

SETTEMBRE 2025

RASSEGNA

MENSILE

ASSEMBLEA
PUBBLICA

GUBBIO,
19 settembre
2025

 ANITA



follow us



LA CINA APRE LA VIA ARTICA: NUOVA ROTTA CONTAINER PER L'EUROPA IN 18 GIORNI

Dal 20 Settembre è attivo il primo servizio container regolare attraverso l'Artico: l' 'Arctic Express' di Haijie Shipping collegherà i porti cinesi di Qingdao, Shanghai e Ningbo-Zhoushan con quattro grandi hub europei – Felixstowe, Rotterdam, Amburgo e Danzica – in soli 18 giorni, quasi la metà del tempo richiesto da una rotta tradizionale via Suez. La novità non è solo logistica. Tempi più brevi significano consegne più rapide, minori costi di magazzino e maggiore rotazione del capitale. Non sorprende che il viaggio inaugurale sia già al completo, trainato soprattutto da e-commerce e manifattura cinese.

La scelta di bypassare completamente i porti russi rappresenta un segnale chiaro. Dopo l'invasione dell'Ucraina, la Cina sembra voler presidiare l'Artico con maggiore autonomia, riducendo la dipendenza dalle infrastrutture di Mosca e rafforzando la propria resilienza logistica.

Per supportare la nuova rotta, Pechino ha avviato un sistema di monitoraggio in tempo reale dei ghiacci artici, sviluppato dal Ministero dei Trasporti e dal Tianjin Marine Center. Uno strumento che aumenta la sicurezza della navigazione e conferma l'interesse della Cina a porsi come leader anche nella gestione dei dati marittimi.

Per ora la linea sarà stagionale – da fine Luglio a inizio Novembre – e il viaggio inaugurale verrà effettuato con la portacontainer Istanbul Bridge (4.890 TEU). Ma l'apertura di un servizio regolare potrebbe ridisegnare le mappe del commercio internazionale. Solo nel 2024 l'Artico ha visto 13 transiti di navi portacontainer, ma tutti limitati a tratte punto-punto tra Russia e Cina: l' "Arctic Express" è il primo vero collegamento multi-porta con l'Europa occidentale.



La sfida per l'Europa e per l'Italia

La nuova via riduce le distanze, ma pone interrogativi strategici. L'Italia, che sta investendo miliardi in nuove opere portuali come la Diga di Genova o la Darsena Europa di Livorno, dovrà misurarsi con una competizione che non si gioca solo sulla capacità delle infrastrutture, ma sulla velocità, l'affidabilità e l'integrazione nelle catene globali.

L'Artico non è soltanto un mare che si apre per effetto dei cambiamenti climatici, ma un laboratorio di geopolitica e tecnologia che sta ridisegnando le geografie del commercio mondiale. La domanda per il Mediterraneo – e per i porti italiani – è se sapremo inserirci in queste nuove rotte o se resteremo spettatori di un gioco che altri stanno già conducendo.

CONCESSIONE TERMINAL GPT A GENOVA, CASSAZIONE RESPINGE RICORSO DI SPINELLI



La vicenda della concessione del terminal Genoa port terminal nel porto di Genova segna un nuovo capitolo: la Cassazione ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato dal gruppo Spinelli (Spinelli 51% – Hapag Lloyd 49%) e dall'Adsp del Mar Ligure Occidentale contro la sentenza del Consiglio di Stato che, a Ottobre 2024, aveva annullato la concessione a favore di Terminal Contenitori Spa (Psa-Sech). Il gruppo Spinelli è ora condannato al pagamento delle spese legali. Lo scorso Febbraio, il presidente di sezione della Cassazione aveva già suggerito il ritiro del ricorso, ritenendolo inammissibile, ma il gruppo aveva comunque proseguito, sostenendo un "difetto assoluto di motivazione" del pronunciamento del Consiglio di Stato e la violazione dell'articolo 111,

sesto comma, della Costituzione. La Cassazione, tuttavia, ha respinto tutte le argomentazioni, confermando la validità della decisione del Consiglio di Stato.

Il nodo centrale della vicenda resta ora la sentenza definitiva del Consiglio di Stato sulla concessione. La concessione provvisoria rilasciata da Palazzo San Giorgio permette al terminal di continuare a operare rispettando i criteri del vecchio Piano regolatore portuale, ossia con aree destinate ai contenitori inferiori a quelle per le merci varie, e scadrà il 30 settembre.

Se il Consiglio di Stato dovesse accogliere il ricorso di Spinelli, tornerebbe valida la vecchia conces-

sione. In caso contrario, l'AdSp oggi guidata dal neo presidente Matteo Paroli sarà chiamata a istruire una nuova richiesta di concessione, basata sui nuovi criteri, con prevalenza del traffico di merci varie rispetto ai contenitori, come già previsto dalla concessione provvisoria in vigore. 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?



GENERAL EXPORT
N.V.O.C.C.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI
PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI
SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA
SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA
SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

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

TDT PUBBLICA IL PRIMO REPORT DI SOSTENIBILITÀ SOTTO LA GUIDA GRIMALDI

Terminal Darsena Toscana (TDT) ha diffuso il Report di Sostenibilità 2024, il primo da quando ha fatto il proprio ingresso nella galassia di Grimaldi Group. Il documento, disponibile sul sito ufficiale dell'azienda, raccoglie i risultati conseguiti nell'ambito ambientale, sociale e di governance (ESG), confermando la sostenibilità come principio guida delle attività del terminal. La scelta di mantenere la pubblicazione del Report rappresenta, secondo TDT, "un gesto di trasparenza verso gli stakeholder locali e un impegno concreto a favore di una crescita responsabile, in linea con i valori e le pratiche del gruppo Grimaldi".

"Il Report 2024 è una testimonianza tangibile del percorso che abbiamo intrapreso", sottolinea la società, annunciando che proseguirà gli investimenti in pratiche innovative e sostenibili a beneficio sia del settore portuale sia della comunità di Livorno.

Nonostante un contesto geopolitico complesso, TDT ha consolidato il suo ruolo nel Mediterraneo, movimentando circa 393.000 TEU, pari a oltre il 60% del traffico container del porto di Livorno, con una leggera crescita dei traffici di trasbordo. L'azienda ha puntato sull'intermodalità: oltre 1.300 treni hanno permesso di trasferire il 20% dei container su ferrovia, riducendo il traffico su gomma e le emissioni, con un abbattimento stimato del 12% per alcune tratte specifiche. Sul fronte ambientale, il terminal ha introdotto sistemi di automazione e rinnovato i mezzi operativi, migliorando sicurezza, efficienza e condizioni di lavoro. Le iniziative comprendono la gestione dei rifiuti, l'adozione di lampade LED, il rinnovo dei Reach Stackers e protocolli per la riduzione delle emissioni di gas serra.

Particolare attenzione è stata dedicata alla catena di fornitura, con procedure di qualificazione e monitoraggio dei fornitori basate su criteri di qualità, sicurezza, ambiente e anticorruzione. Tutti i nuovi fornitori sono stati valutati anche su criteri sociali e ambientali, con incontri di sensibilizzazione, audit congiunti e linee guida per la gestione dei rifiuti.



Sul fronte delle risorse umane, TDT impiega 260 dipendenti, il 18% donne, con un'età media di 50 anni e contratti quasi tutti a tempo indeterminato. L'azienda applica politiche di pari opportunità, selezione basata sul merito e garantisce copertura sanitaria integrativa e congedi parentali con alto rientro al lavoro.

In materia di salute e sicurezza sul lavoro, TDT segue gli standard ISO 45001:2018, gestendo rischi per dipendenti, lavoratori temporanei, fornitori e visitatori. Nel 2024 si è registrato un solo infortunio tra i dipendenti e nove tra i fornitori, con trend in miglioramento negli anni.

Sul piano economico, TDT ha ricevuto contributi Industria 4.0 per 1,66 milioni di euro e investe costantemente in infrastrutture e nuovi mezzi per aumentare produttività e sicurezza, privilegiando fornitori italiani (98%). Non sono stati segnalati casi di corruzione o pratiche anticoncorrenziali.

Il Report evidenzia anche il dialogo continuo con stakeholder – clienti, investitori, autorità e comunità locale – per identificare temi materiali come performance economiche, riduzione delle emissioni, salute e sicurezza, parità di genere e diritti umani.

In sintesi, TDT conferma la sua strategia di sviluppo sostenibile, puntando a un equilibrio tra efficienza operativa, tutela ambientale e responsabilità sociale, rafforzando la competitività del porto di Livorno e contribuendo all'economia blu italiana.

PONTE SULLO STRETTO: “NON SARANNO USATI FONDI NATO”



“Il Ponte sullo Stretto è già interamente finanziato con risorse statali e non sono previsti fondi destinati alla Difesa. Al momento, l’eventuale utilizzo di risorse Nato non è all’ordine del giorno e – soprattutto – non è una necessità irrinunciabile. L’opera non è in discussione”.

Due righe arrivano dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per confermare che no, non saranno usati fondi Nato.

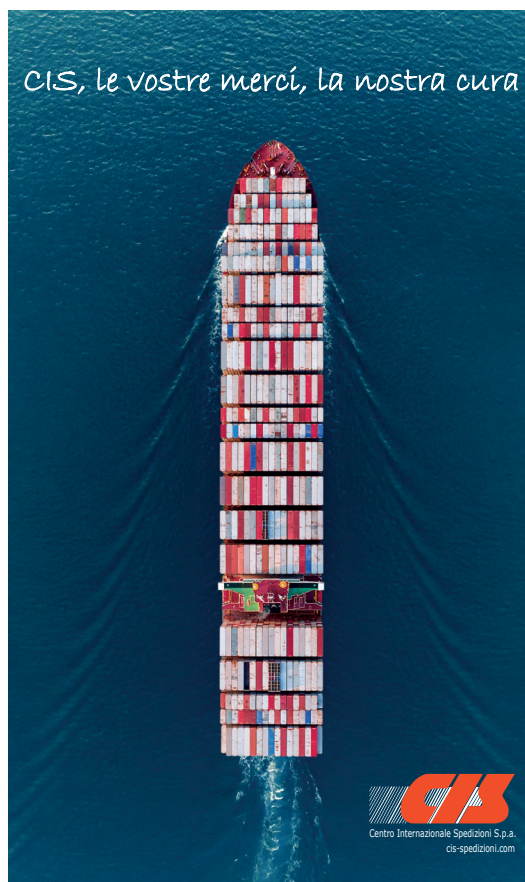
Pochi giorni fa, dopo l’approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS che ha stimato un investimento da 13,5 miliardi di euro, aveva fatto emergere l’inserimento della nuova infrastruttura tra quelle strategiche a valenza militare, richiamandosi al “Military Mobility Action Plan” europeo e alle nuove regole NATO che consentono di conteggiare come spesa difensiva anche opere civili dual-use. Secondo quanto riportato in quei giorni il ponte permetterebbe a mezzi e uomini di spostarsi più facilmente da e per la Sicilia, facilitando i collegamenti con alcune basi militari (Sigonella o Niscemi). Questo passaggio agevola le procedure autorizzati-

ve, soprattutto per quel che riguarda vincoli ambientali e paesaggistici, giustificando anche finanziamenti straordinari, ma aveva suscitato polemiche sulla reale utilità militare.

Tornando sull’opera, che come detto sarà coperta interamente da fondi pubblici già previsti dalle leggi di bilancio, essa diventerà il ponte sospeso a campata unica più lungo al mondo, con l’avvio dei cantieri previsto in autunno e l’apertura al traffico non prima del 2032–2033.

I treni potranno passare il mare in 15 minuti, in 10 i veicoli su strada.

CIS, le vostre merci, la nostra cura



NUOVA DIGA GENOVA: VARIANTE APPROVATA, LAVORI CONCLUSI ENTRO IL 2027

La Struttura commissariale per la ricostruzione di Genova e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale hanno annunciato l'approvazione definitiva della variante di layout per la realizzazione della nuova diga foranea del capoluogo ligure. La modifica consentirà di accelerare sensibilmente i tempi di costruzione, concludendo l'opera entro Dicembre 2027, quasi due anni prima rispetto alla pianificazione originaria. Il nuovo assetto progettuale permette infatti di procedere in parallelo con le due fasi dell'opera – la cosiddetta Fase A e la Fase B – anziché in sequenza. Una scelta che, oltre a ridurre i tempi di realizzazione, porta con sé importanti benefici dal punto di vista competitivo, operativo e di sicurezza.

