

 il Messaggero Marittimo

AGOSTO 2025

RASSEGNA

MENSILE



follow us



ALILAURO, CAMBIO AI VERTICI: MUSOLINO AMMINISTRATORE DELEGATO



Nuovo corso per Alilauro, storica compagnia di navigazione parte del Gruppo Lauro e leader nei collegamenti marittimi nel Golfo di Napoli e verso le isole. L'azienda annuncia un importante riassetto ai vertici: il nuovo amministratore delegato è Pino Musolino, già presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Centro Settentrionale e figura di primo piano nel panorama portuale e logistico internazionale, che subentra a Eliseo Cuccaro, alla guida della società dal 2022 e oggi commissario straordinario (nonchè candidato in pectore alla presidenza) dell'AdSp del Mar Tirreno Centrale. Contestualmente, viene nominato Antonio Amato come nuovo componente del Consiglio di amministrazione, rafforzando il team con una visione imprenditoriale giovane ma già ampiamente consolidata. Rimane in carica il presidente Wladimiro De Nunzio, assicurando così continuità alla governance societaria.

Un profilo di rilievo internazionale

La nomina di Musolino rappresenta un segnale forte

della volontà di Alilauro di rafforzare ulteriormente il proprio posizionamento nel settore marittimo, puntando su competenze strategiche, esperienza internazionale e visione di sistema. Nato a Venezia, Pino Musolino ha alle spalle una carriera ventennale nello shipping globale. Laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Bologna, con una specializzazione in diritto della navigazione e un master in International Commercial and Maritime Law conseguito alla University of Wales, ha ricoperto ruoli di crescente responsabilità tra Anversa, Singapore e l'Italia, lavorando sia in ambito privato che per compagnie di navigazione.

Dal 2017 ha guidato due importanti porti italiani, quello di Venezia e successivamente quello di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Attualmente è presidente di MEDPorts, associazione internazionale che riunisce i principali scali del Mediterraneo – europei, nordafricani e mediorientali – con l'obiettivo di promuovere cooperazione, innovazione e sostenibilità tra i porti della macro-regione.

È anche docente universitario di Sustainable Economics presso l'Università della Tuscia, contribuendo attivamente alla formazione dei futuri professionisti del settore.

Rinnovamento e apertura al futuro


A fianco di Musolino entra nel CdA Antonio Amato, 40 anni, presidente del Gruppo Giovani Imprenditori di Unione Industriali Napoli. Laureato in Economia aziendale e bancaria, Amato è attivo da anni nel mondo della nautica, ma ha maturato esperienze imprenditoriali anche in ambiti complementari come il commercio e lo sviluppo software. La sua nomina conferma la volontà di aprire la governance della compagnia a nuove generazioni di manager con background multidisciplinare.

Il consiglio di amministrazione ha espresso un sentito ringraziamento a Eliseo Cuccaro per il lavoro svolto nei due anni alla guida della compagnia, durante i

quali Alilauro ha consolidato il proprio ruolo sul mercato grazie a una gestione definita "professionale e di grande dedizione".

"Nel ringraziare Eliseo Cuccaro per l'egregio lavoro svolto in questi anni – ha dichiarato Salvatore Lauro, presidente del Gruppo Lauro – auguriamo buon vento al nuovo consiglio. La nostra visione è chiara: investire su figure giovani, competenti e con un forte respiro internazionale, in grado di guidare l'azienda in un contesto sempre più competitivo e sostenibile".

Con questa nuova configurazione, Alilauro si prepara a affrontare le prossime sfide del settore, puntando su innovazione, sostenibilità e valorizzazione del capitale umano, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente il proprio ruolo nei collegamenti marittimi del Mediterraneo.



Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

tricom srl.net

GIOIA TAURO, SI INSEDIAMO IL NUOVO COMMISSARIO PAOLO PIACENZA



Si è insediato ufficialmente, con una visita istituzionale di alto profilo, il nuovo commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza. A dargli il benvenuto, tra le banchine del porto calabrese, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, e il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto. La giornata è stata scandita da un tour all'interno del MedCenter Container Terminal, nel quale sono state illustrate al neocommissario le caratteristiche operative e infrastrutturali di uno scalo che rappresenta un asset strategico per l'Italia e il Mediterraneo: Gioia Tauro è infatti l'unico porto nazionale capace di ospitare le portacontainer di ultima generazione, lunghe oltre 400 metri e larghe più di 60.

“Sono orgoglioso di questa nuova esperienza e pronto a guidare un porto capace di accogliere le sfide e guardare positivamente al futuro”, ha dichiarato Piacenza nel corso della visita. “Sono rimasto colpito dalla vastità e dalla potenzialità delle aree portuali e retroportuali. Questa infrastruttura non è solo un nodo logistico, ma un vero sistema integrato fatto di attività, persone e intenti che generano valore per il territorio. Il mio impegno sarà rivolto a rafforzare il primato di Gioia Tauro e a promuoverne lo sviluppo retroportuale”.

Piacenza, avvocato e dirigente con lunga esperienza nel sistema portuale, è originario di Savona e attualmente ricopre anche il ruolo di segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Oc-

cidentale. "Mi dividerò tra Gioia Tauro e Genova – ha sottolineato – con la volontà di garantire continuità e piena operatività, anche grazie a una macchina amministrativa competente e ben strutturata. Ringrazio il presidente Agostinelli per il lavoro svolto. Incontrerò i dirigenti per avviare un tavolo operativo permanente. Il porto ha tutte le carte in regola per continuare a crescere".

La presenza del ministro Urso e del governatore Occhiuto ha rappresentato un segnale forte di attenzione da parte delle istituzioni nazionali e regionali, confermando il ruolo centrale dello scalo calabrese nei futuri piani di sviluppo della logistica, della ma-

nifattura e dell'energia nel Mezzogiorno e in tutto il Paese. 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

NUOVO STALLO SUI PRESIDENTI ADSP: TUTTO RIMANDATO A SETTEMBRE



Sembrava imminente la svolta per la nomina dei vertici di alcune Autorità del Sistema portuale nazionale, ma la procedura pare essersi improvvisamente impantanata su un sentiero di equilibri e accordi politici interni alla coalizione di maggioranza che appaiono ormai resistere palesamente in equilibrio più che precario. Infatti, quando la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati aveva espresso parere favorevole – seppur non vincolante e tra numerose astensioni – sulle nomine avanzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si attendeva quindi a stretto giro il via libera definitivo anche dalla Commissione omologa del Senato.

Ma quest'ultima, incredibilmente, non è stata neppure convocata prima dello stop delle tradizionali vacanze estive, con la scadenza ultima fissata ovviamente per venerdì 8 Agosto...

I sette presidenti designati – **Bruno Pisano** (AdSp Mar Ligure orientale), **Francesco Rizzo** (AdSp Stretto), **Davide Gariglio** (AdSp Tirreno settentrionale), **Giovanni Gugliotti** (AdSp Mar Ionio), **Francesco Mastro** (AdSp Adriatico meridionale), **Francesco Benevolo** (AdSp Adriatico centro-settentrionale), **Eliseo Cuccaro** (AdSp Tirreno centrale) – rimangono quindi sospesi in un limbo burocratico e ostaggio fino al mese di Settembre di qualche braccio di ferro politico.

Solo dopo il passaggio formale in Senato, infatti, il ministro Matteo Salvini potrebbe a regola procedere con la nomina ufficiale. E dire che per il protarsi di questo stallo, non aveva neanche celato una profonda irritazione lo stesso viceministro Edoardo Rixi, sollecitando a mezzo stampa i colleghi della maggioranza. Un appello forte a supplire finalmente al preoccupante (in primis, dal punto di vista degli armatori e degli operatori portuali, ndr) vuoto formale e gestionale venutosi a creare al timone degli scali del Bel Paese. Non certo un gran segnale per chi è chiamato a investire e cerca, senza successo, di dialogare in maniera continua, solida e fidata con un'istituzione autorevole.

Ai taccuini del quotidiano triestino Il Piccolo, Rixi non aveva peraltro escluso la possibilità di 'forzare la mano' con nomine d'urgenza anche senza il voto del Senato: una 'extrema ratio' che andrebbe ad ogni modo ad alimentare ulteriori tensioni all'interno della maggioranza. Il MIT sceglierà quindi la strada del confronto o quella dello strappo?

PONTE SULLO STRETTO, VIA LIBERA DAL CIPRESS



Il Cipess – Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile – ha approvato il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina, dando ufficialmente il via a una delle opere pubbliche più discusse della storia italiana. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottolineato come questa approvazione rappresenti “un passaggio decisivo”, mai raggiunto prima, verso la realizzazione di un collegamento fisso tra Sicilia e Calabria. Il progetto, del valore complessivo di 13,5 miliardi di euro, include non solo la costruzione del ponte ma anche opere accessorie di collegamento. Ora si attende il passaggio alla Corte dei Conti e la cosiddetta “bollinatura”, prevista entro due mesi, prima della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale e dell’effettivo avvio dei lavori.

Secondo quanto annunciato dal ministro Matteo Salvini, i cantieri e gli espropri potrebbero partire già tra Settembre e Ottobre 2025. “Se si parte come si sta

partendo, l’obiettivo dell’attraversamento tra il 2032 e il 2033 è tecnicamente raggiungibile”, ha detto il vice-premier in conferenza stampa, sottolineando come l’opera porterà anche benefici economici agli espropriati, con indennizzi superiori a quelli previsti in altri grandi progetti infrastrutturali.

Meloni: “Investimento strategico per l’Italia”

La premier Giorgia Meloni ha definito il ponte “un investimento sul presente e sul futuro”, evidenziandone il valore strategico per lo sviluppo dell’intero Paese. “Non è un’opera facile – ha detto – ma ci piacciono le sfide difficili, quando sono sensate”. Anche il sottosegretario con delega al Cipess, Alessandro Morelli, ha parlato di un impatto positivo sull’economia italiana: 23,1 miliardi di euro di valore generato, oltre 36.000 posti di lavoro stabili, 10,3 miliardi di entrate fiscali e un risparmio complessivo nei costi e tempi di trasporto.

“L’approvazione del progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina da parte del Cipess rappresenta una svolta storica verso la realizzazione di un’opera strategica, attesa da decenni e capace di rivoluzionare il futuro della Sicilia e del Mezzogiorno”. Lo dice il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani. “Non posso non ricordare con orgoglio che il Ponte – continua – è stato un sogno di Silvio Berlusconi e una battaglia storica di Forza Italia, che oggi vede finalmente compiersi un passaggio decisivo grazie all’impegno del governo e, in particolare, del ministro Matteo Salvini. La Sicilia non può più permettersi l’isolamento infrastrutturale. Il Ponte rappresenta una grande opportunità di crescita, sviluppo e connessione con il resto d’Italia ed Europa”.

“La Regione Siciliana – conclude – farà la sua parte con responsabilità e visione, affinché questo grande progetto proceda nel rispetto del territorio, delle comunità locali e delle regole. Il Ponte sullo Stretto non è più solo una visione: oggi è un obiettivo concreto”.

Sicurezza e infiltrazioni mafiose sotto controllo

Salvini ha garantito un impegno totale nella tutela della legalità: “Con il ministero dell’Interno adotteremo protocolli rigorosi come per Expo e le Olimpiadi. L’intera filiera dovrà essere impermeabile alle mafie”. Il governo, ha aggiunto, non si farà fermare da chi usa la criminalità organizzata come alibi per bloccare i cantieri: “Altrimenti, non si farebbe più nulla in questo Paese”.

