

Luglio 2025

RASSEGNA

MENSILE



follow us



ASSARMATORI: “STOP ALLA PENALIZZAZIONE DEI MARITTIMI ITALIANI”



Un forte richiamo al Governo e all'Unione Europea per correggere le distorsioni che penalizzano il lavoro marittimo italiano, rilanciare la cantieristica navale europea e sostenere con strumenti pubblici il rinnovo della flotta dei traghetti. È il cuore dell'intervento di Stefano Messina, presidente di Assarmatori, in apertura dell'Annual Meeting 2025 dell'associazione, svoltosi a Roma alla presenza di numerosi esponenti del Governo e delle istituzioni europee.

Tra i presenti, il Vicepremier e Ministro degli Esteri Antonio Tajani, i ministri Adolfo Urso (Imprese e Made in Italy), Nello Musumeci (Politiche del Mare), Orazio Schillaci (Salute), il Vice Ministro ai Trasporti Edoardo Rixi, oltre ai videomessaggi della Premier Giorgia Meloni e del vicepresidente della Commissione Ue, Raffaele Fitto.

Messina ha lanciato un “cahier de doléance” al Governo e al Parlamento, sottolineando come l'Italia

sostenga economicamente i marittimi extracomunitari impiegati su navi internazionali e da crociera, ma non quelli italiani attivi nei servizi a corto raggio e nei collegamenti insulari. “È una stortura inaccettabile – ha detto – su cui si è già espressa anche la Commissione Europea. Noi ci batteremo affinché siano rispettate le regole europee e i marittimi italiani siano finalmente valorizzati”.

Fondi ETS, rinnovo flotte e cantieristica

Il numero uno di Assarmatori ha poi criticato la gestione dei proventi dell'ETS (Emission Trading System) marittimo, nato per favorire la decarbonizzazione del settore, ma che “per il 50% viene oggi utilizzato per coprire il debito pubblico”, ha spiegato. “Quelle risorse devono tornare al comparto che le ha generate, sostenendo innovazione, sicurezza e rinnovo della flotta”.

Il presidente ha quindi ribadito l'impossibilità per gli

armatori di sostenere da soli i costi del rinnovamento della più grande flotta traghetti del mondo, quella italiana, e ha invocato un intervento pubblico mirato per affiancare l'iniziativa privata.

Altro punto chiave è stato il rilancio della cantieristica europea: "Serve un regime di aiuti di Stato coerente con il mercato, non misure protezionistiche. Siamo pronti a fare la nostra parte per ricostruire competenze industriali che in Europa si sono disperse, ma servono politiche attive e intelligenti".

Bandiera italiana, sburocratizzazione e competitività

Messina ha anche puntato il dito contro la perdita di tonnellaggio da parte della bandiera italiana, causata da burocrazia e lentezza amministrativa. "La digitalizzazione e la semplificazione dell'ordinamento della

navigazione sono urgenti e necessarie per fermare il flagging out verso altri registri più competitivi".

Tavola rotonda e confronto

A chiudere l'evento, una tavola rotonda moderata dal direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, alla quale hanno partecipato Salvatore Deidda (Presidente Commissione Trasporti della Camera), Marco Bisagno (T. Mariotti), Vincenzo Franza (Caronte & Tourist Isole Minori), Mauro Mallone (Comitato ETS) e Christos Stylianides, già ministro greco per la Navigazione.

L'Annual Meeting 2025 ha così ribadito il ruolo centrale della portualità e del trasporto marittimo nella strategia industriale nazionale, chiedendo con forza un cambio di rotta nelle politiche di settore.



Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

tricom srl.net

BRUNO PISANO SI PRESENTA: DA OPERATORE A COMMISSARIO STRAORDINARIO



Il commissario straordinario Bruno Pisano, 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 il primo Luglio 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 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 rappresenta 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”.

GENERAL EXPORT
NVOC
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.generalexportnvoc.it

FRANCESCO MASTRO NUOVO COMMISSARIO ADSP DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE



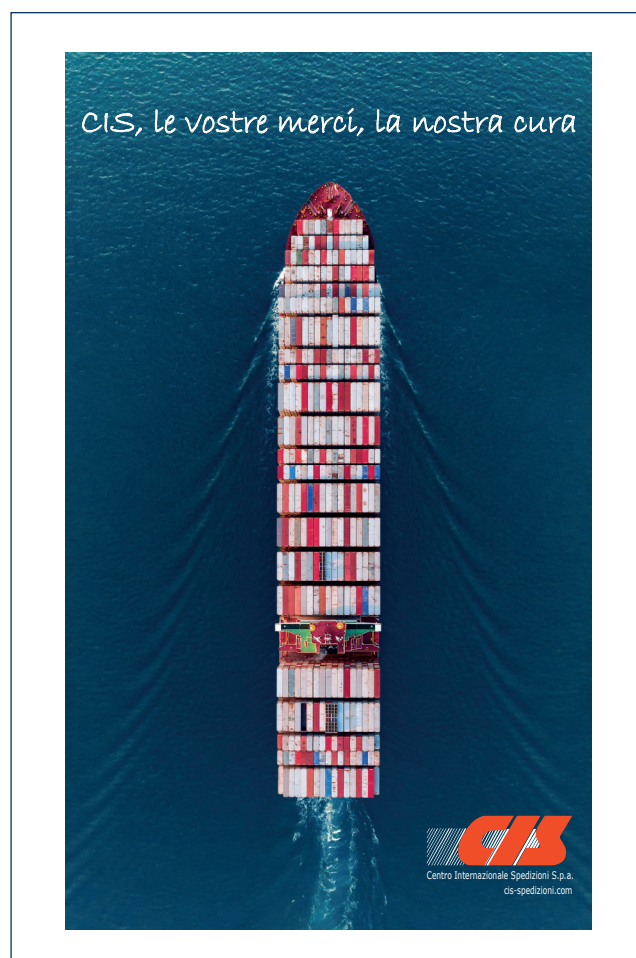
Cambio al vertice dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale: il professor avvocato Francesco Mastro è stato nominato commissario straordinario dell'Ente con decreto n.144 del 17 Giugno 2025, firmato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il passaggio di consegne ufficiale si è svolto nella sede dell'AdSp MAM a Bari, alla presenza del segretario generale Tito Vespasiani, dei dirigenti e di una rappresentanza del personale. Mastro subentra all'ammiraglio Vincenzo Leone, che ha guidato l'ente per un anno, ricevendo i ringraziamenti e gli auguri del nuovo commissario per il lavoro svolto e per i futuri impegni professionali e personali.

Il neo-commissario è già operativo, con l'obiettivo di assicurare la piena continuità amministrativa e gestionale, garantendo la regolare prosecuzione

delle attività in corso nei porti del sistema. In attesa della nomina a presidente, Mastro guiderà l'Ente in una fase strategica per il rilancio della portualità adriatica, ponendo particolare attenzione alla competitività, all'intermodalità e alla sostenibilità delle infrastrutture portuali di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli.

L'AdSp MAM continuerà ad operare in stretta sinergia con territori, operatori economici e istituzioni, proseguendo il percorso di sviluppo di una portualità moderna, efficiente e integrata con le dinamiche del sistema logistico nazionale ed europeo.



IL MIT HA DECISO: COMMISSARI STRAORDINARI CON 'PIENI POTERI'



Il Ministero dei Trasporti ha deciso: non solo Matteo Paroli ma tutti gli attuali Commissari straordinari delle Autorità di Sistema portuali designati dallo stesso Mit, assumono anche i poteri e le prerogative precedentemente attribuiti ai rispettivi Comitati di gestione, ormai scaduti.

A darne ufficialità una serie di decreti firmati dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che si rivolgono così a questi Commissari straordinari che esercitano ora anche i poteri dei Comitati di gestione:

- **Giovanni Gugliotti** per l'AdSp del mar Ionio (porto di Taranto), a seguito della scadenza del Comitato il 15 Maggio 2025
- **Francesco Benevolo** per l'AdSp del mare Adriatico Centro-Settentrionale (porto di Ravenna), a seguito della scadenza del Comitato il 28 Maggio 2025

- **Bruno Pisano** per l'AdSp del mar Ligure orientale (porti di La Spezia e Marina di Carrara), a seguito della scadenza del Comitato l'11 Giugno 2025
- **Davide Gariglio** per l'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale (porti di Livorno, Piombino, Portoferraio), a seguito della scadenza del Comitato il 14 Giugno 2025

Secondo quanto comunicato dal Ministero il provvedimento "si è reso necessario per evitare situazioni di stallo decisionale e garantire la continuità amministrativa degli enti, nelle more della ricostituzione degli organi ordinari di vertice. Il Ministero ha agito su parere conforme dell'Avvocatura Generale dello Stato, richiesto dalla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità, che ha evidenziato l'urgenza di conferire poteri sostitutivi ai Commissari".

RIXI: “COMMISSARIO ‘AD HOC’ PER DARSENA EUROPA. PRESIDENTE ADSP CONCENTRATO SUL PORTO”

Commissari ad hoc per le grandi opere infrastrutturali, Darsena Europa inclusa. È questa la posizione espressa dal viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, intervenuto a margine dell'Assemblea 2025 di Assarmatori, nel pieno del dibattito sul futuro della governance portuale italiana e, in particolare, sul nodo ancora irrisolto delle nomine ai vertici delle Autorità di Sistema portuale.

Rispondendo a una domanda sul caso Livorno, dove è ancora aperta la questione del commissariamento straordinario per la realizzazione di Darsena Europa (in capo ancora a Luciano Guerrieri, già al timone anche di Palazzo Rosciano dove nel 2021 si era scelto di riunire le due funzioni in un unico soggetto per velocizzare il raggiungimento degli obiettivi), Rixi ha chiarito che – secondo l'orientamento del Governo – “opere complesse come queste richiedono una figura commissariale specifica e autonoma rispetto alla guida dell'Autorità di Sistema portuale”.

“Lo dico con chiarezza – ha sottolineato il viceministro –: il presidente dell'AdSp deve concentrarsi sulla gestione quotidiana dello scalo, garantendone la piena operatività in ogni condizione. Le competenze tecniche e la complessità gestionale di progetti come Darsena Europa richiedono invece un focus dedicato, come già avvenuto con successo nel caso della nuova diga di Genova”.

Rixi ha poi criticato alcune scelte pregresse di accorpamento delle funzioni, definite “irrazionali”



perché in grado di generare conflitti o dispersione di risorse. “Spesso l'energia dei vertici portuali si è divisa tra la gestione delle opere e quella dei rapporti tra i concessionari, oggi sempre più centrali nel sistema portuale italiano”.

Il viceministro ha infine evidenziato l'importanza strategica delle concessioni portuali in un momento in cui i traffici sono in crescita: “Con l'aumento dei volumi, anche concessioni che in passato sembravano marginali stanno tornando al centro dell'interesse, soprattutto da parte di investitori esteri. Ecco perché è essenziale razionalizzare ruoli e competenze per non perdere competitività”.

TRUMP IMPONE DAZI AI BRICS: TEMPESTA GEOPOLITICA SUI MARI DEL COMMERCIO

Una nuova scossa arriva a turbare gli equilibri già instabili del commercio mondiale. Il presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, ha annunciato l'introduzione di dazi del 10% su tutte le importazioni provenienti dai Paesi ritenuti allineati con le politiche del blocco BRICS, ovvero Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica. La minaccia – riportata da Reuters e confermata anche dal The Guardian – arriva a ridosso dell'apertura del vertice BRICS a Rio de Janeiro, e ha già avuto un impatto immediato su mercati e scambi.

In una dichiarazione pubblicata sulla piattaforma Truth Social, Trump ha definito l'iniziativa "una misura necessaria per tutelare l'economia e i lavoratori americani da un asse commerciale ostile". Il provvedimento entrerà in vigore dal 1° agosto, salvo nuove indicazioni da parte della Casa Bianca.

Shipping e logistica sotto tensione: rischio riallineamento rotte

Gli effetti potenziali sono significativi, soprattutto per il settore marittimo. Le tariffe, se applicate in modo esteso, potrebbero portare a un riallineamento dei flussi di merci lungo le rotte Est-Ovest, penalizzando in particolare le tratte transpacifiche e le filiere integrate che collegano Cina e India con i porti della East Coast statunitense. Armatori, spedizionieri e operatori logistici stanno già valutando strategie di diversificazione dei porti di scalo, temendo congestioni, costi in salita e modifiche unilaterali delle condizioni contrattuali.

Il sistema portuale europeo, e in particolare il bacino del Mediterraneo, osserva la situazione con attenzione. Se da un lato la posizione baricentrica dell'Italia e la piena operatività del Canale di Suez possono rappresentare una risorsa in più, dall'altro



resta forte il rischio che una mancata risposta nazionale – in termini di semplificazione, rapidità e infrastrutture – comprometta la possibilità di intercettare flussi in riconfigurazione.

Sudafrica e Cina rispondono: scontro diplomatico in arrivo

Secondo quanto riportato da Reuters, la reazione del Sudafrica non si è fatta attendere. Pretoria ha dichiarato che le relazioni con gli Stati Uniti "restano strategiche" e ha respinto l'accusa di allineamento automatico alle politiche cinesi o russe. Il The Guardian riferisce che Pechino, invece, ha alzato i toni, parlando di un "atto ostile" e di un tentativo deliberato di influenzare artificialmente gli equilibri del commercio globale.

Nel frattempo, gli analisti evidenziano i segnali di una crescente instabilità commerciale. Il rand sudafricano ha perso un punto percentuale in 24 ore, mentre i contratti forward sui noli containerizzati in area Asia-Nord America hanno subito un rialzo del 3%. Il rischio sistemico si concentra su tre fronti: incertezza nor-

mativa, volatilità dei costi e pressione sulle scorte industriali, già ridotte ai minimi in nome dell'efficienza logistica.

L'Italia davanti a un bivio logistico

Per l'Italia e i suoi porti, si apre una finestra che potrebbe rivelarsi strategica. La saturazione cronica dei grandi hub nordeuropei, combinata con la possibilità che parte dei flussi asiatici venga riallocata nel Mediterraneo, rappresenta un'occasione storica. Ma per coglierla servono decisioni immediate: governance

portuali finalmente stabili, utilizzo effettivo delle Zone Logistiche Semplificate, connessioni retroportuali efficienti e dogane digitalizzate.

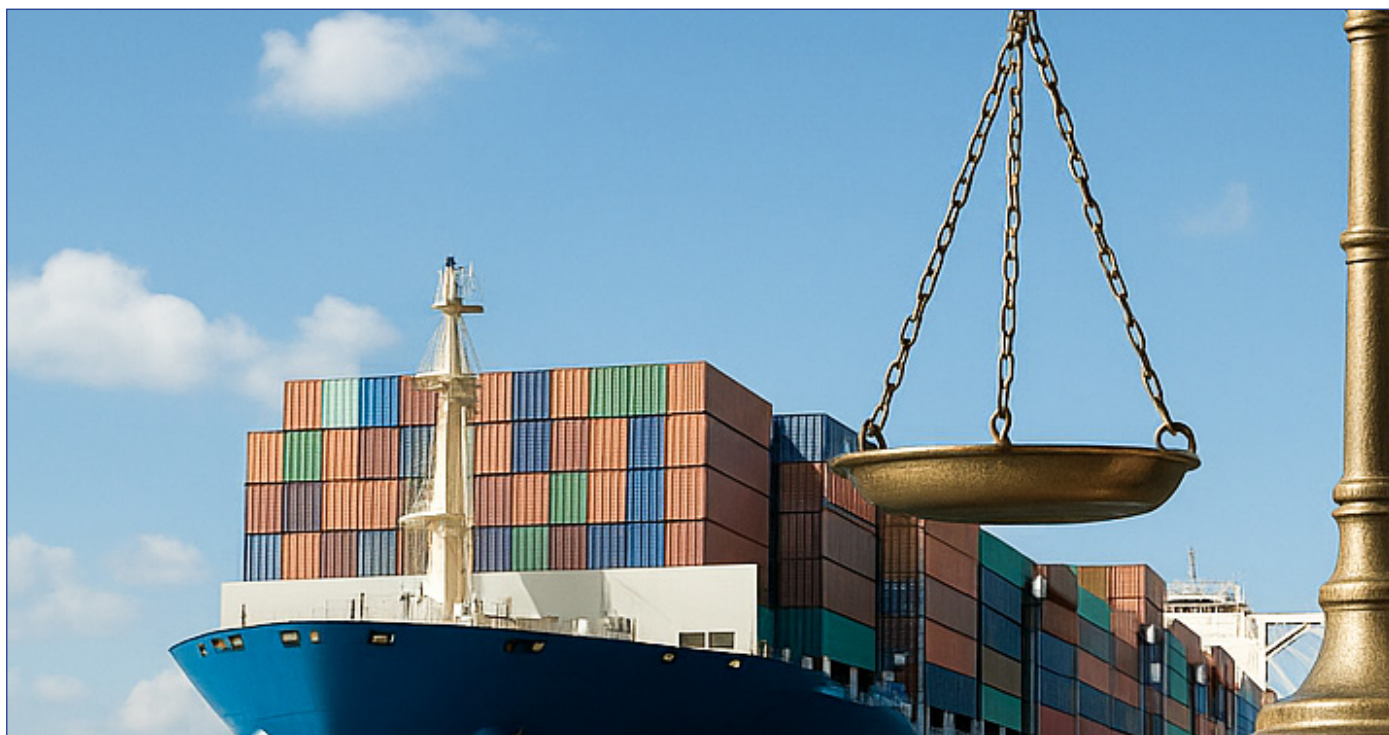
Se l'industria marittima globale sta riscrivendo le sue mappe, l'Italia ha tutto per rientrare tra gli attori protagonisti. Ma servono scelte politiche e amministrative rapide. Perché, "la guerra dei dazi non si combatte più nelle stanze dei ministeri, ma nei terminal container e sulle rotte oceaniche".

 **LOGWIN**
Your Logistics.



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

RESPONSABILITÀ DELLO SPEDIZIONIERE INDIRETTO NELL'OBLIGAZIONE DOGANALE



La sentenza della Corte di Cassazione, Sezione Tributaria, n. 6511 dell'11 Marzo 2025, si inserisce nel solco di un consolidato orientamento giurisprudenziale in materia doganale, ma allo stesso tempo offre spunti di riflessione di notevole interesse pratico per gli operatori economici e per i professionisti del settore. Il provvedimento affronta, infatti, il delicato tema della responsabilità solidale dello spedizioniere, quando quest'ultimo operi in qualità di rappresentante indiretto nell'ambito della dichiarazione doganale di importazione, precisando i presupposti applicativi e i limiti di tale responsabilità.

