quella che nel 2018 sembrava una ipotesi visionaria e irrealizzabile -ha detto Agostinelli- il porto di Gioia Tauro si dibatteva in una crisi quasi irreversibile, oggi è divenuta una ipotesi realistica e praticabile, quello che era un sogno, si sta trasformando in realtà".

Il presidente ripercorre gli anni nello scalo, la "straordinaria avventura umana e professionale che abbiamo vissuto dal lontano 2015 fino ad oggi, ad iniziare dalle crisi, gravissime, che abbiamo attraversato, l'ultima quella dal 2016 al 2018 che avevano prodotto un brusco calo degli accosti, la perdita di 1 milione di Teus ed il conseguente licenziamento di 377 lavoratori portuali".

Poi la rinascita, le coraggiose ed inedite procedure amministrative per il subentro di Msc nella gestione del più esteso Terminal contenitori d'Europa ed il quasi contemporaneo ingresso di Automar Spa nella gestione del Terminal automotive, con il conseguente riassorbimento della manodopera ed il fiorire di investimenti pubblici e privati che hanno definitivamente certificato il rilancio dello scalo, e che oggi lo annoverano come il principale volano della rinascita economica e sociale di una intera Regione e nel Gotha dei porti mediterranei.

"Dal 2019, dopo il cambio di gestione del Terminal containers e nonostante la pandemia, il traffico di Teus è cresciuto esponenzialmente e nel 2025 supererà la soglia dei 4 milioni di Teus: a testimonianza di tutto ciò, è attraccata per il battesimo commerciale la "Msc Gioia Tauro", porta containers da 15.000 Teus appena varata dai cantieri cinesi, a testimonianza di un legame ormai inscindibile fra l'armatore ed il porto calabrese.

Ho ricevuto 15 giorni fa una lettera del Comandante Aponte che lo conferma espressamente e che ringrazia l'Autorità, i servizi nautici, la Capitaneria, le maestranze portuali per aver fatto diventare Gioia Tauro una realtà internazionale".

Proprio da parte del terminalista sono in corso i lavori per la realizzazione di otto parchi attrezzati per gru elettriche automatizzate indispensabili per ottimizzare gli spazi operativi in concessione.

“I lavori per la predisposizione del “cold ironing sui 4 km della banchina di levante procedono con speditezza e dal nuovo gateway ferroviario partiranno circa 4000 convogli ferroviari nei mesi a venire verso gli interporti del centro e del nord Italia, nonostante gli evidenti, atavici ritardi nell’adeguamento delle infrastrutture ferroviarie del Sud alla alta velocità ed alla alta capacità. Un’altra sfida vinta: quella della intermodalità ferroviaria, che porterà nuovi sviluppi imprenditoriali, commerciali e nuovi posti di lavoro. E poi il manufatto a servizio delle maestranze portuali unico in Italia ed il nuovissimo P.I.F”.

L’espansione non solo territoriale dei terminals contenitori e automotive, la nuova banchina di levante inaugurata nel Luglio 2024 e destinata ad un polo per le riparazioni navali e soprattutto il progetto per l’allargamento della banchina di ponente e della imboccatura portuale, rappresentano i segni tangibili ed inequivocabili del futuro del porto di Gioia Tauro.

“La “resistenza” di questo porto -ha proseguito il presidente- è stata ulteriormente messa alla prova dalla sciagurata Direttiva EU-ETS n. 959 del 2023 sulla riduzione delle emissioni di gas serra nell’atmosfera e dalla crisi geopolitica del Mar Rosso, che avrebbero potuto marginalizzare la centralità mediterranea del porto, con la creazione di nuove rotte marittime che escludevano il canale di Suez a favore degli scali africani e comunque atlantici.

Così non è stato, ed anzi il porto di Gioia Tauro ha aumentato traffici, volumi e produttività. Il fatto che i nostri terminalisti siano legati ad armatori globali nello scenario mondiale della logistica e dei trasporti marittimi ha giocato un ruolo decisivo e preponderante nel contrasto ai fattori negativi che hanno seriamente minacciato il rilancio del porto calabrese.

Poter contare su investitori importanti, determinati e lungimiranti è stata la fortuna di questo porto, che ha visto più che raddoppiati i suoi volumi nell’ultimo decennio”.

Ora, ha aggiunto, spetta alla politica nazionale e a quella regionale consolidare questi primati. “Noi, per parte nostra, dopo aver perfettamente infrastrutturato il porto, guardiamo con una attenzione particolare al “lavoro portuale” ed alle esigenze del terminalista MCT di disporre di mano d’opera nei periodi di “picco”. Trasformeremo finalmente la vecchia Agenzia in una nuova Impresa portuale, superando anche l’ultimo ostacolo dovuto al fatto che avremmo potuto farlo solo alla scadenza della Agenzia fissata al 31.12.2026”.

Il ringraziamento alle istituzioni nella lotta all’illegalità

Un passaggio Agostinelli lo dedica al ringraziamento di tutti coloro, Istituzioni pubbliche, Forze di Polizia, organizzazioni sindacali e soprattutto maestranze portuali, che hanno contribuito ad accrescere il ruolo emergente del porto di Gioia Tauro nel transhipment mediterraneo, ma anche ad offuscare “spero definitivamente quella immagine stereotipata e deteriorata che da sempre ha accompagnato la storia cinquantennale di questo porto.