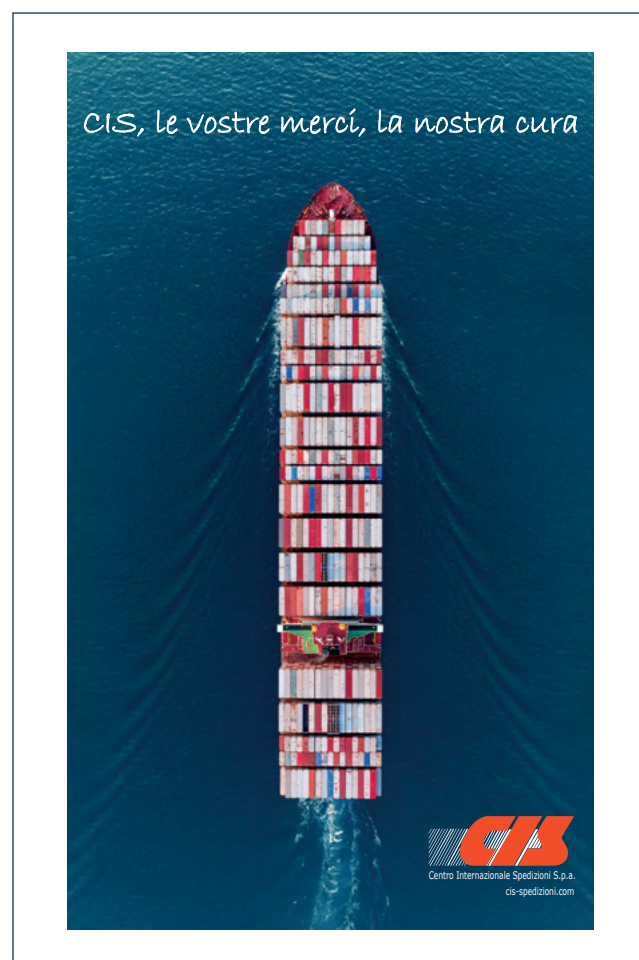
Il fronte critico: ambientalisti e opposizione pronti ai ricorsi

Nonostante l’entusiasmo del governo, l’approvazione ha riaperto il fronte della protesta. Le principali associazioni ambientaliste – Greenpeace, WWF, Legambiente e Lipu – hanno presentato un nuovo reclamo all’Unione Europea, denunciando il mancato rispetto delle direttive comunitarie in materia di tutela ambientale. “L’impatto sull’ecosistema dello Stretto è certo e documentato”, si legge in una nota congiunta. Anche il comitato cittadino ‘Invece del ponte’ e il presidio ‘Casa Cariddi’ di Capo Peloro hanno annunciato ricorsi in tutte le sedi legali,

contestando la legittimità del progetto e ritenendo che il via libera del Cipess non rappresenti un’autorizzazione definitiva all’inizio dei lavori. “Altro che partita finita – scrivono – è solo l’inizio di una nuova fase di resistenza”.

Bonelli e Barbagallo all’attacco: “Regalo ai privati, spreco colossale”

Pesanti le critiche anche dal fronte politico. Angelo Bonelli (Europa Verde) ha denunciato “il più grande regalo ai privati della storia repubblicana”, ricordando che nel 2005 l’opera era stimata a meno di 4 miliardi, contro gli attuali 14,6. Il dem Anthony Barbagallo, capogruppo in commissione trasporti alla Camera, ha definito l’intervento “una colossale distrazione di risorse pubbliche per un’opera inutile, che verrà ricordata nei manuali come un errore storico”.



LIVORNO ACCOGLIE LA BYD SHENZEN



È attraccata alla Calata Lucca del porto di Livorno la BYD Shenzhen, la più grande car carrier al mondo. Lunga 219 metri, larga 37 e con un pescaggio di 9 metri, la nave Ro-Ro (roll-on/roll-off) del colosso cinese è in grado di trasportare fino a 9.200 veicoli distribuiti su 16 ponti. A rendere ancora più innovativa questa supernave è la propulsione ibrida, alimentata anche a GPL, che la rende più sostenibile rispetto agli standard del settore.

A bordo della BYD Shenzhen sono arrivati 2.400 veicoli elettrici di produzione cinese, destinati al mercato europeo e in particolare a quello italiano. Non si tratta di un evento isolato: appena pochi giorni fa, il 21 Luglio, la gemella BYD Xian aveva già scaricato a Livorno altri 2.350 veicoli elettrici, a conferma della crescente centralità dello scalo toscano nella logistica dell'automotive a zero emissioni.

Con due maxi operazioni nel giro di due settimane, il porto di Livorno si candida a diventare un hub strategico per la distribuzione delle auto elettriche BYD – acronimo di “Build Your Dreams” – una delle principali concorrenti globali di Tesla. Un'opportunità importante anche per l'indotto locale, che potrebbe beneficiare di nuovi flussi occupazionali e infrastrutturali qualora questi traffici si stabilizzassero.

Il momento è particolarmente favorevole per il costruttore cinese, che sta vivendo una fase di forte espansione in Europa. In Italia, nel primo semestre del 2024, BYD ha immatricolato quasi 11.000 veicoli, un incremento di oltre 10.000 unità rispetto allo stesso periodo del 2023. Un dato che testimonia l'accelerazione del marchio sul mercato e il ruolo sempre più rilevante che Livorno potrebbe giocare nella sua strategia logistica continentale.

TPL MARITTIMO IN TOSCANA: PROROGATA LA GARA, TOREMAR CONTINUERÀ FINO AL 2026

Slittano i tempi per la gara da quasi 790 milioni di euro destinata all'affidamento del trasporto pubblico locale marittimo in Toscana. Con un decreto ufficiale, la Regione ha stabilito il rinvio della scadenza per la presentazione delle offerte al 18 Dicembre 2025, posticipando di un anno il termine originario.

La proroga si è resa necessaria per modifiche agli atti di gara, tra cui l'aggiornamento del calcolo complessivo delle miglia marine da percorrere, ma soprattutto per attendere l'esito di un ricorso ancora pendente davanti al TAR della Toscana. L'obiettivo è garantire maggiore chiarezza e certezza giuridica prima di procedere con l'apertura delle offerte da parte degli operatori interessati.

Con lo slittamento del bando, viene automaticamente esteso anche il contratto attualmente in vigore con Toremar, compagnia che gestisce il servizio da anni. La concessione, inizialmente prorogata fino al 31 Dicembre 2025, è ora estesa fino alla fine del 2026.

Questa scelta si inserisce in un percorso di continuità amministrativa già avviato alla fine del 2024, quando la Regione aveva giustificato la proroga per garantire la regolarità del servizio durante la stagione estiva e consentire una pianificazione efficace della manutenzione dei mezzi. Allora, l'assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Stefano Baccelli, ave-



va sottolineato la volontà di migliorare la qualità del servizio offerto ai cittadini toscani, introducendo parametri più stringenti per puntualità e affidabilità.

Il contratto 2025 con Toremar – ora esteso al 2026 – prevede un programma annuale da 242.950,40 miglia marine per un importo complessivo di circa 15,9 milioni di euro. Tra le novità introdotte ci sono miglioramenti qualitativi per i passeggeri, con l'applicazione di penali in caso di disservizi o ritardi.

Il servizio copre l'intero Arcipelago Toscano, garantendo collegamenti quotidiani con l'isola d'Elba, Capraia e il Giglio, e rotte settimanali verso Gorgona, Pianosa e Giannutri.

INSEDIATO COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE



Si è ufficialmente insediato il nuovo Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Alla prima seduta hanno partecipato i nuovi membri: l'avvocata Simona Coppola per il Comune di Genova, il dottor Mattia Minuto per il Comune di Savona, e l'ammiraglio Antonio Ranieri in rappresentanza dell'Autorità Marittima, accompagnato dal comandante della Capitaneria di Porto di Savona, Matteo Lo Presti. Assente per motivi personali il rappresentante della Regione Liguria, dottor Giorgio Carozzi. Ad aprire i lavori è stato il presidente dell'AdSp, Matteo Paroli, che ha dato il benvenuto ai nuovi componenti esprimendo "il più sentito augurio di buon lavoro in un percorso che sarà certamente impegnativo, ma anche strategico per la crescita e la competitività del nostro sistema portuale".

Lavoro e occupazione al centro della prima seduta

Il Comitato ha subito affrontato e approvato all'unanimità due importanti provvedimenti, già validati dalle rispettive Commissioni consultive portuali di Genova e Savona.

Il primo riguarda il ricollocamento del personale della Compagnia Unica di Genova (CULMV), con particolare attenzione ai lavoratori inidonei totalmente o

parzialmente alle operazioni portuali. L'intervento rientra nel Piano di sviluppo ed efficientamento previsto dall'art. 17 della Legge 84/94 e interessa il porto di Genova per l'ultimo quadrimestre del 2024, con un investimento complessivo di circa 747.000 euro. La misura mira a salvaguardare i livelli occupazionali, assicurando al contempo maggiore efficienza e sostenibilità organizzativa.

Il secondo provvedimento ha riguardato la richiesta della Compagnia Unica Lavoratori Portuali (CULP) di Savona per l'inserimento di 17 nuovi soci speciali. L'aumento dei traffici container e Ro-Ro, insieme all'esigenza di un graduale ricambio generazionale, sono alla base della richiesta, che ora sarà inviata al Ministero per il parere vincolante. I nuovi ingressi, tutti under 29 con idoneità fisica, verranno assunti con contratto a tempo determinato e potranno diventare soci ordinari dopo un percorso formativo di cinque anni.

Via libera anche al procedimento per la salvaguardia occupazionale di 18 dipendenti di Otam S.r.l., attraverso il subentro nella concessione da parte di Tankoa Yachts S.p.A., in un più ampio piano di riorganizzazione della cantieristica da sottoporre a procedura di evidenza pubblica.

Energia pulita e infrastrutture: investimenti anche in sostenibilità

Il Comitato ha poi affrontato il tema della transizione energetica, approvando la revoca temporanea di una porzione limitata di aree in concessione a Stazioni Marittime nel porto di Genova per permettere i lavori di installazione di pannelli fotovoltaici sulle passerelle pedonali dei ponti Colombo e Assereto. Un intervento che non solo punta a produrre energia rinnovabile, ma offrirà anche copertura e protezione ai passeggeri in transito.

A Savona, è stato approvato un modesto ampliamento dell'area in concessione al terminal crociere per l'installazione di una tensostruttura destinata al nuovo varco d'accesso al Palacrociera, insieme alla realizzazione di una rotatoria per fluidificare il traffico passeggeri.

Un clima di collaborazione per affrontare le sfide future

Il presidente Paroli ha espresso soddisfazione per l'avvio dei lavori: "Desidero sottolineare il clima co-

struttivo e sereno che ha caratterizzato questa prima seduta. L'insediamento dei nuovi membri è avvenuto in un contesto di confronto aperto e di condivisione di intenti. Sono certo che questo spirito sarà il fondamento per affrontare con efficacia le sfide future in termini di sviluppo, occupazione, innovazione e sostenibilità. I porti di Genova e Savona-Vado Ligure meritano una governance coesa e proiettata al futuro: oggi abbiamo fatto un primo passo concreto in questa direzione".

Entusiasti anche i nuovi membri del Comitato. L'avvocata Simona Coppola ha parlato di "grande determinazione nel voler lavorare insieme per il nostro porto", mentre Mattia Minuto ha espresso "orgoglio e impegno assoluto per rappresentare al meglio la portualità savonese".

L'ammiraglio Antonio Ranieri ha infine sottolineato come "con questo nuovo Comitato inizia un nuovo corso per il Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. È un onore farne parte e contribuire a mantenerlo tra i principali hub nazionali e internazionali".

 **LOGWIN**
Your Logistics.

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

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

PORTO DI TRIESTE: IN ATTESA DEL PRESIDENTE, ARRIVA ANCHE UN SUBCOMMISSARIO

Nel pieno dell'estate, la situazione ai vertici dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale – che gestisce i porti di Trieste e Monfalcone – si arricchisce di un nuovo, inedito capitolo: accanto al commissario straordinario Donato Liguori, è stato nominato anche un subcommissario. Figura rara, se non del tutto inedita, nel panorama portuale italiano. La nomina è arrivata su richiesta dello stesso Liguori, appena insediato, per garantire – si legge nella motivazione – la continuità amministrativa e un supporto operativo nel governo dei due scali. A ricoprire l'incarico è Pierpaolo Danieli, giovane ufficiale superiore della Guardia Costiera in servizio presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il suo ruolo sarà limitato alla gestione ordinaria, senza compensi o indennità.