Tra i principali vantaggi evidenziati figurano:

- Maggior competitività per il porto di Genova, che potrà accogliere navi di dimensioni più grandi e incrementare traffici e occupazione con due anni di anticipo;
- Spazi di manovra più ampi nel bacino di ponente, grazie a un aumento del cerchio di evoluzione da 450 a 550 metri e a un allargamento dell'imboccatura da 138 a 235 metri;
- Sviluppo a terra più razionale, con la possibilità di realizzare una linea di banchina unica e aree operative e di stoccaggio più estese;
- Miglioramento della sicurezza della navigazione, sia in regime ordinario sia in situazioni di emergenza, grazie a una più ampia imboccatura secondaria a ponente.

La variante è stata sottoposta al parere del Collegio Consuntivo Tecnico, che ha espresso valutazione positiva sia sul nuovo layout sia sulle modalità di risoluzione delle riserve avanzate dalle imprese. È stato inoltre definito un atto aggiuntivo che stabi-



lisce il nuovo cronoprogramma: la posa dell'ultimo cassone è prevista entro Agosto 2027, mentre la fine dei lavori entro dicembre dello stesso anno.

“Questo traguardo ci permette di accelerare la realizzazione della nuova diga foranea, dotando il porto di un'infrastruttura strategica e moderna che garantirà vantaggi competitivi duraturi”, ha commentato il presidente di Palazzo San Giorgio Matteo Paroli.

Sulla stessa linea il sub-commissario alla ricostruzione Carlo De Simone: “La variante rappresenta un passaggio fondamentale: riduce i tempi, rafforza la sicurezza delle operazioni e restituisce competitività al porto e all'intero sistema logistico nazionale. Un'opera che porterà benefici economici e occupazionali concreti al territorio”.

Con la nuova programmazione, Genova si prepara dunque ad accogliere entro il 2027 una diga foranea rinnovata, considerata uno dei progetti infrastrutturali più strategici per il futuro della portualità italiana ed europea.

LA LOGISTICA VISTA DALL'OSSERVATORIO CONTRACT LOGISTICS DEL POLITECNICO DI MILANO

Damiano Frosi è il direttore dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano.

Un gruppo di lavoro che analizza il settore della logistica conto terzi, avvalendosi del supporto di una ampia community specializzata sul tema.

Se a primo impatto un osservatorio potrebbe apparire come un lavoro con esiti astratti, la realtà è ben diversa e sono tante le aziende che vi si rivolgono per ricerche e studi che possano indirizzare piani industriali o scelte imprenditoriali.

Perché un osservatorio?

Per rispondere bisogna tornare indietro di qualche anno perché l'Osservatorio nasce già nel 2010 quando si sono rivolte a noi diverse aziende fornitrici di servizi per la logistica che ci hanno fatto notare che molte multinazionali utilizzavano ricerche a livello internazionale europeo sulla logistica e sui trasporti.

Il contesto italiano è peculiare per tanti motivi, anche per la conformazione stessa dell'Italia, per questo ci hanno chiesto di fare qualcosa di specifico sul nostro paese.

Da qui nasce l'Osservatorio Contract Logistics.

L'altro elemento tipico degli osservatori, non siamo l'unico del Politecnico, è quello di fare divulgazione dei dati e informazioni, anche, se possibile ai non addetti ai lavori.

Questo anche perché la logistica sconta o scontava una considerazione non troppo positiva o in qualche caso, lo dico anche in maniera forte, come fosse un settore di serie B rispetto ad altri.

Al contrario la nostra idea, supportata, tra l'altro dal numero di informazioni, è mostrare il valore che sta dietro la logistica e farlo capire a chiunque, dalle aziende fino a chi prende decisioni nella politica.

Essendo all'interno dell'università c'è una componente accademica, ma soprattutto la voglia di lavorare con le aziende. Quindi tutte, o la maggior parte delle nostre ricerche sono frutto di "chiacchierate" con le



aziende, con una metodologia molto concreta con l'obiettivo, se possibile, di dare un ritorno alle imprese stesse.

In questi circa quindici anni di studi il mondo della logistica è certamente diverso. Il Covid è stato uno spartiacque per il cambiamento?

Confermo al 100%. I primi 10 anni di Osservatorio sono stati anni "normali": a inizio anno decidevamo i temi da affrontare proprio insieme alle aziende, magari scegliendo di volta in volta un settore merceologico diverso e non c'erano grandissimi cambiamenti da un anno all'altro.

Abbiamo sempre avuto un focus sulla componente di tecnologia digitale, ma non c'era la velocità di adesso.

Col 2020, anche se sembra una frase fatta, è cambiato davvero il mondo, è cambiata la logistica ed è cambiata la nostra ricerca.

Da un lato sono cambiati degli equilibri a livello di filiera, e più recentemente anche a livello geopolitico,



che hanno cambiato anche le strategie logistiche. Col 2020 è accelerato il fronte tecnologico. Ci si è accorti che si può lavorare da remoto, che è importante avere le informazioni in tempo reale, fare previsioni, essere reattivi ai cambiamenti e in questo la tecnologia può dare un grande supporto.

Con l'instabilità che caratterizza il mondo di oggi, come riuscite a fare previsioni?

Domanda a cui non è semplicissimo rispondere. Non è sempre facile avere dei dati pronti e freschi anche se abbiamo cambiato anche il metodo. Un esempio è la raccolta mensile di centinaia di migliaia di costi di trasporto su strada, così da poter dare alle aziende dati recenti e reattivi. Prima forse non serviva, bastava una media annuale di come stava andando il costo del trasporto, del gasolio, del gas, dell'energia. Adesso per le aziende è diventato importante valutare puntualmente mese dopo mese cosa sta succedendo ai costi, di conseguenza la nostra metodologia ha cercato di aggiornarsi.

L'automazione è venuta incontro alla mancanza di figure professionali nel settore? Il problema,

secondo voi, è già a livello scolastico dove manca una formazione adeguata e una sensibilizzazione verso la logistica?

Sicuramente è una componente. Rispetto ad altri stati, siamo in ritardo anche nell'introduzione di alcune specializzazioni, vedi quelle nella logistica, nei trasporti con percorsi formativi che siano più vicini a quello che chiede il mondo dell'impresa. Questo è sicuramente un tema, però anche in altri paesi, cito la Germania, c'è mancanza di personale e competenze, in parte attenuato, ma esiste. Questo vuol dire che ci sono anche altre motivazioni in parte dipendenti dal settore. Abbiamo fatto una ricerca in proposito e abbiamo visto come la percezione della logistica sia proprio agli ultimi posti rispetto ad altri. Ma i lavoratori della logistica, abbiamo visto da un altro nostro studio, sono tra i più soddisfatti, quindi molte scelte vengono da pregiudizi vecchi.

Ci puoi raccontare qualcosa sul lavoro femminile? Si è alzata la percentuale negli ultimi anni?

Anche questo è un tema che abbiamo affrontato molto negli ultimi due anni in particolare. Portando ad esempio il nostro caso, nel 2010, quando siamo nati, su un centinaio di persone che partecipavano ai nostri lavori c'erano due donne. Ora siamo a un buon 20%. È ancora poco, siamo d'accordo, però in questi 15 anni, quantomeno dal mio osservatorio personale, ho visto una differenza positiva, un miglioramento della presenza femminile. Personalmente, in maniera molto pragmatica e senza mancare di rispetto a nessuno, ho detto che le donne sono una delle soluzioni della logistica. Mancano persone, ci si accorge che c'è una bassa presenza femminile. La prima cosa che viene in mente, proprio in termini numerici, è la possibilità di attirare più donne. Un secondo aspetto, più nobile, e lo dice chi si occupa di questo, riguarda il fatto che la donna in sé mediamente porta delle competenze e sensibilità diverse, di cui il settore ha bisogno. Lo stesso lavoro andrebbe fatto nel settore del tra-

sporto dove le autiste sono sotto il 3%, ma ci sarebbe l'opportunità di fare in modo che più donne potessero entrare nel settore.

Al di là di questo c'è anche un altro aspetto su cui stiamo lavorando, che è proprio la valorizzazione dell'individuo indipendentemente dal genere.

Intendo che fino al 2020, quando magari non era così forte la mancanza di personale, i software banalmente pianificavano le attività di magazzino, di trasporto, di ufficio, senza considerare le nostre peculiarità. I lavoratori erano un numero all'interno dell'algoritmo. Ora i software iniziano a chiedere le preferenze, di tipi di missioni, di utilizzo di mezzi particolari.

Questo per arrivare a una conciliazione migliore con la vita fuori dal lavoro e una maggiore soddisfazione che si ripercuote anche sul lavoro.

Se tu dovessi definire la logistica, cosa diresti? E l'Italia a livello europeo ha una buona logistica? Siamo bravi in qualcosa di particolare?

La definizione accademica è qualcosa del tipo "la pianificazione, la gestione di tutti i flussi, informazioni o merci dal punto di origine al punto di consumo". Sottolineo che dentro c'è anche l'informazione, sempre più importante da governare.

In Italia, povera di materie prime è anche tutto quello che ci porta componenti, semilavorati, che vengono trasformati, lavorati e spediti.

Un settore che nel nostro paese vale qualcosa come 120 miliardi di euro, il 9% del prodotto interno lordo. Rispetto ad altri paesi europei abbiamo analizzato se i livelli di terziarizzazione delle attività logistiche, cambia. Sì, cambia, ma non tanto, e si attesta tra il 45 e il 50%.

Noi paghiamo di più la conformazione geografica dell'Italia con alcune carenze infrastrutturali rispetto ad altri paesi.

Per questo l'incidenza del costo logistico in Italia è leggermente più alto.

C'è chi dice che "Se sai fare logistica in Italia poi la sai fare in Germania, in Francia e nel mondo" proprio perché abbiamo un contesto non semplice in cui di-

stribuire i prodotti.

Al netto di questo credo che tutto sommato in Italia il settore sta lavorando bene, velocemente e per fare sempre meglio.

Abbiamo parlato del passato e del presente, della logistica. Nel futuro vedremo le stesse rapide evoluzioni di questi anni?

Credo che quello che abbiamo visto negli ultimi cinque anni per assurdo continuerà ancora più veloce. Non ci aspettiamo molta stabilità, ma non lo dico io come parere personale, ce lo dicono anche molti dei manager con cui lavoriamo.

Incertezza che non renderà facile programmare, pianificare il prossimo futuro perché si fa fatica a immaginare quello che succederà. Intelligenza artificiale. Personalmente piace essere ottimista, e quello che ho visto negli ultimi anni è una grande accelerazione, una grande voglia di innovare nella logistica a fronte di tanti elementi negativi che non c'entrano con la logistica stessa, ma che sono più geopolitici e sociali. Penso all'intelligenza artificiale: mi preme dire che deve essere studiata in maniera il più possibile seria e approfondita, cercandone le implicazioni, gli utilizzi concreti, quello che nel nostro piccolo stiamo cercando di fare, per capire come le aziende la stanno introducendo, a cosa serve, che competenze richiede.

Purtroppo, o per fortuna, c'è un cambiamento nei modi di lavorare, nei processi, nelle responsabilità. Ecco, io credo che l'AI cambierà molto della logistica dei prossimi anni e io continuo a dire che sia un bene.

Ci si preoccupa della perdita di posti di lavoro, ma io in questo momento non vedo questo rischio in un settore come la logistica dove mancano professionisti.

È un grande cambiamento che va ben governato per non creare disuguaglianze e disparità, sono convinto che entrerà anche negli elementi competitivi di un'impresa in grado di utilizzare più o meno bene certi strumenti.

GENOVA, SCIOPERO DI 24 ORE DEI DIPENDENTI DELL'ADSP

Torna a montare la protesta all'interno dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, l'ente che governa i porti di Genova, Savona e Vado Ligure. Dopo oltre dieci anni, i dipendenti incrociano di nuovo le braccia: l'assemblea riunita a Palazzo San Giorgio ha deciso all'unanimità uno sciopero di 24 ore, che sarà proclamato ufficialmente a breve con l'indicazione della data – probabilmente il 16 Settembre. Alla base della mobilitazione c'è il presunto mancato rispetto del contratto nazionale di lavoro, ma i sindacati parlano di un malessere più ampio. Negli ultimi due anni l'ente è stato infatti guidato da commissari straordinari in seguito ai ben noti scandali giudiziari.