In particolare, la Suprema Corte richiama l'attenzione sul ruolo cruciale svolto dallo spedizioniere indiretto nel procedimento doganale: egli, infatti, pur agendo per conto dell'importatore, presenta la dichiarazione

doganale in nome proprio, assumendo così una posizione di garanzia nei confronti dell'Amministrazione doganale. Tale posizione comporta, come conseguenza logica, che lo spedizioniere non si limiti ad un'attività meramente materiale di trasmissione di dati o di documenti, ma sia tenuto a svolgere una serie di controlli e verifiche, agendo con la diligenza qualificata richiesta dalla natura professionale dell'incarico.

Nel caso di specie, la controversia era sorta a seguito dell'accertamento di una incompletezza della base imponibile doganale, dovuta all'omessa inclusione di royalties che, secondo l'Ufficio doganale, avrebbero dovuto essere computate nel valore delle merci importate. La Commissione tributaria regionale, in sede di appello, aveva escluso la responsabilità solidale

dello spedizioniere, ritenendo non provata la consapevolezza di quest'ultimo in ordine all'obbligo di pagamento delle royalties da parte dell'importatore e valorizzando l'assenza di rapporti diretti tra lo spedizioniere e il produttore o licenziante dei beni.

La Corte di Cassazione, cassando con rinvio la decisione di secondo grado, ha censurato tale ricostruzione, ritenendo che il giudice di merito avrebbe dovuto indagare, più approfonditamente, se lo spedizioniere avesse adempiuto agli obblighi di informazione e controllo, indipendentemente dalla prova di una conoscenza effettiva e diretta dell'obbligo di corrispondere royalties. Si ribadisce, dunque, che la responsabilità solidale dello spedizioniere indiretto non discende automaticamente dal mero ruolo di dichiarante, ma si radica nell'eventuale violazione di specifici doveri di diligenza professionale, che impongono di:

- verificare l'esattezza e la completezza dei dati dichiarati dall'importatore;
- richiedere, se del caso, informazioni integrative atte a chiarire la corretta determinazione del valore in dogana;
- segnalare tempestivamente eventuali criticità riscontrate, anche al fine di prevenire l'insorgere di passività doganali non dovute o sanzioni amministrative.

Il principio di fondo è chiaro: lo spedizioniere indiretto è chiamato ad operare come interlocutore qualificato tra l'importatore e l'Amministrazione doganale, esercitando un controllo attivo sulle informazioni ricevute e svolgendo un ruolo di filtro tecnico-amministrativo che va ben oltre la mera attività esecutiva. In tale prospettiva, la responsabilità solidale dello spedizioniere assume natura sanzionatoria e garantistica allo stesso tempo: sanzionatoria, in quanto conseguente all'inadempimento di obblighi di vigilanza che, se

correttamente osservati, avrebbero potuto evitare l'insorgere del debito doganale; garantistica, in quanto l'Erario può così contare su un ulteriore soggetto obbligato in solido per la riscossione dei dazi.

Dal punto di vista pratico, la sentenza n. 6511/2025 rappresenta un chiaro monito per gli operatori del settore: gli spedizionieri dovranno rafforzare i propri protocolli interni di verifica documentale, formalizzare in modo tracciabile le comunicazioni con gli importatori e conservare idonea documentazione che attesti le verifiche svolte e le informazioni rese. Solo in questo modo sarà possibile dimostrare, in caso di contestazioni, di aver adempiuto agli obblighi di diligenza imposti dalla normativa doganale.

Parallelamente, gli importatori sono chiamati a collaborare attivamente con i propri spedizionieri, fornendo dati completi, veritieri e tempestivi, evitando condotte elusive o reticenti che possano ricadere, in ultima analisi, anche sul professionista che li rappresenta. La sinergia tra spedizioniere e importatore diventa dunque un requisito essenziale per una gestione conforme e trasparente delle operazioni doganali.

In conclusione, la pronuncia della Suprema Corte si pone nel solco di un principio di equilibrio: da un lato tutela l'interesse erariale alla corretta riscossione dei tributi doganali; dall'altro salvaguarda l'affidamento legittimo degli operatori economici, limitando la responsabilità solidale dello spedizioniere indiretto ai soli casi in cui emerga un effettivo inadempimento dei doveri professionali di controllo e informazione.

Per i professionisti del settore doganale, la sentenza si traduce in un invito a rafforzare la consapevolezza del proprio ruolo e ad adottare procedure interne sempre più puntuali, tracciabili e documentate, nell'ottica di una gestione delle pratiche doganali improntata a rigore tecnico e massima trasparenza.

DL INFRASTRUTTURE, PARENTI ANCIP: “BUONE NOTIZIE PER GIOIA TAURO”

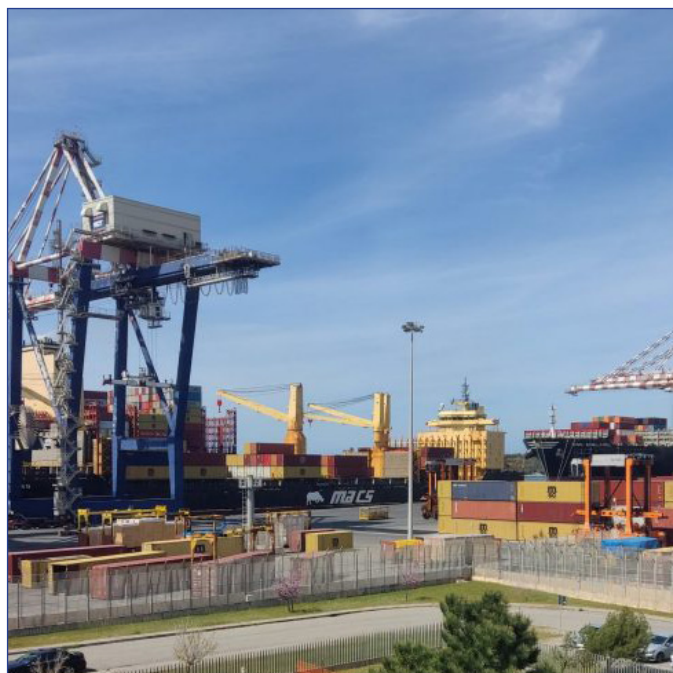
“È una buona notizia quella dell’approvazione dell’emendamento che apre alla trasformazione immediata delle Agenzie per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale” Gaudenzio Parenti, direttore generale di Ancip commenta così raggiunto telefonicamente.

“Questo apre in particolare una nuova opportunità per il porto di Gioia Tauro che può concretizzare l’Agenzia ex art. 17 comma 5. Faccio i miei complimenti al presidente Andrea Agostinelli per aver creduto nella flessibilità della legge che bloccava l’ultimo passo fino al 2026. Ma anche al terminalista Mct e alle imprese che hanno deciso di aderire alla futura agenzia”.

L’avvio all’Agenzia del lavoro doveva infatti attendere questa data, fine della proroga ex lege, per dare seguito alla Gioia Tauro Port Agency, istituita nel 2017, con l’Accordo di programma sottoscritto nel Luglio 2016 fra la l’AdSp, la Regione Calabria, Invitalia, la Presidenza del Consiglio dei Ministri e i ministeri dei Trasporti, dello Sviluppo Economico, del Lavoro e delle Politiche Sociali per la somministrazione del lavoro e la riqualificazione professionale dei lavoratori in esubero delle imprese portuali autorizzate alla movimentazione dei contenitori.

Dopo una lunga serie di riunioni e incontri e un’interlocuzione per la richiesta di un emendamento con il gabinetto del presidente della regione Occhiuto, l’accordo è stato raggiunto e firmato da alcuni gruppi parlamentari, e dopo aver ottenuto il parere favorevole dal Mit, ora l’approvazione che permetterà di costituire immediatamente l’impresa.

Impresa che sarà costituita, caso unico in Italia, al 49% dall’AdSp, e il restante 51% al terminalista Mct.



Il commento di Fit-Cisl

“Accogliamo con favore l’approvazione in Commissione Ambiente e Trasporti della Camera dell’emendamento al DL Infrastrutture che consente la trasformazione delle Agenzie per il lavoro portuale in Agenzie autorizzate alla fornitura del lavoro portuale temporaneo. Si tratta di un passo avanti importante che riconosce finalmente il ruolo di queste strutture come strumenti permanenti di tutela occupazionale e di supporto alla continuità operativa dei porti italiani”. A dirlo è Salvatore Pellicchia, segretario generale della FIT-CISL nazionale.

“È un risultato che premia il lavoro delle parti sociali e che va nella direzione giusta: assicurare maggiore stabilità ai lavoratori, in particolare a quelli in esubero, e sostenere gli eventuali processi di riconversione industriale nelle infrastrutture portuali. In un contesto in cui i traffici marittimi evolvono rapidamente e le esigenze dei terminal si modificano, garantire flessibilità

operativa e tutele concrete rappresenta una condizione fondamentale per rendere maggiormente competitivo il sistema portuale nazionale.”

“Tuttavia – prosegue Pellecchia – siamo di fronte a una condizione necessaria, ma non ancora sufficiente. È indispensabile che si proceda senza ulteriori indugi al varo di una norma che dia attuazione al previsto fondo per l’accompagnamento al pensionamento anticipato dei lavoratori portuali”.

“Parliamo di un bacino significativo di lavoratrici e lavoratori che, avendo svolto attività usuranti, attendono risposte concrete e strumenti volontari per un’uscita dignitosa dal mondo del lavoro. Non possiamo

dimenticare che, se le risorse già accantonate nell’ambito del sistema portuale non vengono utilizzate, non solo si determina un danno economico per imprese, lavoratrici e lavoratori, ma anche un potenziale rischio di tenuta sindacale e sociale in un comparto strategico per l’economia del Paese”.

“Per questo – conclude – chiediamo con forza che il Governo rispetti i tempi previsti e attivi ogni misura utile a dare piena attuazione al Fondo. Solo così sarà possibile coniugare le esigenze di modernizzazione dei porti italiani con la centralità del lavoro e della persona, in linea con i valori che da sempre ispirano l’azione della nostra organizzazione”.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it



GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

CONFETRA 2026: DE RUVO RIELETO PER GUIDARE LA TRASFORMAZIONE DEL SETTORE



È con un discorso che unisce consapevolezza e visione strategica che Carlo De Ruvo è stato confermato alla presidenza di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. Una scelta di continuità che rafforza il percorso avviato negli ultimi tre anni, segnati da un confronto serrato sui nodi normativi del settore e da una crescente esigenza di presidio politico e istituzionale.

“Sembra ieri il mio primo mandato, eppure sono stati tre anni intensi – ha dichiarato De Ruvo – ricchi di risultati ma anche di nuove sfide. Ringrazio per la fiducia che cercherò di onorare con il massimo impegno”. Tuttavia, il tono dell'intervento non è stato celebrativo, quanto piuttosto un richiamo alla necessità di riforme strutturali. “Non possiamo vivere di rendita – ha ammonito – soprattutto in un momento in cui l'espansione dei grandi conglomerati logistici e la loro concentrazione di potere sfuggono spesso al radar delle autorità indipendenti come Antitrust e ART”.

Nel disegnare le priorità del nuovo mandato, il presidente ha rilanciato l'urgenza di rafforzare l'identità politica e tecnica della Confederazione: più supporto ai territori, investimenti nella comunicazione istituzionale e un salto di qualità nell'efficacia della rappresentanza. Tra le battaglie già avviate e tuttora aperte, De Ruvo ha citato il reverse charge negli appalti logistici, considerato “uno strumento decisivo per ridurre le distorsioni del mercato e favorire la legalità”, e il lavoro in corso su una riforma organica del sistema degli appalti, che ponga fine alle zone grigie normative.

Il perimetro della sua agenda resta ampio: si va dalla riforma portuale al Piano Nazionale degli Aeroporti, dal nodo irrisolto dei valichi alpini fino al Codice Doganale Unionale, con l'obiettivo dichiarato di promuovere una logistica sempre più integrata su scala europea e globale. “La logistica non si ferma mai – ha ribadito – e noi dobbiamo pensare come sistema, non come somma di comparti”.

Il 2026 rappresenterà anche un importante traguardo simbolico per la Confederazione: ottant'anni di attività. Un anniversario che, nelle parole di De Ruvo, non dovrà limitarsi a una celebrazione formale, ma trasformarsi in una piattaforma di rilancio: “Confetra è nata per accompagnare il Paese nei suoi cambiamenti economici e sociali. Anche oggi, in piena transizione tecnologica, deve essere protagonista del dialogo tra imprese, istituzioni e mondo del lavoro”.

Una visione chiara, che invita a guardare alla logistica non più come semplice catena di movimentazione merci, ma come architettura strategica dell'economia italiana. Con De Ruvo, Confetra scommette su questa trasformazione.

ACAMPORA: “RICONOSCERE IL VALORE E L'IDENTITÀ MARITTIMA DELL'ITALIA”

Crescita è la parola che contraddistingue l'intervento introduttivo di Giovanni Acampora, presidente Assonautica, Si. Camera, CCIAA Frosinone Latina alla seconda giornata del IV Summit nazionale-Economia del mare Blue Forum che si è aperto a Roma con la presentazione del XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare, curato dall'Osservatorio Ossemmare e dal Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere presentato al Mimit.

L'evento, dopo i primi tre anni a Gaeta, quest'anno ha messo casa a Roma, in occasione dell'anno del Giubileo.

“Il Blue forum nasce comunque a Gaeta con la presentazione di questa edizione durante l'arrivo della nave Vespucci nella città, simbolo dell'Italia nel mare. In questi tre anni siamo cresciuti e con la tappa al Mimit è iniziata una nuova avventura, lì dove tutto nasce e la politica decide” ha continuato Acampora.

Una crescita che secondo i dati presentati vede il settore svilupparsi soprattutto nel Mezzogiorno che ricopre un ruolo importante per dare valore economico, sociale e culturale a un elemento che caratterizza il nostro Paese.

“Quella legata al mare è una crescita che per tanti anni non ha dato al mondo del mare quell'attenzione che meritava per un Paese come l'Italia che deve vantare la propria identità marittima e esplorare nuove targalettorie”.

Obiettivo del Blue forum è anche questo: mettere insieme stakeholder, istituzioni e tutti coloro che si occupano di mare sotto la totalità dei punti di vista perchè possano proporre le loro idee e esprimere le proprie opinioni.

“Questo è stato anche il processo che ha permesso di arrivare alla stesura del Piano del mare, il secondo, che ha saputo tradurre in norme tutto quello che era stato lanciato”.



Non un mero documento, ma un vero e proprio piano di azione che può dare all'Italia quella programmazione di cui ha bisogno per sviluppare di più e meglio la risorsa mare.

“Le cose sono cambiate -aggiunge il presidente Acampora- una su tutte abbiamo per la prima volta un ministro dedicato alle Politiche del mare, è evidente quindi che si è iniziata a capire l'importanza di quello che ci potrebbe rendere competitivi a livello europeo”.

Il presidente di Unioncamere

Andrea Prete, presidente di Unioncamere ribadisce l'idea di un settore in crescita e che incide profondamente al Sud: “Va abbandonata la statistica per una visione predittiva. Dal Covid infatti le cose sono cambiate e la Blue economy si è distinta per un tasso di crescita maggiore che altri settori rispetto alla media nazionale.

Tutto questo guardando sempre alla sostenibilità”.

Ma se si parla di mare si deve guardare anche sotto la superficie marina: “Lo spazio è molto più conosciuto del mondo subacqueo e anche per questo abbiamo firmato un protocollo con l'Agenzia nazionale della subacquea per sviluppare la ricerca. Non dimentichiamo che la più grande azienda di cavi sottomarini mondiali si trova in casa nostra, a Pozzuoli”.

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

GARIGLIO:

“PORTO, INDUSTRIA, RICERCA. SERVE UNA REGIA UNICA PER IL RILANCIO”

Un porto non è solo un'infrastruttura: è un sistema, un nodo sociale, produttivo e strategico. Lo ha ribadito con forza Davide Gariglio, commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, intervistato dal Messaggero Marittimo a margine della XXIII Giornata dell'Economia, nel giorno in cui Livorno e Piombino tornano al centro dell'agenda industriale nazionale.

Al centro del colloquio, due dossier cruciali: il rilancio siderurgico di Piombino e le criticità di convivenza nel Canale dei Navicelli tra nautica pisana e traffici portuali livornesi. Ma nelle stesse ore, durante un convegno promosso dalla Camera di Commercio, Gariglio ha rilanciato anche il potenziale della Zona Logistica Semplificata come chiave di sviluppo per l'intera costa toscana.

L'acciaio che verrà

“Quello siglato a Roma – ha spiegato Gariglio – è un Accordo di Programma che non si limita a riportare a Piombino una filiera industriale. È un gesto politico, europeo, di cooperazione con l'Ucraina. Metinvest, in partnership con Danieli, investirà miliardi per un'acciaiera d'avanguardia, sulle ceneri del sito di Mariupol. Ma il nostro ruolo – ha precisato – non è semplicemente garantire ormeggi e moli. Noi costruiamo condizioni per la crescita, per il lavoro dignitoso, per i giovani e per chi oggi è in attesa di una stabilità”.

Navicelli, ponti e soluzioni

Sul fronte livornese, il commissario affronta la tensione crescente tra cantieri nautici e logistica commerciale. “Il gigantismo navale non riguarda solo i container – spiega – ma anche gli yacht. E oggi il loro passaggio dalle aree pisane al mare aperto



attraversa le stesse strutture operative del porto industriale. Non possiamo permetterci una gestione casuale: bisogna pianificare, armonizzare, prevedere. Per questo abbiamo già avviato un coordinamento settimanale con le imprese coinvolte. Ma la vera risposta è una sola: la costruzione del nuovo ponte sullo Scolmatore dell'Arno”.

Il progetto, già finanziato con 400mila euro per la fase progettuale, prevede un collegamento diretto dei Navicelli al mare aperto, bypassando le interferenze portuali. “Senza questa infrastruttura – avverte Gariglio – sarà impossibile pensare a un futuro sostenibile per la coesistenza tra traffici turistici e commerciali”.

ZLS e ZFDI: il porto come laboratorio

E proprio dal convegno organizzato dalla Camera di Commercio, arriva il terzo tassello strategico delineato dal commissario: la Zona Logistica Semplificata. “La ZLS – ha affermato – è un'opportunità concreta per fare della costa toscana una piattaforma logistica nazionale di riferimento. Ma deve essere uno strumento operativo, non solo normativo. Serve a connettere porto, industria, ricerca e lavoro in un unico sistema intelligente”.