Dalla crisi commissariale al doppio comando

Il contesto in cui matura questa nomina è segnato dalle turbolenze seguite alla dimissioni di Antonio Gurrieri, nominato il 10 Giugno e costretto a lasciare appena il 29 Luglio dopo l'apertura di un'inchiesta a suo carico da parte della Procura di Trieste. Il giorno seguente Liguori – già direttore generale per i Porti – riceve dal MIT l'incarico di commissario straordinario con scadenza fissata al 30 Settembre 2025. Liguori ha poi quindi chiesto e ottenuto dal ministro Salvini l'affiancamento di un subcommissario.



Una scelta che fa discutere

La decisione ha sollevato più di una perplessità. Danieli, sebbene considerato un ufficiale brillante, non ha ancora maturato esperienze di comando significative in ambito portuale: in passato ha guidato solo il porto di Sanremo con il grado di tenente di vascello, senza mai aver ricoperto ruoli apicali. In genere, i commissariamenti negli scali portuali italiani vengono affidati a comandanti di porto di lungo corso. Per questo, sorprende che tra gli ufficiali esperti presenti nella Direzione Marittima del Friuli-Venezia Giulia non sia stato scelto un profilo più radicato sul territorio.

Nel frattempo, Trieste resta un porto senza presidente, con una struttura commissariale rafforzata ma assolutamente inedita. A Settembre si attende una svolta.

ANCHE LA SARDEGNA HA UN NUOVO COMMISSARIO: È BAGALÁ



Nuovo step nelle nuove governance dei porti: il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha firmato poche ore fa il decreto con cui viene conferito all'ing. Domenico Bagalà l'incarico di Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, che gestisce i porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa Gallura, Portovesme e Arbatax.

L'incarico commissariale, di natura temporanea, 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 Sardegna 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 Cagliari nel sistema logistico e infrastrutturale nazionale.

Calabrese, per anni alla guida della Contship nel porto canale di Cagliari, Bagalà conosce bene il mondo del transhipment e degli scali merci. Fino a Marzo 2016 ha guidato il Medcenter (sempre gruppo Contship) di Gioia Tauro, dove è nato. Ingegnere, da anni vive a Cagliari: nel suo curriculum anche un'esperienza a Tangeri in Marocco.

Già nel 2017 era stato in pole position per guidare gli scali sardi, poi affidati a Massimo Deiana.

MOBY LIVORNO: SALTA LA TRATTATIVA IN PREFETTURA, SCIOPERO USB IL 5 SETTEMBRE

Si è chiuso senza un accordo il tentativo di conciliazione in Prefettura tra i rappresentanti sindacali USB e la dirigenza di Moby Spa, relativamente alla vertenza aperta dai lavoratori della biglietteria e dei piazzali del porto di Livorno. A comunicarlo è la stessa sigla sindacale, che da mesi denuncia una serie di criticità nelle condizioni di lavoro all'interno della sede livornese della compagnia. Al centro della protesta, il mancato pagamento del lavoro straordinario, l'assenza di riposi compensativi e la richiesta di riconoscere almeno un buono pasto per i turni serali. Il sindacato sottolinea come i problemi organizzativi siano strutturali e si protraggano da anni, con casi in passato di turni fino a 12 ore consecutive e senza adeguati riposi.

Secondo USB, nonostante un iniziale avvicinamento tra le parti, a pochi passi dalla firma dell'intesa la dirigenza di Moby avrebbe abbandonato il tavolo delle trattative senza fornire spiegazioni, rendendo necessario l'intervento della Prefettura. Anche in quella sede, però, l'azienda avrebbe presentato una proposta giudicata "ridicola" dal sindacato.

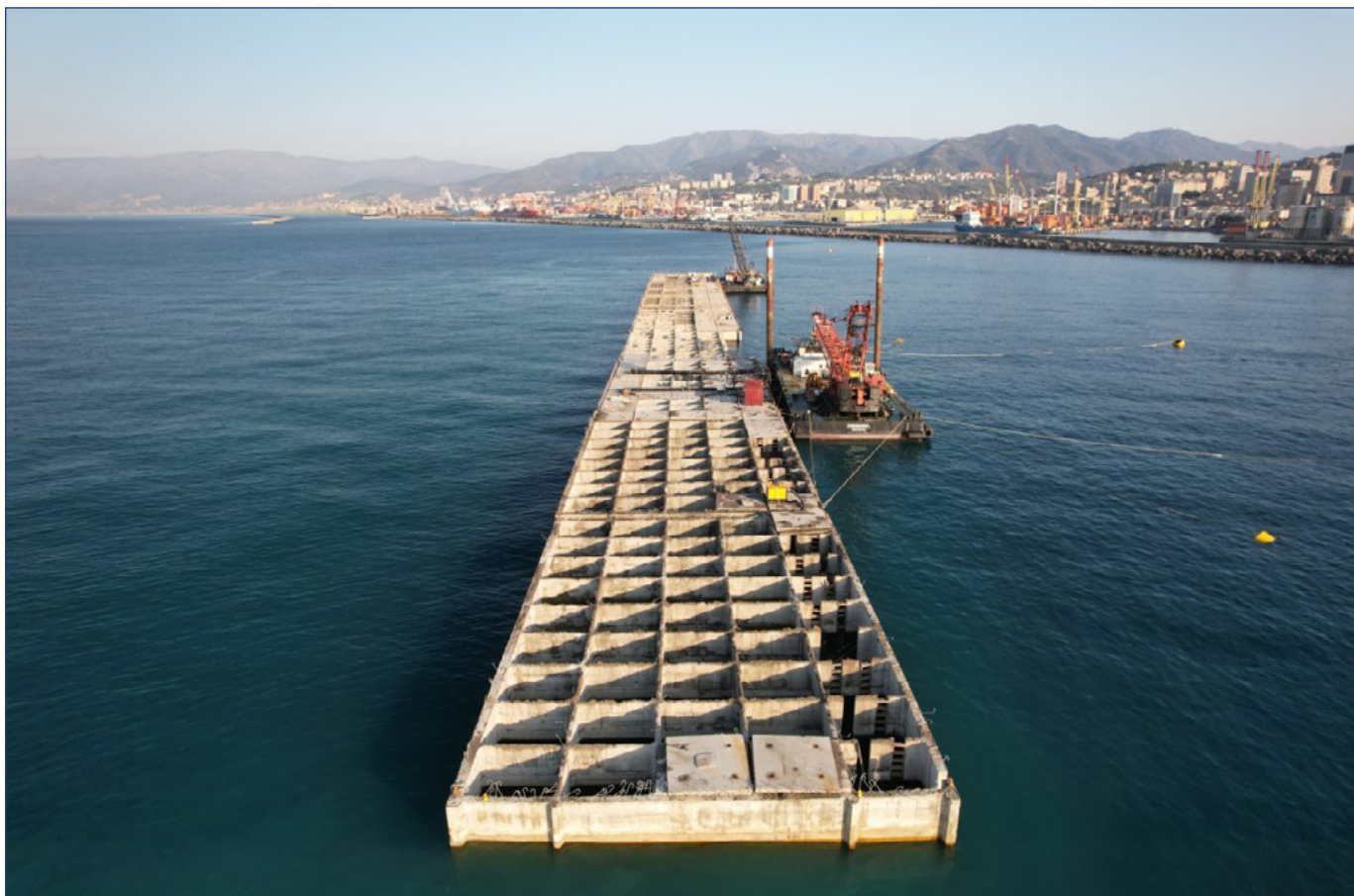
USB non risparmia critiche alla compagnia armatoriale, sottolineando come – a fronte delle difficoltà nel riconoscere diritti e compensi ai lavoratori – la Procura di Genova abbia ipotizzato, in un'altra vicenda, la distribuzione di centinaia di biglietti omaggio a funzionari pubblici per ottenere agevolazioni su certificazioni ambientali.



Un primo sciopero, già proclamato per il 9 Agosto, è stato bloccato dalla Commissione di Garanzia per il rispetto delle franchigie estive nei servizi pubblici. La nuova data scelta è il 5 Settembre. Intanto, lo stesso 9 Agosto i lavoratori saranno comunque in presidio davanti al Varco Fortezza, dove si terrà anche una conferenza stampa per rilanciare la mobilitazione.

Il presidio, fa sapere USB, sarà l'occasione per denunciare pubblicamente una vertenza che, nonostante gli sforzi di mediazione, resta ancora aperta.

GENOVA, LA NUOVA DIGA AVANZA: POSATO IL DODICESIMO CASSONE



Prosegue a ritmo serrato il cantiere della nuova diga foranea del porto di Genova, infrastruttura destinata a ridisegnare l'accesso marittimo allo scalo ligure. È stato collocato in mare il dodicesimo cassone, ulteriore tassello di un'opera che, una volta completata, cambierà la geografia portuale del Mediterraneo occidentale.

Il progetto, affidato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale al consorzio PerGenova Breakwater guidato da Webuild, entrerà in una fase cruciale a fine agosto, quando prenderà avvio la produzione dei cassoni di dimensioni maggiori: fino a

67 metri di lunghezza, 35 di larghezza e 33 di altezza. Per il varo e la movimentazione sarà impiegata la Tronds Barge 33, imponente chiatta semisommersibile lunga 110 metri e larga 45, capace di immergersi fino a 20 metri sotto la superficie per facilitare le delicate operazioni in mare aperto.

Attualmente sono oltre 450 le maestranze impegnate, tra addetti diretti e indiretti. Con l'avvio delle nuove fasi di lavorazione si prevede un incremento occupazionale e l'introduzione del doppio turno di lavoro, segnale di una macchina operativa che lavora a pieno regime.

Al termine dei lavori, la diga si estenderà per 6,2 chilometri, con una profondità di posa record in Europa di 50 metri. Questa configurazione consentirà al porto di accogliere navi di ultima generazione fino a 400 metri di lunghezza, consolidando il ruolo di Genova come nodo strategico del Corridoio Reno-Alpi della rete TEN-T. La costruzione si sviluppa interamente in mare aperto, su un fondale già consolidato con oltre 2.200 tonnellate di ghiaia e 41.000 colonne sommerse, per

un totale di 478.000 metri lineari già realizzati: più della metà dell'opera prevista.

Oltre a rappresentare un intervento ingegneristico senza precedenti, la diga si inserisce in una visione infrastrutturale più ampia, in sinergia con il progetto del Terzo Valico dei Giovi – Nodo di Genova. Insieme, queste opere disegneranno un sistema logistico moderno, sostenibile e interconnesso, capace di rafforzare la competitività italiana nei traffici globali.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it



IL FUTURO è CO_2 Oggi



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

www.grimaldi.napoli.it

CHIUSURA TOTALE DEL TUNNEL DEL MONTE BIANCO DAL 1° SETTEMBRE



Si avvicina la data della chiusura totale al traffico per circa 15 settimane, dal 1° Settembre al 12 Dicembre 2025, del Traforo del Monte Bianco, a causa di importanti lavori di risanamento della volta.

A oltre 60 anni dalla realizzazione di questa infrastruttura prosegue il progetto di rifacimento di due porzioni di volta, ponendosi così tra i primi grandi tunnel europei ad intraprendere lavori di risanamento profondi sulla sua struttura.

Il traffico veicolare dovrà dunque scegliere percorsi alternativi per permettere agli operai la sistemazione del tunnel.

Si tratta del secondo "cantiere-test" previsto per il consolidamento strutturale della storica galleria che collega Courmayeur, in Valle d'Aosta, con Chamonix, in Alta Savoia.

La chiusura è stata programmata in accordo con le prefetture della Valle d'Aosta e dell'Alta Savoia, l'obiettivo è quello di minimizzare l'impatto su traffico, turismo e attività economiche.