L'arrivo del nuovo presidente Matteo Paroli avrebbe dovuto segnare un ritorno alla normalità. Invece, a innescare la protesta è stato un trasferimento di un funzionario da Genova a Savona, provvedimento che secondo i sindacati non ha rispettato le procedure previste dal contratto collettivo e che viene percepito come il simbolo di un metodo gestionale poco trasparente.

"Riteniamo che siano state disattese le regole del contratto nazionale – denuncia Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Liguria –. La motivazione dello spostamento è troppo generica e non risponde a reali esigenze organizzative". Sulla stessa linea la



Fit-Cisl: "Abbiamo cercato un dialogo per evitare lo sciopero, ma il presidente non ci ha convocato – afferma Mauro Scognamiglio –. Non restava altra scelta. Il contratto va rispettato". Duro anche il commento della Filt-Cgil: "Se chi deve vigilare sul rispetto delle regole è il primo a violarle, siamo davanti a un problema grave", sottolinea Fabio Ferretti. La protesta, spiegano i sindacati, non vuole essere solo un segnale di dissenso, ma un appello a ristabilire corrette relazioni sindacali e a ricostruire un clima di fiducia all'interno di un ente strategico per l'economia ligure e nazionale.



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

BLU NAVY PORTA LA REGIONE TOSCANA AL TAR SULLA CONTINUITÀ MARITTIMA

Si accende la battaglia legale sulla continuità marittima per l'Arcipelago toscano. Blu Navy ha impugnato davanti al Tar Toscana la decisione della Regione di affidare in un unico lotto il servizio di collegamento via mare tra continente e isole, contestando la legittimità della procedura di gara. Il ricorso, depositato dalla compagnia armatoriale genovese, chiede l'annullamento del bando e mette nel mirino anche le proroghe concesse a Toremar Spa, storica compagnia appartenente alla famiglia Onorato. La causa entrerà nel vivo il prossimo 23 ottobre, data fissata per l'udienza di merito dopo la sospensiva già discussa il 3 settembre.

La Regione aveva optato per un contratto unico del valore di circa 790 milioni di euro fino al 2026, rinnegando l'orientamento iniziale verso più lotti, frutto di un confronto con l'Autorità di regolazione dei trasporti. Una scelta che, secondo Blu Navy, rischia di penalizzare le compagnie medio-piccole, meno attrezzate per garantire il servizio su tutte le tratte.



Il bando unico prevede infatti che l'affidatario assicuri la gestione completa del trasporto pubblico marittimo da e per le isole toscane, con una flotta in grado di coprire l'intero fabbisogno. Una condizione che la compagnia genovese considera sproporzionata e tale da ridurre la concorrenza.

La vertenza giunge in un momento cruciale: l'attuale concessione a Toremar è scaduta a fine 2023 ed è stata prorogata per consentire la continuità del servizio fino alla conclusione della nuova gara.

Linde Material Handling

Linde

tricom s.r.l.

tricom srl .net

FONDO ALL'ESODO. SE TUTTO RESTA FERMO SARÀ MOBILITAZIONE

Il fondo di accompagnamento all'esodo dei lavoratori portuali attende solo l'ok finale.

Uno strumento che permetterebbe il turnover dei lavoratori che operano sulle banchine 24 ore su 24, estate e inverno e che trova d'accordo praticamente tutte le associazioni rappresentative del mondo dei porti e le parti sindacali.

Ma quando arriverà il decreto attuativo?

"Siamo pronti a una mobilitazione generale se non ci saranno risposte a breve" è l'annuncio di Amedeo d'Alessio, responsabile nazionale dei porti della CGIL intervenuto al dibattito organizzato nella cornice della Festa dell'unità nazionale a Livorno.

La norma

La norma è datata 2021 e dopo quattro anni manca ancora la pubblicazione del decreto attuativo che permetterebbe di utilizzare sul serio i fondi accantonati da lavoratori, imprese e dalle stesse Autorità di Sistema portuale.

Il perchè del blocco? Non è noto, hanno sottolineato anche gli altri interventi dal palco.

Non è questione di risorse, perchè lo Stato per una volta non dovrebbe metterci nemmeno un euro e ad oggi il fondo potrebbe garantire qualcosa come sei milioni di euro per finanziare l'esodo di un buon numero di lavoratori, come ha messo in evidenza Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal che negli anni si è dato tanto da fare perchè la cosa potesse concretizzarsi.

A fianco e intrecciato al fondo all'esodo c'è la questione del riconoscimento del lavoro portuale come usurante, cosa che oggi non riguarda tutti coloro che lavorano in porto.

Uno dei motivi dello stop potrebbe essere ricercato allora nella possibile apertura a un numero di lavo-



ratori "eccessivo", compresi i dipendenti delle AdSp o degli articolo 17 per i quali è già possibile accedere alle risorse di cui all'art. 17 comma 15 bis.

Nonostante le tante richieste giunte anche dalla parte politica, sottolinea Valentina Ghio, vicepresidente Pd alla Camera, che trova l'appoggio di tutti "siamo in una situazione di stallo" che come detto in apertura potrebbe portare a una mobilitazione a livello nazionale.

"Abbiamo raggiunto alcuni traguardi come il riconoscimento nel 2021 dei lavoratori portuali come gravosi, ma manca questo step finale".

Da parte sua il commissario straordinario dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Davide Gariglio si è detto pronto a impegnarsi all'interno dell'associazione dei porti italiani, Assoporti, affinché si possa giungere a una piena operatività della norma appoggiata fortemente anche da Uniport, e Ancip rappresentate nella serata dal segretario generale Francesco Beltrano e dal presidente Luca Grilli.

ADSP PALERMO, LA REGIONE AL TAR: “DECISIONE NEL MERITO AL PIÙ PRESTO”

La Regione Siciliana ha chiesto al TAR di Palermo di calendarizzare nel più breve tempo possibile l'esame nel merito del ricorso contro la nomina del commissario dell'Autorità di sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale. In base all'agenda del Tribunale, è stata fissata per martedì 13 Gennaio l'udienza di merito davanti al Tar di Palermo per discutere della questione.

Palazzo d'Orléans ha così scelto di non insistere sulla sospensiva cautelare del provvedimento ministeriale, ritenendo più utile un giudizio pieno e approfondito rispetto a un intervento provvisorio e sommario. La linea del governo regionale punta a garantire la piena legittimità nella guida di un ente considerato strategico per lo sviluppo della Sicilia occidentale. La Regione ribadisce inoltre di ritenere fondate le censure mosse all'atto ministeriale e confida che tali rilievi trovino conferma in sede di merito.

L'incarico di Annalisa Tardino resta quindi valido, almeno per i prossimi mesi. Nella mattina di martedì 9 Settembre, durante l'udienza al TAR di Palermo, la Regione Siciliana ha infatti ritirato la richiesta di sospensione cautelare del decreto di nomina firmato dal ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini lo scorso 14 Agosto. La scelta consente alla ex eurodeputata ed ex segretaria regionale della Lega di restare in carica fino alla discussione del merito del ricorso, che con ogni probabilità sarà calendarizzata a Gennaio 2026.

Il governo regionale guidato da Renato Schifani aveva duramente contestato la decisione di Salvini,



lamentando la mancata concertazione con la Regione e sostenendo che Tardino non disponesse dei requisiti necessari per l'incarico. Per questo motivo era stato presentato ricorso al TAR, con richiesta di revoca e sospensiva immediata. Negli ultimi mesi, come fa notare lo stesso Giornale di Sicilia, i rapporti politici tra Schifani e Salvini si sarebbero però in qualche modo nuovamente distesi: la rinuncia alla sospensiva sarebbe quindi da interpretare più come un concreto tentativo di sotterrare l'ascia di guerra, al fine di ritrovare un assetto equilibrato all'interno dei partiti che compongono la coalizione di Governo.

GASPARATO SI PRENDE LE DELEGHE DEL SEGRETARIO GENERALE

Dopo quasi due mesi dalla sua nomina a Commissario straordinario dell'AdSp del mare Adriatico settentrionale, Matteo Gasparato inizia a muovere i passi nell'Authority con un segnale importante che revoca di fatto le deleghe dell'attuale segretario generale Antonella Scardino.

E lo fa con un decreto firmato da lui stesso che porta la data del 5 Settembre scorso dove Gasparato decreta "di avocare a sé tutte le deleghe attribuite al segretario generale", con la motivazione, si legge ancora, di "garantire la correttezza amministrativa e gestionale dell'AdSp MAS, fermi restando i compiti e le attribuzioni che la vigente normativa riconosce in via esclusiva al segretario generale medesimo".

Si fa anche menzione dell'eventualità di assenza o impedimento del Commissario straordinario: sarà il direttore programmazione e finanza, Gianandrea Todesco, "delegato a sottoscrivere ogni atto di ordinaria amministrazione rientrando nelle competenze del commissario straordinario avocate a sé in forza del presente decreto, con obbligo di comunicazione immediata allo stesso".

Il mandato della Scardino, nominata nel 2021, scadrà naturalmente il prossimo 25 Ottobre, dopo quattro anni di incarico come previsto dalla normativa sulla governance portuale, e secondo quanto riportato nel decreto, fino a quella data il segretario generale "è stato collocato in ferie al fine di consentire la fruizione, entro la scadenza del proprio mandato, delle ferie maturate e non godute".

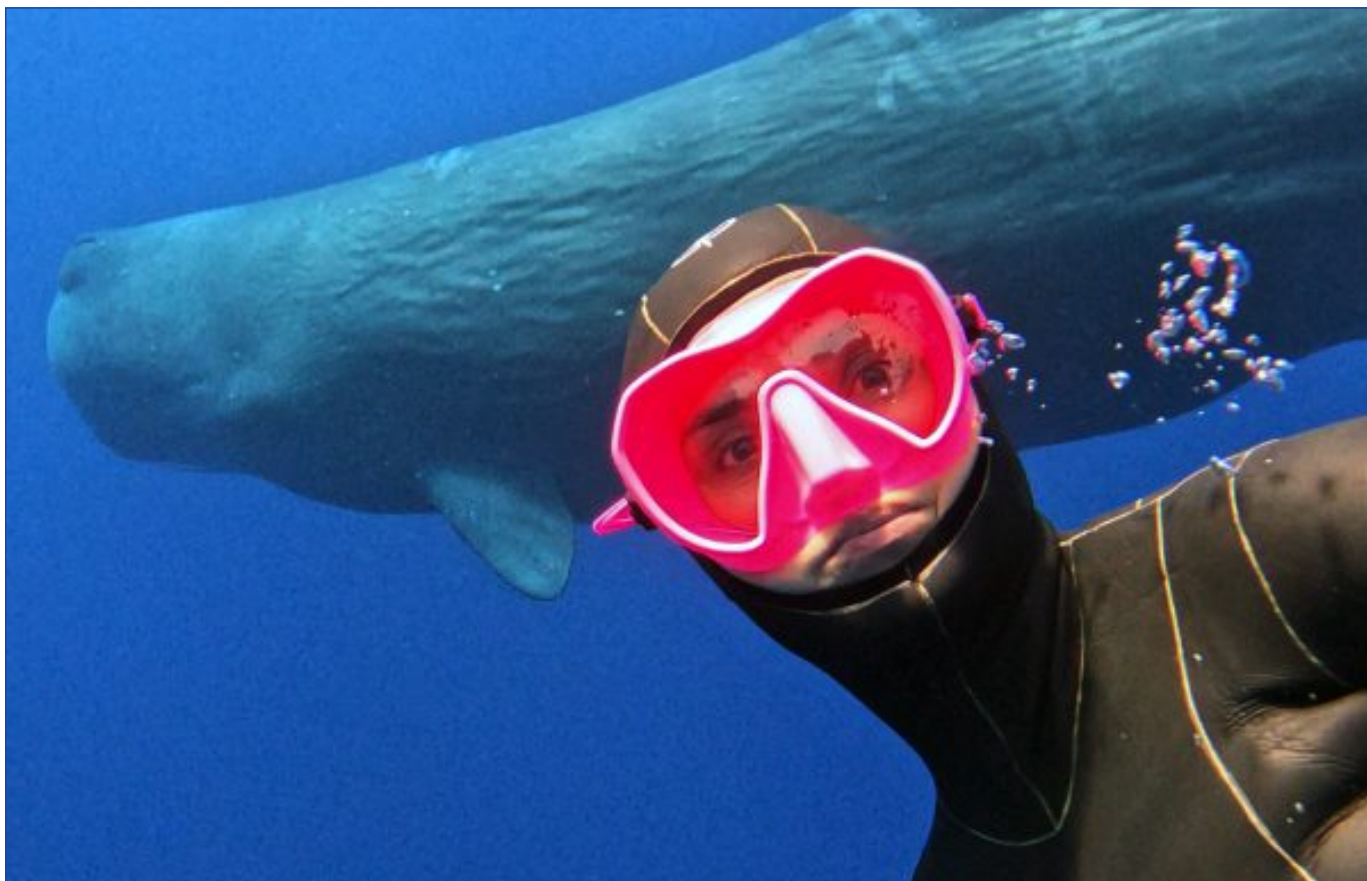
Il decreto ribadisce che la decisione viene presa vista la necessità "di garantire il regolare svolgimento



delle attività proprie dell'Ente e la dovuta continuità amministrativa, utile al perseguimento degli obiettivi e delle finalità proprie dell'AdSp MAS", così da permettere al commissario Gasparato la gestione politica e manageriale, come la decisione a metà Agosto di firmare con i relativi decreti alcune nuove nomine in seno all'AdSp.