Gariglio sottolinea inoltre come l'integrazione tra ZLS e Zona Franca Doganale Interclusa (ZFDI) possa rappresentare un moltiplicatore di attrattività per i traffici internazionali: esenzione da IVA e dazi per merci extra-UE, stoccaggio a tempo indeterminato senza oneri, semplificazione autorizzativa. "L'introduzione della ZFDI – spiega – non è solo una misura tecnica: è un atto politico, che può rilanciare la competitività dell'intero sistema logistico-portuale italiano".

Una visione integrata

L'intervista si chiude con un messaggio programmatico: "Oggi più che mai – conclude Gariglio – occorre una regia unitaria. Porto, industria, infrastrutture e ricerca devono marciare insieme. Costruiamo infrastrutture non per il gusto dell'opera, ma perché generino opportunità, lavoro e sviluppo reale. Questa è la missione di un'Autorità portuale moderna".



PIOMBINO RIPARTE DALL'ACCIAIO: ACCORDO DA 2,5 MILIARDI CON METINVEST



Piombino torna protagonista della siderurgia europea. È stato siglato a Roma l'Accordo di Programma tra Governo, Regione Toscana e Metinvest Adria, società italo-ucraina che investirà 2,5 miliardi di euro nella realizzazione di un nuovo impianto per la produzione di laminati piani. L'intesa arriva mentre nella Capitale è in corso la Conferenza internazionale per la ricostruzione dell'Ucraina, conferendo al progetto anche un significato geopolitico.

Al tavolo della firma, insieme ai vertici dell'azienda, siedono il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, il Ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Davide Gariglio,

il Comune di Piombino e, in prima linea, la Regione Toscana, rappresentata dal presidente Eugenio Giani.

Il progetto riguarda molto più che la produzione industriale: si muove lungo assi paralleli di riqualificazione infrastrutturale, transizione energetica, bonifiche ambientali e salvaguardia occupazionale. Proprio su quest'ultimo fronte, è stata firmata una seconda intesa, l'Accordo Quadro con i sindacati, che garantisce la ricollocazione dei 1.300 lavoratori di Jsw Steel nei nuovi assetti industriali. Una soluzione condivisa, come sottolinea Giani, che "vede coinvolte due aziende: una che oggi ha i dipendenti, l'altra che si farà carico di parte di essi in futuro".

Il mosaico si era già iniziato a comporre a inizio settimana, con l'annuncio del cofinanziamento dell'operazione – circa 330 milioni di euro – da parte di Invitalia, Mimit e Regione Toscana. Un terzo documento, di carattere attuativo, è stato predisposto sotto la regia dell'assessore regionale Leonardo Marras, completando il pacchetto operativo necessario alla firma odierna e al futuro Contratto di Sviluppo.

“È un punto di svolta – commenta Giani – ma non un punto di arrivo. Il lavoro per il rilancio dell'acciaio a Piombino prosegue, e la Regione continuerà ad accompagnarlo con determinazione”. Il presidente ricorda il ruolo avuto da Firenze nel mantenere attrattivo il sito industriale: interventi sulle infrastrutture, sul porto, nella viabilità tra Aurelia e scalo portuale, nelle bonifiche ambientali e nei supporti ai lavoratori in cassa integrazione. “Tutto questo – aggiunge – ha permesso di arrivare oggi a un accordo sindacale innovativo e solido”.

Ora lo sguardo si sposta su Jsw Steel. “Occorre giungere – conclude Giani – a un secondo Accordo di

Programma, che preveda investimenti anche sul laminatoio da parte dell'azienda indiana. Solo così potremo completare una strategia industriale integrata, all'altezza delle aspettative del territorio e delle sfide del mercato”.

Il commento dell'AdSp

“Pienamente soddisfatti dell'accordo raggiunto. L'intesa costituisce un traguardo tanto atteso per la città di Piombino e il sistema portuale toscano e nazionale”. Il commissario straordinario, Davide Gariglio, commenta così la notizia.

“L'AdSp, in qualità di Soggetto Attuatore del Commissario Straordinario presidente della Regione Toscana si impegnerà, in base ai contenuti dell'accordo, alla realizzazione delle opere necessarie” aggiunge Gariglio, sottolineando l'importanza strategica di una intesa che tra le altre cose impegna le parti a garantire anche la realizzazione di un sistema ferroviario interno ed esterno al sito, connesso alla rete ferroviaria nazionale, un elemento di novità importante per un porto che punta a rilanciarsi sul piano nazionale.



LIVORNO, GARIGLIO FA IL PUNTO SULLA DARSENA EUROPA

Si è tenuta nella Sala consiliare della Provincia di Livorno la prima tappa del monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), un'occasione per fare il punto sulle grandi opere in corso sul territorio. In collegamento streaming, il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale Davide Gariglio, ha tracciato lo stato di avanzamento della Darsena Europa, il più ambizioso progetto di espansione a mare del porto di Livorno. Gariglio ha ricordato che i lavori per i dragaggi e le opere marittime sono ufficialmente partiti il 12 Maggio scorso, a seguito della conclusione delle fasi di progettazione esecutiva e bonifica bellica. La prima fase dell'intervento prevede la realizzazione di un terminal container da 620mila metri quadrati, con una banchina lunga 1.200 metri e un piazzale operativo da 560mila metri quadrati.

Le opere previste e il cronoprogramma

Nel suo intervento, il commissario ha illustrato il cronoprogramma degli interventi:

- Allargamento della strada di accesso al cantiere
- Costruzione della nuova Diga Nord (molo di sopraflutto)
- Prolungamento e riconfigurazione della Diga Sud (Marzocco)
- Modifica del tratto nord della Diga della Meloria (Nuova Diga Meloria)
- Dragaggi per portare i fondali a -17 metri nel canale esterno e -16 in quello interno
- Collegata a queste opere, anche l'attività di consolidamento della prima vasca di colmata, avviata nel 2023 e con ultimazione prevista entro Giugno 2027.



Investimento pubblico da 555 milioni di euro

L'investimento pubblico complessivo ha raggiunto 555 milioni di euro, 100 milioni in più rispetto alle previsioni iniziali. L'aumento dei costi è legato all'ampliamento della vasca di colmata (necessaria per contenere i 17 milioni di metri cubi di sedimenti), alle prescrizioni ambientali e all'adeguamento dei prezzi.

Le risorse arrivano principalmente da fondi pubblici:

- 200 milioni dalla Regione Toscana ("Un impegno straordinario", ha commentato Gariglio)
- 450 milioni complessivi di sovvenzioni pubbliche
- 50 milioni tramite mutuo con Cassa Depositi e Prestiti
- 90 milioni come linea di credito con la BEI
- Ulteriori risorse saranno cercate tramite fondi nazionali ed europei, per completare il consolidamento della seconda vasca di colmata e realizzare le connessioni ferroviarie di ultimo miglio.

ZLS e sviluppo industriale

Gariglio ha sottolineato anche il valore della Zona Logistica Semplificata (ZLS), che avrà il suo primo comitato di indirizzo il prossimo 23 Luglio. La ZLS rappresenta "il braccio operativo della politica industriale" per favorire lo sviluppo dell'area portuale e renderla sempre più competitiva a livello nazionale e internazionale.

Il ponte sullo Scolmatore: opera strategica per la viabilità

Infine, il commissario ha richiamato l'attenzione sulla necessità di realizzare un nuovo ponte sullo Scol-

matore, un'infrastruttura non direttamente legata alla Darsena Europa, ma considerata fondamentale per risolvere i conflitti di traffico tra porto commerciale e attività cantieristiche pisane.

Una visione complessiva per il futuro

L'appuntamento con il PRIM ha confermato la centralità del porto di Livorno nei piani regionali di sviluppo infrastrutturale. La Darsena Europa, assieme agli interventi accessori e alle politiche di semplificazione industriale, si configura come volano di crescita non solo per Livorno, ma per l'intera costa toscana.



INNOVAZIONE, TERRITORIO E PERSONE: LA RICETTA LAVIOSA PER CRESCERE



A Livorno, nel cuore di una delle città portuali più dinamiche del Mediterraneo, ha sede Laviosa, azienda familiare leader nell'estrazione e trasformazione delle bentoniti in soluzioni ad alto valore aggiunto. Un'impresa che ha saputo coniugare crescita internazionale e forte legame con il territorio, puntando su innovazione, sostenibilità e attenzione alle persone.

Laviosa opera attraverso tre aree di business. La prima, Performance Minerals, si occupa della trasformazione della bentonite e altri minerali industriali in soluzioni ad alto valore aggiunto, destinate a una vasta gamma di settori applicativi, come additivi per rivestimenti, l'ambiente e le costruzioni solo per citarne alcuni.

La seconda area, Pet Care, è focalizzata sul benessere animale e comprende prodotti innovativi per la cura e la salute degli animali domestici.

Infine, Logistics è il ramo che gestisce i servizi di agenzia marittima e l'intera catena logistica, dal chartering al deposito costiero, offrendo soluzioni integrate per il trasporto e la distribuzione delle merci, con un'attenzione particolare all'efficienza e alla sostenibilità.

Tra i suoi punti di forza, il controllo diretto delle materie prime, una tecnologia di processo avanzata, la presenza produttiva in diversi Paesi, un know-how applicativo profondo e servizi logistici integrati. Ma ciò che distingue Laviosa è la centralità delle persone e la relazione attiva con la comunità locale. L'azienda investe in un ambiente di lavoro inclusivo e in iniziative che valorizzano il capitale umano, con un'attenzione particolare alla parità di genere e al benessere dei dipendenti.

Con **Eleonora Sarno**, responsabile Ricerca e Sviluppo, abbiamo approfondito alcuni temi chiave, a partire proprio da un recente progetto dedicato all'equità di genere che conferma l'impegno dell'azienda non solo sul piano industriale, ma anche sociale.

Dottoressa avete promosso una serie di eventi, un percorso partito da lontano?

Laviosa ha scelto da tempo di mettere la parità di genere al centro della propria cultura aziendale. A Dicembre 2024 l'azienda ha ottenuto la certificazione UNI/PdR 125, che riconosce l'impegno nel promuovere l'equità e valorizzare il talento in un ambiente inclusivo. Un traguardo che ha dato forma ufficiale a pratiche già consolidate, come la formazione continua, il supporto alla conciliazione vita-lavoro e la crescita professionale delle donne.

Ma il percorso non si è fermato qui. Accanto al lavoro interno, Laviosa ha deciso di aprirsi ancora di più al territorio, dando vita ad un progetto culturale che potesse coinvolgere attivamente la comunità.



La parità di genere è uno dei valori fondanti della nostra azienda. Negli anni abbiamo investito molto nella formazione interna, ma sentivamo il bisogno di fare un passo ulteriore: coinvolgere il territorio. È così che è nato **Accendere lo schermo**, un'iniziativa che utilizza il linguaggio immediato del cinema per raccontare storie di donne e stimolare una riflessione collettiva. Crediamo che il cambiamento culturale non possa limitarsi all'interno dell'impresa, ma debba estendersi alla comunità: solo così è possibile costruire un vero percorso di crescita condivisa.

Accendere lo schermo è solo il primo tassello di un impegno più ampio che Laviosa intende sviluppare nei prossimi anni, puntando su progetti culturali e sociali capaci di generare consapevolezza e impatto reale.

L'Italia è agli ultimi posti per l'occupazione femminile e soprattutto mancano donne nei ruoli dirigenziali. La situazione in Laviosa quale è oggi?

L'impegno di Laviosa si traduce in risultati concreti: oggi, il 33% dei ruoli dirigenziali in Laviosa è ricoperto da donne, a fronte di una media nazionale che si ferma intorno al 13%. Vogliamo garantire a tutti, indipendentemente dal genere, dall'età, dalla provenienza o dalla situazione socioeconomica, le stesse possibilità di crescita, nella convinzione che vada premiato il

merito: un valore che migliora il clima aziendale e le performance complessive.

Il nostro obiettivo non è solo promuovere la parità di genere, ma andare oltre questo importante concetto: vogliamo contribuire a costruire una società in cui ogni persona abbia le stesse opportunità, indipendentemente dal sesso, senza alcuna preferenza o disparità legata al genere.

Lei è la responsabile di ricerca e sviluppo, in particolare di che cosa si occupa? E il progetto su cui sta lavorando in questo periodo?

Dal 2023 mi occupo di ricerca e sviluppo in Laviosa, con l'obiettivo di identificare e sviluppare ogni anno nuovi prodotti che abbiano caratteristiche innovative e che interpretino le tendenze del mercato di riferimento.

Tutto questo mantenendo il focus sui principi dell'economia circolare, minimizzando così il più possibile l'impatto ambientale.

Un esempio concreto: lo scorso anno abbiamo lanciato sul mercato la prima lettiera vegetale, a livello mondiale, realizzata interamente mediante il recupero di scarti agricoli.

Quest'anno invece ci stiamo concentrando su un progetto finanziato dalla Comunità Europea che si occuperà di sostituire nel settore delle fonderie il carbone



tradizionale con un'alternativa "green". L'obiettivo è sostituire l'utilizzo del carbone con l'utilizzo della plastica riciclata. La plastica non verrebbe più considerata un materiale di scarto, ma verrebbe anzi valorizzata come sottoprodotto utile per una seconda produzione. L'idea è di dare una seconda possibilità al materiale, con un nuovo valore economico. Abbiamo già avviato i primi test in laboratorio e, grazie alla collaborazione con la fonderia Gelli, potremo eseguire le prime prove industriali.

È evidente che Laviosa promuove la sostenibilità ambientale. Però capisco anche che senza ricerca e sviluppo, quindi senza la parte di cui lei si occupa, non si farebbe niente in prospettiva futura?

Io chiaramente sono di parte – dice sorridendo – ma la verità è che senza ricerca è difficile fare qualcosa di diverso da quello che è sempre stato fatto. Le aziende possono anche andare avanti per anni senza investire in Ricerca e Sviluppo, ma al primo problema, se non c'è innovazione o differenziazione, l'azienda può trovarsi in difficoltà.

Laviosa già agli inizi del 2000 aveva investito in un dipartimento di ricerca, con un vero laboratorio all'a-

vanguardia: è stato proprio questo uno dei motivi che mi ha spinto a lavorare qui, in quanto significava avere una possibilità di crescita e di esplorare nuove possibilità. Ed è anche grazie a questo approccio orientato alla ricerca che Laviosa è riuscita a diventare una realtà riconosciuta a livello internazionale.

Quali sono le "responsabilità" della ricerca oggi?

A mio parere, oggi la ricerca ha due grandi responsabilità. La sfida, che riteniamo assolutamente possibile, è fare in modo che vadano di pari passo. La prima è trovare un prodotto sempre nuovo, ovvero che presenti caratteristiche tali da creare un valore aggiunto per Laviosa. La seconda è farlo in modo sostenibile dal punto di vista ambientale, ovvero sviluppare soluzioni sempre più "green", per creare valore in senso più ampio, per la società e il pianeta.

La Laviosa è rappresentata in un certo senso dalla bentonite. Ci può dire qualcosa di più a riguardo?

La bentonite è un'argilla di origine vulcanica estremamente versatile, utilizzata in una vasta gamma di settori industriali: dalla cosmesi alla fonderia, dalla detergenza all'enologia, fino all'ingegneria civile e alle

lettiere per gatti.

Si tratta di un silicato che può essere modificato in base all'applicazione finale.

Il vantaggio principale della bentonite è che, essendo un prodotto naturale, non è tossico, il che lo rende compatibile con l'ambiente.

La bentonite si trova in miniere a cielo aperto e, a seconda dell'origine geografica, presenta caratteristiche diverse. Per questo motivo Laviosa utilizza più miniere in diverse parti del mondo, che gestisce in modo sostenibile.

Finita la concessione mineraria, ci impegniamo a ripristinare l'ambiente, restituendolo alle condizioni originarie, ma spesso migliorandolo.

Laviosa adotta un approccio di estrazione responsabile che va oltre il semplice ripristino ambientale: dove possibile, restituiamo al territorio un terreno migliore rispetto a come lo abbiamo trovato, rendendolo coltivabile, fruibile per attività agricole o ricreative, favorendo così lo sviluppo di microeconomie locali.

Questo approccio rientra in una visione di valore condiviso, dove "nuovo" significa generare benefici tangibili non solo per l'azienda, ma anche per la società e il territorio in cui operiamo. Quello di Laviosa è un impegno concreto verso una transizione sostenibile e duratura.

Tornando alla ricerca, oggi va a braccetto con l'intelligenza artificiale?

Sì. Non possiamo più fare a meno dell'intelligenza artificiale. È una risorsa molto utile perché permette di reperire, elaborare e organizzare un gran numero di dati in breve tempo.

Tuttavia, credo che intorno all'intelligenza artificiale si sia creata una sorta di bolla speculativa, che ha suscitato preoccupazioni su un possibile futuro in cui l'IA potrebbe sostituire completamente l'intelligenza umana. Personalmente, non credo sia possibile. L'IA non sostituisce la creatività, l'intuizione e il pensiero critico umano, ma li affianca. In molti ambiti l'intelligenza artificiale è ancora approssimativa, e resta fondamentale il contributo umano, soprattutto in termini

di pensiero critico, creatività e versatilità. Le decisioni strategiche, infatti, restano e non possono che restare una responsabilità umana.

Dottoressa lei dal 2001 è in Laviosa. È stato un percorso in salita in quanto donna e quali sono stati invece a livello tecnico i problemi relativi al suo lavoro.

Mi sono laureata in chimica all'inizio degli anni 2000. Fin da subito, la mia ambizione è sempre stata quella di trovare un'azienda dove poter mettere in pratica tutte le conoscenze apprese durante gli studi.

Al termine degli studi ho iniziato a lavorare in Laviosa. Nel corso della mia carriera ho ricoperto più ruoli: ho iniziato lavorando come tecnico di laboratorio, per poi concentrarmi sulla parte commerciale come responsabile tecnico di prodotto. Proprio nel periodo in cui ricoprivo il ruolo di responsabile di produzione, ho vissuto il periodo più difficile della mia carriera, con l'avvento della pandemia. Per quanto complesso e sfidante, ha comunque portato diverse soddisfazioni: siamo riusciti ad aumentare comunque il valore della produzione. A partire dal 2023 sono tornata ad occuparmi di R&D.

Il mio percorso mi ha portata a ricoprire diversi ruoli e ciò ha avuto un grande valore perché mi ha permesso di ottenere una visione più aperta sulle opportunità che Laviosa può offrire, percorso, che definirei sfidante, che è stato ed è ricco di soddisfazioni. Nonostante ci siano stati dei periodi più difficili di altri, rifarei comunque tutto, viste le grandi soddisfazioni avute.