L'autunno, infatti, è la stagione in cui il flusso turistico è più basso, soprattutto per quanto riguarda i veicoli leggeri, che nel 2024 hanno costituito il 75% del traffico attraverso il Traforo.

Questa scelta riflette un tentativo di bilanciare esigenze infrastrutturali e sostenibilità economica per le due regioni interessate.

L'accordo doganale

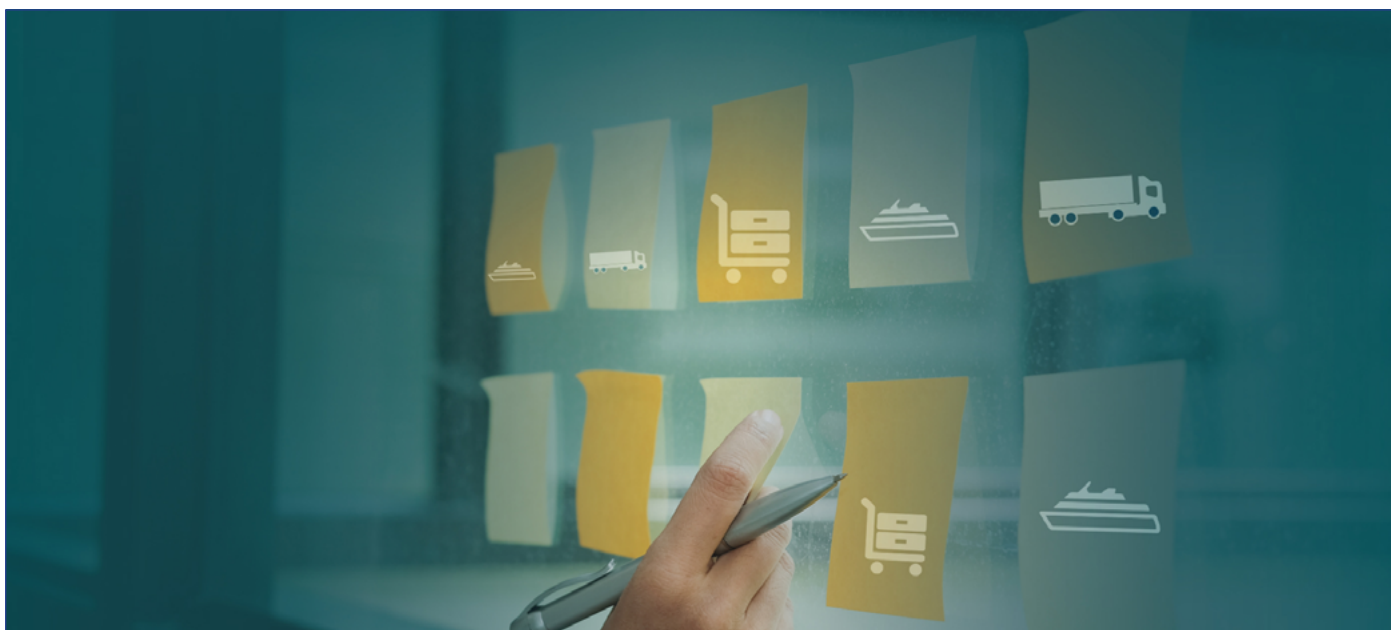
Proprio in vista della chiusura la Direzione Territoriale Piemonte e Valle d'Aosta e la Direction Régionale des Douanes et des Droits Indirects hanno sottoscritto un accordo di collaborazione, la "Fiche de Passage".

Questa importante convenzione, stabilisce una collaborazione tra le Autorità Doganali di Italia, Svizzera e Francia per il trasferimento di merci attraverso il valico di confine di Châtelard, relativo agli scambi commerciali tra le lavanderie di Aosta e gli alberghi della regione di Chamonix durante la chiusura del tunnel del Monte Bianco.

L'accordo sottoscritto ha l'obiettivo di facilitare il passaggio dall'Italia alla Francia attraverso la Svizzera di merci specifiche, riducendo l'impatto della chiusura del tunnel e fornendo un'alternativa rapida e sicura per il commercio internazionale, evitando complessi adempimenti doganali.

Questo risultato, frutto degli indirizzi strategici e dell'impegno dell'Ufficio Relazioni Internazionali a beneficio del territorio, testimonia le eccellenti relazioni di cooperazione tra Italia, Francia e Svizzera.

IN AGENDA, LA NUOVA SEZIONE DEL MESSAGGERO MARITTIMO



Pensata per chi non vuole perdersi niente dai nostri settori di riferimento, raccoglie in un'unica pagina gli eventi, i convegni, le fiere e tutti gli appuntamenti che chi vuole stare al passo deve conoscere.

In continuo aggiornamento dà modo di mettere in agenda le date di interesse e scegliere di partecipare, collegandosi direttamente al sito ufficiale.

Ti ricordiamo che il Messaggero Marittimo offre servizi di copertura di qualunque evento.

- Video interviste in loco
- DEM che anticipano o seguono l'evento
- Redazionali
- Podcast
- Pagine dedicate
- Grafica pubblicitaria personalizzata
- Moderazione dibattiti
- Banner
- Landing page
- Magazine dedicato

VUOI INSERIRE NELLA PAGINA UN EVENTO PARTICOLARE?
Contatta la nostra redazione scrivendo una mail a redazione@messaggeromarittimo.it

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

MY LOGIN BUSINESS: ECCO IL MARKETPLACE PER IL BANDO LOGIN BUSINESS

 Nuovo portale per il Bando Login Business

Scopri, confronta e scegli le **soluzioni digitali** per la logistica

Trova i partner giusti per partecipare al Bando Accedi Business: non solo soluzioni tecnologiche, software e hardware, ma anche servizi di consulenza e formazione.

Con la pubblicazione del bando LogIN Business per sostenere la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica delle imprese di trasporto merci e logistica alcune settimane fa, si aprono tante opportunità per i settori di riferimento.

Convinti che "l'unione fa la forza per digitalizzare le imprese di trasporto merci e logistica" le Associazioni del cluster logistico-portuale hanno deciso di realizzare il marketplace My Login Business.

Uno strumento unico e innovativo, creato per sostenere le imprese nell'accesso al bando ministeriale che mette a disposizione 157 milioni di euro del PNRR per la transizione digitale.

My Login Business è stato tecnicamente realizzato come vetrina digitale di prodotti software disponibili, inseriti direttamente dalle principali aziende del settore IT ed offerti al mercato con una modalità semplice ed intuitiva.

"Una bellissima iniziativa -è il commento del direttore generale Spediporto Giampaolo Botta- che riunisce

tutto il cluster logistico-portuale intorno ad un progetto condiviso, con il sostegno dunque, dei principali attori del mondo associativo e delle più significative società IT specializzate nella fornitura di prodotti software alle aziende del nostro settore."

Il progetto ha visto partecipare, con il supporto dello Studio Legale Maresca & Partners, in modo paritetico, tutte le principali Associazioni del cluster portuale logistico:

- **Ancip**
- **Assagenti**
- **Assarmatori**
- **Assiterminal**
- **Confetra**
- **Confitarma**
- **Federagenti**
- **Fedespediti**
- **Fedit**
- **ForMare**
- **Uniport**



A loro si sono unite al momento anche diverse aziende:

- **Accudire**
- **Ailox**
- **Almaviva**
- **Cargo Start**
- **Circle Group**
- **Connect**
- **DXC Technology**
- **Leviahub**
- **Oltremare**
- **Parva Soft Group**

Tra le peculiarità di My Login Business c'è, come detto, la semplicità; infatti l'azienda interessata e i cui

codici ATECO rientrano tra quelli ammessi al bando, può costruire autonomamente il proprio progetto, scegliendo il software sul marketplace, acquistando una licenza pluriennale.

My Login Business offre anche supporto alle aziende, attraverso consulenze per la partecipazione al bando, per la rendicontazione e attività di formazione e-learning. Da sottolineare, infine, che l'azienda può includere tutti i prodotti in un unico pacchetto finanziabili con il "De minimis".

"È stato importante -sottolinea ancora Botta- lavorare in sintonia con tutti i colleghi del mondo associativo, con l'obiettivo di coinvolgere il più ampio numero possibile di aziende associate".

TDT CHIEDE UN'AREA DEMANIALE MARITTIMA DA 2.240 MQ



Pubblicato sull'Albo dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale l'avviso relativo all'istanza di TDT, Terminal Darsena Toscana del porto di Livorno per il "rilascio di una autorizzazione, ex art.53 del vigente Regolamento AdSp di settore, afferente all'utilizzo di aree demaniali marittime ubicate in zona Torre del Marzocco nel porto di Livorno".

Secondo quanto riportato, si tratta della richiesta dell'autorizzazione per l'utilizzo, per un periodo di quattro mesi dal primo giorno di Settembre, di un'area demaniale marittima scoperta di 2.240 metri quadri nella zona della Torre del Marzocco.

Sempre nell'avviso si legge che la richiesta è fatta per "l'avvio delle operazioni portuali connesse a un nuovo servizio contenitori gestito dal terminal".

Il terminal dello scalo livornese circa un mese fa ha visto l'ingresso nel capitale della Compagnia portuale di Livorno Società Cooperativa (CPL) per il 5% con prospettive di crescita che erano state confermate anche dallo stesso Emanuele Grimaldi, che con la sua società ha acquisito TDT nel 2024.

Sulle banchine vengono movimentati i due terzi dei container che arrivano nel porto di Livorno, rappresentando il principale terminal per questo tipo di traffici.

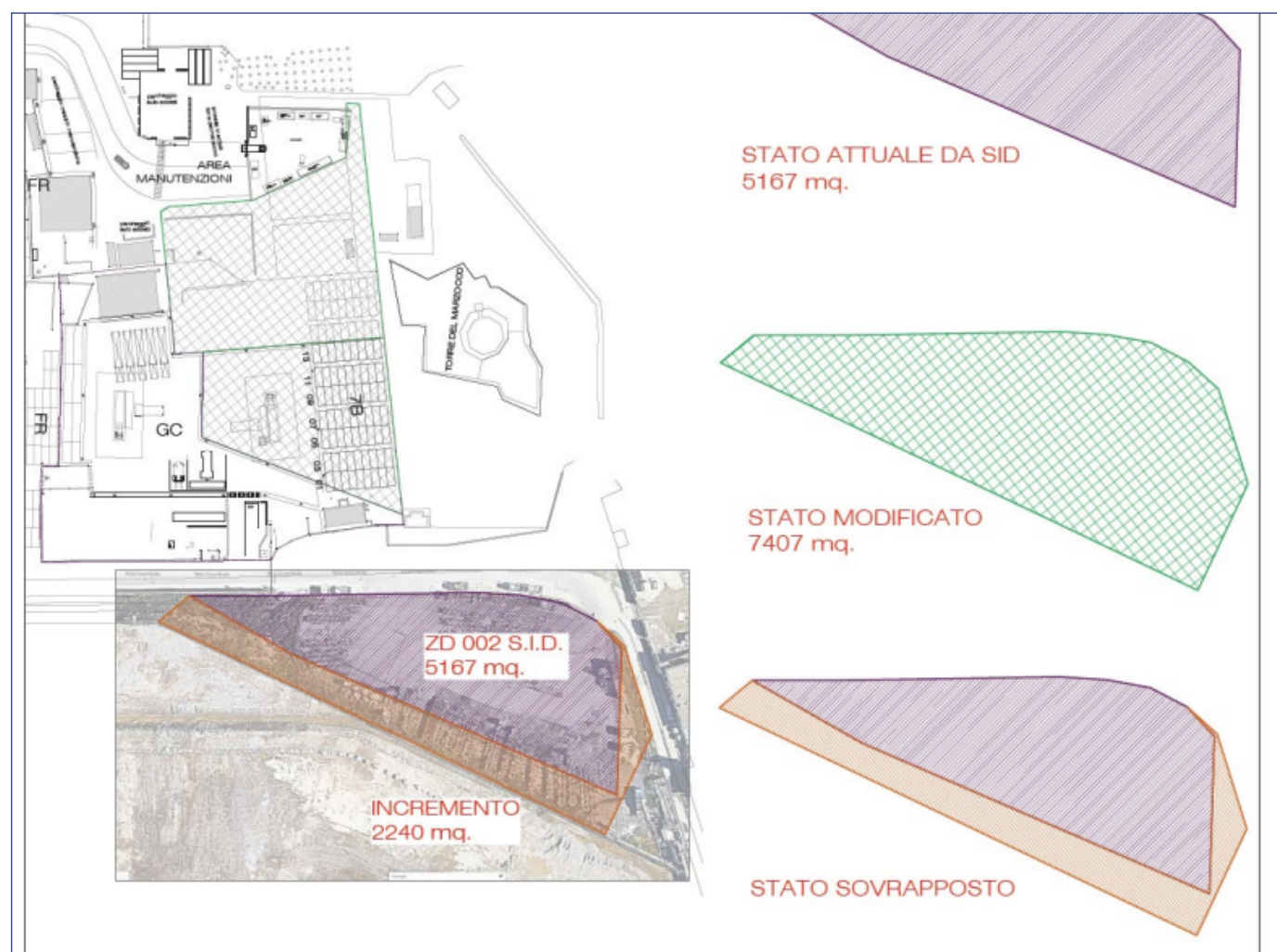
Una superficie totale di 370.000 metri quadrati e 4 accosti operativi, la società impiega 250 dipendenti diretti ed opera circa 450 navi all'anno.