Sul futuro del prossimo nome del braccio destro di Matteo Gasparato, ancora sembra tutto tacere, mentre si riaprono i lavori delle commissioni per la nomina a presidente degli attuali Commissari straordinari dei porti italiani, ma ancora non sembra calendarizzato il tema che comunque continua a riscuotere polemiche in giro per l'Italia, soprattutto al Sud.

ILARIA MOLINARI: LA VOCE PROFONDA DEL MARE



Ilaria Molinari è stata tre volte campionessa Italiana di apnea, titolare della prima nazionale femminile di apnea con la quale ha conquistato un bronzo ai Mondiali del 2001 e successivamente ha ottenuto altre presenze in nazionale. Ha stabilito 4 record di apnea profonda.

Nata in piena estate nel 1978 a Latina, ha scelto come seconda casa l'acqua, anche se ha associato ai suoi successi acquatici anche una laurea in Interpretazione di Conferenza nelle lingue inglese e russo.

Ilaria non poteva che amare l'acqua con una mamma biologa marina e istruttrice di nuoto e un papà

appassionato di pesca e barche a motore.

L'apnea l'ha conquistata quando aveva 21 anni con il primo tuffo a 16 metri e il secondo a 25.

Da lì si è aperto un mondo che le ha dato tante soddisfazioni trasformandola nel tempo in una vera e propria sirena. Ma scopriamone di più dalle sue risposte.

L'acqua è una "tradizione" di famiglia...

Esatto, non solo mamma e papà, ma anche una sorella di 10 anni più grande ex nuotatrice agonista.

A un anno era la mascotte della squadra in cui lei

nuotava e che mia mamma allenava, con mio padre presidente della società sportiva in questione. A fine allenamento i miei mi raccontano che mi "lanciavano" in acqua e le ragazzine della squadra giocavano con me come fossi una pallina, cosa che mi divertiva da impazzire.

Lei come ci si è approcciata al mondo acquatico?

L'acqua e il nuoto sono entrati in maniera del tutto naturale nella mia vita, perché ne hanno fatto parte fin da prima che iniziassi a camminare per cui per me è sempre stato normalissimo andare in acqua, fare nuoto agonistico, fare lunghe nuotate.

Un rapporto che è sempre stato di amore e ed estrema naturalezza. L'ho sempre vista e sentita come una seconda casa.

E come è arrivata all'apnea?

Avendo sempre frequentato mare e barche, non ho mai avuto paura della profondità e in varie occasioni ho provato in maniera del tutto istintiva ad esplorare le profondità, andando giù di qualche metro, ovviamente da autodidatta.

Poi a 14 anni ho iniziato a prendere i brevetti di immersione con le bombole, ma a 20 ho scoperto l'apnea e lì ho capito che era quello che veramente amavo e volevo fare in acqua. Ovvero, immergermi con un suo respiro ed esplorare le profondità marine, perché era lì che sentivo di avere un rapporto privilegiato con il mare e un contatto fortissimo con l'elemento liquido.

I suoi record sportivi?

Non appena terminato il Corso di apnea, ho fatto le selezioni e sono entrata a far parte come titolare nella prima nazionale femminile italiana. Subito dopo abbiamo partecipato in squadra ai Mondiali e vinto un bronzo.

Dopodiché, negli anni ho vinto diversi campionati italiani e stabilito quattro record di profondità nelle varie discipline dell'apnea pura (-51, -59, -65, -71). Ma il record che in assoluto è nel mio cuore, è il primo raggiunto con la monopinna a Siracusa nel 2004 gra-

zie al quale ho avuto l'onore di superare il record del mondo stabilito 12 anni prima di me dalla grande e dolcissima Rossana Maiorca.

La massima profondità che ho raggiunto in gara è stata di -79 metri e in allenamento -82 metri.

Si tratta di uno sport più faticoso o pericoloso?

L'apnea profonda consiste nel raggiungere una massima profondità e poi tornare alla superficie seguendo un cavo guida di riferimento verticale, il tutto con un solo respiro nei polmoni. Si tratta di una disciplina meravigliosa, prima di tutto mentale e poi sportiva, che genera emozioni fortissime e intense. È ovvio che a livello agonistico presenti qualche rischio e una parte di fatica, ma grazie alla preparazione sia fisica sia mentale e all'approccio maturo a questo sport si possono limitare il più possibile i rischi e grazie al training mentale percepire la fatica in maniera ovattata.

Cosa prova a tanti metri di profondità?

Provo un profondo amore Mare e questo non vuol dire che si debba necessariamente andare a tanti metri per sentirlo, ma sicuramente nell'andare in profondità si percepisce di essere in un luogo che non è accessibile a molti, e questo crea un rapporto un po' espositivo tra l'apneista e l'elemento marino. Quando sono giù, so di correre dei rischi, ma allo stesso tempo sono anche consapevole dell'immenso rispetto che provo per il mare, che considero un luogo sacro e magico allo stesso tempo, e sento e spero che Lui mi accetti e mi accolga.

Riesco ad immaginare che sia il silenzio uno degli aspetti particolari, più difficile da trovare nella vita quotidiana.

Sicuramente il silenzio è uno degli aspetti più affascinanti delle profondità marine; che poi non è mai un silenzio totale, si può sempre udire la voce del mare che ti entra dentro, dolce, con piccoli rumori particolari amplificati grazie al mezzo liquido, che provengono da chissà dove.

L'acqua per lei cosa significa?

Per me l'acqua e in particolare il mare rappresentano un immenso grembo materno. Il giorno prima di partorire, mia mamma nuotava in mare con me in grembo scordata da mia sorella e da una sua amica, mi piace pensare che questo sia stato il mio imprinting marino, mentre venivo doppiamente cullata dal liquido amniotico nel grembo materno e dal liquido marino nel grembo più grande, quello del mare, anche esso fonte e matrice di vita.

Momenti che ricorda come significativi per la sua carriera sportiva..e la vita?

Come ho detto prima, il mio primo record resta a livello affettivo il più bello. E poi, ritornando al concetto del doppio grembo quando mi sono immersa per giorni e giorni di gara e allenamento profondità tra i 60 e 70 metri senza sapere di essere incinta del mio primo figlio. Ovviamente una volta che l'ho scoperto, ho interrotto le gare, e per fortuna lui era solo un feto di un mese, quindi non ho riportato danni, pur avendo fatto senza volerlo un esperimento folle e unico al mondo, mi piace pensare che là dove solitamente scendo sola con il mio corpo e la mia anima, ci fosse un minuscolo cuore a battere dentro di me, non ero sola.

E poi sono scolpiti nella mia memoria tutti gli incontri con i grandi animali marini, tra i momenti più emozionanti della mia vita, primo su tutti quello con i capodogli. Avere il privilegio di nuotare accanto a questi enormi animali, i saggi del mare, e poterli guardare negli occhi è qualcosa che non dimenticherò mai.

Ci vuole tanto allenamento? E la respirazione può aiutare anche per il rilassamento?

L'apnea profonda è prima di tutto una disciplina mentale e poi sportiva, per cui è normale che l'allenamento sia utile, ma la chiave principale per poter ottenere risultati e godere di questa attività è la preparazione mentale e la respirazione. Apnea mi ha consentito di imparare veramente a respirare, spalancando le porte al mio mondo interiore al cuore della mia mente e al rilassamento profondo.

Ha nuotato con capidogli, squali..ha visto tante specie sottomarine. Oggi il mare chiede aiuto contro l'inquinamento, come vive la cosa?

Da sempre guardo e vivo il mare come un enorme essere vivente, che poi è proprio quello che è, e osservare i danni che noi occidentali causiamo al mondo marino mi addolora, anche perché pur facendo di tutto per trasmettere ai miei allievi e al mio pubblico il rispetto per il mare, limitare i danni personali e raccogliere spazzatura dal mare, so di essere una parte di un meccanismo che è difficile da fermare o modificare, per cui mi sento vittima e carnefice allo stesso tempo e questo mi fa molto soffrire. Però partecipo a molte iniziative per poter dare respiro al mare per sensibilizzare le persone e so che ci sono tanti come me che fanno anche molto più, università, associazioni che quotidianamente agiscono per porre rimedio a questa situazione e questo mi fa piacere e consola.

Sirenamente: un metodo che unisce uno dei sogni di tanti bambini con l'allenamento. Quali sono gli obiettivi?

Sirenamente è un progetto nato per gioco, che poi è diventata una didattica per adulti e bambini e anche un marchio registrato. La particolarità di Sirenamente è che unisce l'aspetto estetico della Sirena alla preparazione vera di Apnea e movimento corretto con la monopinna, e questo grazie alla mia preparazione ed esperienza da ex agonista e istruttrice di apnea e monopinna. Per diventare sirene o Tritone il travestimento con la coda è proprio l'ultimo passo, infatti per potersi divertire e sicurezza bisogna prima avere delle basi di apnea e monopinna altrimenti si è solo delle modelle travestite, ma non si diventa sirene!

Perché consiglierebbe il suo sport?

Consiglierei l'apnea prima di tutto per il posto in prima fila che consente di avere allo spettacolo subacqueo del mare, e poi per la profonda conoscenza di noi stessi che ci permette di avere. Ma c'è un però: esistono delle regole d'oro da seguire la prima delle quali è non immergersi mai da soli e fare un corso di apnea prima di cimentarsi in questo sport, in modo da divertirsi e limitare i potenziali rischi.

SEA MODAL SHIFT: RISCHIANO IL BLOCCO I CONTRIBUTI DELLA PRIMA ANNUALITÀ?

Un ricorso al Tar del Lazio potrebbe mettere a repentaglio l'intera prima annualità del Sea Modal Shift, l'incentivo introdotto nel 2023 (in sostituzione del precedente sostegno economico denominato in origine Marebonus) per favorire il trasporto marittimo delle merci al posto di quello esclusivamente su gomma. A presentare l'atto, il 23 Giugno scorso, è stata la Passalacqua & C. Srl, azienda di autotrasporto di Catania, esclusa dalla prima tornata di contributi per i viaggi effettuati tra il 6 Dicembre 2023 e il 5 Dicembre 2024. La società, che in passato aveva beneficiato indirettamente del Marebonus, sostiene di non essere stata informata in modo adeguato sul nuovo meccanismo che, diversamente dal precedente, trasferiva l'onere della richiesta di contributo dai vettori marittimi agli autotrasportatori.

Il ricorso chiama in causa il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e Ram Spa, gestore della misura. Diversi i punti contestati:

Pubblicità carente: la comunicazione del bando sarebbe stata limitata ai siti web di Mit e Ram, senza pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Tempi troppo stretti: solo nove giorni (dal 6 al 15 dicembre 2023) per presentare domanda, a fronte di un iter ritenuto nuovo e complesso.

Esclusione dalla rendicontazione: secondo Passalacqua, Ram avrebbe rigettato illegittimamente la sua richiesta avanzata in fase di rendicontazione, nonostante il decreto direttoriale indicasse la fase preliminare come utile solo a stimare i fabbisogni finanziari.

Modifica delle rotte: la società contesta l'estensio-



ne del beneficio a nuove tratte tramite decreto del 12 Gennaio 2024, quindi oltre un mese dopo la chiusura dei termini, senza riapertura della finestra per le domande.

Nel frattempo, lo scorso 5 Settembre il Tar del Lazio ha autorizzato la notifica del ricorso "per pubblici proclami" sul sito del Mit, coinvolgendo i 603 operatori già ammessi al finanziamento come controinteressati. Nel decreto, i giudici avvertono che un eventuale accoglimento della contestazione sarebbe in grado di travolgere l'intera procedura di ammissione, con conseguenze dirette sugli attuali beneficiari. Un verdetto che potrebbe dunque rimettere in discussione non solo la posizione della società ricorrente, ma la stessa validità del primo anno di attuazione del Sea Modal Shift.