Nel contesto della parità di genere, che definirei anzi emancipazione femminile – un obiettivo che deve motivare le nostre azioni –, penso che un tassello fondamentale sia la formazione, intesa sia come studio che come esperienza professionale. Vorrei che in un prossimo futuro, non fosse più necessario parlare di parità di genere: sarà il sintomo che il rispetto, le opportunità e il riconoscimento del merito saranno diventate un modo di pensare naturale che prescinda il genere, così come la religione, il colore della pelle e tutto ciò che nella società odierna è matrice di disuguaglianze.

CONFINDUSTRIA LANCIA DOCUMENTO STRATEGICO PER L'ECONOMIA DEL MARE

Confindustria presenta ufficialmente il documento strategico "Economia del Mare. Azioni strategiche per la competitività del Paese", a cura del delegato del Presidente per il settore, Mario Zanetti. Un piano articolato che ribadisce il ruolo dell'Economia del Mare come asset centrale per la crescita dell'Italia, con l'obiettivo di rafforzare la posizione del Paese nel Mediterraneo e nei mercati globali. Secondo i dati diffusi, il comparto ha raggiunto nel 2025 un valore di 216,7 miliardi di euro, pari all'11,3% del PIL nazionale, con oltre 230mila imprese attive e oltre un milione di occupati. Si conferma dunque un settore in crescita costante, capace di generare un effetto moltiplicatore significativo: ogni euro investito attiva quasi il doppio in termini economici, con picchi ancora maggiori in settori ad alta specializzazione come la cantieristica navale.

Tre priorità strategiche e altrettante leve abilitanti

Il documento si sviluppa su tre direttrici strategiche:

Potenziare infrastrutture e portualità

Modernizzare vettori e flotte

Investire nelle persone e nelle competenze

Tre, invece, le leve trasversali a supporto: risorse finanziarie, semplificazione normativa e amministrativa, e comunicazione efficace per diffondere la cultura della competitività marittima a livello nazionale.

Infrastrutture e porti: serve una visione sistemica

Nel primo capitolo, Confindustria sottolinea l'urgenza di una strategia nazionale sui porti, per renderli più moderni, intermodali, sostenibili e digitalizzati. Tra le priorità:



- Investimenti mirati per ammodernamento e digitalizzazione, connettività 5G, sicurezza e riduzione dell'impatto ambientale.
- Utilizzo efficace dei fondi PNRR per interventi strutturali.
- Elettificazione delle banchine e sviluppo di carburanti alternativi (LNG, idrogeno, biofuel), con utilizzo dei proventi ETS.
- Un piano nazionale dragaggi, accompagnato da un quadro normativo chiaro per la gestione delle comunità energetiche portuali.
- Riforma della governance portuale, per favorire un maggiore coinvolgimento locale e un coordinamento strategico tra le Autorità di Sistema Portuale.
- Tutela degli incentivi per il trasporto merci su ferro (Ferrobonus e Norma Merci).
- ZES Unica e ZLS con incentivi per investimenti infrastrutturali anche nei porti turistici.
- Mare

Vettori e flotte: rafforzare lo shipping italiano

Il secondo asse riguarda il trasporto marittimo, la cantieristica, il diporto e la pesca. Per lo shipping italiano, Confindustria propone:

Semplificazione normativa per attrarre investimenti e ridurre tempi autorizzativi.

Transizione energetica equilibrata, con accesso concreto a nuovi carburanti e impiego dei fondi ETS.

Allineamento normativo globale, per evitare squilibri competitivi tra standard UE e internazionali.

Per la cantieristica navale, in cui l'Italia è leader mondiale, servono politiche industriali mirate per consolidare la posizione internazionale. Il diporto nautico soffre invece per costi elevati e burocrazia: necessario rendere più competitiva la bandiera italiana. La pesca, infine, necessita di flotte più moderne, compatibilmente con le restrizioni UE, per migliorare sicurezza, efficienza e sostenibilità.

Competenze: il mare cerca persone qualificate

Il terzo pilastro riguarda il capitale umano. Dal monitoraggio condotto dal Gruppo Tecnico Economia del Mare emerge un forte disallineamento tra domanda e offerta di competenze, in particolare nei settori digitali, logistici ed energetici. Confindustria quindi propone:

Rafforzamento dei percorsi ITS e universitari, allineati con i fabbisogni reali delle imprese.

Incentivi all'assunzione di giovani con profili tecnici. Maggior dialogo tra istituzioni e imprese, per migliorare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro.

Inserimento dell'Economia del Mare nel Piano Mattei, come area tematica prioritaria.

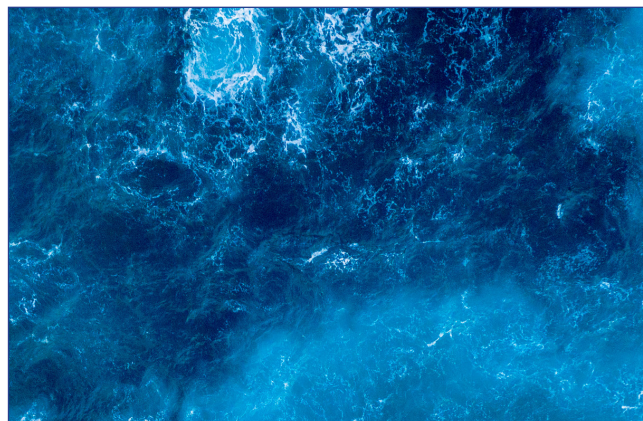
Sversamento mare Sustainable regioni

Un percorso concreto e strutturato

Confindustria annuncia infine l'avvio di un percorso stabile, articolato in tappe chiare e operative. Un'agenda che trova già tre appuntamenti tra i principali segnati in rosso sul calendario. A partire dal 22 settembre, quando a Genova, in occasione del Salone Nautico, si terrà un incontro aperto del Gruppo tecnico Economia del Mare con imprese, istituzioni e mondo accademico. Poi, nel 2026, ancora la città della Lanterna assieme alla Regione Liguria saranno Capitale dell'Economia del Mare, con un evento

annuale di riferimento nazionale. Infine, nel 2027, Napoli e Regione Campania raccoglieranno il testimone, confermando il ruolo centrale del Mezzogiorno nello sviluppo marittimo.

"L'Economia del Mare non può più essere considerata un tema di nicchia", ha affermato Mario Zanetti. "È il cuore della competitività italiana. Servono visione, governance, investimenti e alleanze forti tra imprese, istituzioni e formazione. Confindustria è pronta a fare la propria parte, con un approccio sistemico e risultati misurabili". Il messaggio è chiaro: una strategia politica unitaria e strutturata sull'Economia del Mare è essenziale per la crescita del Paese e per rafforzare il ruolo dell'Italia nei traffici internazionali, nel Mediterraneo e oltre.



Economia del mare

Azioni strategiche per la competitività del paese



DAZI E VINO, BUSI: “ASPETTIAMO IL 1° AGOSTO, INCERTEZZA SUL DATO DEFINIVO”



Ormai è diventato praticamente inutile programmare, ma anche preoccuparsi. Gli annunci e i “contro-annunci” di Trump riescono a spiazzare chiunque. E allora si attende mentre le istituzioni europee dialogano e trattano.

La prossima scadenza è quella del 1° Agosto, quando il presidente dovrebbe decidere definitivamente le sorti dell'export europeo anche per quel che riguarda il settore agroalimentare, che comprende il vino, mercato che per l'Italia ricopre una fetta importante dell'economia verso l'esterno.

I dazi dovrebbero colpire i prodotti vinicoli con il 30%.

Ma Giovanni Busi, presidente del Consorzio Vino Chianti docg contattato telefonicamente ce lo dice chiaramente: “In questo momento non possiamo fare grandi manovre e muoverci in una direzione o

un'altra, quello che possiamo dire è che il 30% di dazi che sembrerebbero imposti ci ha colto di sorpresa”.

Nella prima fase si era parlato infatti del 10%, una percentuale già pesante per il settore, dato poi salito al 17% nella trattative successive. “Poi improvvisamente Trump ha annunciato il 30%, che vuol dire in un certo senso dichiarare guerra all'Europa sul fronte export e agroalimentare”.

Ma, conferma Busi, il beneficio non sarebbe per la controparte americana, tutt'altro, come già dimostrato.

“Gli Usa hanno bisogno dei nostri prodotti, è veramente una decisione sciocca anche dal lato americano imporre dazi così alti. Il 30% è una follia, senza dubbio per i consumatori americani. Calcolate che il prezzo di una bottiglia quadruplica rispetto a quello iniziale con l'aggiunta del trasporto e della logistica locale”.

Una bottiglia da 4 euro, sugli scaffali americani si presenta con una spesa di circa 16/20 dollari.

“L'Italia e in particolare la Toscana, copre tutte le fasce di prezzo, da bottiglie da 2,50 euro a quelle più costose come il Brunello. Per noi comporterebbe un danno importante se fosse vero, così come per tutta l'Europa”.

Al momento infatti l'unica cosa da fare è aspettare e capire se succederà qualcosa di diverso rispetto a quanto annunciato, come è accaduto agli inizi di Luglio con le conferme poi rimandate.

“Il fatto è sempre lo stesso: chi prima poteva permettersi il costo di un vino, continuerà a poterlo fare, ad essere colpita maggiormente sarebbe la classe media americana per la quale farà la differenza un aumento di prezzi e si avrebbero sicuramente forti riduzioni di vendite”.

Le abitudini americane e i mercati alternativi

Il vino in America ha un consumo che in parte si di-



stacca dalle abitudini italiane: “Per noi -sottolinea Busi- il vino è legato spesso ai pasti principali, in altre occasioni la scelta ricade anche su birra e super alcolici, gli americani hanno più occasioni di bere vino in momenti che non siano pranzo e cena. Non dimentichiamo che per noi il mercato Usa rappresenta il primo per export, e circa il 25% del totale del Chianti arriva lì”.

Si tratta di uno di quei mercati definiti “maturi” dove cioè non si prevedono grandi margini di crescita se non entro l’1%: “Sono consumi ormai stabili dove le previsioni per i prossimi mesi erano quelle appunto di stabilità, ma che con l’entrata in vigore dei dazi potrebbero subire importanti picchi verso il basso”.

“Resta il fatto, indipendentemente dall’entrata in vigore di nuovi dazi, che ci si debba aprire verso nuovi mercati con una visione più ampia e strutturata: Sud America, Asia e Africa. Si tratta di rotte fondamentali per il futuro del vino italiano -prosegue Busi- e l’accordo tra Unione europea e Mercosur può diventare una leva reale per lo sviluppo del nostro comparto”.

Brasile, Argentina, Uruguay e Paraguay offrono grandi margini di crescita per un vino come il Chianti, simbolo della tradizione, della qualità e dei territori italiani, ma anche l’Asia potrebbe riservare sorprese positive con una domanda crescente in paesi come Cina, Giappone, Vietnam e Thailandia.

“Dobbiamo essere presenti in modo strutturato, con promozione e distribuzione mirate. Non vanno trascurate Africa e India, aree in cui il consumo di vino sta cominciando a diffondersi e dove possiamo posizionarci con prodotti di alta qualità e forte identità culturale”.

Resta centrale in questa prospettiva, il lavoro delle istituzioni per aprire a nuove possibilità che possano recuperare quanto si potrebbe perdere dal mercato americano. “Anche il nostro consorzio è impegnato nel dialogo e ci auguriamo che nuovi mercati potranno bilanciare il calo del consumo medio pro capite di vino, registrato negli ultimi anni”.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

MAREVIVO: 40 ANNI DI STORIA SCRITTA DA ROSALBA GIUGNI



Rosalba Giugni è la presidente di Marevivo. Una fondazione che lei stessa ha fondato quarant'anni fa, quando ancora il mare non soffriva tanto come oggi ma vedeva i primi segnali di una umanità che non si interessava del futuro.

Napoletana, figlia di armatori, subacquea, ha vissuto da sempre il mare come la sua seconda casa oltre la terra ferma. E l'ha scelto come missione per la vita quando ha iniziato a vedere le plastiche inquinare le magnifiche grotte della sua Capri.

"Non sono riuscita a voltare la testa e ho pensato a qualcosa che avrei potuto fare".

Rosalba Giugni veniva dal mondo del volontariato soprattutto con la Croce Rossa Italiana e insieme all'amica Carmen Di Penta, oggi direttore di Marevivo, si rivolsero a chi già operava per la tutela dell'ambiente. "Il presidente del WWF mi disse che non era facile indirizzare tutto verso il mare ma mi invitò a provarci personalmente".

Inizialmente ad essere coinvolti furono amici e parenti e via alle prime pulizie delle spiagge, un'operazione che mai si era vista in Italia, tra le prime in Europa.

Era il 1985.

"A quel tempo mancava ancora chi si dedicasse in modo particolare alla cura del mare, noi iniziammo con una scrivania e un telefono e negli anni diventammo il punto di riferimento per un'attività che oggi riunisce centinaia di volontari e migliaia di iscritti con delegazioni su tutto il territorio italiano delle divisioni Subacquea, Vela, Canoa & Kayak e Spiagge e Coste, che ci permettono di agire su tutti i fronti in difesa del nostro mare".

Marevivo sembrò allora il nome più adatto che indirizzava la rotta, con passione, verso un'attività in aiuto delle tante specie marine, vegetali e animali che in questi quattro decenni sono scomparsi dalle nostre acque, sopra e sotto.

"L'isola di Capri era un posto meraviglioso, nelle immersioni potevi vedere di tutto. Oggi è tutta un'altra cosa".

Il Comitato scientifico

Durante la prima conferenza stampa di presentazione, a Viareggio, con Folco Quilici e Amedeo d'Aosta come testimonial, qualcuno chiese chi facesse parte del Comitato scientifico dell'associazione.

“Non ne avevamo ancora uno e in quel momento Federico De Strobel, professore dell’Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, che aveva posto la domanda, ne diventò responsabile”.

Oggi ne fanno parte biologi e professionisti di alto livello che si trovano a confrontarsi con una situazione molto peggiorata rispetto al passato.

“Nonostante nuove leggi per la tutela del mare e la maggiore sensibilità collettiva, le cose rispetto agli inizi sono diverse in senso negativo”.

Ci sono tanti aspetti da valutare che hanno impattato sul mare, ci spiega Rosalba Giugni, basti pensare anche all’aumento della popolazione mondiale che ha visto crescere in modo vertiginoso il consumo di carne e pesce.

“Il nostro mar Mediterraneo è messo molto male, ma anche gli altri mari non se la passano bene. Ci sono sempre meno pesci, le condizioni del mare sono diverse, è più caldo e più salato cosa che incide sulla biodiversità e la mette a serio rischio”.

Sul cambiamento climatico l’Italia secondo la presidente potrebbe fare molto di più.

“Qualcuno sostiene che potremmo essere il primo paese che a diventare indipendente con le energie rinnovabili, potendo contare su sole, vento, vulcani. Ma sono necessari cambiamenti bloccati soprattutto dalle lobby che guardano a fini economici, così come certa politica”.

A preoccupare sembra essere la convinzione che ormai siamo a un punto di non ritorno: “È difficile tornare indietro perché la macchina del consumismo è ormai troppo stimolata sotto tanti punti di vista. E l’aumento delle temperature è una bomba ad orologeria. Il 2029 era considerato il punto di non ritorno, ma ci siamo già dentro” dice allarmata.

La salvaguardia ambientale

Chi si sta adoperando per migliorare la situazione è in parte il mondo degli armatori che si muove in una

direzione di salvaguardia anche per le regole imposte dall’IMO.

“C’è anche un’attenzione nuova all’inquinamento acustico, sul lato ambientale molto è stato fatto, un passo avanti potrebbe essere la riduzione delle velocità di navigazione che porterebbe benefici in termini di consumi.”

L’“oggi” in questo senso dovrebbe essere l’orizzonte a cui guardare.

“Quando pensiamo alla rotta da portare avanti come Marevivo la domanda che ci facciamo è sempre la stessa: cosa succede al mare? E su questa base ci adoperiamo. Certo, potevamo fare di più e meglio in questi anni, ma non abbiamo mai smesso di farlo un giorno, come le battaglie per le leggi a tutela dell’ecosistema marino.”

Una battaglia molto al femminile: oggi alla guida dell’associazione troviamo tre donne: Rosalba Giugni, Carmen di Penta e la figlia di Rosalba, Raffaella.

“Se io ero considerata la vela e Carmen il timone, mia figlia è la sintesi di entrambe e dopo aver lasciato il suo precedente lavoro si è dedicata anche lei a questa passione che ha vissuto fin da piccola”.

Essere donna non è stato facile soprattutto all’inizio e soprattutto per Rosalba Giugni che veniva da una famiglia benestante: “Non ero presa sul serio in particolare dagli uomini che vedevano questa mia attività quasi come un passatempo che mi ero scelta”.

Ma la caparbia e a volte anche il fascino femminile, hanno permesso pian piano di affermarsi come realtà e oggi le cose sono molto diverse e Marevivo gode di ottima stima, come dimostrano le tante collaborazioni con armatori importanti.

“Non ci siamo mai legati a un partito e abbiamo portato avanti le nostre idee facendo sì politica ogni volta che ce ne fosse bisogno per venire in aiuto del mare”. Tante le campagne portate avanti, e quelle ancora in corso, con una certezza: “Se iniziamo una cosa non la abbandoniamo finché non sia giunta a termine”.

FIRMATO L'ACCORDO DI PROGRAMMA PER IL PONTE SULLO STRETTO



È stato firmato a Roma l'Accordo di programma per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, un passaggio definito "storico" dal presidente della Regione Siciliana Renato Schifani, che ha sottoscritto il documento insieme ai ministri Matteo Salvini (Infrastrutture) e Giancarlo Giorgetti (Economia), al presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto e ai vertici di Anas, RFI e Società Stretto di Messina. L'intesa definisce il quadro amministrativo e finanziario necessario per garantire la piena operatività della società Stretto di Messina e per accompagnare l'intero iter progettuale e realizzativo dell'opera, che secondo il Governo dovrebbe vedere la luce entro i tempi previsti.

"Questo accordo – ha dichiarato Schifani – rappresenta un ulteriore passo concreto verso un'opera attesa da decenni, strategica per l'integrazione infrastrutturale del Mezzogiorno e per il futuro della Sicilia. Il Ponte non è solo un simbolo, ma una sfida che stiamo vincendo".