Il contrasto al crimine organizzato e la tutela della legalità, che permea quotidianamente ogni nostra attività amministrativa, hanno infatti rappresentato l’imprescindibile presupposto dei successi commerciali del porto e delle sue enormi, inesplorate potenzialità future”.

Oggi possiamo affermare senza timore di essere smentiti che Gioia Tauro è il più performante e produttivo scalo nazionale ed è strategico per il sistema logistico dell’intero Paese. Lunga vita al porto di Gioia Tauro!”

PITTO ANCORA ALLA GUIDA DI FEDESPEDI

Sarà ancora Alessandro Pitto a guidare per i prossimi tre anni Fedespedi, la Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali.

A deciderlo l'assemblea privata della Federazione a Milano che ha eletto anche i nuovi membri di consiglio direttivo, collegio dei revisori e collegio dei probiviri.

Pitto, con questa seconda nomina è il 17° presidente nella storia di Fedespedi, impegnato in ambito associativo da oltre vent'anni: in Spediporto è stato presidente per due mandati (fino al 2022) e vicepresidente di Fedespedi dal 2019 al 2022.

Gratitudine è il sentimento espresso ai colleghi che hanno messo al servizio della Federazione il loro tempo e la loro professionalità nel corso dell'ultimo mandato ringraziando tutto il sistema associativo per la rinnovata fiducia: "Nel corso dello scorso mandato è stato svolto un grande lavoro di consolidamento della Federazione, verso gli stakeholders interni ed esterni. Abbiamo rafforzato il posizionamento e la visibilità nei confronti dei nostri interlocutori istituzionali e di tutte le articolazioni del nostro sistema associativo, con spirito di collaborazione e servizio.

Sono certo -ha aggiunto Pitto- che il rinnovato Consiglio direttivo saprà proseguire questo lavoro, affrontando i numerosi dossier che già ci attendono. È con piacere che diamo il benvenuto ai numerosi nuovi colleghi che entrano nel Consiglio Direttivo ed ai quali spetterà il compito di guidare la Federazione nel futuro con rinnovato entusiasmo."

Questi i nuovi eletti nel Consiglio Direttivo di Fedespedi:

- Andretto Michele
- Arduini Alice
- Bartoli Mario
- Brighenti Andrea
- Calamarà Marcello



- Dari Gloria
- Fumagalli Andrea
- Laghezza Alessandro
- Medico Marco
- Patrone Andrea
- Saponaro Marcello
- Schisano Debora
- Somma Matteo
- Trojani Luigi

Questi i nuovi eletti nel Collegio dei Revisori dei Conti:

- Di Batte Nicola
- Saglimbeni Giancarlo
- Scarsi Valerio

Questi i nuovi eletti nel Collegio dei Proboviri:

- De Crescenzo Domenico
- Poggi Longostrevi Claudio
- Spallarossa Luca Elio

Il commento da La Spezia

La Comunità portuale della Spezia celebra un momento di orgoglio e prestigio con due importanti nomine che evidenziano il ruolo centrale del porto nel panorama logistico e commerciale italiano.

Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri del porto della Spezia, ha ricevuto un riconoscimento di alto livello con la sua elezione oggi nella direzione nazionale di Fedespediti, l'associazione che rappresenta le case di spedizione e gli operatori più rilevanti del settore a livello nazionale.

"Questo incarico -dichiara- non solo rappresenta un

importante traguardo personale, ma evidenzia anche la capacità del porto della Spezia di essere un protagonista dinamico e innovativo nel mercato globale. Questo risultato è il frutto dell'impegno delle imprese spezzine, delle associazioni locali e delle donne e degli uomini dedicati che contribuiscono attivamente, giorno dopo giorno, al successo del porto".



OLT LANCIA LO SMALL SCALE LNG: IL PRIMO SERVIZIO OPERATIVO IN ITALIA



Una svolta concreta per la transizione energetica nei trasporti marittimi e terrestri prende forma al largo di Livorno. OLT Offshore LNG Toscana ha annunciato il completamento con successo del collaudo operativo del nuovo servizio di Small Scale LNG (SSLNG), che rende il Terminale FSRU Toscana il primo in Italia ad abilitare operazioni di bunkeraggio con piccole navi metaniere.

I test hanno riguardato il doppio flusso di trasferimento del gas naturale liquefatto – dalla nave alla FSRU e viceversa – con la metaniera “Avenir Aspiration”, operata da Axpo, che ha svolto un ruolo chiave nelle prove tecniche.

Il nuovo servizio consente alle bettoline di caricare GNL direttamente dal Terminale, per poi rifornire unità navali alimentate a gas naturale oppure rilasciare il combustibile nei depositi costieri dei principali scali del Mediterraneo. Allo stesso modo, il Terminal potrà ricevere carichi di GNL da piccole metaniere per successiva rigassificazione e immissione nella rete nazionale.

FSRU Toscana snodo chiave nella SECA mediterranea

L’attivazione dello Small Scale LNG arriva in un momento cruciale: dal 1° Maggio è entrata in vigore l’estensione al Mediterraneo della normativa SECA – Sulphur Emission Control Area, che impone l’utilizzo di carburanti marittimi a basso tenore di zolfo. In questo contesto, il GNL si impone come soluzione primaria per la decarbonizzazione del trasporto marittimo e pesante su gomma, garantendo una drastica riduzione delle emissioni di CO₂, ossidi di zolfo e particolato.