L'anno in corso dovrebbe chiudersi, secondo le previsioni, con oltre 400.000 TEUs movimentati, con un aumento di oltre il 10% del traffico rispetto al 2024, grazie anche a nuovi servizi acquisiti.

L'interesse di Grimaldi sul futuro Livorno è confermato non solo dall'investimento fatto sulle banchine ma anche dalla proposta di progetto di riorganizzazione delle aree e banchine attualmente in concessione che mette in campo anche la futura Darsena Europa per la quale TDT ha formalizzato non una semplice e non vincolante manifestazione d'interesse e neanche un project financing, ma un progetto corredato da un'adeguata e completa documentazione tecnica, che si svilupperebbe intorno a un investimento com-

pletamente privato intorno ai 160-180 milioni di euro.

Tutto questo mentre sono partite le opere a mare e mentre si attende la nomina del nuovo Commissario per la Darsena Europa stessa, che ormai è quasi sicuro non coinciderà con l'attuale Commissario dell'Ad-Sp Davide Gariglio, in attesa dell'iter per il passaggio alla presidenza.



I SINDACI DEL SAVONESE A PAROLI: “LA SCELTA DEL SEGRETARIO GENERALE NEL PIENO ESERCIZIO DELLE SUE PREROGATIVE”

All'indomani dell'insediamento ufficiale di Paolo Piacenza come commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, da Genova si lavora per un nuovo segretario generale, una volta che Piacenza avrà lasciato ufficialmente l'incarico.

Palla in mano al neo presidente Matteo Paroli, visto che la legge stabilisce che il segretario generale sia “nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell'AdSp, scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore disciplinato nonchè nelle materie amministrativo-contabili”.

In prospettiva della scelta del futuro incaricato, i sindaci del “Tavolo territoriale del porto” hanno inviato una lettera allo stesso Paroli.

“Data l'importanza di tale decisione -si legge nella missiva- per il futuro del nostro porto, abbiamo ritenuto di scriverle questa missiva, sottoscritta dagli enti locali che, come noto, compongono il “tavolo del porto” per rappresentare il pensiero non solo nostro ma di tutto il cluster portuale savonese e di tutti i soggetti afferenti agli scali di Savona e Vado”. Apprezzando le dichiarazioni fatte da Paroli nei diversi incontri di presentazione, nelle quali “ha dimostrato di avere una chiara visione della complessità del nostro sistema portuale caratterizzato dalla necessità di valorizzare tutti gli scali che lo compongono e manifestato la volontà di una azione dell'ente improntata al necessario rinnovamento, anche sotto il profilo dell'organizzazione, riteniamo importante che lei effettui la nomina nel pieno esercizio delle sue prerogative, individuando una



persona di sua fiducia, che sappia attuare la sua visione di sistema degli scali di Genova, Savona e Vado ed abbia le necessarie caratteristiche di competenza ed esperienza in modo da poter avviare fin da subito l'importante opera di rilancio e rinnovamento che lei si è proposto, trovando la nostra piena condivisione e appoggio”.

La lettera, firmata dal sindaco di Savona Marco Russo, di Albissola Marina Gianluca Nasuti, di Albisola Superiore Maurizio Garbarini, di Bergeggi Nicoletta Rebagliati, di Quiliano Nicola Isetta, di Vado Ligure Fabio Gilardi e dal presidente della provincia di Savona Pierangelo Olivieri si chiude con la certezza che con il nuovo presidente si potrà aprire un percorso nuovo, “volto a costruire un sistema coeso, capace di operare come una vera piattaforma logistica integrata e competitiva a livello europeo, e la nomina del segretario generale è fondamentale in questa prospettiva”.

DEIANA DICE NO AL NUOVO COMMISSARIO BAGALÀ



Arriva dalle colonne del giornale sardo L'Unione Sarda, una nuova "puntata" sul tema della nomine dei presidenti e commissari delle Autorità di Sistema portuali italiane.

Stavolta al centro della questione è la Sardegna e l'insediamento del nuovo commissario Domenico Bagalà, scelto dal Mit lo scorso 9 Agosto.

Secondo quanto riportato dal quotidiano, Massimo Deiana si sarebbe rifiutato di passare le consegne al "collega" rifacendosi a quanto scritto nella mail inviata al ministero su una presunta irregolarità della nuova nomina.

Deiana, sostiene infatti che il suo mandato (il secondo) è scaduto a Luglio, momento nel quale è stato prorogato fino all'ultimo giorno di Agosto, data non rispettata dalla firma del decreto.

Questo, sono le motivazioni dell'ex presidente dell'AdSp, porta a due sole possibilità perchè qualcuno possa prendere il posto assegnatogli: le sue dimissioni in anticipo rispetto al 31 Agosto o la nomina di un presidente con la totalità dei poteri.

In aggiunta anche il fatto che la continuità amministrativa indicata nella nomina di un nuovo commissario, poteva essere garantita anche con il proseguimento del suo incarico.

Al momento pare che Bagalà abbia confermato il suo insediamento e la presa in carico di diversi dossier insieme al segretario generale.

Ma Deiana resta in attesa di una risposta dal Ministero.

SICILIA, LA NOMINA TARDINO AI PORTI INCENDIA IL CENTRODESTRA

La Sicilia torna epicentro di uno scontro politico che affonda le sue radici nella gestione strategica delle infrastrutture marittime. La designazione di Annalisa Tardino, europarlamentare della Lega, a Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia occidentale ha aperto un fronte durissimo all'interno della stessa maggioranza di governo.

Il Presidente della Regione, Renato Schifani, ha reagito con fermezza, annunciando ricorso immediato al Tar e denunciando due profili di illegittimità. Con toni inusualmente diretti, ha dichiarato: "Impugneremo il provvedimento davanti al tribunale amministrativo, chiedendone la sospensione cautelare. La decisione è motivata da due profili di illegittimità evidenti: da un lato la totale assenza di concertazione con la Regione Siciliana, in violazione delle norme che prevedono espressamente una preventiva intesa tra le parti; dall'altro, la mancanza dei requisiti soggettivi richiesti dalla normativa per l'assunzione dell'incarico, anche per il ruolo di commissario straordinario, che impongono una comprovata e specifica esperienza nel settore".

Parole pesanti, che non si limitano a contestare un metodo, ma mettono in discussione la sostanza stessa della nomina. Schifani si pone così come garante dell'autonomia regionale e della serietà nella gestione dei porti, snodi vitali per l'economia mediterranea. La mossa non appare solo giuridica: ha il sapore di una sfida politica lanciata direttamente a Matteo Salvini, padre politico della designazione, che a stretto giro ha replicato difendendo la legittimità della scelta e sottolineando che Tardino "è già operativa e risponde pienamente ai requisiti previsti".

Dietro i tecnicismi legali si muove il terreno accidentato della politica. L'episodio ha reso plasticamente visibile la frattura tra Lega e Forza Italia, due



colonne della stessa maggioranza, che in Sicilia finiscono per scontrarsi frontalmente. Da un lato, Salvini rivendica il diritto di orientare le nomine strategiche, privilegiando figure di fiducia che possano garantire coerenza politica e visione nazionale. Dall'altro, Schifani – espressione di Forza Italia e custode del peso istituzionale della Regione – reclama procedure rispettose e figure dotate di comprovata esperienza tecnica.

La vicenda Tardino è quindi molto più di una disputa personale o di un atto di impugnazione amministrativa. È il sintomo di un conflitto più profondo, che riguarda l'equilibrio tra Roma e Palermo, la spartizione del potere reale nei porti siciliani e, soprattutto, il fragile patto di convivenza tra le anime del centrodestra. La Sicilia, da sempre laboratorio politico nazionale, diventa ancora una volta specchio di tensioni che rischiano di riverberarsi ben oltre lo Stretto.

Adesso la parola passa ai giudici amministrativi, ma il terreno politico è già scosso. Se la nomina dovesse essere confermata, resterebbe comunque un vulnus nei rapporti tra Lega e Forza Italia; se invece il Tar dovesse accogliere il ricorso, per Salvini sarebbe una battuta d'arresto pesante, proprio su un dossier cruciale come quello dei porti. In ogni caso, la vicenda dimostra quanto fragile sia la trama che tiene insieme l'attuale maggioranza e quanto i nodi del potere, in Italia, continuino a giocarsi anche e soprattutto sui porti, porte aperte al mondo e specchi delle tensioni interne.

DAZI USA, INTESA A METÀ: AUTO DENTRO, VINO E ALLUMINIO FUORI



Il compromesso raggiunto tra Washington e Bruxelles sui dazi apre un corridoio di respiro per alcuni settori strategici dell'economia europea, ma lascia sul tavolo ferite ancora aperte. Si aggiungono alla lista dei ben accetti in USA auto, farmaci, semiconduttori e legname che beneficeranno di un dazio stabilizzato al 15%, una misura che riduce l'incertezza per filiere globali essenziali. Ma l'accordo non tocca il vino, i superalcolici, né l'alluminio e l'acciaio, che continuano a restare impigliati in un regime tariffario punitivo, rispettivamente con tariffe fino al 50%.

La notizia, annunciata dal commissario europeo al Commercio Maroš Šefčovič, segna un passo avanti rispetto al rischio di escalation che aleggiava sui rapporti transatlantici dall'inizio dell'estate. Non è però la pace commerciale che molti auspicavano, ma un

fragile armistizio settoriale.

Auto salve, ma il conto resta salato

Per la Germania, vera locomotiva manifatturiera del continente, la riduzione al 15% per le esportazioni di autoveicoli verso gli Stati Uniti è un sollievo. Le case automobilistiche di Wolfsburg, Stoccarda e Monaco evitano così il rischio di un crollo delle vendite oltreoceano, mentre l'Italia, con FCA-Stellantis e la sua filiera componentistica, si mette al riparo da possibili scosse di filiera. In termini macroeconomici, secondo stime interne alla Commissione, la misura dovrebbe preservare circa 250mila posti di lavoro diretti e indiretti nel comparto automobilistico europeo.

Ma è un sollievo parziale. L'accordo riguarda infatti le auto già prodotte in Europa e destinate agli USA, non le joint ventures o le catene di valore incrociate che attraversano più paesi. In altre parole, il rischio di colli di bottiglia nelle forniture e di distorsioni nei prezzi resta concreto.

Vino e alcolici, la ferita culturale

L'esclusione del vino e dei superalcolici è il nodo più sensibile. L'Europa, e l'Italia in particolare, non considerano il vino un prodotto qualsiasi: è cultura, identità, patrimonio economico e sociale. Restare fuori dall'accordo significa dover affrontare tariffe punitive che comprimono la competitività proprio nei mercati premium.