Schifani ha sottolineato come, accanto al progetto del Ponte, sia in atto un massiccio piano di investi-

menti infrastrutturali per l'intera isola, pari a circa 20 miliardi di euro. Tra le opere prioritarie, ha elencato:

- la media velocità ferroviaria Palermo-Catania-Messina;
- la nuova autostrada Catania-Ragusa;
- il riammodernamento dell'autostrada A19 Palermo-Catania, fermo dagli anni '70;
- il completamento della SS 640 Caltanissetta-Agrigento, con inaugurazione del viadotto finale.

Tutte opere considerate "funzionali" al ponte e parte di una visione più ampia di connessione tra Sicilia, Calabria e il resto d'Italia.

"Con questo Governo – ha aggiunto il governatore siciliano – il rischio che il Ponte resti una cattedrale nel deserto è definitivamente superato".

In chiusura, Schifani ha rivolto un ringraziamento al ministro Salvini per il ruolo decisivo nel rilancio del progetto: "Senza la sua determinazione e il suo impegno, oggi non saremmo a questo punto".

ANTITRUST, ISTRUTTORIA MSC-MOBY: APONTE LASCIA LA 'BALENA BLU'

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha pubblicato gli impegni presentati da MSC, GNV e Moby per chiudere l'istruttoria avviata lo scorso Novembre, relativa a possibili violazioni della normativa antitrust europea. In particolare, l'Autorità aveva messo sotto osservazione il legame strutturale tra Moby e GNV, derivante dall'ingresso di MSC (tramite la controllata SAS Shipping Agencies Services nel capitale di Moby con una quota del 49% e da un maxi finanziamento concesso a Dicembre 2023. Secondo l'Antitrust, tali operazioni avrebbero potuto alterare la concorrenza nei mercati del trasporto marittimo di passeggeri e merci, in particolare sulle rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Olbia, Genova-Porto Torres e Napoli-Palermo.

Tuttavia, le tre società coinvolte hanno scelto di non attendere l'esito finale del procedimento e, "pur senza ammettere alcuna infrazione", hanno presentato impegni formali per rispondere ai rilievi sollevati dall'AGCM ed evitare una possibile sanzione.

Gli impegni assunti

MSC/SAS si è impegnata a:

- cedere senza corrispettivo il 49% detenuto in Moby, in favore dell'azionista di maggioranza (la famiglia Onorato);
- rinunciare immediatamente al pegno sul restante 51% del capitale;
- cedere a una società terza indipendente, oppure ridurre parzialmente o integralmente, il credito verso Moby (pari inizialmente a 243 milioni di euro), entro la fine del 2025.

GNV, altra società del gruppo MSC, ha offerto:

- ristori economici ai passeggeri che hanno viaggiato sulle tratte oggetto dell'indagine.

Moby, da parte sua, ha promesso:

- un piano di cessioni per estinguere il debito residuo con SAS;
- la partecipazione attiva alla procedura di uscita



- di SAS dal proprio capitale;
- anche in questo caso, forme di compensazione a beneficio dei consumatori coinvolti.

Una lunga operazione verso lo scioglimento dei legami

La vicenda trae origine dal salvataggio finanziario di Moby, con l'ingresso di MSC nel capitale nel contesto del piano di concordato preventivo con cui la compagnia guidata da Vincenzo Onorato ha cercato di far fronte a un debito colossale, che includeva anche 180 milioni dovuti a Tirrenia in amministrazione straordi-

naria. A questo si era aggiunta la cessione di alcune navi e la vendita del ramo rimorchiatori operanti nei porti sardi. Con la decisione di dismettere la quota detenuta e rinunciare al pegno, MSC si appresta quindi a uscire completamente da Moby, sancendo la fine del sodalizio costruito per evitare il tracollo della compagnia italiana.

Ora parola al mercato

La chiusura del procedimento non è ancora definitiva: l'Autorità ha disposto che eventuali osservazioni di terzi (tra cui si attende quella del Gruppo Grimal-

di, concorrente diretto) dovranno essere trasmesse entro il 16 Agosto 2025, mentre le controrepliche e eventuali modifiche accessorie da parte delle società coinvolte dovranno pervenire entro il 15 settembre 2025.

Nel frattempo, l'AGCM ha ritenuto che gli impegni presentati siano "non manifestamente infondati" e idonei, almeno in linea di principio, a risolvere le criticità concorrenziali riscontrate. La palla passa ora agli stakeholder di settore.



LogIN BUSINESS: AL VIA IL BANDO MIT

Dopo mesi di attesa, è finalmente operativo il nuovo bando "LogIN Business", firmato il 16 Luglio 2025 dalla Direzione Generale per porti, logistica e intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il provvedimento mette a disposizione 157 milioni di euro, provenienti dal PNRR, per sostenere la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica delle imprese di trasporto merci e logistica. Il bando è rivolto a soggetti con specifici codici ATECO e prevede fino al 40% a fondo perduto, oppure copertura totale in regime "de minimis", per investimenti destinati a migliorare i processi operativi e amministrativi attraverso l'uso di strumenti digitali avanzati.

Tra gli interventi ammissibili:

- piattaforme interoperabili per l'integrazione con la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN);
- strumenti per la dematerializzazione documentale (e-CMR, e-DDT, e-FTI);
- soluzioni digitali per la gestione del trasporto intermodale e sostenibile;
- sistemi per l'ottimizzazione logistica e pianificazione dei carichi;
- programmi di formazione e-learning per il personale.

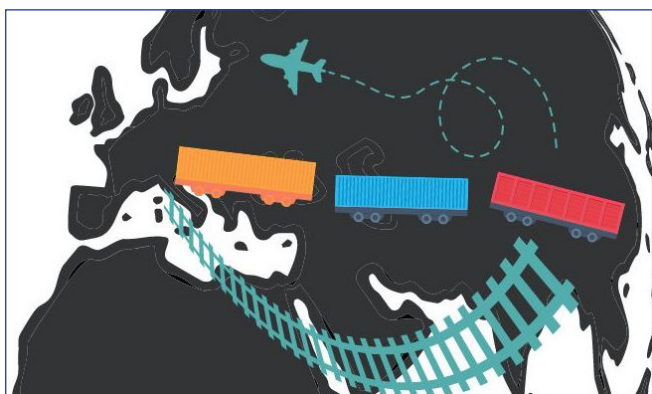
Il click day per la presentazione delle domande avverrà tramite la piattaforma MIT/RAM, con ulteriori dettagli operativi che saranno comunicati entro 30 giorni. I progetti finanziati dovranno essere completati entro il 30 Aprile 2026.



A supporto delle imprese interessate, il Circle Group ha attivato un team tecnico dedicato per assistenza nella compilazione delle domande e nella fornitura di soluzioni tecnologiche conformi al bando. Per informazioni è possibile scrivere a: loginbusiness@circle-touch.eu. Inoltre, in collaborazione con le principali associazioni di categoria, sono stati attivati team misti per fornire un supporto più strutturato attraverso i referenti associativi.

Un'occasione importante per accelerare il processo di digitalizzazione del settore logistico italiano, in linea con gli obiettivi di transizione digitale e sostenibilità promossi dal PNRR.

BELT AND ROAD INITIATIVE: MAI COSÌ TANTI INVESTIMENTI



di Paolo Federici

Era la fine del 2023 e l'Italia decideva di uscire dalla Via della seta o Belt and Road initiative, patto che Giuseppe Conte aveva firmato quattro anni prima. Poi la lettera a Pechino della premier Meloni con la quale si decideva di non rinnovare gli accordi ma di continuare la collaborazione con la Cina.

Lanciata nel 2013 da Xi Jinping, la Belt and Road Initiative nasceva con l'idea di sviluppare e dare forza all'economia creando un networking di infrastrutture per agevolare gli scambi commerciali tra i continenti interessati.

L'Italia fu l'unico Paese del G7 a dire di sì, salvo poi decidere di tornare sui suoi passi.

Ora le ultime notizie dal mondo, come riportate dal Financial Times, dicono che nei primi sei mesi del 2025 gli investimenti della Cina nei Paesi aderenti all'iniziativa, che oggi sono 150, hanno superato quelli del 2024, si parla di circa 124 miliardi di dollari. Conseguenze della politica di Trump?

Tanti gli accordi da cifre importanti verso mercati esteri, soprattutto quelli legati al settore energetico. L'Africa, verso cui la Cina ha eliminato i dazi, ricopre un posto particolare nella classifica dei contratti, seguita dall'Asia centrale

Abbiamo chiesto un commento alla cosa a Paolo Federici, fondatore di Fortune International di Milano, conoscitore dei meccanismi economici anche mondiali. Ecco cosa ci ha inviato.

"C'è chi fa la guerra con le armi (Russia) facendo morire centinaia di migliaia di propri soldati.

C'è chi fa la guerra con i dazi (USA) tassando i propri cittadini (non finirà mai di ripeterlo: i dazi li pagano gli americani!) quindi creando un danno soprattutto alla propria economia.

Poi c'è chi è intelligente e sta conquistando il mondo sviluppando amicizie, alleanze, collegamenti.

La Cina lo dimostra con lo sviluppo della Via della Seta.

Un antico progetto di sviluppo commerciale che risale ai tempi di Marco Polo.

Perse importanza con l'avvento delle esplorazioni marittime e la scoperta di nuove rotte commerciali.

Ma negli ultimi anni la Cina ha ripreso in mano il progetto e sta creando nuovi collegamenti tra Asia, Europa e Africa.

Oggi ci sono migliaia di treni che collegano la Cina con il centro dell'Europa.

È un progetto faraonico che già sta dando i suoi risultati. La Cina, infatti, continua ad espandere la sua influenza politica ed economica a livello globale, rafforzando i legami con paesi strategici e creando nuove alleanze.

Il progetto mira anche a promuovere lo sviluppo delle regioni occidentali della Cina, tradizionalmente meno sviluppate, creando nuove opportunità di lavoro e di crescita.

In sintesi, la Via della Seta, sia nella sua forma storica che nella sua incarnazione moderna, rappresenta un importante strumento per la Cina, che le consente di promuovere il proprio sviluppo economico, rafforzare la sua posizione geopolitica e proiettare la sua influenza nel mondo.

Insomma, per vincere una guerra nel mondo globalizzato non servono né armi né dazi.

Se vogliamo mettere in campo la nostra intelligenza, anziché ostacolare inutilmente il progetto dobbiamo coglierne le opportunità e far sì che anche l'Europa ne abbia dei ritorni positivi.

Altrimenti seguiamo la Russia e l'America nelle loro politiche distruttive e resteremo anche noi, ingroviati nei loro intenti suicidi.

AUTOTRASPORTO: VIA LIBERA ALLA LEGGE CHE RIFORMA ATTESE, PAGAMENTI E SICUREZZA



Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 19 Luglio, il Decreto Infrastrutture è diventato legge, introducendo importanti novità per il settore dell'autotrasporto. Tra i provvedimenti più rilevanti: tempi di carico e scarico più stringenti, nuove regole sui pagamenti, mappatura degli autovelox e una piattaforma per la trasparenza degli appalti. Il provvedimento, atteso da tempo e frutto di un confronto tra Governo e rappresentanze di categoria, riscrive alcune regole chiave della logistica su gomma.

Attese al carico, indennizzi più alti e documentabili

Tra le misure più attese figura la riforma dei tempi di attesa al carico e scarico. Il periodo di franchigia viene ridotto da 120 a 90 minuti. Superata questa soglia, scatta un indennizzo automatico di 100 euro per ogni

ora o frazione di ritardo, rivalutabile annualmente secondo l'indice Istat. La novità sostituisce l'attuale compenso di 40 euro e rafforza il principio della responsabilità condivisa: committente e caricatore saranno ora obbligati in solido a pagare l'indennizzo.

Il decreto conferisce pieno valore legale a strumenti digitali come cronotachigrafi di seconda generazione e GPS di bordo, permettendo ai vettori di dimostrare in modo autonomo l'orario di arrivo in assenza di comunicazioni dettagliate da parte di committenti o destinatari. Inoltre, viene riconosciuto all'autista il diritto di assistere alle operazioni di carico, soprattutto per verificarne la sicurezza e la corretta sistemazione del carico, in linea con quanto previsto dal Codice della Strada.



Pagamenti più trasparenti, vigilanza all'Antitrust

Il nuovo impianto normativo interviene anche sui tempi di pagamento, offrendo maggiori tutele ai creditori. In caso di inadempienza, sarà possibile rivolgersi direttamente all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Antitrust), oppure inoltrare segnalazione all'Albo degli Autotrasportatori, che a sua volta potrà attivare l'Autorità.

Appalti nella logistica: arriva il "Cruscotto" della legalità

Per contrastare irregolarità e concorrenza sleale nel settore degli appalti, viene istituito il CIGAL, Cruscotto Informativo per la Gestione degli Appalti Logistici. Si tratta di una piattaforma digitale che permetterà di verificare in tempo reale la regolarità fiscale e contributiva delle imprese e cooperative coinvolte, anche nei confronti dei propri dipendenti. Lo strumento, alimentato dai dati delle amministrazioni competenti, punta a diventare un riferimento per misurare l'affidabilità dei partner contrattuali nel rispetto della privacy.

Autovelox: mappatura nazionale e nuova segnaletica

Una rivoluzione è in arrivo anche sul fronte della sicurezza stradale. Tutti gli autovelox sul territorio nazionale dovranno essere censiti entro 60 giorni dai Comuni, indicando marca, modello e tipologia. I dispositivi non registrati verranno considerati non validi. La riforma impone inoltre una segnaletica più chiara: i cartelli dovranno essere collocati ad almeno 200 metri di distanza nelle strade extraurbane e 75 nelle urbane, ben visibili e non coperti da ostacoli o vegetazione. Stop ai generici "controllo elettronico della velocità" senza indicazione precisa dell'apparecchio.

Incentivi al rinnovo dei veicoli

Infine, per incentivare il ricambio del parco mezzi, vengono stanziati 12 milioni di euro in due anni (6 milioni per ciascuno degli anni 2025 e 2026). Si tratta di una prima parziale restituzione dei fondi tagliati con la precedente legge di bilancio, che aveva ridotto drasticamente i 240 milioni strutturali destinati al

settore. Con queste misure, il Governo punta a rafforzare efficienza, sicurezza e legalità in un comparto centrale per l'economia nazionale. Ora la sfida passa alla fase attuativa e al rispetto delle nuove regole da parte di tutta la filiera logistica.



Le reazioni

“Esprimiamo soddisfazione per la definitiva approvazione delle misure attese dalla categoria. Ringraziamo il Vicepremier e Ministro Salvini e il Viceministro Rixi per aver voluto fortemente portare avanti quanto emerso dal tavolo delle regole istituito al MIT, che ha consentito di predisporre le modifiche normative necessarie per contrastare gli abusi e le illegalità dif-

fuse contro gli autotrasportatori. Auspichiamo che le nuove norme costituiscano validi strumenti a favore della regolarità del mercato, della sicurezza dei lavoratori e contro gli abusi nei confronti degli autotrasportatori, costretti a subire le lunghe soste al carico e scarico della merce esposti a qualsiasi condizione meteorologica, o a dover accettare continue dilazioni sui tempi di pagamento pattuiti che gravano sulla competitività delle nostre aziende.” Questo il commento di Amedeo Genedani, Presidente nazionale di Confartigianato Trasporti. “Bisogna proseguire il dialogo col Ministero – conclude Genedani – per affrontare le criticità ancora sul tavolo. È essenziale che le federazioni di UNATRAS continuino a portare avanti le battaglie per la tutela dell'autotrasporto, affinché le imprese del comparto possano vincere le sfide imposte dal mercato”.

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”.

LIVORNO ACCOGLIE BYD: SBARCO RECORD DI AUTO ELETTRICHE



È approdata alla Sponda Est del terminal Cilp la "Xi'an", colosso navale del trasporto auto tra i più grandi al mondo, con a bordo 2.350 vetture elettriche del marchio cinese BYD. Per la prima volta, il gigante asiatico ha scelto il porto di Livorno come scalo per il mercato italiano, segnando l'inizio di una possibile nuova rotta stabile nel Mediterraneo. La "Xi'an", nave ro-ro lunga 219 metri e larga 37, varata appena un mese fa e capace di trasportare fino a 9.200 veicoli, aveva a bordo una parte del carico partito da Shenzhen: oltre 7.000 veicoli elettrici destinati a diversi mercati europei tra cui Italia, Spagna, Regno Unito e Belgio. Tra i modelli sbarcati a Livorno, le già apprezzate "Dolphin Surf", "Atto 3", "Frigate 07" e "Song L".

BYD in crescita sul mercato italiano

Il debutto livornese di BYD si inserisce in un momento di forte espansione per il costruttore, che nel primo semestre 2025 ha registrato in Italia oltre 10.800 immatricolazioni, con una quota di mercato dell'1,7% e una crescita mensile del +12,8%. Tra i modelli più richiesti, spicca la "Dolphin Surf", city car elettrica che ha già superato i 1.200 ordini in meno di due mesi dal lancio. BYD, che ha superato Tesla per ricavi globali, sta consolidando la sua presenza in Europa attraverso una rete logistica integrata, in cui il porto di Livorno potrebbe giocare un ruolo chiave.

Livorno si conferma hub strategico per l'automotive

Il porto labronico si dimostra ancora una volta all'altezza delle grandi sfide del traffico ro-ro. Grazie agli ampi piazzali, alla disponibilità di aree retroportuali come il Faldo e l'Interporto Vespucci, e a banchine già pronte per accogliere navi di grandi dimensioni, Livorno si candida a diventare un punto di riferimento per il traffico di auto nuove provenienti dall'Asia. L'arrivo di BYD rappresenta una concreta opportunità per l'occupazione portuale e l'indotto logistico. La sfida sarà ora quella di garantire una rapida rotazione dei piazzali, evitando congestioni e facilitando lo stoccaggio dei veicoli, in attesa della futura espansione con la Darsena Europa prevista per il 2030.

Una logistica sempre più sostenibile

Anche sotto il profilo ambientale, il debutto di BYD a Livorno porta segnali positivi. La "Xi'an", infatti, è dotata di motori alimentabili a GPL. Una scelta in linea con la vocazione green dell'azienda e con le nuove esigenze di sostenibilità del settore marittimo e automobilistico. L'obiettivo ora è trasformare questo primo sbarco in una linea regolare. Le condizioni sembrano favorevoli: la domanda di auto elettriche è in costante crescita, le infrastrutture ci sono, e Livorno ha già dimostrato di poter gestire carichi di queste dimensioni.

PSICOLOGIA DI BORDO, ROTTA VERSO IL BENESSERE

“Il mondo marittimo è una bolla, e come tutte le bolle rischia di scoppiare se non si crea un dialogo con la terraferma.” Così Valentina Gigante descrive con lucidità il senso profondo della sua missione: portare la psicologia là dove nessuno aveva mai pensato di farla salpare.