GRIMALDI GROUP

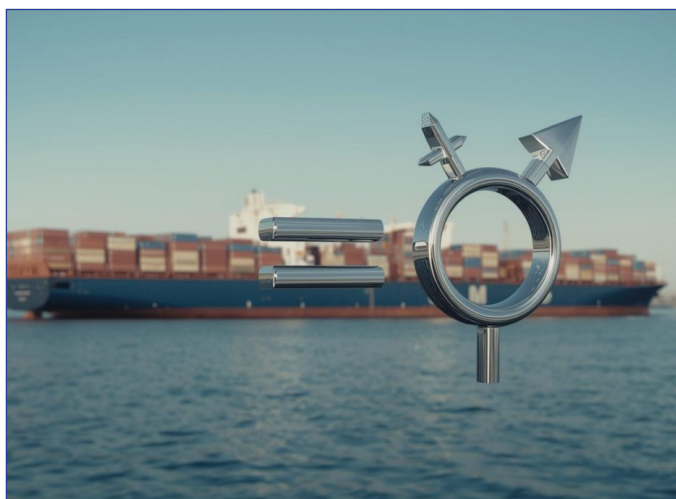
IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

PARITÀ DI GENERE: PRESENTATA UNA RISOLUZIONE ALLA CAMERA



Parità di genere. Se ne parla tanto, forse perchè nonostante gli evidenti cambiamenti ancora siamo lontani da una piena concretizzazione soprattutto in certi settori.

Proprio nei giorni scorsi alcune deputate e deputati del Gruppo PD alla Camera hanno depositato la risoluzione 7-00325 a prima firma della deputata Valentina Ghio che si sta battendo da tempo sul tema, in materia di parità di genere nella blue economy.

Nel testo infatti si evidenzia come il settore sia centrale per l'economia nazionale con le sue circa 228 mila imprese e 914 mila occupati apportando un contributo diretto per 65 miliardi di euro che, se considerato il valore attivato nel resto dell'economia, raggiunge i 178,3 miliardi di euro, pari al 10,2 per cento del PIL nazionale.

"In questo contesto, la portualità svolge un ruolo prioritario, con un valore prodotto pari a 8,1 miliardi di euro, il 17,5 per cento del totale dell'economia del mare (Srm 2024)".

Questi i punti principali della risoluzione che impegna il Governo a:

- pubblicare dati aggiornati sulla presenza femminile nel settore marittimo e portuale
- prevedere finanziamenti per adeguare le infrastrutture portuali e renderle accessibili alle donne
- promuovere la certificazione della parità di ge-

nere nelle imprese e nelle Autorità di Sistema portuali

- favorire strumenti economici e formativi per l'inserimento professionale femminile
- sostenere iniziative volte a superare la segregazione di genere, valorizzando la presenza delle donne in tutti i livelli del comparto

Nella prima parte del documento si mette in evidenza che "sebbene i porti nascano come ambiti di lavoro maschile, in un momento in cui la merce veniva imbarcata e sbarcata a mano, con l'ausilio della forza fisica, da molti anni, grazie ai cambiamenti introdotti dall'innovazione tecnologica sull'organizzazione e sui cicli di lavoro, il lavoro è profondamente cambiato e il settore è completamente accessibile alle donne".

Ma il gentil sesso continua a essere poco rappresentato e talvolta assente con una "significativa segregazione professionale, sia orizzontale, per quanto riguarda l'accesso alle professioni, sia verticale, per quanto attiene ai percorsi di carriera".

Solo il 6,3 per cento della forza lavoro complessiva nelle imprese portuali è rappresentata da donne, che sono praticamente assenti nei ruoli di governance portuale, fatta eccezione, nell'ultima tornata di nomine per il porto di Palermo.

Non sono noti i numeri delle marittime imbarcate: l'ultimo censimento realizzato dal Cnel e Inps nel 2019 ha fornito un numero ufficiale di personale marittimo pari a 35.983 unità ma il dato non è stato disaggregato per genere, quindi a oggi non abbiamo una statistica pubblica della presenza femminile nel settore.

Spesso la difficoltà a entrare nel settore portuale è relativo anche a piccole mancanze concrete: ne è esempio nella risoluzione la richiesta di sopperire a mancanze infrastrutturali, a partire dai bagni e dagli spogliatoi per le donne, "che oggi limitano o in alcuni casi non permettono agli scali di avere personale femminile operativo".

L'impegno portato avanti finora

Nel 2020 Imo e Wista (Women's international shipping and trading association) hanno firmato un protocollo per esplorare e sviluppare aree specifiche di cooperazione per promuovere la diversità e l'inclusione di genere come fattori vitali nel fornire un futuro sostenibile per l'industria marittima in tutto il mondo. L'anno successivo il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili in coerenza con gli obiettivi Onu, Unione europea e del PNRR, al fine di rendere il settore portuale più equo e inclusivo ha voluto redigere e promuovere un Patto per la parità di genere (Women in transport) che Assoporti si è impegnato a far conoscere e far firmare dalle Autorità di Sistema portuale italiane.

Uno slancio in questo senso che ha portato in giro per l'Italia il tema è stato il progetto "Il porto delle donne.

Le donne nel settore portuale e marittimo, perché no?" realizzato dal comune di Livorno in collaborazione con l'Università di Pisa, l'Associazione internazionale per la collaborazione fra porti e città Rete e il Cnr-Iriss.

Anche Fratelli d'Italia, lo scorso 20 Marzo, ha presentato una risoluzione (la 7-00287) sullo stesso tema perché fossero adottate iniziative più opportune per favorire e sviluppare le pari opportunità di genere nel settore marittimo-portuale, promuovendo la figura femminile nei processi decisionali della filiera interessata e nelle politiche del mare nel loro complesso, e per adeguare la normativa vigente a una realtà lavorativa e imprenditoriale che negli anni si è evoluta, con il contributo delle donne, sempre più rilevante.

"È possibile che anche ulteriori Gruppi presentino un atto analogo in tema e che la Commissione Trasporti possa avviare una trattazione congiunta delle risoluzioni".

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.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

RIXI AL SALONE NAUTICO: “IL MIT SPINGE LA NAUTICA ITALIANA NEL MONDO”



“Il Salone Nautico Internazionale di Genova conferma il ruolo centrale dell’Italia nella nautica mondiale”. Il viceministro Edoardo Rixi intervenendo nella giornata di apertura a Genova ha voluto sottolineare come il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stia sostenendo con decisione il comparto “con investimenti concreti per adeguare le infrastrutture e sostenere un turismo sostenibile”.

Oltre 5,5 miliardi per porti più moderni e sostenibili sono quelli citati da Rixi, 16 miliardi sulla rete ferroviaria ligure e 3,5 miliardi per la viabilità.

“A Genova, la nuova diga foranea, il Terzo Valico e il Nodo ferroviario rappresentano un sistema integrato che proietta la Liguria e il Paese al centro dei traffici internazionali. Parallelamente, con semplificazioni normative, nuove figure professionali e un quadro

regolatorio più snello, rafforziamo la competitività della nautica da diporto e creiamo nuove opportunità di lavoro qualificato. Sono impegni già tradotti in fatti: cantieri aperti, fondi stanziati, norme approvate. Il MIT c’è e continuerà a fare la sua parte per garantire crescita, innovazione e occupazione a un settore che è eccellenza italiana nel mondo.”

La sindaca Salis

A fare gli onori di casa la sindaca di Genova Silvia Salis che ringraziando i sindaci provenienti da diverse realtà ha sottolineato come il Salone sia un appuntamento che unisce il Paese e rafforza il legame con il mondo. “Genova e il Salone formano un binomio indissolubile e insieme stiamo costruendo una prospettiva di crescita e innovazione. Accogliere il Salo-

ne Nautico Internazionale a Genova è per me motivo di grande orgoglio e un segno della centralità che questo evento ha per la città, per l'Italia e per la sua proiezione internazionale."

Il lavoro insieme alla Regione per sviluppare il settore guardano sempre di più al futuro. Ne è un esempio la creazione di una scuola delle professioni nautiche per colmare il divario tra domanda e offerta, offrire ai ragazzi opportunità di lavoro qualificato e attrarre nuovi talenti dall'Italia e dall'estero, "pronti a vivere e lavorare in una città che vuole essere protagonista della cantieristica e della nautica".

La Blue Economy per una città come Genova è sempre più centrale: "Un settore che incarna la transizione ecologica e rappresenta una straordinaria opportunità di sviluppo sostenibile. Il mare, però, non è solo economia: è anche sport e turismo. Per questo il Salone Nautico diventa una vetrina insostituibile per promuovere Genova, la sua area metropolitana e l'intera Liguria, mostrandone le bellezze e le potenzialità. Questo evento è il grande brand internazionale della città e la nostra occasione per presentarci al mondo con ambizione, orgoglio e la volontà di crescere ancora".



ANITA 2025: LA SFIDA DIGITALE RIDISEGNA IL FUTURO DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA



Innovazione digitale, intelligenza artificiale e nuovi equilibri globali: sono stati questi i temi al centro dell'Assemblea annuale di ANITA, l'associazione di Confindustria che dal 1944 rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica. L'evento, ospitato a Gubbio e intitolato "La velocità del cambiamento – Tra innovazione e nuovi equilibri globali", ha messo in luce con chiarezza la necessità di una trasformazione profonda per mantenere competitivo un settore cruciale dell'economia nazionale.

Il presidente di ANITA, Riccardo Morelli, ha aperto i lavori sottolineando come il comparto abbia accumulato ritardi nella transizione digitale, ma che oggi si trovi davanti a un'occasione storica. Grazie al PNRR e al bando Login Business promosso dal MIT e da RAM, ha spiegato, si sta finalmente imprimendo una

spinta concreta verso la digitalizzazione dei processi. Morelli ha posto l'accento sul ruolo che le tecnologie di Intelligenza Artificiale generativa avranno nel prossimo futuro, chiarendo che "l'IA dovrà affiancare l'uomo, non sostituirlo, accompagnando il personale in un percorso di formazione che crei nuove competenze e nuove professionalità".

Un altro punto chiave della sua relazione ha riguardato la necessità di un rapporto più equilibrato tra committenza industriale, distribuzione e operatori logistici. "I servizi di trasporto e logistica sono fattori di competitività per la produzione – ha affermato – ma le relazioni tra domanda e offerta possono e devono essere migliorate. Creare valore per ciascun attore significa rafforzare l'intero Sistema Paese".

Intelligenza artificiale e impresa: la convergenza dei saperi

Il confronto è proseguito con voci di rilievo del panorama industriale e accademico. Marco Bentivogli, esperto di lavoro e tecnologie digitali, ha definito l'impatto dell'IA "travolgente", destinato non solo a sostituire o generare professioni, ma soprattutto a trasformare radicalmente quelle esistenti, toccando anche i mestieri a più alto contenuto cognitivo.

Guido Perboli, professore ordinario al Politecnico di Torino, ha delineato l'azienda del futuro con tre concetti: "g-locale, connessa e digitale", capace di crescere attraverso reti di collaborazione e guidata da imprenditori responsabili, in grado di assumersi rischi e decisioni strategiche.

Dal mondo industriale, Alberto Tripi, presidente di Al-maviva e advisor per l'IA di Confindustria, ha ribadito che il digitale non è più appannaggio di pochi settori, ma un imperativo per l'intera economia. Accelerarne l'adozione significa garantire occupazione, crescita e sostenibilità.

Mario Nobile, direttore generale di AGID, ha invece illustrato le prospettive dell'Agenda Digitale italiana, soffermandosi sull'"Agentic AI", nuova fase dell'IA in grado di abbattere barriere linguistiche, migliorare processi e favorire una maggiore inclusione. Una tecnologia che, ha sottolineato, saprà rivoluzionare i rapporti con i clienti passando da un approccio reattivo a uno proattivo.

Logistica come pilastro dell'economia nazionale

Il dibattito si è arricchito dell'intervento di Leopoldo Destro, delegato del presidente di Confindustria per i Trasporti, la Logistica e l'Industria del Turismo. Destro ha ricordato come il settore generi oltre 156 miliardi di euro, pari al 9% del PIL, e occupi 1,4 milioni di addetti. "La logistica – ha osservato – è un pilastro della competitività industriale italiana, che deve dialogare con la manifattura nazionale e rafforzare la posizione dell'Italia nel Mediterraneo". In quest'ottica si inserisce anche l'Osservatorio Territoriale delle Infrastrutture, nuovo strumento digitale pensato da Confindustria per guidare investimenti e politiche pubbliche.