“Con questo nuovo servizio – ha dichiarato Giovanni Giorgi, AD di OLT Offshore LNG Toscana – offriamo una risposta concreta e immediata alle esigenze ambientali e operative del sistema energetico e portuale. Il nostro terminale dimostra come infrastrutture esistenti possano evolversi per accompagnare la transizione, anche verso il bio-GNL”.

Accanto a OLT, anche Axpo Group, che ha partecipato attivamente alle operazioni di collaudo. “Questo risul-

tato – ha commentato Daniele Corti, Head SSLNG di Axpo – segna un nuovo traguardo per l'Italia nel campo del GNL. La crescita dello small scale, soprattutto nel Mediterraneo, è solo all'inizio”.

Tre modalità di approvvigionamento

Il nuovo servizio prevede tre principali modalità operative:

- la restituzione diretta dello stesso GNL scaricato da una nave madre su una bettolina dello stesso utente;
- la compravendita di GNL tra diversi utenti nello stesso periodo operativo;
- l'accesso al Virtual Liquefaction Service, che consente a un utente di ricevere su una bettolina una quantità equivalente a quella immessa virtualmente in rete, anche sotto forma di bio-GNL certificato.

L'offerta posiziona il Terminale FSRU Toscana come hub energetico strategico per una logistica integrata e sostenibile, in una zona baricentrica rispetto ai principali corridoi portuali italiani. Un'infrastruttura già esistente che si trasforma in catalizzatore della decarbonizzazione nei trasporti, con ricadute immediate sul piano ambientale, industriale e marittimo



MSC CROCIERE A BARI E BRINDISI: CONCESSIONE DECENNALE

È ufficiale: MSC gestirà per i prossimi dieci anni i servizi crocieristici nei porti di Bari e Brindisi. Sulla banchina n. 10 del porto di Bari – dove sono in corso i lavori per il nuovo terminal passeggeri – è stata firmata la concessione tra l’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e Bari-Brindisi Cruise Terminal, la società controllata da MSC. A siglare l’intesa, l’ammiraglio Vincenzo Leone, commissario straordinario dell’AdSp MAM, e Gianluca Suprani, presidente della società concessionaria. Presente anche Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC, insieme a numerose autorità portuali e rappresentanti del cluster marittimo pugliese.

Un iter trasparente e senza opposizioni

La concessione, che riguarda strutture e aree di supporto all’accoglienza dei crocieristi (terminal, servizi a terra, parcheggi), non include l’uso delle banchine operative, che resteranno pubbliche e sotto controllo delle autorità marittime, come stabilito dalla normativa. Il percorso istruttorio era stato avviato a Dicembre 2023 con la pubblicazione dell’istanza per 158 giorni su albi ufficiali, Gazzetta Ufficiale e portale europeo degli appalti. Nessuna osservazione e nessuna proposta alternativa sono pervenute: Bari-Brindisi Cruise Terminal è rimasta l’unica candidata.

Il via libera formale del Comitato di Gestione è arrivato a Marzo, chiudendo il processo autorizzativo.

Investimenti e sviluppo infrastrutturale

Il piano economico-finanziario presentato da MSC prevede investimenti minimi per 2,2 milioni di euro, ma la cifra potrà salire a 4,5 milioni nel caso in cui venga concessa l’estensione della concessione per lo sviluppo del nuovo terminal crociere nell’area di Sant’Apollinare a Brindisi, attualmente in fase di progettazione.

Nel dettaglio:

- A Bari, l’intervento principale riguarderà l’allestimento degli spazi interni del secondo terminal



- crociere, che l’AdSPMAM sta completando.
- A Brindisi, MSC si impegna a riqualificare l’area di accoglienza crocieristi presso Costa Morena Est (testata Nord) e a presentare un progetto per il nuovo terminal in corrispondenza dei futuri approdi a Sant’Apollinare.
- In entrambi i porti, MSC curerà anche la sistemazione delle aree di parcheggio.

Scali in crescita e servizi per tutti gli armatori

La concessione sarà gestita da Bari-Brindisi Cruise Terminal in modo indipendente rispetto all’attività crocieristica di MSC, con l’impegno a garantire condizioni eque per tutte le compagnie che scaleranno i due porti.

La previsione è di una crescita costante dei traffici crocieristici: secondo le stime, nel 2030 sono attesi 232 scali a Bari e 84 a Brindisi, numeri che nel 2034 potrebbero salire rispettivamente a 254 e 104.

Con questa operazione, MSC consolida il suo ruolo nel Mediterraneo orientale, mentre i porti di Bari e Brindisi si preparano a diventare hub crocieristici di riferimento per l’Adriatico meridionale, grazie a investimenti infrastrutturali, aumento della capacità ricettiva e un miglioramento dei servizi a terra.

Per l’AdSPMAM, si tratta di un passaggio strategico che punta a rafforzare il sistema crocieristico pugliese, in coerenza con gli obiettivi di rilancio del turismo portuale e di sviluppo economico del territorio.