Professionista appassionata e viaggiatrice per indole, Gigante è una delle prime psicologhe di bordo italiane, oggi attiva sulle navi RoRo Pax — quelle imbarcazioni ibride che trasportano merci e passeggeri. Il suo lavoro si muove lungo le linee instabili dell’equilibrio emotivo di chi vive per mesi lontano da casa, in ambienti isolati, a stretto contatto con pochi compagni e con il mare come unico orizzonte.

“Non arrivo dal mondo marittimo,” spiega, “ma ho sempre viaggiato. La mia è una vita che si è costruita attorno al movimento. Questo mi ha preparata a comprendere meglio chi, per mestiere, vive sospeso tra porti e partenze.”

L’ambiente di bordo, racconta, è completamente differente da quello terrestre. Non solo per la routine o gli spazi ristretti, ma per la natura stessa dei rapporti: “Ci sono differenze enormi. Quando ho iniziato, il mio ruolo era del tutto inedito, e non tutti avevano gli strumenti per capirlo. Ma col tempo, la presenza viene accettata, anzi, desiderata. Più si resta insieme a bordo, più si costruisce fiducia.”

Una nave non è un ambulatorio

L’approccio di Gigante non ha nulla a che vedere con la clinica tradizionale. “Una nave non è il luogo né il momento adatto per la terapia. Il mio è un lavoro di prevenzione, supporto, coaching. È un’attività legata anche alla sicurezza: il benessere psicologi-



co dei marittimi incide sulle prestazioni, sulle relazioni, sulla vita di bordo nel suo complesso.”

Le problematiche più diffuse? Isolamento, lontananza, mancanza di riferimenti stabili. “Un marittimo medio sta anche otto mesi l’anno fuori casa. Vive in una realtà chiusa, scollegata da quella terrestre. Per questo serve un ponte, un punto di contatto, e la mia presenza vuole essere proprio questo.”

Il metodo adottato è tanto pratico quanto inclusivo. “Ho lavorato fin dall’inizio per rendere naturale rivolgersi a me. È importante rompere lo stigma: andare dallo psicologo non è un segno di debolezza. Anzi, a bordo questo gesto diventa un atto di forza e maturità. Dopo un po’, sono anche i colleghi stessi a cercarmi spontaneamente.”



Il sostegno degli armatori

Sorprendentemente, è proprio dagli armatori che arriva un sostegno convinto. “Sono stati loro a volermi. Hanno capito che la cura delle risorse umane non è un lusso ma un investimento. I dati che restituisco non sono solo qualitativi ma anche quantitativi. Un buon clima di bordo ha ricadute tangibili sul piano economico.”

E poi c'è un'altra dimensione: quella del genere. In un settore ancora fortemente maschile, essere donna e psicologa a bordo non è affatto scontato. “Non mi sono mai posta il problema. Certo, siamo poche — forse il 10% — ma non lo vivo come un limite. Semmai è un'occasione per rompere un pregiudizio e riformularlo in chiave positiva. La differenza può essere una risorsa.”

Una professione da esplorare

Il caso di Valentina Gigante racconta una sperimentazione professionale coraggiosa e necessaria. In un mondo dove il lavoro marittimo è ancora percepito come immune alle fragilità psicologiche, la sua figura apre una breccia di consapevolezza e umanità.

Un giorno, forse, ogni equipaggio avrà il proprio psicologo a bordo, così come oggi ha un comandante, un motorista e un medico. Perché anche il benessere mentale, come la rotta, va tracciato e monitorato. E talvolta, serve qualcuno che lo faccia con la bussola dell'ascolto.

ITALIA, VIA LIBERA ALLA ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA NEL MEDITERRANEO

L'Italia fa un passo decisivo nella difesa dei propri interessi marittimi e nello sviluppo della blue economy: il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di regolamento per l'istituzione della Zona Economica Esclusiva (ZEE) nelle acque adiacenti al mare territoriale italiano nel Mar Mediterraneo. Si tratta di un provvedimento atteso da anni, che dà finalmente attuazione alla legge quadro del 2021. La ZEE è una fascia di mare (fino a 200 miglia dalla costa) dove lo Stato non esercita piena sovranità, ma ha diritti esclusivi su pesca, risorse energetiche, protezione ambientale e ricerca scientifica, secondo quanto previsto dalla Convenzione ONU sul Diritto del Mare (UNCLOS).

Le nuove aree sotto giurisdizione italiana
Il regolamento definisce i primi tratti di ZEE italiana in:

- Tirreno centromeridionale, al largo di Sardegna, Lazio, Campania e Sicilia;
- Mar Ionio, tra la Sicilia sudorientale e il Canale d'Otranto, in prossimità della ZEE greca;
- Adriatico orientale, in acque condivise con la Croazia, fino all'altezza dell'Istria e del basso Adriatico.
- Resta esclusa per ora la parte settentrionale del Tirreno, dove il confronto con la Francia resta aperto.

Una risposta a nuove pressioni geopolitiche

L'Italia, finora restia a proclamare la propria ZEE, si era limitata alla creazione di zone contigue. Ma l'intensificarsi dell'attivismo marittimo da parte di Turchia, Francia ed Egitto, e le crescenti dispute



su corridoi energetici e risorse ittiche, hanno spinto la Farnesina a cambiare passo. Il ministro degli Esteri Antonio Tajani ha dichiarato: "L'Italia è l'ultimo dei grandi Paesi mediterranei a proclamare la sua ZEE. Intendiamo farlo in modo rispettoso dei vicini, ma deciso: per tutelare la pesca, l'ambiente, l'energia e il nostro ruolo nel Mediterraneo".

Il provvedimento è stato elaborato anche in base ai pareri del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (CIPOM) e sarà seguito da negoziati bilaterali con i Paesi confinanti per completare la definizione dei confini marittimi, senza provocare attriti.

Non solo pesca: rinnovabili, ambiente e sicurezza

Oltre alla pesca, tra gli obiettivi primari c'è la produzione di energia rinnovabile offshore, in particolare impianti eolici e piattaforme già previste al largo della Sicilia e in Adriatico. Il governo punta anche alla lotta



contro la pesca illegale, alla tutela della biodiversità marina e alla sorveglianza delle infrastrutture sottomarine, come cavi e condotte energetiche, in linea con le direttive NATO e UE.

Una strategia coerente e multilivello

Il nuovo assetto si inserisce in un quadro più ampio che comprende anche il recente disegno di legge sulla sicurezza subacquea, già approvato dal Senato, che consentirà una sorveglianza avanzata dei fondali e delle infrastrutture strategiche, in particolare nella piattaforma continentale, dove lo Stato ha diritto esclusivo allo sfruttamento di idrocarburi e minerali.

La ZEE italiana coinvolgerà direttamente le regioni costiere: Marche, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna, Lazio e Campania, con importanti ricadute economiche e occupazionali nei settori della pesca, dell'energia e della logistica marittima.

Con questa mossa, l'Italia rompe una lunga inerzia e si pone in modo più assertivo nel Mediterraneo, senza rinunciare alla diplomazia e alla cooperazione. Ma ora, avvertono gli esperti, occorrerà passare dai principi alla pianificazione concreta, con infrastrutture, accordi internazionali e sistemi di controllo all'altezza della posta in gioco.

500 MILIONI PER LA BIORAFFINERIA ENI DI LIVORNO

La strada verso la conversione della raffineria di Livorno in bioraffineria è sempre più spianata. La Banca europea per gli investimenti (BEI) e Eni hanno firmato un contratto di finanziamento da 500 milioni di euro a 15 anni, accordo sottoscritto nella sede Eni di San Donato Milanese dalla vicepresidente della BEI, Gelsomina Vigliotti, e dall'amministratore delegato di Eni, Claudio Descalzi.

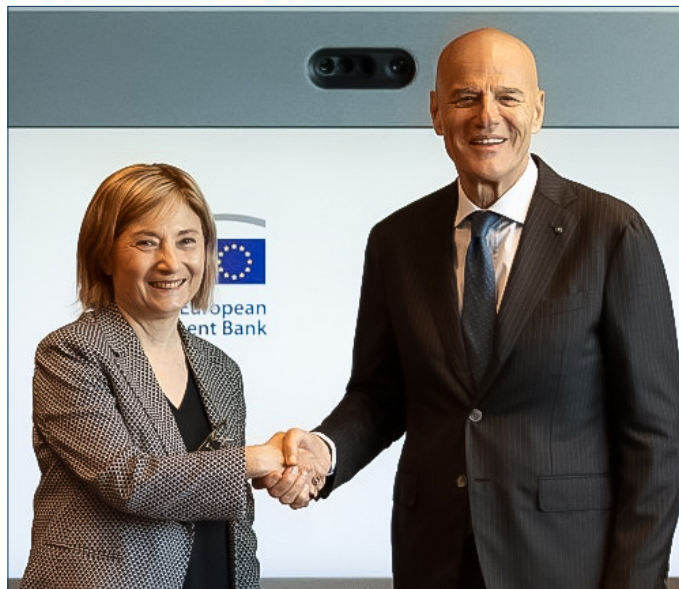
Una volta completati gli interventi di costruzione degli impianti dalla Toscana potranno essere prodotti biocarburanti idrogenati, con l'aggiunta di un'unità di pretrattamento delle cariche biogeniche e un impianto Ecofining™ da 500mila tonnellate/anno, tecnologia che permetterà a Enilive, società di Eni per la mobilità sostenibile, di produrre HVO (olio vegetale idrogenato), un biocarburante da materie prime rinnovabili (oli da cottura e residui dell'industria agroalimentare, che può essere sin da ora utilizzato in purezza dalle motorizzazioni validate e viene distribuito attraverso le infrastrutture già esistenti).

Il progetto si inserisce nella strategia che ha l'obiettivo di oltre 5 milioni di tonnellate di capacità di bioraffinazione entro il 2030.

Il finanziamento rappresenta un passo decisivo dopo l'ultimo ok arrivato con l'autorizzazione definitiva del Ministero dell'Ambiente alla conversione industriale ad Aprile.

"L'accordo con la BEI -sottolinea l'ad Descalzi- conferma la concretezza e la qualità dell'impegno di Eni nella transizione verso un'energia sempre più decarbonizzata e sottolinea la validità del nostro approccio volto a investire e utilizzare tutte le iniziative e tecnologie disponibili ed efficaci nell'abbattimento delle emissioni. Un approccio virtuoso che ci porta oggi a lavorare alla terza conversione di una raffineria in bioraffineria in Italia, dopo Venezia e Gela."

Un progetto, quello della bioraffineria, ad alto valo-



re ambientale, tecnologico e strategico, lo definisce la rappresentante BEI, aggiungendo che "Il finanziamento della BEI rappresenta una leva fondamentale, per contribuire a promuovere la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Si tratta di un esempio concreto di come l'innovazione industriale possa accelerare il percorso verso la neutralità climatica, generando al contempo valore sostenibile per i territori."

La bioraffineria di Livorno

Quella di Livorno sarà la terza bioraffineria realizzata in Italia da Eni dopo Venezia e Gela.

Tra le caratteristiche distintive del progetto, oltre all'uso di tecnologie avanzate, c'è la futura possibilità di adattare l'impianto per produrre anche SAF (Sustainable Aviation Fuel) un carburante sostenibile per l'aviazione che rappresenta una delle principali direttrici di decarbonizzazione del trasporto aereo.

Questo elemento conferisce flessibilità all'investimento e ne rafforza la coerenza con le priorità ambientali dell'Unione europea, ampliandone l'impatto potenziale.

Relativamente ai biocarburanti HVO le stime prevedono che la domanda di biocarburanti idrogenati aumenterà del 65% nel periodo 2024-2028, dando un contributo immediato alla riduzione delle emissioni del settore dei trasporti non solo su strada, ma anche per il trasporto aereo, marittimo e ferroviario.

E' DEFINITIVO:

MATTEO PAROLI PRESIDENTE DELL'ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE



Matteo Paroli è ufficialmente il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. La nomina è stata formalizzata dal vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e segna l'avvio di una nuova fase per il sistema portuale che include i porti di Genova, Savona, Vado Ligure e Pra'. Già insediato dal 16 Giugno come Commissario Straordinario dell'Ente, Paroli prende ora in via definitiva le redini di una delle realtà portuali più strategiche del Paese in un momento cruciale per la logistica nazionale. Con alle spalle un solido percorso nel settore marittimo-portuale, l'avvocato vanta un'esperienza maturata all'interno delle principali Autorità portuali italiane.

Già Segretario Generale presso le Autorità del Mar Tirreno Settentrionale e del Mare Adriatico Centrale, Paroli si è distinto per la guida di processi di digita-

lizzazione, innovazione amministrativa e sviluppo infrastrutturale. Esperto di diritto della navigazione e pianificazione logistica, ha ricoperto ruoli chiave anche in altri porti italiani, dimostrando una visione strategica attenta alla sostenibilità ambientale e alla competitività internazionale degli scali. La sua nomina – la prima in ordine cronologico nel nuovo corso di presidenze, con le altre nomine ancora in stallo a causa delle ormai ben note divergenze interne alla maggioranza e alle commissioni di Camera e Senato – oltre a rappresentare un segnale di continuità e solidità tecnica – arriva in una fase di grandi trasformazioni per i porti liguri: dal maxi progetto della nuova diga foranea di Genova agli investimenti PNRR, fino al potenziamento della logistica retroportuale. Con oltre 70 milioni di tonnellate di merci movimentate all'anno, il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale si conferma così al centro delle strategie di sviluppo del Paese, ora guidato da una figura che promette rigore tecnico e visione di sistema.

Il commento di Paroli

"Assumo con profondo senso di responsabilità e autentico orgoglio il ruolo di presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e voglio esprimere un sincero ringraziamento per la fiducia accordatami dal Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e al Viceministro Edoardo Rixi" è il primo commento del neo presidente.

"Si tratta di un ruolo complesso, ricco di responsabilità, ma lo affronto con entusiasmo, consapevole delle sfide che attendono il nostro sistema portuale, in un contesto internazionale in continua evoluzione e del valore strategico che i porti di Genova e Savona hanno per il nostro Paese.

La nostra priorità sarà quella di sviluppare al massimo le infrastrutture già in fase di realizzazione e

di potenziare l'azione amministrativa affinché sia sempre più efficace, tempestiva e vicina ai bisogni del territorio.

Rinforzeremo il dialogo con operatori portuali, lavoratori e organizzazioni sindacali, consapevoli che solo attraverso un confronto costante e costruttivo si possono affrontare con successo le sfide che abbiamo davanti.

Il nostro obiettivo -continua Paroli- è chiaro: garantire uno sviluppo ulteriore e duraturo al sistema portuale di Genova e Savona, rafforzando la competitività dell'intero cluster marittimo e logistico in un mercato globale che oggi presenta nuove opportunità, forse più contendibili rispetto al passato.

Proprio per questo crediamo sia fondamentale investire ora, con decisione, nella digitalizzazione, nell'innovazione tecnologica, nella ricerca nel settore energetico nonché nella logistica in particolare nel quadrante strategico Liguria-Piemonte-Lombardia-Emilia-Romagna. Un asse cruciale per la crescita economica del Paese, che trova nei nostri porti l'ingresso naturale ai mercati europei.

Ho piena fiducia nella collaborazione tra istituzioni, operatori privati e cittadini: solo unendo le forze potremo trasformare le sfide in occasioni e rafforzare il ruolo del nostro sistema portuale come motore di sviluppo e innovazione.

Ribadisco l'importanza della collaborazione con la Capitaneria di Porto, alleata fondamentale per garantire sicurezza, efficienza e operatività nei nostri scali.

Un pensiero alla squadra dell'Autorità di Sistema portuale, che considero un punto di forza assoluto. Superati momenti difficili, oggi siamo pronti a guardare avanti con determinazione, competenza e spirito di servizio" ha concluso.

Gli auguri della sindaca e del viceministro Rixi

"Auguriamo, a nome della giunta, buon lavoro al presidente dell'Autorità di Sistema portuale mar Ligure



Occidentale Matteo Paroli, di cui oggi è arrivata l'attesa formalizzazione: le sfide per il nostro scalo, la cui crescita è storicamente legata a doppio filo con l'economia di Genova, sono innumerevoli e il dialogo tra l'amministrazione comunale e l'AdSp è imprescindibile per garantire uno sviluppo della blue economy sostenibile e armonico tra porto e città". Lo dichiara la sindaca di Genova Silvia Salis con il vicesindaco e assessore ai Rapporti Porto Città Alessandro Terrile, congratulandosi per la nomina a presidente di Paroli.

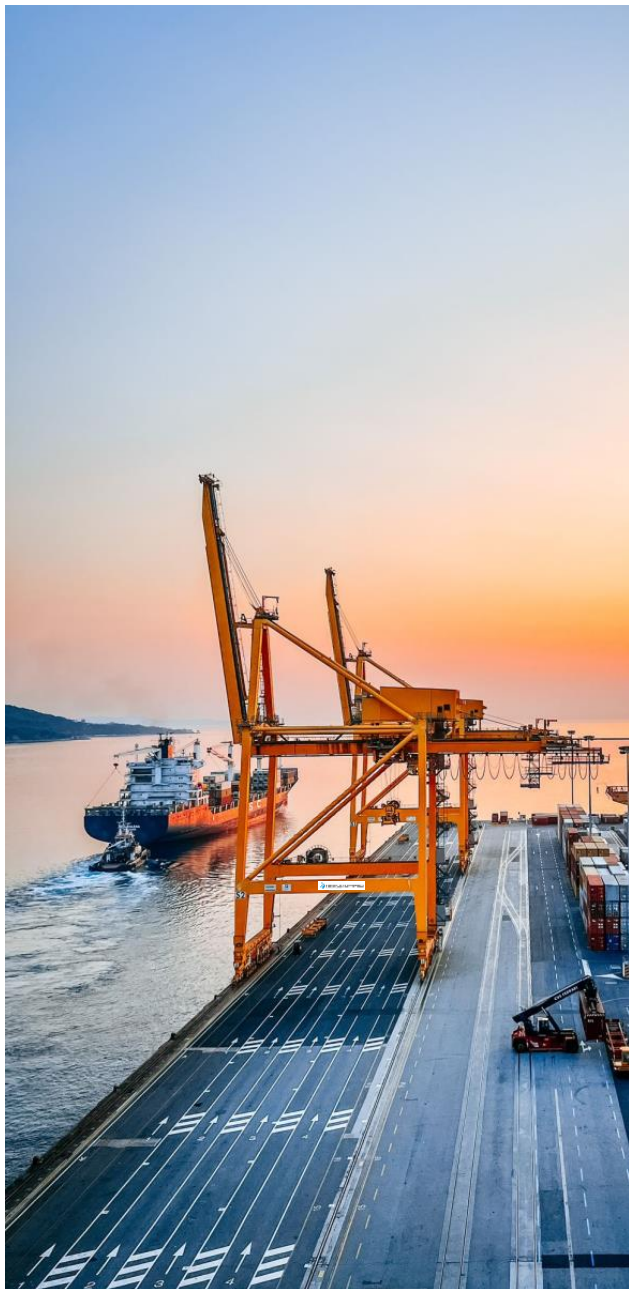
"Già in queste prime settimane – aggiungono la sindaca Salis e il vicesindaco Terrile – abbiamo avuto modo di avviare un dialogo franco e all'insegna della collaborazione con il neo presidente Paroli: nelle prossime settimane sarà sicuramente intensificato a partire dalle professioni del mare, dal piano di sviluppo dell'elettrificazione delle banchine e dalle infrastrutture materiali e immateriali".