Per i consorzi del Chianti, del Barolo e del Prosecco, ma anche per i francesi di Bordeaux e Champagne, la delusione è tangibile. Ogni bottiglia esportata rischia di arrivare sugli scaffali americani con un sovrapprezzo tale da erodere i margini o far scivolare i consumatori verso alternative extraeuropee. La filiera vitivinicola europea – 3 milioni di occupati e un valore



di export superiore ai 15 miliardi l'anno – resta dunque in trincea.

L'alluminio e l'acciaio, pesi per la logistica

Un'altra esclusione pesa come un macigno: quella dei metalli industriali. Alluminio e acciaio restano soggetti a dazi fino al 50%. Per un continente che importa materie prime e costruisce il proprio vantaggio competitivo sulla trasformazione e sulla logistica, la penalizzazione non è marginale.

Le imprese europee che operano nei settori navale, aerospaziale e automotive si trovano a competere con un costo maggiorato delle materie prime. In un momento storico in cui la transizione verde richiede più alluminio – basti pensare ai piani per le batterie e alle navi a basso impatto – la scelta americana di blindare il comparto rischia di rallentare la competitività continentale.

Un armistizio che non basta

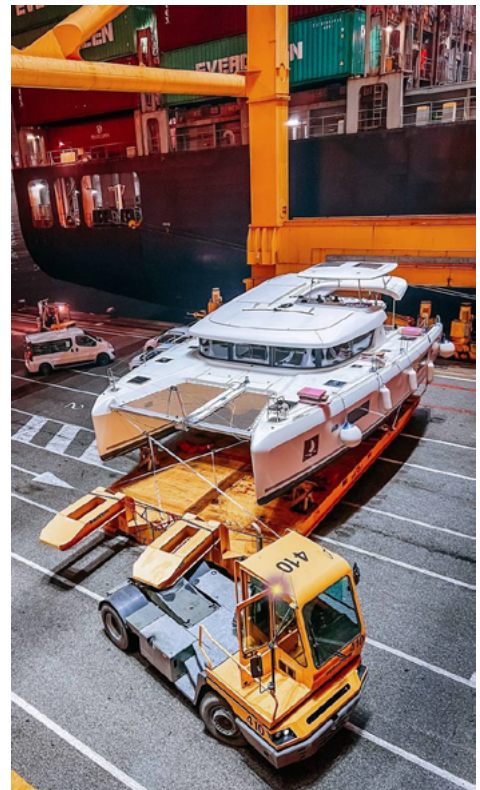
Sul piano politico, l'accordo testimonia la volontà di entrambi gli attori di non precipitare in una guerra commerciale senza ritorno. Ma, come spesso accade, i compromessi settoriali creano nuove asimmetrie. L'Europa salva la sua industria automobilistica,

ma sacrifica comparti identitari e filiere strategiche.

Sul piano macroeconomico, il messaggio è chiaro: la stabilità delle relazioni commerciali transatlantiche è ancora lontana. L'accordo garantisce ossigeno nel breve periodo, ma non affronta le tensioni strutturali. L'America difende il suo interesse nazionale, tutelando l'industria metallurgica e frenando la concorrenza agroalimentare europea. L'Europa, dal canto suo, ha preferito proteggere la colonna vertebrale della propria manifattura, quella automobilistica, lasciando scoperti settori più frammentati e meno rappresentati ai tavoli decisionali.

L'intesa è un paracadute che evita il peggio, ma non è un atterraggio morbido. Per l'Italia, la partita resta aperta: da un lato il beneficio per automotive e componentistica, dall'altro l'handicap per vino e alluminio. In mezzo, la consapevolezza che la logistica marittima e portuale, cuore dei traffici euro-atlantici, sarà ancora una volta la cassa di risonanza delle tensioni geopolitiche.

Non c'è pace nei mari del commercio globale: solo tregue, più o meno fragili, in attesa del prossimo round negoziale.



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

PIOMBINO, FRATIN CONFERMA: IL RIGASSIFICATORE RESTA



Il futuro del rigassificatore di Piombino continua a dividere politica e territori. Nel corso di un incontro pubblico a Campiglia, il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin ha ribadito con chiarezza la posizione del governo: "Il rigassificatore non sarà spostato in Liguria, stiamo valutando soluzioni alternative".

Una presa di posizione netta, che allontana definitivamente l'ipotesi di trasferimento verso Savona o Vado Ligure, scenario già contestato da comunità locali e giudicato non sostenibile dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA). L'Autorità, in due pareri resi noti nei mesi scorsi, aveva sottolineato la sproporzione dei costi e le complessità logi-

stiche di un eventuale spostamento, evidenziando come la scelta più razionale resti quella di mantenere l'impianto in Toscana.

Il rigassificatore di Piombino, installato in via emergenziale nel 2023 per ridurre la dipendenza dal gas russo, è oggi parte integrante della rete nazionale. La sua collocazione resta però al centro di un acceso dibattito. La contrarietà espressa da una parte della comunità locale, unita alle tensioni politiche con il Comune e la Regione Toscana, ha alimentato negli ultimi due anni uno scontro tra esigenze energetiche e sensibilità ambientali.

L'intervento di Fratin conferma che il governo non

intende aprire un nuovo fronte di conflitto con la Liguria, territorio già saturo di criticità industriali e ambientali. Tuttavia, lascia aperto un nodo cruciale: quali saranno le “altre soluzioni” di cui ha parlato il ministro?

Gli scenari, ad oggi, appaiono limitati. La permanenza a Piombino rimane l'opzione più concreta, sia per ragioni economiche che per vincoli temporali. Ogni spostamento comporterebbe costi infrastrutturali ingenti e tempi incompatibili con gli obiettivi europei di sicurezza energetica. L'eventuale individuazione di un nuovo sito lungo il Tirreno settentrionale appare complessa, non solo per la necessità di adeguamenti portuali, ma anche per la prevedibile opposizione delle comunità interessate.

La dimensione politica è altrettanto centrale. La gestione del dossier Piombino si intreccia con la capacità del governo di coniugare sicurezza energetica e consenso territoriale. Una formula ambigua, come quella delle “nuove soluzioni”, può risultare utile per guadagnare tempo ma rischia di tradursi in un'arma a doppio taglio, se non accompagnata da una pianificazione concreta.

Sul piano energetico, la vicenda rappresenta un banco di prova della strategia italiana sul gas. Il rafforzamento dei terminali di rigassificazione è stato indicato come pilastro dell'hub energetico mediterraneo a cui l'Italia ambisce, insieme a Ravenna, Livorno e Panigaglia. In questo contesto, Piombino costituisce un tassello fondamentale. Ridimensionarne il ruolo o lasciarlo nell'incertezza significherebbe intaccare la credibilità complessiva del disegno strategico.

Dal punto di vista logistico e portuale, il rigassificatore ha già modificato gli equilibri locali, inserendo Piombino in una catena energetica di rilevanza nazionale. La sua eventuale rimozione o rilocalizzazione comporterebbe conseguenze non solo economiche, ma anche in termini di pianificazione portuale e di attrattività degli scali tirrenici.

L'Italia si trova dunque davanti a un bivio. Da un lato, la necessità di garantire sicurezza energetica e con-



tinuità di approvvigionamento, obiettivi resi ancora più urgenti dalla volatilità dei mercati internazionali del gas. Dall'altro, la pressione delle comunità locali e dei territori, che chiedono garanzie ambientali e compensazioni adeguate.

Le parole di Fratin a Campiglia sanciscono la fine di un'ipotesi — quella ligure — che non aveva basi economiche né logistiche. Ma lasciano in sospeso il destino dell'impianto, trasformando Piombino in un caso nazionale, simbolo delle difficoltà italiane nel conciliare transizione energetica, equilibri politici e coesione territoriale.

Più che un problema tecnico, il rigassificatore di Piombino appare oggi come un test politico sulla capacità del governo di gestire una partita che intreccia energia, ambiente e portualità. La vera sfida, per l'esecutivo, sarà trasformare le “altre soluzioni” evocate dal ministro in un percorso concreto e credibile.

NORD STREAM, ARRESTO IN ITALIA: LA GUERRA DEI FONDALI MINACCIA L'EUROPA



L'arresto in Italia di Serhii K., cittadino ucraino di 49 anni sospettato di aver coordinato il sabotaggio dei gasdotti Nord Stream, ha riaperto un capitolo che molti in Europa avrebbero preferito archiviare. La cattura, avvenuta a San Clemente in provincia di Rimini, su mandato d'arresto europeo emesso dalla magistratura tedesca, rappresenta infatti la prima vera svolta in un'inchiesta che si trascina da tre anni, tra ipotesi contraddittorie e accuse incrociate.

Era il 26 Settembre 2022 quando tre delle quattro condotte dei gasdotti Nord Stream 1 e 2 furono

squarciate da potenti esplosioni al largo dell'isola danese di Bornholm.

L'attacco liberò in mare milioni di metri cubi di metano, con conseguenze ambientali devastanti, e cancellò di fatto la possibilità di utilizzare quelle infrastrutture, progettate per garantire alla Germania e all'Europa fino a 110 miliardi di metri cubi di gas all'anno. Le indagini di Svezia e Danimarca si erano concluse nel Febbraio 2024 senza responsabili identificati, mentre la Germania ha mantenuto aperto il dossier fino a giungere al mandato contro Serhii K., accusato di aver noleggiato con documenti falsi uno yacht a Rostock e di averlo utilizzato come base logistica per una squadra di sommozzatori addestrati. Fonti internazionali, dal Washington Post al Wall Street Journal, hanno riportato possibili legami del sospetto con apparati militari ucraini, un dettaglio che, se provato in sede giudiziaria, aprirebbe uno scenario dirompente per la compattezza euro-atlantica.

Il sabotaggio del Nord Stream non fu soltanto un attacco a una condotta energetica, ma un colpo al cuore della geopolitica europea. Quelle tubature non trasportavano soltanto gas, ma simboleggiavano un rapporto controverso tra Mosca e Berlino, fatto di dipendenza energetica e di calcoli strategici. Con la loro distruzione, l'Europa fu costretta a una brusca accelerazione nella ricerca di alternative: rigassificatori, importazioni di LNG dagli Stati Uniti e dal Qatar, nuovi accordi con l'Africa. La geografia energetica del continente mutò nel giro di pochi mesi, ridefinendo rotte, mercati e persino la politica portuale, con scali come Piombino e Wilhelmshaven trasformati in avamposti della sicurezza energetica.

Il Baltico, tuttavia, non è teatro esclusivo del caso Nord Stream. Il 25 Dicembre 2024 un altro episo-

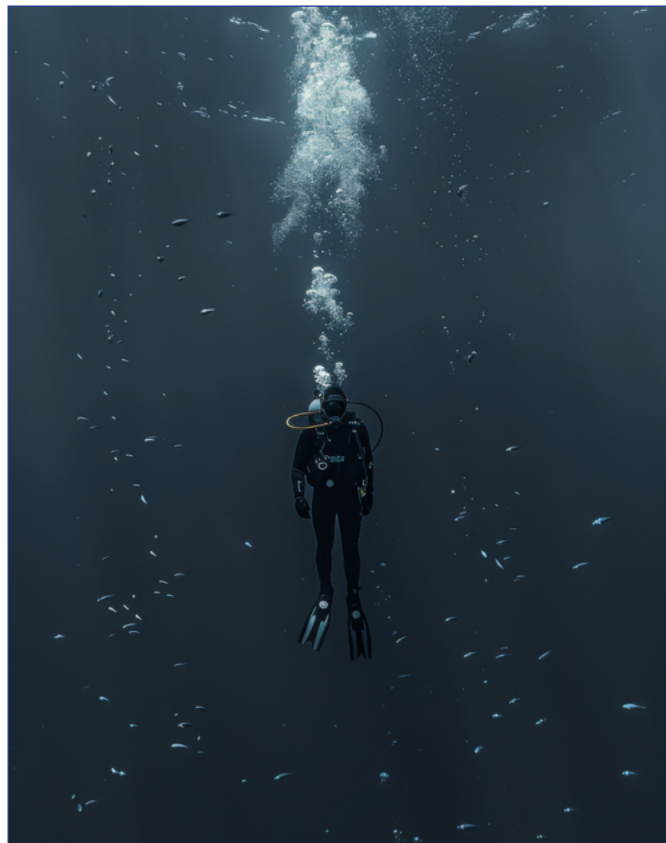
dio riportò l'attenzione sulla vulnerabilità delle infrastrutture sommerse: il tanker Eagle S, appartenente alla cosiddetta shadow fleet legata alla Russia, danneggiò cinque cavi di telecomunicazione e il collegamento elettrico Estlink-2 tra Finlandia ed Estonia trascinando la propria ancora per oltre 90 chilometri sul fondale. Le autorità finlandesi incriminarono il capitano e due ufficiali per sabotaggio aggravato e interferenza con le comunicazioni, stimando i danni tra i 60 e i 70 milioni di euro. Una cifra che non misura soltanto il costo dei lavori di ripristino, ma soprattutto l'impatto sistemico: interruzioni della trasmissione dati, rischio per la stabilità elettrica transfrontaliera, aumento immediato dei premi assicurativi per le infrastrutture marittime.