MARE NOSTRUM AWARDS: IL GRUPPO GRIMALDI PREMIA LA STAMPA

Diciassettesima edizione per Mare Nostrum Awards, il premio giornalistico internazionale bandito dalla rivista di bordo Grimaldi Magazine Mare Nostrum, e patrocinato dall'Ordine Nazionale dei Giornalisti dedicato alla promozione dei viaggi via mare nel Mediterraneo ed in particolare alla conoscenza delle Autostrade del Mare, con l'obiettivo di valorizzare tutto quello che succede tra le sponde e nel bel mezzo del Mediterraneo. mare nostrum awards

Un montepremi da 50 mila euro che è stato suddiviso tra i vincitori, selezionati da una giuria internazionale presieduta da Bruno Vespa che ha analizzato servizi giornalistici, televisivi e radiofonici, documentari, reportage fotografici e inchieste economico-turistiche realizzate in lingua italiana, inglese, spagnola, catalana, francese o greca.

La nostra redazione è risultata vincitrice di uno dei premi con l'elaborato multimediale sull'inquinamento acustico sottomarino, che ha analizzato un tema ancora poco dibattuto, da diversi punti di vista: armatori, tecnici, associazioni impegnate per la difesa dell'ambiente e istituzioni, con la Capitaneria di porto che ha approfondito gli aspetti normativi.

A fare gli onori di casa durante la serata di premiazione all'Hotel Vesuvio di Napoli, insieme a rappresentanti delle istituzioni, del mondo accademico e dello shipping, la famiglia Grimaldi, che come consueto ha voluto ricordare il fondatore del Gruppo, Guido con il premio speciale "Cavaliere del Lavoro Guido Grimaldi", raccontando di lui un aspetto meno noto, come appassionato di archeologia.

Sul palco, ripercorrendo una delle tematiche ammesse alla partecipazione del premio Mare No-



strum Awards, la sostenibilità ambientale come responsabilità collettiva. A lanciare l'appello particolare per la tutela dell'Area Protetta della Gaiola, nel cuore del Golfo di Napoli, contro il nuovo progetto idraulico che prevede di convogliare gli scarichi fognari direttamente nel parco sommerso la presidente della Fondazione Marevivo Ets Rosalba Giugni, che ha così ricordato i 40 anni della Fondazione con cui il Gruppo Grimaldi collabora da anni sostenendone le iniziative e le campagne di sensibilizzazione.

Sulla stessa linea l'intervento di Antonella Arcangeli, coordinatrice di Life Conceptu Maris, progetto finanziato dall'Unione Europea e sostenuto dal Gruppo Grimaldi, che mira alla conservazione di cetacei e tartarughe marine nel Mar Mediterraneo. Dal 2022, ricercatori e volontari del progetto sono ospitati regolarmente a bordo delle navi Grimaldi: qui conducono preziose attività di ricerca, raccogliendo dati sulla di-

stribuzione e sui fattori di rischio per queste specie, con l'obiettivo di sviluppare misure di conservazione efficaci.

Questi i vincitori dell'edizione 2025

Tommaso Cerno per l'articolo "Mediterraneo, quel mare sempre meno nostrum", pubblicato su Il Tempo; Domenico Quirico per l'articolo "Le rivolte arabe, i profughi e il Mediterraneo. Storia di una grande occasione mancata", pubblicato su La Stampa; Miguel Ángel Medina per gli articoli "Llegan los barcos eléctricos capaces de transportar ya cientos de contenedores y a miles de personas" (Arrivano le navi elettriche capaci di trasportare centinaia di container e migliaia di persone) e "Así avanza la transición verde del sector marítimo en España: barcos con alas de avión, ferris eléctricos y puertos renovables" (Così avanza la transizione verde del settore marittimo in

Spagna: navi con ali di aerei, ferry elettrici e porti rinnovabili) pubblicati su El País;

Sabrine Ahmed per l'articolo "Autonomie, blockchain, IA: le trio gagnant des autoroutes de la mer de demain. Des navires autonomes aux ports intelligents" (Autonomia, blockchain, Intelligenza Artificiale: il trio vincente delle autostrade del mare del domani. Dalle navi autonome ai porti intelligenti) pubblicato su La Presse de Tunisie;

Premio ex aequo: Anagnostis Ananiadis per l'articolo "Sogni di un ponte" pubblicato su gr, e Giulia Sarti e Andrea Puccini per il reportage multimediale "Inquinamento acustico marino, è ora di saperne di più" pubblicato su Il Messaggero Marittimo.

Il premio speciale "Cavaliere del Lavoro Guido Grimaldi", istituito dalla famiglia Grimaldi in memoria del fondatore del Gruppo, è stato riconosciuto a Roberto Napoletano, Direttore del quotidiano Il Mattino.



PROCIDA, ROTTA SUL LAVORO MARITTIMO

Nella cornice simbolica dell'isola di Procida, che da sempre coniuga fragilità territoriale e vocazione marinara, si tiene la settima edizione del Convegno sul Lavoro Marittimo, quest'anno intitolato "Vivere di Mare – Navigare sulle Nuove Onde del Lavoro", promosso dal Comitato del Lavoro Marittimo guidato dal Comandante Fabio Pagano.