"Auguri di buon lavoro a Matteo Paroli, nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale. La sua nomina rappresenta un passaggio importante per dare continuità al percorso di sviluppo e modernizzazione dei porti di Genova e Savona, infrastrutture strategiche per l'economia del Paese. In questa nuova sfida, potrà contare sulla collaborazione del MIT per affrontare con determinazione le sfide della competitività internazionale, della transizione energetica e della semplificazione amministrativa. Buon lavoro". Lo aggiunge in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi.



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

“L'EUROPA SOTTO DAZIO: RESA INCONDIZIONATA A STELLE E STRISCE”

La tempesta doganale che da mesi scuote i rapporti tra Stati Uniti ed Europa ha finalmente trovato un parziale riparo. Un accordo raggiunto in extremis tra Donald Trump e Ursula von der Leyen evita l'escalation tariffaria annunciata per il 1° Agosto, ma segna una svolta senza precedenti nelle relazioni commerciali transatlantiche. Le tariffe ci saranno, ma saranno più basse. Il prezzo, tuttavia, sarà pagato in miliardi di dollari, nella forma di impegni industriali, energetici e geopolitici, in sostanza una stretta di mano e una pistola puntata alla nuca dell'Europa.

Accordo a Washington: dazi al 15%, ma con clausole ferree

Dopo settimane di trattative segrete, domenica 27 Luglio è stato siglato un accordo commerciale preliminare USA-UE. Trump ha ufficializzato un taglio rispetto alla minacciata tariffa del 30%, imponendo invece un dazio generalizzato del 15% sulla maggior parte delle merci europee. Ma ha lasciato in vigore l'aliquota al 50% per acciaio e alluminio, colpendo duramente le esportazioni italiane e tedesche.

In cambio, l'Unione Europea si è impegnata a investire circa 600 miliardi di dollari negli Stati Uniti nei prossimi cinque anni, con un'enfasi su energia, tecnologia e difesa. Inoltre, Bruxelles si è detta pronta ad acquistare 750 miliardi di beni e servizi americani, in particolare prodotti energetici (gas naturale liquefatto, shale oil) e tecnologie strategiche.

Dazi e logistica: il Mediterraneo sotto pressione

Questo compromesso non basta a tranquillizzare la logistica europea. I dazi, pur ridotti, restano una barriera. I porti mediterranei, già penalizzati da anni di disattenzione politica e frammentazione gestionale, rischiano di essere i più colpiti. Il traffico con gli USA potrebbe contrarsi fino al 18% nel secondo semestre del 2025, secondo le proiezioni dell'Associazione Europea delle Autorità Portuali.

Il danno maggiore si registra nei porti di transhipment e in quelli che movimentano prodotti ad alta intensità di trasformazione: chimica, acciaio, farma-



ceutica. L'Italia, ponte naturale per i flussi euro-atlantici, è tra i Paesi più esposti, anche per il suo peso nel manifatturiero di qualità.

Il ritorno del protezionismo, made in USA

Dietro questa ondata di dazi si cela un progetto politico chiaro: riplasmare l'ordine commerciale globale secondo la visione americana. Trump non cerca solo di ridurre il deficit commerciale, ma di imporre all'Europa uno scambio “forzato”: accettare prodotti americani che oggi non soddisfano gli standard comunitari, come carne proveniente da allevamenti intensivi, trattata con antibiotici, e prodotti agricoli ottenuti con pesticidi vietati in Europa.

Non è solo una battaglia economica, ma culturale. Gli Stati Uniti, dopo aver spinto per decenni la globalizzazione, si scoprono oggi esportatori di protezionismo e destabilizzazione sistemica, usando la leva doganale per ottenere concessioni politiche e industriali.

Cina e USA: tregua prolungata, ma resta l'incertezza

Parallelamente, a Stoccolma si sono aperti i colloqui tra rappresentanti cinesi e americani, nel tentativo di estendere la tregua sui dazi con Pechino. L'obiettivo

è mantenere i toni bassi fino a un possibile summit autunnale tra Trump e Xi Jinping, ma la tensione resta alta. Le tariffe restano in vigore, sospese solo in parte, e ogni compromesso appare fragile.

La Corte USA valuta la legittimità dei dazi

Sul piano interno, intanto, i dazi imposti con la formula d'urgenza dell'IEEPA (International Emergency Economic Powers Act) sono stati impugnati. Il 31 Luglio si è tenuta l'udienza chiave davanti alla Corte del Commercio Internazionale statunitense, che dovrà valutare se Trump abbia ecceduto nei suoi poteri. L'esito potrebbe avere conseguenze enormi: in caso di bocciatura, parte dei dazi sarebbe cancellata.

I mercati applaudono, ma la logistica resta nel limbo

Le borse europee hanno accolto con sollievo l'accordo: lo Stoxx Europe 600 ha chiuso a +1%, Parigi e Francoforte sono salite di oltre un punto percentuale. Ma nel mondo reale della logistica, l'atmosfera resta cupa. Le aziende vedono aumentare i costi, la pianificazione è diventata un esercizio d'azzardo, e le catene di approvvigionamento sono più fragili.

I numeri del nuovo protezionismo USA

- 15%: tariffa fissa sulle esportazioni europee verso gli Stati Uniti
- 50%: dazio su acciaio e alluminio (invariato)
- 600 miliardi: investimenti UE promessi negli USA
- 750 miliardi: valore minimo di acquisti UE da fornitori americani
- +12%: incremento medio dei costi logistici atlantici
- 31 Luglio: udienza sulla legalità dei dazi imposti



IL NOSTRO COMMENTO

via IEEPA

La guerra commerciale innescata dagli Stati Uniti nei confronti dell'Unione Europea e della Cina non

è un incidente di percorso, né un mero strumento negoziale occasionale. Si configura piuttosto come l'applicazione coerente di una nuova dottrina economico-politica, in cui l'uso dei dazi e delle barriere non tariffarie diventa una leva strutturale di potenza. Dietro le decisioni unilaterali dell'amministrazione Trump si cela una visione sistemica, fatta di priorità strategiche, egemonia normativa e pressione geopolitica.

La nostra interpretazione si basa su cinque diversi pilastri, ognuno a suo modo fondamentale a sostenere la strategia di Trump del Make America Great Again 2.0

Funzione elettorale: la leva protezionista come aggregatore di consenso

L'imposizione di dazi trova la sua prima giustificazione in una logica di consolidamento del consenso elettorale. I settori maggiormente colpiti dalla concorrenza globale – metallurgia, automotive, agroindustria – coincidono con le aree demografiche in cui si concentra il bacino elettorale trumpiano.

In particolare, la fascia del Midwest industriale e le regioni meridionali degli USA rappresentano hub identitari e produttivi nei quali la narrazione anti-globalista risuona con maggiore efficacia. Il protezionismo si trasforma così in dispositivo retorico e materiale per riaffermare un'idea di "nazione economica" assediata, che deve difendersi da mercati sleali e regolamentazioni altrui percepite come punitive.

Strumento negoziale per la rinegoziazione dell'ordine commerciale internazionale

Parallelamente, i dazi agiscono come arma negoziale asimmetrica per rimettere in discussione i cardini dell'ordine commerciale multilaterale, a partire dalle regole del WTO, considerate da Trump e dai suoi advisor troppo vincolanti per gli interessi nazionali americani.

L'obiettivo reale non è tanto la chiusura del commercio internazionale quanto una sua riconfigurazione

bilaterale, in cui gli Stati Uniti possano imporre condizioni più favorevoli attraverso pressioni selettive. Si assiste così a un ritorno della diplomazia economica coercitiva, che sostituisce i meccanismi consensuali con la logica della forza contrattuale.

Attacco agli standard europei come barriere non tariffarie mascherate

Una componente meno esplicita ma centrale nella strategia trumpiana riguarda il tentativo di aggredire l'architettura normativa dell'Unione Europea. Gli standard comunitari in materia di sicurezza alimentare, tutela ambientale, chimica industriale e diritti dei lavoratori sono letti come barriere all'accesso mascherate da principi etici, che di fatto limitano l'export americano.

Dazi e minacce commerciali servono dunque a forzare l'apertura del mercato europeo a beni oggi esclusi: carni trattate con ormoni o antibiotici, OGM, pesticidi vietati, componenti industriali ad alta intensità ambientale. L'operazione mira a destabilizzare la coerenza regolativa dell'UE, minandone l'autonomia normativa dall'esterno.

Strategia divisiva: indebolire la coesione politica dell'Unione Europea

I dazi colpiscono in modo disomogeneo i vari Stati membri dell'UE, generando falle nella solidarietà commerciale interna. Mentre la Germania subisce l'impatto più forte nei settori industriali, altri Paesi percepiscono i costi in modo meno drammatico.

Questa disomogeneità viene sfruttata come leva di pressione geopolitica, finalizzata a impedire una risposta europea coesa. La strategia statunitense punta a indebolire la capacità contrattuale unitaria dell'Unione, incoraggiando intese separate o defezioni tattiche. È il ritorno del divide et impera, in chiave commerciale.

Dottrina America First 2.0: de-globalizzazione selettiva e sovranismo produttivo

Infine, la guerra commerciale si inserisce in una visione di lungo periodo, che punta a sostituire il modello

globalista con una nuova architettura delle relazioni economiche internazionali, fondata su:

- catene del valore accorciate, meno dipendenti da snodi asiatici o europei
- accordi bilaterali, preferiti a meccanismi multilaterali
- politiche industriali interne come strumenti di ri-localizzazione e reshoring
- preferenze normative nazionali, al di là dei consorzi internazionali
- È la "de-globalizzazione controllata": non un rifiuto del commercio, ma il suo riassetto secondo logiche di sovranismo produttivo e selezione strategica dei partner.

Conclusioni: tra economia e geopolitica, un armistizio commerciale, non la fine della guerra

Non si può chiamare "accordo" ciò che nasce sotto minaccia. Quello siglato tra USA e UE è un armistizio economico asimmetrico, dove Washington detta e Bruxelles subisce. La logistica mediterranea, già compressa da una marginalizzazione strutturale, ora rischia un colpo mortale.

È il momento di rispondere con intelligenza e visione strategica. Serve un piano industriale per la portualità europea, un investimento nel sistema logistico italiano e un nuovo protagonismo politico nelle sedi internazionali.

L'Europa deve decidere: continuare a difendere le proprie regole o farsi ridisegnare da chi le usa come bersaglio.

Il protezionismo trumpiano non è una regressione, ma una trasformazione del paradigma economico americano, in cui il commercio non è più concepito come motore di cooperazione, ma come strumento di dominio selettivo. I dazi, in questo contesto, sono un linguaggio di potenza, più che un dispositivo tecnico.

L'Europa, se non vuole soccombere, dovrà rispondere non solo con misure difensive, ma con una riprogettazione strategica della propria autonomia commerciale e logistica, capace di unire resilienza, coesione

STORICA BATTAGLIA DI CONFETRA: REVERSE CHARGE NELLA LOGISTICA



La storica battaglia di Confetra per estendere il meccanismo dell'inversione contabile anche agli appalti nel settore della logistica ha finalmente trovato accoglimento. Lo ha annunciato con soddisfazione il presidente dell'associazione, Carlo De Ruvo, sottolineando il valore strategico di una misura destinata a cambiare

radicalmente l'assetto fiscale e legale di uno dei comparti più delicati dell'economia italiana.

“Dopo anni di pressing istituzionale – ha dichiarato De Ruvo – la nostra richiesta di introdurre il reverse charge, ovvero la possibilità per il committente di versare l’IVA direttamente all’Erario invece che all’appaltatore, è finalmente divenuta realtà. Un risultato importante sul piano della trasparenza fiscale, grazie al quale si stima un recupero di gettito nell’ordine di 600 milioni di euro”.

Un ringraziamento esplicito è stato rivolto al Ministero dell’Economia e delle Finanze, e in particolare al viceministro Maurizio Leo, che ha sostenuto l’istanza della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. La pubblicazione, da parte dell’Agenzia delle Entrate, del Decreto direttoriale che approva il modello di comunicazione per l’esercizio dell’opzione di inversione contabile, sancisce l’operatività effettiva della norma.

“Negli ultimi anni – ha proseguito De Ruvo – il nostro settore è stato ingiustamente al centro di accuse legate a pratiche opache negli appalti. La misura appena introdotta rappresenta una risposta concreta per arginare i fenomeni di frode fiscale che, soprattutto nella logistica, sono tanto diffusi quanto pericolosi. Un intervento normativo in questo senso era ormai imprescindibile”.

Confetra annuncia che il lavoro sul tema non si ferma. L’intenzione è quella di proporre ora un disegno di legge organico sugli appalti, volto a consolidare la cornice normativa e a rafforzare il messaggio: il sistema logistico italiano intende operare nel rispetto della legalità e offrire garanzie sempre maggiori ai lavoratori e alle imprese oneste.

GURRIERI LASCIA: DIMISSIONI PER “LEALTÀ”, MA LO SFONDO È GIUDIZIARIO

Dietro il tono istituzionale del comunicato con cui Antonio Gurrieri ha rassegnato le dimissioni da Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, si cela una vicenda ben più complessa. La rinuncia alla carica, e alla candidatura per la presidenza dell'Ente, arriva infatti a poche settimane dall'avviso di garanzia notificato nell'ambito di un'inchiesta per presunto riciclaggio.

Secondo quanto emerso da fonti investigative e riportato da diverse testate, l'indagine della Procura di Trieste sarebbe partita da una verifica fiscale su Alpe Adria – partecipata pubblica di cui Gurrieri è amministratore – e si è poi estesa alla società austriaca MMG, fondata dallo stesso Gurrieri, che avrebbe ricevuto bonifici sospetti da soggetti giuridici con sede a Singapore.

Il 30 Giugno scorso la Guardia di Finanza ha eseguito perquisizioni presso il domicilio del dirigente e negli uffici, sequestrando dispositivi elettronici e documentazione utile all'inchiesta. Gurrieri ha sempre rivendicato la correttezza delle proprie azioni, specificando di aver dichiarato l'esistenza della MMG sin dalla nomina a commissario, e ha dichiarato di voler chiarire ogni aspetto “riguardante esclusivamente la sfera privata”.

Tuttavia, le conseguenze istituzionali si sono fatte sentire. Il procedimento parlamentare per la sua nomina definitiva a presidente si è arenato, e all'interno della stessa maggioranza sono emerse divergenze sulla sua conferma. Gurrieri, con un gesto che definisce “di tutela verso l'ente e la comunità portuale”, ha scelto di sottrarsi alla contesa e lasciare l'incarico.



La sua uscita segna un passaggio delicato per il sistema portuale dell'Alto Adriatico, in un momento in cui – al netto delle turbolenze – il Porto di Trieste continua a rappresentare un nodo cruciale per le rotte euroasiatiche e per la strategia logistica nazionale.

Le reazioni

“A seguito delle dimissioni di Antonio Gurrieri da commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale finalizzate a tutelare l'attività dello scalo, ci confronteremo con il Governo per definire il percorso più idoneo da seguire”: lo ha affermato il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga.

“Il porto di Trieste non può più perdere un giorno. Tutti in fila, dal sindaco di Trieste al ministro dei Trasporti passando per il presidente della Regione devono assumersi la responsabilità di questa impasse istituzionale e politica. Prendiamo atto degli ultimi sviluppi e chiediamo che le prossime scelte siano rapide, cristalline, fondate solo su merito e adeguatezza”. Lo dichiara la segretaria regionale Pd Fvg Caterina Conti.

“La rinuncia di Antonio Gurrieri non solo lascia nel caos il porto di Trieste, ma certifica il totale fallimento del centrodestra nazionale e locale nella gestione di una delle principali realtà economiche regionali”. Lo

afferma, in una nota, il consigliere regionale Francesco Russo (Pd). “Questo fallimento ha responsabilità ben precise, a partire da quelle del ministro e del viceseministro dei Trasporti, i leghisti Salvini e Rixi, della presidente Meloni e del suo partito e di tutto il Centrodestra che, anche nelle Commissioni parlamentari, da mesi sta dando vita a una sceneggiata che tiene bloccato tutto il sistema logistico italiano”.

“I dati recenti dei traffici – continua il dem – dimostrano che l’Autorità portuale triestina sta soffrendo pesantemente la crisi di governance dovuta all’incapacità del centrodestra di individuare professionisti qualificati invece di perseguire semplicemente la logica dello spartirsi le poltrone”.

Per Russo, “sarebbe interessante capire quali sono le giustificazioni con cui il presidente Fedriga, il vero

capo della Destra a Trieste, proverà a difendersi. Deve ancora spiegare perché era nella stanza in cui fu ordinato a Gurrieri di cacciare in malo modo il segretario generale Torbianelli e ora ci piacerebbe sapere perché dopo più di un anno non è stato capace di chiedere a Roma una soluzione dignitosa per il nostro Porto”.

“Il Centrosinistra – conclude – quando fu il suo turno, individuò velocemente un professionista stimato da tutte le parti politiche come Zeno D’Agostino e lo lasciò libero di scegliere i suoi più stretti collaboratori. Fedriga e la Destra smettano di trattare il porto come una loro proprietà, dove piazzare amici fidati anche se non all’altezza e pensino una volta tanto al bene della comunità. Adesso i cittadini li aspettano al varco”. gli uomini dedicati che contribuiscono attivamente, giorno dopo giorno, al successo del porto”.