Questi due episodi, Nord Stream ed Eagle S, compongono un mosaico sempre più chiaro: i fondali del Baltico sono diventati il laboratorio della guerra ibrida. Colpire condotte e cavi non significa soltanto infliggere un danno economico diretto, ma minare la resilienza dell'Europa, seminare incertezza tra governi e investitori, alterare i costi della logistica e mettere a rischio la fiducia nelle dorsali energetiche e digitali. È una forma di conflitto che non necessita di eserciti schierati: basta un'ancora trascinata, una carica collocata da sub esperti, una nave registrata sotto bandiera opaca per provocare effetti a catena.

In questo scenario, l'Italia non resta spettatrice. Come ricordato di recente da Il Messaggero Marittimo nell'articolo "L'Italia vara la sfida subacquea: una nuova unità per sorvegliare i fondali", la Marina Militare sta avviando la realizzazione di un'Unità Polivalente per la Sorveglianza della Dimensione Subacquea (UPSDS). Una nave che non sarà solo un supporto tecnico, ma un segnale politico: il nostro Paese si prepara a difendere attivamente le infrastrutture invisibili che costituiscono la spina dorsale dell'economia globale. Con una stazza tra i 75 e i 110 metri, sistemi di posizionamento dinamico, gru ad alta capacità e spazi dedicati a veicoli subacquei autonomi, questa unità rappresenta il passo concreto verso la tutela di gasdotti, dorsali digitali e linee elettriche sommerse.

La nostra opinione è che questa scelta rappresenti la traduzione pratica di un principio: il mare non è più soltanto lo spazio dei commerci, ma il bersaglio diretto di strategie belliche non convenzionali. Se il Baltico ci mostra oggi le ferite di condotte esplose e cavi tranciati, il Mediterraneo deve prepararsi a non subirne domani le conseguenze. Investire in sorveglianza subacquea significa non solo proteggere energia e dati, ma difendere sovranità, competitività e stabilità politica.

Il mare, dunque, è tornato a essere terreno di scontro. Non per flotte corazzate o battaglie campali, ma per colpi invisibili che minano le radici stesse della modernità europea. L'Italia, forte della sua tradizione marittima, ha l'occasione di porsi in prima linea, trasformando la sfida dei fondali in un progetto strategico di lungo periodo.





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'ALLARME DI INTERFERRY PER IL NUOVO SISTEMA EUROPEO DI INGRESSI/ USCITE



L'Unione Europea ha fissato la data: il 12 Ottobre 2025 entrerà ufficialmente in funzione il nuovo Entry/Exit System (EES), il sistema informatico automatizzato che registrerà elettronicamente ingressi e uscite dei cittadini di Paesi terzi alle frontiere esterne dell'area Schengen. Il meccanismo, discusso da anni e con origini risalenti al 2017, introdurrà una novità cruciale: per tutti i viaggiatori extra-UE di età pari o superiore a 12 anni sarà necessario acquisire dati biometrici, come impronte digitali e immagini facciali, al momento dell'ingresso o dell'uscita. Un modello che riprende le procedure già applicate in ambito aeroportuale e che, inevitabilmente, avrà un forte impatto anche sul traffico marittimo.

Impatto sul settore dei traghetti

Gli operatori di traghetti che collegano Paesi terzi con l'UE – ad esempio Regno Unito e Marocco – si troveranno ad affrontare sfide significative. I controlli biometrici potrebbero infatti generare ritardi nei porti, soprattutto per i flussi composti da passeggeri di auto

e autobus, dove i tempi di registrazione rischiano di rallentare le operazioni di imbarco e sbarco. Interferry e altri rappresentanti del settore hanno più volte sottolineato la necessità di una fase di sperimentazione, definendo irrealistico puntare a un 100% di controlli biometrici fin dal primo giorno.

Un'implementazione graduale

Le istituzioni europee hanno accolto in parte queste osservazioni, optando per un approccio progressivo: gli Stati membri potranno scegliere se attivare il sistema in modo completo oppure procedere con un'introduzione graduale nei principali punti di frontiera, con un periodo di transizione di circa sei mesi. Entro il 25 Settembre 2025 ciascun Paese dovrà trasmettere alla Commissione europea il proprio piano nazionale di implementazione, con indicazione dei porti e dei valichi interessati.

La necessità di coordinamento

Un aspetto critico riguarda la comunicazione: gli Stati membri sono obbligati a informare solo i gestori delle infrastrutture (in questo caso i porti) e non direttamente gli operatori dei traghetti. Di conseguenza, per le compagnie marittime sarà fondamentale mantenere un dialogo costante con i porti di scalo, al fine di sapere con precisione quando e come l'EES verrà introdotto nelle singole località.

L'avvio dell'EES segna un passaggio storico nella gestione delle frontiere esterne dell'UE. Se da un lato l'obiettivo è rafforzare la sicurezza e migliorare il monitoraggio dei flussi, dall'altro la sfida per il settore marittimo sarà quella di adattarsi senza compromettere la fluidità dei collegamenti e la competitività delle rotte che connettono l'Europa con Paesi terzi. stakeholder di settore.

MARINA DI CARRARA, VIA LIBERA ALL'AMPLIAMENTO BANCHINA TALIERCIO

Dopo oltre un anno di attesa arriva il semaforo verde per l'ampliamento della banchina Taliercio al porto di Marina di Carrara. Il Ministero dell'Ambiente ha infatti stabilito che l'opera non necessita della Valutazione di impatto ambientale (Via), ritenendo che l'intervento non comporti effetti negativi significativi. Il progetto prevede l'allungamento del molo di 80 metri, che porterà il fronte complessivo a 515 metri. Oltre a una linea di attracco più estesa, saranno ricavati nuovi spazi di piazzale retrostante, fondamentali per migliorare la logistica e garantire condizioni di sicurezza adeguate alla movimentazione delle navi di nuova generazione.

Si tratta di un passo atteso da tempo, che adesso sarà seguito dalla conferenza dei servizi e, a seguire, dalla gara per l'assegnazione dei lavori. Un intervento mirato a razionalizzare gli spazi del porto e ad aumentare l'operatività di uno scalo che da anni soffre la carenza di aree dedicate.

Soddisfatto il neo Commissario dell'Autorità di sistema del mar Ligure orientale, Bruno Pisano: "Il nulla osta del Ministero è il risultato di un percorso lungo e complesso, condotto con impegno dai nostri uffici. L'ampliamento è un intervento interno che non altera le dinamiche esterne al porto, ma potrà dare nuovo slancio ai servizi e all'efficienza complessiva dello scalo".

Resta ancora da definire la destinazione dei nuovi spazi: se verranno assegnati a un nuovo operatore o se saranno messi a disposizione di chi già opera all'interno del porto. "Ci sono protocolli e parametri



precisi – ha aggiunto Pisano – per stabilire l'utilizzo dell'area. L'importante è che adesso abbiamo nuove possibilità di sviluppo".

Pisano ha infine chiarito che l'ampliamento della Taliercio è un intervento autonomo rispetto al nuovo piano regolatore portuale, tuttora in esame al Ministero. Su quest'ultimo Pisano ha annunciato l'apertura di tavoli di confronto con operatori, istituzioni e ambientalisti: "Il piano dovrà rispondere alle esigenze dello scalo ma anche del territorio, in un'ottica di concertazione".

LIVORNO, AUTOTRASPORTATORI USB DENUNCIANO DISAGI AL VARCO TDT



Una delegazione di USB Autisti Riuniti e USB Porti ha incontrato i dirigenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per affrontare le problematiche legate all'accesso al varco del Terminal Darsena Toscana. Secondo quanto riportato in una nota diramata dallo stesso sindacato, nell'area adiacente all'ingresso si registrerebbero criticità di varia natura: dalla gestione della viabilità alla mancanza di servizi minimi, come bagni e spazi di attesa adeguati agli autisti. La situazione, sostiene USB, determina code prolungate, piazzali congestionati e rischi per la sicurezza, aggravati sostengono dall'inefficienza dei sistemi di prenotazione e dall'assenza di personale dedicato.

Tra le problematiche evidenziate figura anche l'impatto sul traffico: le file di camion in attesa di accedere al varco arriverebbero a occupare parte del ponte di collegamento alla FI-PI-LI, con possibili pericoli di collisione soprattutto nelle ore di maggiore afflusso, in coincidenza con lo sbarco passeggeri dal terminal SDT.

USB ha quindi avanzato alcune proposte immediate per mitigare i disagi, in attesa di soluzioni definitive: tra queste la possibilità di consentire la sosta notturna ai camion che non riescono a completare le operazio-

ni entro l'orario di apertura del piazzale (attualmente 7-19), con l'installazione di servizi igienici, e la creazione di corsie separate per i trasportatori in ingresso e in uscita, al fine di decongestionare il traffico.

Il sindacato sottolinea che si tratta di interventi temporanei, in attesa di una riorganizzazione più ampia delle procedure e di un potenziamento del personale TDT. "Restiamo in attesa di verificare l'attuazione delle nostre proposte – afferma USB, aggiungendo che in assenza di cambiamenti concreti – saranno valutate tutte le forme di mobilitazione a tutela della sicurezza e dei diritti dei lavoratori portuali".

Sulle banchine livornesi torna quindi a salire la tensione. "Conoscendo le tempistiche dei tavoli di confronto, che saranno tutt'altro che brevi, crediamo che gli interventi proposti possono nell'immediato risolvere alcuni fattori critici e migliorare, anche se di poco, una situazione diventata insostenibile per i lavoratori coinvolti. Restiamo in attesa di veder applicate intanto le proposte avanzate. Qual ora nel breve tempo non vedremo sostanziali cambiamenti – è la conclusione – valuteremo ogni forma di lotta a tutela della sicurezza e dei diritti di ogni lavoratore che opera nel sistema porto".

TRIESTE, GUERRA DEI TRAGHETTI CON LA TURCHIA: SCONTRO ARMATORI-ISTITUZIONI



La competizione sull'autostrada del mare che collega la Turchia al porto di Trieste sta assumendo i contorni di un vero braccio di ferro. Dopo l'ingresso di Grimaldi Lines sulla rotta storicamente operata da Dfds e Ulusoy, il traffico ro-ro nello scalo giuliano è esploso: più navi, ma volumi in crescita solo marginale. A fronte di un +50% di approdi nel primo semestre 2025, l'aumento delle merci è stato appena del 5,3%.