Due giornate di interventi, testimonianze e confronto operativo, che hanno portato sull'isola amministratori pubblici, armatori, rappresentanti sindacali, formatori e decisori politici, attorno a quattro temi-chiave: la formazione e il recupero delle competenze, la digitalizzazione del libretto di navigazione, il diritto di voto per i marittimi imbarcati, e il nodo della portualità sostenibile al servizio delle isole minori. "Il mare non è un simbolo, è un'infrastruttura. Ma l'Italia continua a trattarlo come un folklore da cartolina. È tempo di ridargli la centralità che gli spetta, e questo significa dare dignità e prospettiva a chi sul mare lavora ogni giorno", ha dichiarato Pagano in apertura.

Il mestiere del mare tra transizione e crisi di attrattività

Il convegno ha acceso i riflettori su un tema spesso sottotraccia nei dibattiti politici: il progressivo disallineamento tra la domanda di lavoro nel settore marittimo e l'offerta di figure qualificate. Formatori come l'Accademia Italiana della Marina Mercantile e l'IMAT hanno denunciato l'urgenza di rafforzare i percorsi professionalizzanti, renderli più aderenti alle nuove esigenze del comparto (dall'automazione alla sostenibilità ambientale) e più capaci di attrarre giovani italiani, oggi sempre meno orientati verso una vita professionale a bordo. Nel contempo, le compagnie denunciano carenza di ufficiali e tecnici, costi elevati per la formazione interna e un rischio crescente di fuga di competenze verso altri registri di bandiera o Paesi più attrattivi.



Digitalizzazione e diritti: cantiere ancora aperto

Altro tema sensibile è stato quello della digitalizzazione del libretto di navigazione: una misura già introdotta a livello normativo, ma ancora in fase di rodaggio operativo. Se da un lato la smaterializzazione dei documenti personali rappresenta una semplificazione attesa da anni, dall'altro permane il dubbio che, senza interoperabilità reale tra Capitanerie, enti formativi e compagnie, il cambiamento resti superficiale.

Ancora più delicata la questione del diritto di voto per i marittimi imbarcati, che continua a essere disatteso nella pratica, nonostante sia tecnicamente risolvibile. La richiesta condivisa emersa dal convegno è quella di una norma puntuale, che consenta il voto elettronico o per delega controllata, in linea con quanto già avviene per le forze armate o i cittadini italiani all'estero.

Isole minori come stress test del sistema

Procida, in quanto isola abitata tutto l'anno, ha anche prestato il proprio scenario per affrontare il tema dei collegamenti marittimi con le isole minori, oggi sottoposti a tensioni crescenti tra esigenze industriali, obblighi di servizio pubblico e sostenibilità economica. Amministratori locali e armatori si sono confrontati su modelli ibridi di gestione, incentivi green e nuove tecnologie (in primis il GNL e i carburanti alternativi), ma anche su un punto essenziale: garantire una mobilità marittima stabile e affidabile non è un lusso, ma un diritto costituzionale per le comunità insulari. Ed è anche la condizione minima per sviluppare lavoro, turismo e presenza giovanile sulle isole.

L'appello finale: meno parole, più politiche strutturali

Nella video-intervista rilasciata in esclusiva a Il Messaggero Marittimo, Fabio Pagano rilancia una richiesta chiara: "Occorre superare la frammentazione istituzionale e dotare il Paese di una regia nazionale delle politiche del mare, capace di affrontare formazione, lavoro, diritti e sviluppo insulare in modo integrato. Basta con il mare evocato nei discorsi e assente nelle leggi."

Il Convegno lancia un messaggio chiaro: più formazione integrata, un quadro normativo organico sul lavoro marittimo, pieno riconoscimento del diritto di voto per chi è imbarcato e investimenti strutturali per le isole minori.

COMITATO DEL LAVORO MARITTIMO

Comune di Procida
Associazione Lavoro Marittimo

26-27
JUNE
2025

SAVE THE DATE
“VIVERE DI MARE”
VII CONVEGNO
SUL LAVORO MARITTIMO

Isola di Procida (NA), La Torre

GENOVA, PAROLI OTTIENE I POTERI DEL COMITATO DI GESTIONE

Grazie a un apposito decreto firmato il 27 Giugno 2025 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, assume anche le funzioni del Comitato di Gestione, attualmente non operativo. La misura – ufficializzata con il decreto n. 154 – attribuisce a Paroli tutte le prerogative previste dall'articolo 9, comma 5, della legge 84/94, garantendo così continuità decisionale fino al ripristino degli organi di vertice.

Il provvedimento si è reso necessario in seguito alla scadenza del Comitato di Gestione lo scorso 14 giugno, in un contesto in cui la nomina ufficiale di Paroli alla presidenza dell'ente non è ancora stata formalizzata. In attesa della ricomposizione dei vertici e con le procedure di nomina in fase di stallo a livello nazionale, il Ministero ha scelto la via del conferimento dei cosiddetti "poteri sostitutivi", anche su conforme parere dell'Avvocatura Generale dello Stato e su sollecitazione della Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità.

Tra i primi effetti concreti del nuovo assetto vi sarà, già lunedì 30 Giugno, la proroga della concessione del terminal Genoa Port Terminal (gestito dal gruppo Spinelli e da Hapag-Lloyd), in scadenza proprio in quella data. Il commissario si confronterà con la commissione consultiva, ancora regolarmente operativa, per poi varare una concessione-ponte della durata di 90 giorni, evitando l'interruzione delle attività in attesa della definizione della complessa vicenda amministrativa, ancora aperta dopo l'annullamento deciso dal Consiglio di Stato nell'ottobre scorso su ricorso di Sech-Psa.