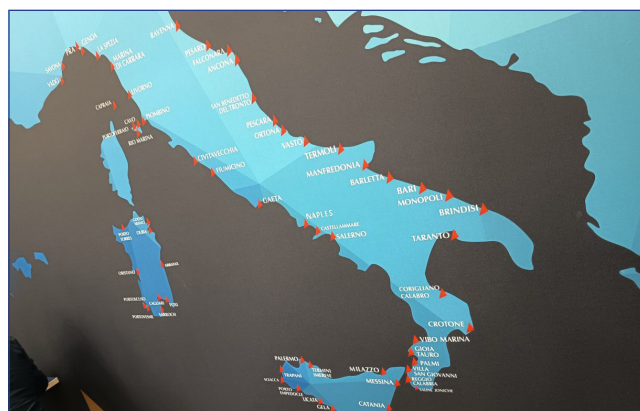


ADSP, VIA LIBERA IN COMMISSIONE TRASPORTI: 5 PRESIDENTI VERSO L'INCARICO

La IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati ha finalmente espresso il proprio parere – non vincolante – sulle proposte di nomina avanzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la guida di cinque Autorità di Sistema Portuale. Il quadro delle votazioni, pur segnato da numerose astensioni, apre la strada alla nomina ufficiale da parte del ministro Matteo Salvini, attesa nei prossimi giorni.

Nel dettaglio, il parere favorevole è stato espresso per:

- **Davide Gariglio** (AdSp Mar Tirreno Settentrionale): 6 voti favorevoli, tutti di area PD, a fronte di 18 astensioni;
- **Francesco Rizzo** (AdSp dello Stretto): 16 favorevoli, 1 contrario e 7 astenuti;
- **Eliseo Cuccaro** (AdSp Mar Tirreno Centrale): 17 voti favorevoli e uno contrario;
- **Francesco Benevolo** (AdSp Mare Adriatico Centro Settentrionale): 6 sì e 18 astensioni;
- **Giovanni Gugliotti** (AdSp Mar Ionio): 17 favorevoli e 6 astenuti.



Un passo indietro invece lo aveva già compiuto formalmente poche ore prima Antonio Gurrieri, già commissario straordinario e designato per la presidenza dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone) ma 'costretto' a rinunciare all'incarico alla vigilia della votazione a seguito dell'avviso di garanzia ricevuto dalla magistratura.

Nel frattempo, a Civitavecchia, si è chiuso ufficialmente il mandato di Pino Musolino. L'ormai ex presidente – e anche commissario straordinario – ha rassegnato formalmente le dimissioni, formalizza-

te con una lettera indirizzata al ministro Salvini. A poche ore di distanza, lo stesso Salvini ha firmato il decreto di nomina del nuovo commissario straordinario, individuato in Raffaele Latrofa, nome già indicato per la futura presidenza. L'ex vicesindaco di Pisa assume la guida dell'AdSp Mar Centro Settentrionale che sovrintende anche gli scali di Fiumicino e Gaeta, con un incarico temporaneo che, come spiega il Mit in una nota, "avrà efficacia fino al ripristino degli ordinari organi di vertice". Il suo insediamento operativo a Civitavecchia è atteso già nelle prossime ore.

TRIESTE, NUOVO COMMISSARIO PER L'ADSP: IL MIT NOMINA DONATO LIGUORI

Nuovo e non certo inizialmente preventivato cambio al vertice dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. A seguito delle dimissioni di Antonio Gurrieri, travolto da un'inchiesta giudiziaria legata a consulenze esterne tramite una società austriaca a lui riconducibile, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha affidato la guida ad interim dell'ente al direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità, Donato Liguori.

La nomina, annunciata dal ministro Matteo Salvini, ha carattere temporaneo e resterà in vigore fino al 30 Settembre. L'obiettivo è garantire continuità nella gestione del porto in attesa che la maggioranza politica trovi un accordo sul nome del futuro presidente. Il Mit ha ribadito l'importanza strategica dello scalo giuliano per l'intero sistema logistico e portuale nazionale, assicurando pieno supporto durante questa fase di transizione.

La scelta di Liguori, figura tecnica e interna al dicastero, risponde alla necessità di un "traghetamento" ordinato in un contesto di forte instabilità, che riguarda non solo Trieste ma l'intera tornata di nomine ai vertici delle Autorità di sistema portuale italiane.

Presidenza in bilico: Campailla, Rossi o Gasparato? Nel frattempo, prende corpo il toto-nomine per la presidenza definitiva. In corsa ci sarebbero tre profili: l'avvocato triestino Massimo Campailla, sostenuto da ambienti locali e apprezzato in particolare da Fratelli d'Italia; Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori e nome vicino alla Lega, già sostenuto da Edoardo Rixi anche per la presidenza dell'Authority di Venezia; e infine Matteo Gasparato, indicato recentemente come commissario straordinario per lo scalo veneto, ma ancora in attesa di audizione.



Improbabile però quest'ultima soluzione, con l'eventuale scambio tra Venezia e Trieste, almeno alla luce delle dichiarazioni rilasciate dallo stesso Rixi in un'intervista a Il Piccolo. Al quotidiano giuliano, il viceministro avrebbe escluso al momento la presa in considerazione di questa traslazione di nomine. Molto dipenderà dagli equilibri tra i partiti di maggioranza e dal confronto tra il Mit e i presidenti di Regione Massimiliano Fedriga (Friuli Venezia Giulia) e Luca Zaia (Veneto), entrambi esponenti della Lega.

Lo stesso Fedriga ha voluto rivolgere nel frattempo i migliori auguri da parte della Regione di "buon lavoro al nuovo commissario dell'Autorità di sistema del mare Adriatico Orientale, Donato Liguori. La scelta del ministero dei Trasporti consente di superare lo stallo momentaneo creatosi con le dimissioni del commissario Gurrieri ed è stata operata nell'interesse dei porti del Friuli Venezia Giulia e del Paese per traghettare l'Authority verso la nuova presidenza. Liguori è un dirigente molto preparato con una rilevante esperienza negli ambiti portuale e logistico e sono certo che svolgerà egregiamente il proprio incarico – ha proseguito Fedriga -. La collaborazione tra la Regione e l'Authority è sempre stata ottima e non ho motivi per dubitare che così continuerà a essere". portuale e di sviluppo economico del territorio.

GIOIA TAURO: È PIACENZA IL NUOVO COMMISSARIO

Nuovo capitolo per i porti italiani in attesa dei presidenti. Al centro dell'ultimo decreto firmato dal ministro Salvini è Gioia Tauro che vede assegnato il nuovo Commissario straordinario: sarà l'avvocato Paolo Piacenza ad assumere l'incarico per l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio.

Gioia Tauro saluta così Andrea Agostinelli alla guida del porto per un decennio.

“L'incarico commissariale, di natura temporanea -si legge nella nota del Mit- è finalizzato ad assicurare la continuità amministrativa e la piena operatività dell'Autorità fino al ripristino degli organi di vertice ordinari”.

La nomina è stata formalmente comunicata alla Regione Calabria nella stessa data del provvedimento.

“Il Mit ribadisce il proprio impegno a garantire la continuità gestionale degli scali strategici per il Paese e conferma la centralità del porto di Gioia Tauro nel sistema logistico e infrastrutturale nazionale”.

Queste le prime parole di Piacenza:

“Assumo questo incarico con profondo senso di responsabilità e con quello spirito di servizio che da sempre guida il mio operato. Desidero esprimere il mio sincero ringraziamento al Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sen. Matteo Salvini, e al Viceministro, on. Edoardo Rixi, per la fiducia riposta in me. Sono consapevole del ruolo strategico che il porto di Gioia Tauro riveste, non solo per lo sviluppo economico dell'Italia, ma anche per il posizionamento



del nostro Paese nello scacchiere mediterraneo ed europeo. In un contesto segnato da sfide complesse e interconnesse – dalla transizione ecologica alla digitalizzazione, fino alla modernizzazione delle infrastrutture – il mio impegno sarà orientato a garantire continuità amministrativa e a realizzare con tempestività gli investimenti previsti.

Il porto è molto più di un'infrastruttura: è un sistema vitale, economico, sociale e ambientale, che necessita di un dialogo continuo con gli operatori portuali, i lavoratori, le istituzioni locali e territoriali al fine di affrontare con efficacia i profondi cambiamenti in atto”.

Piacenza, le esperienze in porto

Piacenza arriva da Genova dove ricopriva il ruolo di segretario generale, ma dove per un periodo è sta-

to anche Commissario straordinario poi sostituito dall'ammiraglio Massimo Seno.

Prima del suo ingresso in AdSp a Genova nel 2018, Paolo Piacenza ha svolto la professione di avvocato specializzato in diritto amministrativo, contrattualistica pubblica e partenariato pubblico privato; ha ricoperto il ruolo di Amministratore Unico di I.R.E. S.p.A. ed è stato esperto giuridico del NARS e del DIPE presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a supporto del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

Le reazioni

Il Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, rivolge i suoi migliori auguri allo stesso Piacenza per il nuovo incarico: "Colgo l'occasione per rivolgere a Paolo Piacenza il mio augurio di buon lavoro per il nuovo incarico a Gioia Tauro, che sono certo saprà affrontare con serietà, competenza e visione. La nomina testimonia la

fiducia che le istituzioni ripongono in lui, pienamente meritata".

In attesa del completo rinnovo degli organi di vertice dell'Autorità, il Presidente conferma che l'Avv. Piacenza continuerà a svolgere le funzioni di Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. "Confermo la permanenza in carica del Segretario Generale Paolo Piacenza – aggiunge Paroli – un professionista che ha sempre dimostrato competenza, senso delle istituzioni e disponibilità, anche nelle situazioni più complesse. Desidero rassicurare tutti gli interlocutori istituzionali e operativi del nostro sistema che, pur assumendo questa nuova funzione, l'avvocato Piacenza continuerà a garantire pienamente lo svolgimento delle proprie attività nel ruolo di Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, assicurando continuità, operatività e impegno costante nello sviluppo delle progettualità in corso".



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

1921



1935



1968



1986

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



PER	NAVE	VOY	DA															
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT			RA	AN	TS					
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecurzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC MUMBAI VIII	MU531W	6/8		31/7	3/8	8/8	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18					
		CONTI COURAGE	MU532W	13/8		7/8	10/8	15/8										
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			---	SP	GIT	NA		CIVIT		VE	RA	AN	TS					
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	MSC ASSUNTA III	ML531A				7/8	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18					
		MSC CARPATHIA III	ML532A				14/8											
		MSC GIADA III	ML533A				21/8											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			LI	SP	GIOIA TAURO	NA	GE	CIVIT		VE	RA	AN	TS					
USA GOLFO - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis,Charlestown, Montserrat,Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MSC ELAINE	MG532W	12/8		6/8	8/8	14/8	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18					
		MSC CADIZ	MG533W	19/8		13/8	15/8	21/8										
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecurzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecurzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC TOMOKO	MG534W	26/8		20/8	22/8	28/8										
		MSC ESTHI	MG535W	2/9		27/8	29/8	4/9										
		MSC EVEREST VIII	MG536W	9/9		3/9	5/9	11/9										
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			LI	SP	GIT	NA		CIVIT		VE	RA	AN	TS					
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Phillipsburg, 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);Guvana;Georgetown, Suriname;Paramaribo, Barbados;Bridgetown. // Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC ANZU (MSC NITYA B IN CIVV; CAPE TAINARO MC531A LA SPEZIA)	MC531A		6/8	28/7		1/8	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18					
		MSC FLORA	MC532A		13/8	4/8		8/8										
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosecurzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC BENIN	MC533A		20/8	11/8		15/8										
		MSC BRITTANY	MC534A		27/8	18/8		22/8										
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it			LI	SP	GIT	NA				VE	RA	AN	TS					
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecurzioni interne)	5	MSC SINDY	NL529R		2/8		1/8			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18					
		MSC CHLOE	NL530R		9/8		8/8											
		MSC MARIA ELENA	NL531R		16/8		15/8											
		MSC INES	NL532R		23/8		22/8											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it			GIT	SA	LI	GE				VE	RA	AN	TS					
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecurzioni interne)	6	MSC RITA V	CD531A	2/8	4/8	6/8	7/8			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18					
		MSC KIM	CD532A	9/8	11/8	13/8	14/8											
		MSC DONATA	CD533A	16/8	18/8	20/8	21/8											
		MSC SANDRA	CD534A	23/8	25/8	27/8	28/8											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				NAP	SP	GE		CIVIT		VE	RA	AN	TS					
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecurzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecurzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecurzioni interne), Ennore (e prosecurzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé	7	MSC SENA	XA532A			6/8		vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18					
		MSC SENA	XA533A			13/8												
		MSC MARIA SAVERIA	FD532E			19/8												
		MSC SENA	XA532A			6/8												
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecurzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosecurzioni interne),Ennore (e prosecurzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé.		MSC SENA X	XA533A			15												

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	GIT	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 prosecurzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecurzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecurzioni interne), Ennore (e prosecurzioni interne), Hazira, Cochín, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé	7bis	MSC MAXINE OW531A			7/8		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC TORONTO OW532A			14/8							
		MSC ABY OW533A			21/8							
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS	
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC MELINE MM532A	8/8	---	10/8	---		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
URUGUAY - Montevideo		MSC SARA ELENA MM533A	15/8	---	17/8	---						
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar		MSC AGADIR MM534A	22/8	---	24/8	---						
		MSC DUBAI VII MU532W		---	---	8/8						
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecurzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC MARIANNA MU533W	---	---	---	15/8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			CIVIT	SP	GIT	PA	VE	RA	AN	TS		
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecurzioni interne)	9	CAPE TAINARO MC531A	1/8	6/8	29/7			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
PERU' - Callao, Paita		MSC FLORA MC532A	8/8	13/8	5/8							
ECUADOR - Guayaquil		MSC BENIN MC533A	15/8	20/8	12/8							
COLUMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTANICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecurzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAGUA - Corinto		MSC BRITTANY MC534A	22/8	27/8	19/8							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	SPE	AN	CIV	VE	RA	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecurzioni interne)	10	MSC RITA V CD531A	6/8						vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC KIM CD532A	13/8									
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC DONATA CD533A	20/8									
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE – Praia, Mindelo vedi servizio 8		MSC SANDRA CD534A	27/8									
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			CIVIT	SP	GIT		VE	RA	AN	TS		
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecurzioni interne)	11	MSC ANZU (MSC NITYA B IN CIVV; CAPE TAINARO MC531A LA SPEZIA)	1/8	6/8	28/7				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC FLORA MC532A	8/8	13/8	4/8							
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC BENIN MC533A	15/8	20/8	11/8							
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		MSC BRITTANY MC534A	22/8	27/8	18/8							
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7												
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			SP	GIT	NA	AN	CIV	VE	RA	TS		
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecurzioni interne.	12	CONTI CHIVARLY MA530A	11/8				vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecurzioni interne		APL COLUMBUS ONNLVE	14/8									
NUOVA CALEDONIA - Noumea		TBN	21/8									
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		APL VANCOUVER ONNLXE	28/8									
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga												
MAURITIUS - Port Louis												
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment												
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			NA									
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecurzioni interne.	12bis	MSC ASSUNTA ML531A				30/7						
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecurzioni interne		MSC CARPATHIA III ML532A				6/8						
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC GIADA III ML533A				13/8						
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment		MSC SARYA III ML534A				20/8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it			R	NA		GE	VE	RA	AN	TS		
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosecurzioni interne, Umm Quasar - via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC MIRJAM GJ529E				4/8	vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ESTREMO ORIENTE CINA- direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC LORETO GJ530E				7/8						
JAPAN- via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC AMELIA GJ531E				16/8						
JAPAN- via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC MICHELLE GJ532E				24/8						

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI														
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200														
														
PER		NAVE	VOY	DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				LI	SP	NA		GIT	GE	VE	RA	AN	TS	
GOLFO PERSICO - Dubai, Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13bis	MSC SENA	XA532A		6/8			-----	-----	5/8				
ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC SENA	XA533A		15/8	vedi serv. 16		-----	-----	14/8	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		TBN	XA534A		20/8			-----	-----	19/8				
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	XA535A		27/8			-----	-----	26/8				
				SP		NA		CIVIT	ADRIATICO					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	MSC RACHEL	YA531A		2/8				vedi servizio 18					
ALGERIA - Algeri		TBN	YA532A		9/8		vedi serv. 2	vedi serv. 4						
		MSC RACHEL	YA533A		16/8									
		TBN	YA534A		23/8									
				SP		GE	NA	CIVIT	ADRIATICO					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC TAMARA	YM532A		4/8				vedi servizio 18					
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC JORDAN III	YM533A		11/8		vedi servizio 1	vedi serv. 4						
		MSC TAMARA	YM534A		18/8									
		MSC JORDAN III	YM535A		25/8									
				LI	SP	CE	GIT	VE	RA	NA		TS		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	16					vedi serv 18 (AC)				THYRR SHUTTLE				
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro				LI	GIT	CE	NA	VE	RA			AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	17	MSC ASSUNTA III	ML531A			4/8	6/8							
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC CARPATHIA III	ML532A	vedi serv. 8		11/8	13/8							
		MSC GIADA III	ML533A			18/8	20/8							
		MSC SARYA III	ML534A			25/8	27/8							
				BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	NAP	CARICO DIRETTO PER		
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC POLINA	AE531A		5/8	4/8			3/8			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC MELANI III	AE532A		12/8	11/8			10/8					
		MSC POLINA	AE533A		19/8	18/8			17/8					
		MSC ELEONORA III	AC531A					3/8	5/8			EVYAP, ISTANBUL, TEHRAN, COSTANTINIANUL, GEMLIK, ALAGSA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC LEA II	AC532A					10/8	12/8					
		MSC PAMIRA III	AC533A					17/8	19/8	28/7				
		MSC MASHA 3	AB530A		22/7	21/7	25/7		23/7	30/7		PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MOSCOW, BENCENKUR, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC HANNAH	AB531A		2/8	2/8	5/8		4/8	10/8				
		MSC MASHA 3	AB532A		9/8	9/8	12/8		11/8	17/8				
		MSC MADISON II	AY530R	2/8						4/8		BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC MADISON II	AY531R	9/8						11/8				
		MSC ALIX 3	AI532R						9/8					
		MSC ALIX 3	AI533R						15/8			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)		
		MSC ALIX 3	AI534R						23/9					
		MED TRABZON	AS533A		14/8	16/8			13/8			ISTANBUL, GEMLIK, TEHRAN, DORANCE, ALAGSA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MED SAMSUN	AS534A		21/8	23/8			20/8					
		MED TRABZON	AS535A		28/8	30/8			27/8					
		LUEBECK	AA531A		5/8	6/8			3/8			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHELIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC OLGA F	AA532A		12/8	13/8			10/8					
		MSC MANASVI II	AA533A		19/8	20/8			17/8					