Il ministero dei Trasporti e la stessa Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico sono quindi intervenuti per decongestionare la Piattaforma logistica di Hhla, scelta da Grimaldi come base triestina. Una lettera inviata dall'Authority ha chiesto a Dfds di concentrare le operazioni nei propri terminal (Riva Traiana e Molo V), liberando spazi nella Piattaforma per gli armatori sprovvisti di banchine. In caso contrario, scatterebbe

la segnalazione all'Antitrust. Hhla, intanto, avrebbe già sollecitato Dfds e Ulusoy a ridurre le toccate in banchina.

A puntare il dito è Enrico Samer, socio dei danesi e agente generale in Italia: "La concorrenza è sempre stata una costante di questa linea, senza mai creare problemi. Ma oggi – denuncia – assistiamo a pressioni centrali che sembrano indirizzate a favorire un unico operatore. L'autostrada del mare è nata 38 anni fa ed è patrimonio del territorio, non un terreno di scambio politico".

Un mercato in tensione

La mossa aggressiva di Grimaldi, che ha abbattuto le tariffe pur lavorando in perdita, ha costretto Dfds a rivedere al ribasso i conti 2025, con utili più che dimezzati.



zati. La compagnia danese ha reagito diversificando i collegamenti (con Damietta, Francia e Tunisia), ma i margini sul Mediterraneo restano sotto pressione. Diversa la situazione di Hhla, che nel primo semestre ha registrato ricavi in crescita del 16% e un utile operativo aumentato del 34,8%, spinta soprattutto dal traffico container.

Porto senza guida. L'allarme dei sindacati

Sul fronte istituzionale pesa il vuoto lasciato dalle dimissioni del commissario straordinario appena nominato Antonio Gurrieri, travolto da un'inchiesta giudiziaria. Al momento il porto è retto da un nuovo commissario straordinario, Donato Liguori, che ha già seguito il dossier Piattaforma logistica. Ma il mondo economico e sindacale chiede a gran voce un nuovo presidente con pieni poteri. "Trieste non può restare senza guida – afferma Michelangelo

Agrusti, presidente di Confindustria Alto Adriatico –. La concorrenza va governata, non subita". La linea è quella secondo cui le concessioni devono generare traffici, non favorire interessi particolari. Cgil, Cisl, Uil e Usb denunciano i rischi occupazionali legati alla congestione e alla crisi dei container. "L'Adsp deve garantire concorrenza e sicurezza, non entrare nelle politiche dei terminalisti", attacca la Cisl. Per la Cgil, "serve una guida autorevole, indipendente dalla politica e dagli operatori economici".

Intanto, sullo sfondo, resta la sfida tutta mediterranea: da un lato Grimaldi, che spinge sul cabotaggio con tre navi Eco, dall'altro Dfds, che difende la sua posizione storica. Con la certezza che il porto di Trieste continuerà ad essere campo di battaglia strategico per i traffici tra Turchia ed Europa.

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	DAKAR* ABIDJAN* TEMA* TINCAN*	ogni 7 giorni
*partenze solo da Genova		

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

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT
IGNAZIO MESSINA & C.

GENOVA:

Tel. 010 53961

Fax 010 5396264

info@messinaline.it**IGNAZIO MESSINA & C.**

MODENA:

Tel. 059 351381

Fax. 059 357719

modena@messinaline.it**IGNAZIO MESSINA & C.**


NAPOLI:

Tel. 081 963461

Fax. 081 9634699

napoli@messinaline.it

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI														
LIVORNO - Piazza dei Legnamì, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200														
														
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO														
PER		NAVE	VOY	DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT		RA	AN	TS	
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC TEXAS	MZ534A	04/9			1/9	5/9	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC ESTHI	MZ535A	11/9			8/9	12/9						
		VALENCE	MZ536A	18/9			15/9	19/9						
		MSC PARIS	MZ537A	25/9			22/9	26/9						
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC TAYLOR	FD535E		9/9	1/9		06/9	vedi servizio 4					
		MSC SOFIA	FD536E		16/9	8/9		13/9						
		MSC MARIACRISTINA	FD537E		23/9	15/9		20/9						
		MSC ELEONORE	FD538E		30/9	22/9		27/9						
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 RADIANT III	ML535A				4/9	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC LEVINA III	ML536A				11/9							
		MSC KILIMANJARO IV	ML537A				18/9							
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 EVEREST VIII	MG536W	9/9		3/9	5/9	11/9	vedi servizio 4					
		MSC SUSANNA	MG537W	16/9		10/9	12/9	18/9		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC ANTIGUA	MG538W	23/9		17/9	19/9	25/9						
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC PINA	MG539W	30/9		24/9	26/9	2/10						
		MSC ALICANTE	MG540W	7/10		1/10	3/10	9/10						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS	
USA WEST COAST I Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia - servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE -(Servizio via Cristobal); Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain)Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown // Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC ELISABETTA	MC535A		3/9	25/8			29/8					
		MSC ATHOS (MSC JEONGMIN FM GIT/CAPO)	MC536A		10/9	1/9			5/9	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC ALGHERO	MC537A		17/9	8/9			12/9					
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosezuzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		GREENVILLE	MC538A		24/9	15/9			19/9					
				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 prosezuzioni interne)	5	MSC INES	NLS33R		30/8		29/8			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC SINDY	NLS34R		6/9		5/9							
		MSC CHLOE	NLS35R		13/9		12/9							
		AGIOS DIMITRIOS	NLS36R		20/9		19/9							
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				GIT	SA	LI	GE			VE	RA	AN	TS	
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosezuzioni interne)	6	MSC ENGLAND	CD535A	28/8	30/8	2/9	3/9			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC LORENA	CD536A	4/9	6/9	9/9	10/9							
		MSC RITA V	CD537A	11/9	13/9	16/9	17/9							
		MSC KIM	CD538A	18/9	20/9	23/9	24/9							
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 prosezuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	7	MSC ELISABETTA	MC535A			2/9		vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC TAYLOR	FD535E			9/9								
		MSC SOFIA	FD536E			16/9								
		TBN	TBA			23/9								
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosezuzioni interne),Ennore (e prosezuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.		MSC ELISABETTA	FD535E			1/9								
		MSC TAYLOR	FD536E			8/9								
		MSC GABON	IS536R			15/9								
		TBN	TBA			22/9								

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI															
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200															
															
PER		NAVE	VOY												
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT	NA	CIV			VE	RA	AN	TS	
MAR ROSSO – Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé	7 ^{bis}	MSC BRITTANY	MC534A	24/8	27/8	18/8		vedi servizio 4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC ATHOS	MC535A	31/8	3/9	25/8									
		MSC ELISABETTA	MC536A	8/9	10/9	1/9									
		MSC ALGHERO	MC537A	15/9	17/9	8/9									
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 AMALFI	MM536A	5/9	---	7/9	---								
URUGUAY - Montevideo		MSC DOMITILLE	MM537A	12/9	---	14/9	---								
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar		COPIAPO	MM538A	12/9	---	14/9	---				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC TEXAS	MZ534A		---	---	1/9								
		MSC ESTHI	MZ535A	---	---	---	8/9								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT		PA			VE	RA	AN	TS	
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne)	9	MSC ELISABETTA	MC535A	31/8	3/9	25/8									
PERU' - Callao, Paita		MSC ATHOS	MC536A	7/9	10/9	1/9					vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ECUADOR – Guayaquil		MSC ALGHERO	MC537A	14/9	17/9	8/9									
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTA RICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAGUA - Corinto		GREENVILLE	MC538A	21/9	24/9	15/9									
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 prosezuzioni interne)	10	MSC ENGLAND	CD535A	2/9											
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC LORENA	CD536A	9/9							vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC RITA V	CD537A	16/9											
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo vedi servizio 8		MSC KIM	CD538A	23/9											
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 prosezuzioni interne)	11	MSC ELISABETTA	MC535A	29/8	3/9	25/8									
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC JEONGMIN	MC536A	5/9	10/9	1/9					vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC ALGHERO	MC537A	12/9	17/9	8/9									
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		GREENVILLE	MC538A	19/9	24/9	15/9									
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 prosezuzioni interne.	12	APL VANCOUVER	ONNLXE	4/9				vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp						
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne		MSC ADELAIDE	MA535A	14/9								vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
NUOVA CALEDONIA - Noumea		APL SAVANNAH	ONNM3E	18/9											
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		MSC AJACCIO	MA537A	25/9											
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga															
MAURITIUS - Port Louis															
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment															
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it							NA								
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.	12 ^{bis}	MSC DUBAI VII	MG535W				29/8								
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne		MSC EVEREST VIII	MG536W				5/9								
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC SUSANNA	MG537W				12/9								
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment		MSC ANTIGUA	MG538W				19/9								
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it					R	NA	GIT		GE	VE	RA	AN	TS		
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC METTE	GJ535E				5/9		vedi serv. 14bis						
ESTREMO ORIENTE CINA- direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC TINA	GJ536E				11/9					vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
JAPAN- via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC CELESTINO MARESCA	GJ537E				22/9								
JAPAN- via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC VIVIANA	GJ538E				26/9								

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)		13 ^{bis}	MSC TAYLOR	FD535E		9/9		-----	-----	10/9				
ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)			MSC SOFIA	FD536E		16/9	vedi serv. 16	-----	-----	17/9	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 (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)			MSC MARIACRISTINA	FD537E		23/9		-----	-----	24/9				
JAPAN- via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Ormeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka			MSC ELEONORE	FD538E		30/9		-----	-----	1/10				
					SP		NA	CIVIT	ADRIATICO					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		14	MSC TIANA F	YA535A		30/8								
ALGERIA – Algeri			MSC SAGITTARIUS F	YA536A		6/9	vedi serv. 2	vedi serv. 4				vedi servizio 18		
			TBN	YA537A		13/9								
			ESPOIR	YA538A		20/9								
					SP	GE	NA	CIVIT	ADRIATICO					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		15	MSC JORDAN III	YM536A		1/9								
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.			MSC TAMARA	YM537A		8/9	vedi servizio 1	vedi serv. 4				vedi servizio 18		
			MSC JORDAN III	YM538A		15/9								
			MSC TAMARA	YM539A		22/9								
					LI	SP	GE	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	GE	NA	VE	RA		AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		17	MSC RADIANT III	ML535A			1/9	3/9						
ISOLE CANARIE – Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura			MSC LEVINA III	ML536A	vedi serv. 8		8/9	10/9						
			MSC KILIMANJARO IV	ML537A			15/9	17/9						
			TBN	ML538A			22/9	24/9						
					BA	VE	RA	AN	COA	TS	GIT	NAP	CARICO DIRETTO PER	
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO		18	MSC POLINA	AE535A		2/9	1/9			31/8				
			MSC MELANI III	AS536A		9/9	8/9			7/9				HAIFA, ASHOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
			MSC POLINA	AE537A		16/9	15/9			14/9				
			MSC JENNY II	AC536A						7/9		9/9	13/8	
			MSC ELONONRA III	AC537A						14/9		16/9	15/8	EYVAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTINIA,ISTANBUL, GEMLIK, ALAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
			TBN	AC538A						21/9		23/9	28/7	
			TBN	AB536A		2/9	1/9	5/9		3/9	10/9			PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSEN, IZMIR,ODENIS, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
			MC MASHA 3	AB537A		9/9	8/9	12/9		10/9	17/9			
			MSC HANNAH	AB538A		16/9	15/9	19/9		17/9	24/9			
			MSC GIANNA III	XA534A	1/9						4/9			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
			TBN	XA535A	31/8							11/9		
			MSC RENAISSANCE III	AI536R							4/9			
			MSC RENAISSANCE III	AI537R							11/9			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
			MSC RENAISSANCE III	AI538R							21/9			
			MED SAMSUN	AS536A		4/9	6/9			3/9				ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, SAMSUNCE, ALAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
			MED TRABZON	AS537A		11/9	13/9			10/9				
			MED SAMSUN	AS538A		18/9	20/9			17/9				
			LUEBECK	AA535A		2/9	3/9			31/8				
			MSC OLGA F	AA536A		9/9	10/9			7/9				PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL CIRENEIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
			MSC MANASVI II	AA537A		16/9	17/9			14/9				