Oltre alla situazione del Gpt, anche quella del terminal Forest, gestito da Campostano, è tra i dossier urgenti che Paroli potrà ora affrontare direttamente. Lunedì sono previste inoltre altre decisioni su proroghe e atti relativi non solo al porto di Genova, ma anche agli scali di Savona e Vado Ligure: per questo motivo si riuniranno entrambe le commissioni consultive.

Il decreto n. 154 conferma inoltre i poteri già attribuiti a Paroli con un precedente provvedimento del MIT (decreto n. 137 dell'11 Giugno 2025). La novità più rilevante, però, è che viene esclusa l'ipotesi – fino a poco tempo fa ventilata – di un comitato di gestione "transitorio", giudicata ormai superata dall'urgenza di garantire piena operatività all'ente. Identiche misure sarebbero in arrivo anche per altri commissari straordinari alla guida delle Port Authority italiane attualmente prive del loro Comitato di Gestione.

BRUNO PISANO SI PRESENTA: DA OPERATORE A COMMISSARIO

Il commissario straordinario Bruno Pisano, che sarà ascoltato al Senato per portare avanti l'iter verso la nomina a presidente dell'AdSp del mar Ligure orientale, si è presentato alla stampa. Lo ha fatto nell'Auditorium dell'ente intitolato a Giorgio Bucchioni, un nome che per la portualità spezzina significa tanto: "E tante sono le aspettative su di me – ha detto Pisano – perchè per la prima volta dopo Bucchioni, a guidare il porto c'è una persona del territorio e del settore".

Il neo commissario, ripercorrendo il suo percorso in ambito portuale, ha sottolineato come da sempre abbia vissuto l'ambiente: "Sono figlio di un militare della Guardia di finanza in porto, una realtà che ho conosciuto fin da bambino e nella quale sono entrato a far parte da giovanissimo, prima come "portacarte", poi fondando una mia società che si è specializzata nella logistica a livello extra europeo".

Un percorso simile a tanti altri che operano in porto a La Spezia, "che negli ultimi anni hanno lavorato in silenzio per costruire quello zoccolo duro formato dalle migliori menti del territorio e che hanno reso La Spezia – ha sottolineato – un porto d'eccellenza."

I dossier aperti

Pisano ha assunto l'incarico da pochi giorni e niente sa ancora sui tempi per il passaggio alla nomina alla presidenza, ma nel frattempo ha già indicato le priorità del suo mandato.

"Ci sono tanti dossier aperti sui porti di La Spezia e Marina di Carrara, alcuni più urgenti. Mi riferisco al tema dei dragaggi che necessitano di interventi immediati per quel che riguarda il terzo bacino, lo specchio d'acqua di fronte al molo crociere e Marina di Carrara".



Ma c'è anche il Piano regolatore portuale, i problemi legati all'autotrasporto soprattutto per quel che riguarda i tempi di attesa della peak season. "Gli operatori aspettano risposte e risposte veloci – ha detto – in un contesto particolare come quello che stiamo vivendo dove la situazione internazionale si ripercuote anche sui nostri porti. L'AdSp deve essere un facilitatore per aiutare le imprese a crescere perchè così facendo cresce anche il porto".

In termini generali si tratta di una situazione estremamente vivace con i maggiori terminalisti che hanno avviato importanti investimenti: Tarros, Lsct, e il terminal crociere che attende il nuovo molo.

"Il porto di La Spezia guarda da sempre alla sostenibilità ambientale, aspetto che porterò avanti, con i progetti per il cold ironing, per i quali siamo i più avanti a livello italiano."

Pisano indica anche altri fascicoli aperti a cui guarderà con attenzione: la digitalizzazione, la formazione e la Zls.