A completare i lavori, gli interventi di rappresentanti istituzionali e di impresa – tra cui Davide Bordoni (RAM), Milena Antonella Rizzi (Agenzia per la Cyber-sicurezza Nazionale), Marco Porzio (Nestlé Italiana), Gianluigi Viscardi (Cluster Fabbrica Intelligente) – che hanno approfondito la sfida della digitalizzazione lungo la filiera logistica.

Non è mancato un momento simbolico, con la consegna del premio "Autista dell'anno" a Ernesto Cestra, della BT Trasporti del Gruppo Turriziani, testimonianza del valore delle professionalità quotidiane che sostengono il settore.

Il Messaggero Marittimo presente all'assemblea per documentare direttamente i contenuti e offrire ai propri lettori un resoconto approfondito dei temi e delle prospettive emerse.

ALIS: ORA C'È ANCHE ITA AIRWAYS

Con una cerimonia ufficiale negli uffici della Compagnia a Fiumicino, ITA Airways entra ufficialmente in Alis l'associazione di riferimento a livello nazionale ed europeo per il mondo del trasporto, della logistica, dei servizi alle imprese e della mobilità sostenibile.

L'adesione è stata firmata dal presidente di ITA Airways, Sandro Pappalardo, e del presidente di ALIS Guido Grimaldi che ha detto: "Alis accoglie con grande orgoglio ITA Airways tra i suoi soci consiglieri e ci tengo a ringraziare il presidente Pappalardo e l'amministratore delegato Joerg Eberhart per la fiducia accordata e per la visione strategica. Vorrei complimentarmi davvero per lo straordinario impegno dei vertici di ITA Airways, che hanno consentito al principale vettore aereo italiano di poter competere ai massimi livelli su scala internazionale e di rappresentare al meglio l'eccellenza italiana nel mondo".

Con l'ingresso di ITA Airways Alis consolida il suo ruolo cardine di aggregatore per tutti gli attori che lavorano per una solida ed efficiente mobilità sostenibile, nonché per la catena logistica ed i servizi alle imprese, rappresentando oggi oltre 2.400 soci, un fatturato aggregato pari a 150 miliardi di euro e 462.000 lavoratori. ITA Airways porta un patrimonio di competenze specifiche, esperienza internazionale e approccio orientato al futuro.

"L'ingresso della compagnia aerea di riferimento italiana -ha aggiunto Grimaldi- rappresenta un traguardo strategico per tutto il sistema industriale e rafforza la nostra visione di logistica integrata e competitiva, in cui tutte le modalità di trasporto collaborano per offrire soluzioni efficienti, sostenibili e innovative al servizio delle imprese e dei cittadini. Siamo certi che, insieme a realtà leader nei propri settori come ITA Airways, continueremo a valorizzare le eccellenze italiane nei mercati internaziona-



li, affrontando le sfide globali legate alla decarbonizzazione, all'innovazione e all'occupazione".

"Siamo particolarmente orgogliosi di entrare a far parte di Alis" ha detto da parte sua il presidente di ITA Airways.

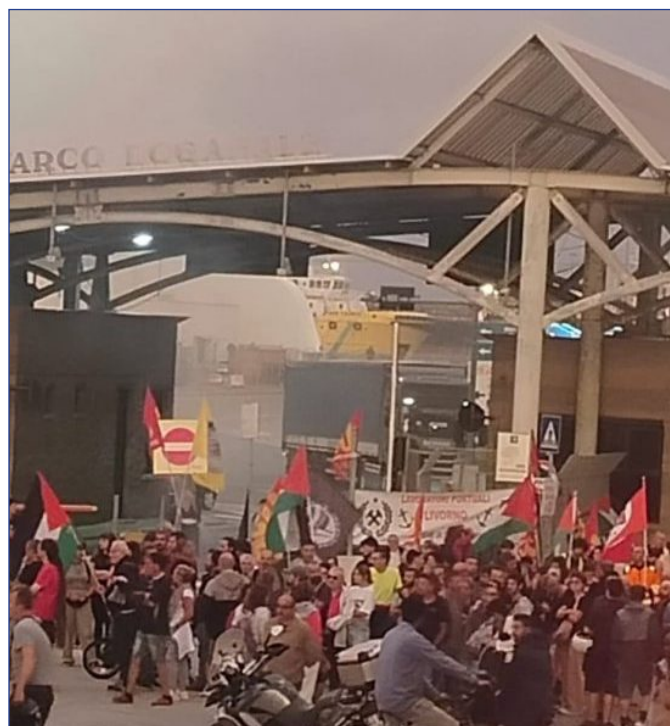
"Questa adesione rappresenta per noi un passo rilevante e strategico, in linea con la nostra missione di essere protagonisti dello sviluppo del settore del trasporto aereo italiano e di contribuire in modo concreto alla crescita complessiva del sistema Paese. Collaborare con un'associazione di riferimento come Alis, che riunisce sotto un'unica visione improntata alla sostenibilità i principali attori del trasporto, della logistica e dei servizi alle imprese, è fondamentale per rafforzare la competitività della nostra filiera e valorizzare il patrimonio turistico, culturale ed economico dell'Italia. La mobilità, in tutte le sue forme, è oggi più che mai una leva strategica per la crescita sostenibile, l'innovazione e l'internazionalizzazione del nostro settore. Vorrei ringraziare sentitamente il presidente Grimaldi, e il direttore generale, Marcello Di Caterina, per aver reso possibile questa importante integrazione e per la loro visione lungimirante, certo che insieme saremo in grado di affrontare con successo le nuove sfide globali e promuovere con orgoglio il made in Italy in tutto il mondo".

SCIOPERO PER GAZA: A LIVORNO SI BLOCCA IL PORTO

Il maltempo non ha fermato lo sciopero per Gaza indetto il 22 settembre. Alcuni attivisti hanno bloccato gli ingressi del porto di Livorno, in particolare al varco Valessini.

Dalle sei del mattino i manifestanti si sono posizionati davanti all'accesso per impedire l'entrata. La protesta era legata all'arrivo di una nave previsto per il giorno successivo, che – secondo i rappresentanti di USB Livorno – in passato sarebbe stata utilizzata per il trasporto di mezzi destinati all'esercito israeliano.

L'iniziativa rappresenta la prima di una serie di azioni annunciate, che potrebbero includere anche la partecipazione di studenti e ulteriori presidi con l'obiettivo di richiamare l'attenzione del Governo.



Organizzato da

RISPOSTE  TURISMO

In partnership con

 Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Orientale
Porti di Augusta, Catania, Siracusa e Pozzallo



ITALIAN CRUISE DAY

Catania | 24 ottobre 2025

Il forum sull'industria crocieristica italiana

L'appuntamento di riferimento
per gli operatori del settore

 Vecchia Dogana, Porto di Catania  www.italiancruiseday.it

SCOPRI IL FORUM
E ISCRIVITI SU:





Main sponsor

FINCANTIERI

 Bassani Group

CHIARA PRISCO E I CUSTODI DEL VIAGGIO DI FERCAM FINE ART

Negli ultimi otto anni Chiara Prisco (nella foto la seconda da sinistra) ha potuto ammirare opere d'arte e mostre in anteprima rispetto al grande pubblico. E lo ha potuto fare grazie al suo ruolo in Fercam, nella sezione Fine Art.

Un settore molto particolare della logistica che spesso si fa fatica a immaginare forse perché più propensi a pensarla come destinata a prodotti prettamente commerciali lontani dall'aspetto culturale e artistico.

"Nel mio lavoro -dice- arte e logistica non possono vivere una senza l'altra. L'arte è una necessità consistente, ma allo stesso tempo serve la parte logistica per portare a termine un progetto al meglio. Mi verrebbe da dire che per un lavoro ben fatto va messa in campo una componente al 70% logistica e al 30% artistica".



È quest'ultima sensibilità che si rende necessaria per conoscere il tipo di conservazione dell'opera, i materiali di cui è composta, attività che si lega con il lavoro del team museale capace e competente sul lato tecnico, a cui si va ad aggiungere il ruolo di Fercam Fine art.

Ma, anche se spesso da fruitori di una mostra o di un'unica opera d'arte non ce ne rendiamo conto, perché si sia arrivati a quello che stiamo ammirando, serve che i due aspetti si uniscano.

"È raro chiedersi come un dipinto sia arrivato fin lì, o quale sia la sua collocazione quotidiana, come si è pensato all'allestimento, quali difficoltà pratiche si siano incontrate".

Ci sono aspetti che invece i professionisti devono prendere in seria considerazione: un antico palazzo che ospita una mostra necessita di adeguati accorgimenti dal peso che la pavimentazione potrà soste-



nere in caso di sculture, alla possibilità di applicare opere direttamente sui muri.

“Non bisogna trascurare i passaggi particolarmente stretti, che talvolta impediscono il transito dell’opera attraverso le porte principali: in questi casi si ricorre spesso a gru e a professionisti specializzati, che provvedono a movimentarla tramite accessi alternativi come le finestre”.

Tutti aspetti insomma che solo gli addetti ai lavori riescono a gestire. “In certe occasioni, oltre alla bellezza dell’opera, lascia un segno silenzioso anche la sincronia del lavoro corale delle maestranze che la accompagnano fino a destinazione, persino per noi che vi siamo immersi ogni giorno”.

Tutto parte dalla richiesta del museo o di chi comunque ha necessità che un’opera d’arte venga spostata da un luogo a un altro.

“Ci sono tanti aspetti da considerare, oltre a quelli più evidenti. Ad esempio, senza la ricezione di un certificato di assicurazione l’opera non può essere movimentata. Anche gli aspetti doganali hanno la loro peculiarità e complessità che va rispettata e seguita a tutto tondo”.

Il trasporto avviene generalmente in casse di legno. Ma non uno casuale, uno di particolare pregio: “Il pioppo multistrato viene lavorato da falegnami esperti che realizzano la cassa di imballaggio con misure precisissime perché l’opera non subisca il minimo danno”.

E diverso sarà l’imballaggio a seconda del tipo di viaggio che sarà predisposto, della richiesta dei prestatori, del tempo di deposito o di altri fattori esterni.

“Spesso la stessa opera viaggia in casse nuove in ogni occasione. Questo ha permesso di collaborare con Echo Labs, la no profit che ha visto Fercam impegnata con progetti di upcycling con persone fragili”. Le casse di legno ormai inutilizzate vengono donate al laboratorio che riutilizza il materiale per oggetti e arredi unici nel loro genere.

“Prima il nostro era solo un riciclo del legno, ora vorremmo che il ciclo si chiudesse: man mano che l’esperienza dei falegnami di Echo Labs crescerà l’idea è che siano loro stessi a produrre le casse”.

L’arte e la logistica si fondono così con la sostenibilità ambientale e l’aspetto sociale.

La varietà e la diversità delle opere da trasportare fanno sì che quello della dottoressa Prisco sia un lavoro sempre nuovo: "Ogni viaggio è diverso e qualcuno ha detto che il nostro è come il lavoro di un'agenzia di viaggi che deve provvedere a tutti i servizi che si renderanno necessari".

E quando la dottoressa Prisco parla delle opere le indica quasi come fossero persone, a testimonianza della passione che il suo Team è abituato a mettere nel proprio lavoro.

"Si tratta nella maggior parte dei casi di pezzi unici, antichi e non replicabili che nascondono dietro un lavoro fatto di passione o dolore. Questo deve rendere coscienti in ogni nostra azione della responsabilità che ci viene affidata a cui va dedicato ogni sforzo possibile."

E questa è per la dottoressa anche la parte più caratterizzante del suo lavoro che li rende "custodi del viaggio".

Ogni allestimento terminato rappresenta una grande soddisfazione professionale.

"Non solo per la bellezza delle opere, ma per la complessità del trasporto e per la destinazione di una mostra che permette di vedere opere che per molti anni probabilmente non si rincontreranno".

Come in uno spettacolo a teatro, gli attori sono ac-

compagnati da qualcuno nel dietro le quinte.

Così è nel mondo della logistica d'arte: un mondo popolato da numerosi professionisti.

Abbiamo già citato gli assicuratori, ma anche gli Art Handlers, coloro che fisicamente toccano le opere, e tutti i tecnici esperti che creano fisicamente i luoghi dove le opere verranno allestite: "Il nostro lavoro ci permette di avere rapporti con tutti loro, ed è essenziale la coordinazione dei tempi e delle delicate attività. Questo è sicuramente un grande accrescimento anche personale".