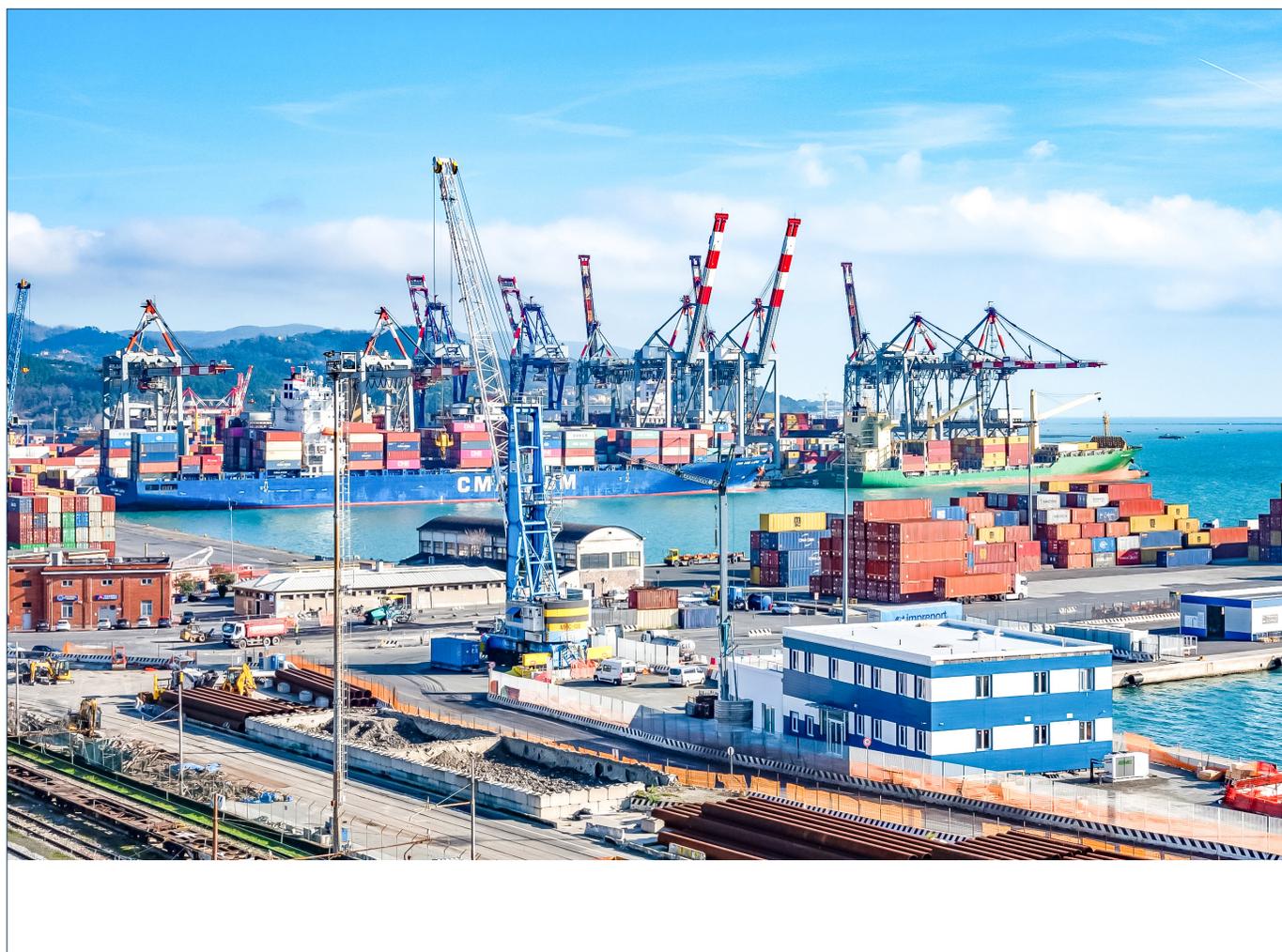
“Dobbiamo riuscire a mantenere sul territorio l’eccellenza e il know how che ha sempre caratterizzato la nostra comunità portuale”.

Questo è anche uno dei punti di forza che indica per lo scalo ligure, che dall’altro rovescio della medaglia si trova penalizzato dalla carenza di spazi: “Ce ne accorgiamo a maggior ragione in questo periodo nel quale il tessuto imprenditoriale vorrebbe espandersi e non può farlo”.

A completare le attività da portare avanti in continuità anche l’aspetto della nautica. Il Miglio blu rappre-

senta l’eccellenza mondiale della nautica di lusso a livello mondiale: “E’ un settore in crescita, un orgoglio che merita risposte per crescere. Ho già avuto incontri con alcuni operatori del settore e li porterò avanti nei prossimi mesi”.

Tanta la “carne al fuoco” che da ora Bruno Pisano dovrà guardare con occhi diversi da quello di un operatore portuale: “Cambiare punto di vista per avere una visione a 360 gradi è estremamente interessante e lo farò mixando le mie esperienze con questo nuovo ruolo”.



1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

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

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

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

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.

GENOVA:

Tel. 010 53961

Fax 010 5396264

info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.

MODENA:

Tel. 059 351381

Fax. 059 357719

modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.

NAPOLI:

Tel. 081 963461

Fax. 081 9634699

napoli@messinaline.it



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	VE	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 MARIANNA	MU526W	02/07		26/6	29/6	04/07	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC NIOVI VIII	MU527W	09/07		3/7	6/7	11/07					
		MSC ELENI	MU528W	16/7		10/7	13/7	18/7					
		MSC IVORY COAST	MU529W	23/7		17/7	20/7	25/7					
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 EVEREST VIII	MG527W					4/7		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC SUSANNA	MG528W					11/7					
		MSC ANTIGUA	MG529W					18/7					
		MSC PINA	MG530W					25/7					
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 EVEREST VIII	MG527W		7/7	2/7	4/7			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC SUSANNA	MG528W		14/7	9/7	11/7						
		MSC ANTIGUA	MG529W		21/7	16/7	18/7						
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC PINA	MG530W		28/7	23/7	25/7			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ALCANTE	MG531W		4/8	30/7	1/8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@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 Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Recife "Cold Treatment"	4	MSC YASHI B	MC526A		2/7	23/6			27/6	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ADONIS	MC527A		9/7	30/6							
		CAPE AKRITAS	MC528A		16/7	7/7							
		CAPE KORTIA	MC529A		23/7	14/7							
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 ABY	NL524R		27/6		26/6			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC TIANJIN	NL525R		4/7		3/7						
		MSC NICOLE X	NL526R		11/7		10/7						
		MSC INES	NL527R		19/7		18/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it													
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC KIM	CD526A	28/6	30/6	2/7	3/7			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC DONATA	CD527A	5/7	7/7	9/7	10/7						
		MSC SANDRA	CD528A	12/7	14/7	16/7	17/7						
		MSC ENGLAND	CD529A	19/7	21/7	23/7	24/7						
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 - Male	7	MSC VENICE	FD526E			2/7	28/6		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ERICA	FD527E			9/7	5/7						
		MSC VANDYA	FD528E			16/7	12/7						
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 - Male.		MSC YASHI B	MC526A			2/7				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ADONIS	MC527A			9/7							

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	CONTI COURAGE OW526A		2/7				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC NAOMI OW527A		9/7							
		MSC TORONTO OW528		16/7							
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC ALBANY MM526A	27/6	---	---						
URUGUAY - Montevideo		MSC AMALFI MM527A	4/7	---	45837	---					
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar		MSC DOMITILLE MM528A	11/7	---	---	---	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC NIOVI VIII MM529A	---	---	---	6/7					
		MSC ELENI MU530W	---	---	---	13/7					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne)	9	MSC YASHI B MC526A	28/6	2/7	23/6						
PERU' - Callao, Païta		MSC ADONIS MC527A	5/7	9/7	30/6						
ECUADOR - Guayaquil		CAPE AKRITAS MC528A	12/7	16/7	7/7		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moín, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto		CAPE KORTIA MC529A	19/7	23/7	14/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)	10	MSC KIM CD526A	2/7								
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC DONATA CD527A	9/7				vedi servizio 18	vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC SANDRA CD528A	16/7								
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo POD - Douala + Luanda POL - Livorno - vedi servizio 1		MSC ENGLAND CD529A	23/7								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)	11	MSC YASHI B MC526A	28/6	2/7	23/6						
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC ADONIS MC527A	5/7	9/7	30/6						
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		CAPE AKRITAS MC528A	12/7	16/7	7/7		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		CAPE KORTIA MC529A	19/7	23/7	14/7						
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.14 bis											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.	12	MSC ASYA MA525A	3/7								
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne		MSC HEIDI MA526A	10/7								
NUOVA CALEDONIA - Noumea		APL BOSTON ONNLNE	17/7				vedi serv 4 via Lsp	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		MSC ROMA MA528A	24/7								
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga											
MAURITIUS - Port Louis											
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.	12 bis	MSC EVEREST VIII MG527W			4/7						
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne		MSC SUSANNA MG528W			11/7						
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC ANTIGUA MG529W			18/7						
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment		MSC PINA MG530W			25/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcellona + Salaah = Hamad	13	MSC LENI GJ524E			4/7						
ESTREMO ORIENTE CINA- direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC IRINA GJ525E			12/7		vedi serv. 14bis	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
JAPAN- via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC AMBRA GJ526E			17/7					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 bis	MSC VENICE	FD526E		2/7	Vedi Serv. 16	-----		3/7			
		MSC ERICA	FD527E		9/7		-----		10/7	vedi servizio 15	vedi servizio 15	vedi servizio 15
	ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		TBN	FD529E		16/7		-----		17/7		
	SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		TBN	FD530E		23/7		-----		24/7		
JAPAN- via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN- via Busan Hakata, Kobe, Osaka												
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri	14	MSC RACHEL F	YA527A		5/7	Vedi Serv. 2						
		MSC JIANI	YA528A		12/7	#RIFI						
		MSC RACHEL F	YA529A		19/7	#RIFI						
		MSC JIANI	YA530A		26/7	#RIFI						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MOROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vic - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.	15	MSC TAMARA	YM527A		30/6	Vedi Serv. 1						
		MSC ASSUNTA III	YM528A		7/7							
		MSC TAMARA	YM529A		14/7							
		MSC ASSUNTA III	YM530A		21/7							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	16											
		MSC AMALFI	MM526A		4/7							
		MSC DOMITILLE	MM527A		11/7							
		MSC ANZU	MM529A		25/7							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO												
	17	MSC AMALFI	MM526A		4/7							
		MSC DOMITILLE	MM527A		11/7							
		MSC ANZU	MM529A		25/7							
		MSC MELANI III	AE526A		1/7	3/7			29/6			
		MSC POLINA	AE527A		8/7	10/7			6/7			
		MSC MELANI III	AE528A		15/7	17/7			13/7			
		MSC JENNY II	AC526A					29/6	1/7			
		MSC LEA II	AC527A					6/7	8/7			
		MSC PAMIRA II	AC528A					13/7	15/7			
		MSC MOSS III	AB527A		1/7	30/6	4/7		2/7	9/7		
		MSC MASHA 3	AB528A		8/7	7/7	11/7		9/7	16/7		
		MSC RENAISSANCE III	AB529A		15/7	14/7	18/7		16/7	23/7		
		MSC ELEONORA	AY525R		30/6				3/7			
		MED URLA	AY526R		7/7				10/7			
		MSC MADRID	DE526R						5/7			
		MSC JORDAN III	DE527R						11/7			
		MSC ANS	DE518R						16/7			
		MED TRABZON	AS527A		3/7	5/7			6/7			
		MED SAMSUN	AS528A		10/7	12/7			13/7			
		MED TRABZON	AS529A		17/7	19/7			20/7			
	MSC MANASVI II	AA526A		1/7	2/7			29/6				
	LUEBECK	AA527A		8/7	9/7			6/7				
	MSC MADISON II	AA528A		15/7	16/7			13/7				