Anche se in l'Italia il mercato dei collezionisti privati non è particolarmente sviluppato, al contrario c'è un movimento per il prestito di opere tra musei nazionali ed esteri.

"Tutto questo rende il trasporto di cui ci occupiamo qualcosa di particolare: come se un proprio caro fosse in viaggio: durante la giornata pensi a cosa gli stia capitando controllando che tutti gli incastri vadano al loro posto".

Una logistica che parla al femminile quella di Chiara Prisco che ci spiega così la sua visione: "La parte artistica parla a mio avviso indifferentemente a tutti, uomini e donne. Lo stesso fa la logistica, creando una perfetta via di mezzo, un equilibrio che permette un efficace intreccio di punti di vista tra colleghi e colleghe."



BRUXELLES FRENA IL PONTE SULLO STRETTO



Ponte sullo Stretto: il MIT rassicura Sul futuro del Ponte sullo Stretto arriva una puntualizzazione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In una nota, il MIT sottolinea che i chiarimenti e le integrazioni richieste dalla Corte dei Conti rientrano nella normale interlocuzione istituzionale e saranno forniti nei tempi previsti. L'opera – viene precisato – non è in discussione, mentre gli uffici tecnici sono già al lavoro per predisporre la documentazione. Un passaggio formale, dunque, che non intacca la strategia complessiva su una delle infrastrutture considerate prioritarie per il Mediterraneo e i corridoi europei di mobilità.

Nonostante le Rassicurazioni del MIT, arrivate con comunicato di sopra riportato, che ci siano delle richieste di chiarimenti sia dalla Corte dei Conti che a

livello Europeo, se pur per il momento blande, qualcosa bolle in pentola questo è certo.

Il ponte sullo Stretto di Messina, da decenni evocato come sogno ingegneristico e simbolo di modernizzazione, torna al centro della scena europea non come trionfo di tecnica e politica, ma come dossier aperto carico di ombre. Dopo l'approvazione del progetto da 13,5 miliardi di euro annunciata dal governo italiano lo scorso agosto, Bruxelles ha preso carta e penna, scrivendo a Roma per chiedere chiarimenti puntuali e vincolanti sugli aspetti più delicati del piano: ambiente, sicurezza, trasparenza e conformità normativa. Non un altolà definitivo, ma una sospensione del giudizio che pesa come un macigno sull'intera operazione.

A rivelarlo è Bloomberg, che ha avuto accesso al testo della lettera trasmessa dalla Commissione. Nel documento si legge che sono state "individuare aree sulle quali sono necessari chiarimenti, così come ulteriori misure" che l'Italia dovrà adottare. La formula è diplomatica ma inequivocabile: il progetto, così com'è, non convince. Servono dati più solidi, studi indipendenti e garanzie di sostenibilità.

L'Italia, per parte sua, ha notificato formalmente il piano a Bruxelles soltanto a Giugno di quest'anno, annunciando un cronoprogramma che guarda al 2032 come data di completamento. Ma le scadenze rischiano di slittare, perché la Commissione ha aperto una fase istruttoria che potrà concludersi solo quando il governo fornirà risposte esaustive. Una partita che si gioca non solo sul piano ingegneristico, ma soprattutto su quello politico ed europeo.

Già il Parlamento di Strasburgo aveva acceso i riflettori a Gennaio, con l'interrogazione scritta E-000343/2025. In quell'occasione, alcuni eurodepu-

tati sollevarono questioni cruciali: la compatibilità del progetto con le direttive comunitarie sulla valutazione d'impatto ambientale e sulla tutela degli habitat, la carenza di studi geologici in una delle aree a più alta sismicità del Mediterraneo, i rischi legati all'erosione costiera, la trasparenza delle procedure di esproprio e la tutela dei diritti dei cittadini coinvolti. Una sequenza di dubbi che oggi trova eco nella richiesta ufficiale della Commissione, a conferma che il ponte non può più essere trattato come una bandiera politica, ma come una pratica sottoposta al giudizio di diritto europeo.

Il nodo centrale resta quello ambientale. Il ponte si inserisce in un'area ricchissima di biodiversità, corridoio migratorio per uccelli e cetacei, con zone sottoposte a vincolo Natura 2000. Qualsiasi alterazione delle correnti marine o delle morfologie costiere rischia di avere effetti a catena difficilmente reversibili. Da qui la richiesta di Bruxelles: indicare nel dettaglio non solo gli impatti previsti, ma anche le misure compensative, i progetti di mitigazione, i monitoraggi e le clausole di revisione.

Accanto all'ambiente, il grande interrogativo tecnico: il rischio sismico. La faglia di Cannitello e l'intera area dello Stretto sono note per la loro instabilità. L'assenza di studi definitivi e indipendenti sulla tenuta della struttura in caso di terremoto è considerata una lacuna inaccettabile per un'opera di tale portata. "Il progetto – si legge nelle domande del Parlamento Europeo – deve dimostrare la propria conformità alle normative comunitarie, altrimenti rischia di essere in contrasto con la legislazione vigente". Parole che pesano, perché richiamano la possibilità di una procedura d'infrazione.

C'è poi il capitolo sociale. Centinaia di famiglie potrebbero essere espropriate, interi quartieri subire trasformazioni radicali. La Commissione chiede garanzie sui diritti dei cittadini e sulla trasparenza delle procedure. Non si tratta solo di giustizia so-

ciale, ma anche di credibilità istituzionale: un'opera che pretende di unire il Paese non può nascere nel segno delle forzature.

Infine la questione economica. Il costo preventivato è colossale e si colloca in una fase di bilanci pubblici compressi. Bruxelles vuole sapere se siano state valutate alternative meno impattanti e più coerenti con il Green Deal europeo. Non basta invocare la strategicità del collegamento ferroviario e stradale: occorre dimostrare che il ponte è la soluzione più razionale ed efficace, non l'ennesimo monumento politico.

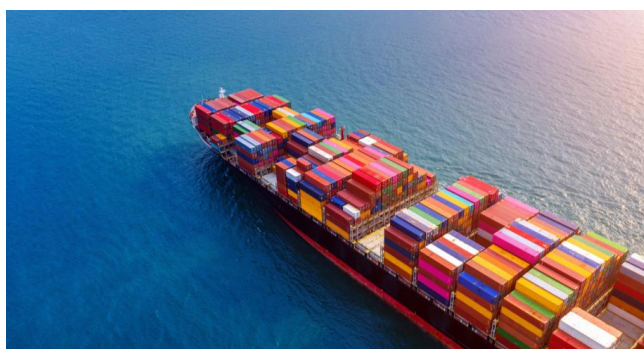
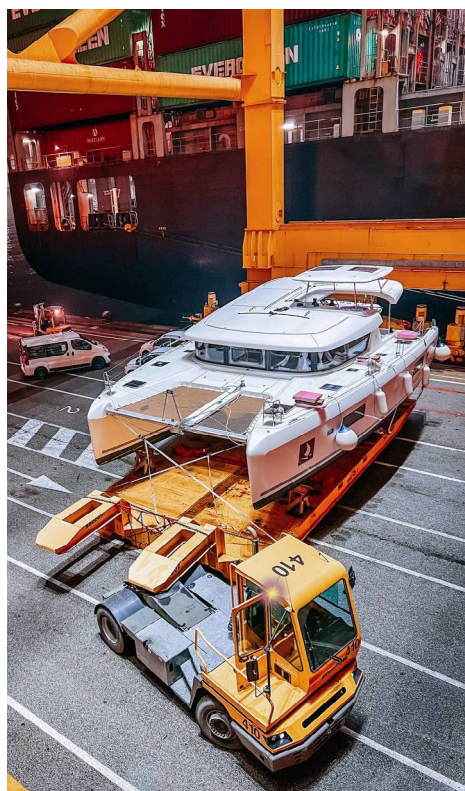
Sul piano politico interno, la lettera della Commissione arriva in un momento delicatissimo. Il governo Meloni aveva presentato l'opera come un simbolo identitario, una prova di modernità e capacità ingegneristica. L'Europa ribalta la prospettiva: non basta il sogno, servono i numeri. È un richiamo che riecheggia le tante stagioni in cui il ponte è stato promesso e mai realizzato, tra entusiasmi e sospensioni. Questa volta, però, l'ago della bilancia non è più solo a Roma: è nelle mani di Bruxelles.

Per i porti e la logistica del Sud, l'esito della vicenda è decisivo. Se il ponte verrà costruito, lo Stretto diventerà un nodo strategico della rete TEN-T, rafforzando la proiezione europea di Gioia Tauro e dei porti siciliani. Se invece il progetto si impantanerà, resterà il paradosso di un'infrastruttura evocata da decenni come motore di sviluppo e mai realizzata, con il rischio di aver disperso risorse preziose senza ricadute concrete.

La Corte dei Conti italiana, intanto, dovrà esprimersi entro novembre sulla tenuta finanziaria del piano. Bruxelles aspetta. E il ponte, ancora una volta, resta sospeso non solo tra Calabria e Sicilia, ma tra sogno e realtà, tra ambizione e fattibilità.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

“BAGALÀ, PIACENZA, GASPARATO: I SÌ E LE ASTENSIONI SULLE NOMINE PORTUALI”



Dietro l'unanimità apparente delle nomine portuali, i numeri raccontano una dinamica politica più sfumata. È quanto emerge dai dati parlamentari raccolti dal Messaggero Marittimo, che restituiscono con precisione il clima all'interno della IX Commissione Trasporti della Camera.

Per la proposta di nomina del dottor ingegnere Domenico Bagalà alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna erano presenti 21 deputati. I votanti sono stati 17, con 4 astenuti. La mag-

gioranza richiesta era fissata a 9 preferenze: i sì sono stati 17, approvazione piena.

Stessa configurazione per il dottor Matteo Gasparato, designato alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: 21 presenti, 17 votanti, 4 astenuti, 17 voti favorevoli. Anche qui, una convergenza senza incrinature, ma con un'area di non voto significativa.

Diversa la situazione dell'avvocato Paolo Piacenza, nominato presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. In Commissione i presenti erano 19, con 16 votanti e 3 astenuti. La maggioranza necessaria (9 voti) è stata ampiamente superata: i sì sono stati 16, approvazione netta.

In tutte e tre le votazioni la formula è stata “la Commissione approva”, ma le astensioni indicano come, al di là della convergenza politica, permangano equilibri delicati e valutazioni differenziate tra i gruppi parlamentari. Numeri che confermano come il lavoro della Commissione non sia mera ratifica, ma espressione di una geometria variabile, frutto di posizionamenti e strategie.

Il passaggio ora spetta al Senato, che sarà chiamato a confermare le tre presidenze. L'attenzione resta alta: la distribuzione delle guide nelle Autorità di Sistema Portuale è non solo scelta tecnica, ma atto politico che definisce indirizzi strategici per la logistica nazionale.

“PORTI USA, LA TASSA ANTI-CINA CHE SCUOTE LO SHIPPING”



Negli Stati Uniti la politica commerciale si sposta dalle aule dei tribunali al molo di attracco. Con una decisione che intreccia sicurezza nazionale e politica industriale, l'amministrazione americana ha deciso di introdurre già dallo scorso aprile un sistema di tariffe portuali destinate esclusivamente alle navi costruite in Cina.

La misura, formalizzata dal Rappresentante per il Commercio (USTR) in un documento pubblicato su Federal Register lo scorso Aprile, entrerà in vigore il 14 Ottobre 2025 e rappresenta, secondo il Financial

Times, una delle più incisive azioni protezionistiche mai adottate in campo marittimo.

La logica è chiara: colpire il dominio dei cantieri navali cinesi, che in vent'anni hanno conquistato oltre la metà delle nuove costruzioni globali grazie a sussidi statali e un ecosistema industriale verticalmente integrato. Washington intende ridurre la dipendenza dalle maestranze di Shanghai e Guangzhou, stimolando al tempo stesso la rinascita di cantieri nazionali e alleati. Come ha osservato il Wall Street Journal, "la cantieristica diventa un asset strategico, al pari dei semiconduttori o delle reti 5G".

Il meccanismo tariffario

Il dispositivo è costruito con precisione normativa. Per i primi 180 giorni dall'adozione la tariffa sarà pari a zero, un "grace period" pensato per consentire agli armatori di adattare piani nave e contratti. Dal 14 ottobre, però, scatteranno i primi oneri: circa 18 dollari per tonnellata netta o, in alternativa, 120 dollari per container. Verrà applicato il valore più elevato, con un impatto significativo sulle grandi unità portacontainer. Per le navi costruite in Cina ma di proprietà non cinese, l'onere resta sulla soglia dei 18 dollari a tonnellata; per quelle appartenenti a compagnie cinesi la cifra sale fino a 50 dollari a tonnellata netta, con incrementi previsti nei tre anni successivi.

Secondo Reuters, per alcune rotazioni transpacifiche il conto potrebbe arrivare a centinaia di migliaia di dollari per scalo, mentre le bozze di Febbraio parlavano addirittura di possibili oneri fino a 1,5 milioni di dollari a nave. La versione finale è stata ammorbidita dopo un confronto serrato con importatori, agricoltori e associazioni portuali, ma conserva un segnale politico inequivocabile: l'America intende scoraggiare l'uso di navi costruite nei cantieri cinesi.

Il documento USTR specifica inoltre che la tariffa si applicherà al primo porto di approdo negli Stati Uniti, evitando che una stessa nave paghi più volte lungo la rotazione. Sono previste esenzioni per unità in ballast, per traffici di corto raggio e per navi di piccola stazza, mentre le grandi portacontainer restano nel mirino principale.

Cantieri e potere industriale

Per comprendere la portata della decisione occorre guardare alla geografia industriale. Negli ultimi due decenni la Cina ha trasformato la propria cantieristica in un settore strategico, sostenuto da banche pubbliche, credito agevolato e piani statali di lungo periodo. Hudong-Zhonghua, Jiangnan e i grandi complessi del delta del Fiume Azzurro hanno scalzato Corea e Giappone, diventando fornitori quasi obbligati per gli armatori globali.

Le flotte di MSC, Maersk, CMA CGM e Hapag-Lloyd contano decine di unità costruite in Cina, spesso con tecnologie avanzate in materia di efficienza energetica e propulsione a GNL. La nuova misura americana, dunque, non riguarda solo le compagnie cinesi, ma coinvolge trasversalmente l'intero settore marittimo mondiale.

Come sottolineato dal Financial Times, "gli Stati Uniti vogliono rendere economicamente meno conveniente per le compagnie occidentali utilizzare navi costruite in Cina, aprendo spazi ai cantieri coreani e giapponesi". L'effetto immediato, tuttavia, sarà un aumento dei costi operativi, con ricadute sulle catene logistiche globali.

Effetti a catena sul Mediterraneo

Per i porti italiani e mediterranei gli effetti non saranno diretti, ma il contraccolpo è inevitabile. Gli operatori che bilanciano rotte Asia-Mediterraneo e Transpacifiche potrebbero ridisegnare i network, accentuando triangolazioni e blank sailing per contenere i nuovi costi. La volatilità dei noli, già in crescita per le deviazioni via Capo di Buona Speranza dovute alle tensioni nel Mar Rosso, rischia di intensificarsi.

L'UNCTAD ha stimato a Settembre una crescita del traffico marittimo globale pari appena allo 0,5 per cento, segnalando che il sistema si trova in un equilibrio fragile tra tariffe, dazi e instabilità geopolitica. In questo contesto ogni attrito aggiuntivo, come le tariffe portuali americane, agisce da moltiplicatore di incertezza.

Per i terminal italiani la chiave sarà la flessibilità: offrire soluzioni alternative agli armatori, garantire efficienza nelle operazioni di banchina e rafforzare i collegamenti intermodali per compensare eventuali ritardi o riallocazioni di traffico. In un quadro di crescente competizione tra porti mediterranei, la capacità di reagire tempestivamente alle nuove condizioni globali diventerà fattore competitivo decisivo.

La dimensione politica e le possibili ritorsioni

Il provvedimento americano non si esaurisce nella dimensione economica. È una mossa politica che espone gli Stati Uniti a possibili ritorsioni da parte di Pechino. La Cina potrebbe introdurre misure simmetriche, come oneri aggiuntivi per le navi costruite in Occidente o ostacoli amministrativi selettivi per le compagnie americane nei suoi porti.

Il Wall Street Journal ha segnalato che alcuni analisti vedono il rischio di una spirale di contro-misure che potrebbe frammentare ulteriormente il mercato navale. Nel breve termine, le compagnie saranno costrette a gestire maggiore complessità contrattuale, con clausole di adeguamento dei noli e coperture assicurative specifiche. Nel medio periodo, resta da verificare se la misura americana avrà davvero la capacità di spostare gli ordini navali da Pechino verso cantieri alternativi o se finirà per gravare soprattutto sugli operatori occidentali.

Conclusioni operative

Per l'industria italiana del mare—armatori, terminalisti, spedizionieri—la strategia deve essere duplice: tattica nell'immediato, strategica nel medio periodo. Nell'immediato occorrerà rinegoziare gli slot di "first call" nei porti americani, valutare con attenzione la



composizione della flotta impiegata e predisporre clausole contrattuali per coprire i differenziali di costo. Nel medio periodo, sarà cruciale seguire l'evoluzione delle politiche industriali globali: se davvero gli Stati Uniti riusciranno a stimolare una nuova cantieristica nazionale o a consolidare quella coreana e giapponese, il mercato delle nuove costruzioni potrebbe cambiare volto.

Come ha scritto il Financial Times, "la misura americana non è solo una tariffa portuale: è un esperimento di politica industriale che utilizza i porti come leva per ridisegnare gli equilibri globali della cantieristica".

I potenziali vantaggi non vanno sottovalutati. In primo luogo, la misura americana invia un segnale forte al mercato: la cantieristica navale è considerata un settore strategico e va protetto con la stessa determinazione riservata ai semiconduttori o alle telecomunicazioni. Spingere gli armatori a ordinare navi in Corea o Giappone significa rafforzare la resilienza industriale e premiare cantieri con standard ambientali più avanzati. Inoltre, la riduzione della dipendenza dalla Cina può favorire la diversificazione delle catene di fornitura, elemento cruciale in un contesto geo-

politico sempre più frammentato.

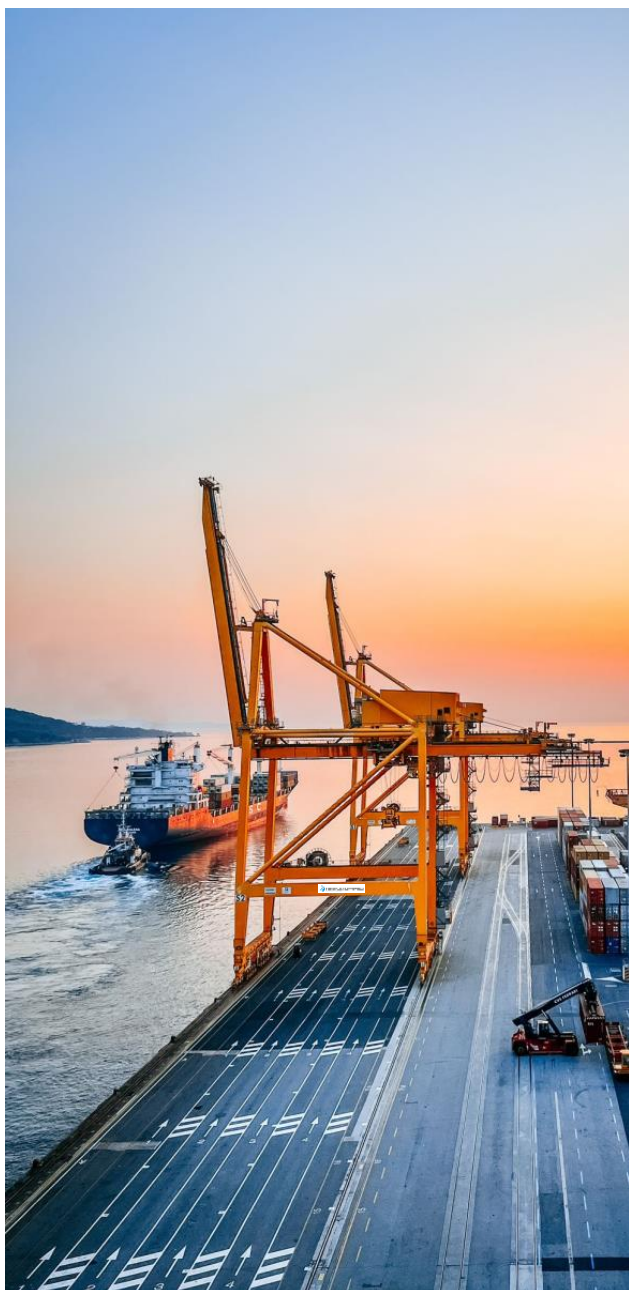
Al tempo stesso, i rischi sono numerosi. Primo: l'impatto economico immediato. Secondo Reuters, i costi aggiuntivi si tradurranno in noli più elevati e tempi di consegna meno affidabili. Secondo: la misura entrerà in vigore solo dal 14 Ottobre e resta suscettibile di modifiche, esenzioni o ricorsi, segno che il quadro è ancora fluido. Terzo: la dipendenza strutturale dai cantieri cinesi non può essere cancellata in pochi anni. Una quota consistente della flotta mondiale, inclusa quella europea, proviene da cantieri cinesi: sostituirla richiede tempi lunghi e investimenti ingenti. Quarto: il rischio di ritorsioni da parte di Pechino, che potrebbe introdurre misure speculari sui porti cinesi o rallentare procedure doganali, aggravando ulteriormente l'instabilità del sistema.

In sintesi, l'operazione americana ha la forza di cambiare la grammatica del commercio marittimo, ma per gli operatori resta un dossier da gestire con prudenza: ottimizzare la pianificazione flotta, rafforzare i presidi contrattuali e mantenere flessibilità nelle rotte diventeranno condizioni essenziali per affrontare il nuovo scenario.



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

1945-2025: CONFINDUSTRIA LA SPEZIA SOFFIA 80 CANDELINE



22 Settembre 1945. L'Italia riparte, ricostruisce, spera. La Spezia non è esente dal clima nazionale e in città, fino a quel momento legata alla manifattura, gli industriali, quattordici, si mettono insieme e costituiscono l'Unione industriale spezzina che qualche anno dopo diventerà Confindustria La Spezia.

La città, come racconta il video proiettato sul palco del Teatro civico della città per la cerimonia che ricorda questi 80 anni, si evolve e costruisce pezzo dopo pezzo una storia fatta di coesione, coraggio e visione parole chiave della giornata.

A fare festa con la confederazione le istituzioni e gli imprenditori, ma anche i cittadini.

Un traguardo importante che non rappresenta solo un momento di memoria, ha detto il presidente Mario Gerini nella relazione, "ma l'occasione per riaffermare il ruolo dell'impresa come motore di progresso, coesione e innovazione per l'intero territorio".

Serve fare impresa, ha detto, unire le forze e "oggi è

l'occasione per guardare al futuro, qui al teatro, simbolo di rinascita e apertura verso il mondo esterno".

Le tappe ripercorse dal presidente parlano di un'Italia ferita "ma quegli uomini ebbero il coraggio di credere nel futuro, di investire e di scommettere sulla rinascita della nostra città e della nostra economia. Su quelle basi abbiamo costruito un percorso che dura da ottant'anni."

Proprio l'associazione ha guidato la ricostruzione del tessuto industriale cittadino accompagnando la città nella transizione da polo esclusivamente militare a sistema industriale diversificato. E l'impresa è riuscita, creando un sistema economico resiliente che ha saputo affrontare, nel tempo, sfide cruciali come la globalizzazione, le crisi industriali e le profonde trasformazioni tecnologiche e sociali.

La relazione del presidente non guarda al passato come mero ricordo, ma come base per il futuro che vede ancora protagonista l'Arsenale Militare, che inaugurato nel 1869, è ancora un hub di innovazione. Qui Guglielmo Marconi, come ha poi ricordato un altro intervento sul palco, gettò il primo cavo sottomarino per una comunicazione terra-nave.

Ma la storia si intreccia anche con l'arte e negli anni '30, La Spezia visse una stagione culturale di grande vitalità, divenendo centro di attrazione per artisti e intellettuali come Filippo Tommaso Marinetti e i Futuristi, che trovarono nel golfo un simbolo di modernità e di visione.

"Allora come oggi – ha sottolineato Gerini – la nostra provincia seppe unire creatività, conoscenza e impresa, trasformando il talento locale in progresso industriale e culturale. Oggi siamo chiamati a fare lo stesso, con le tecnologie e le competenze del nostro tempo."

Questo lo spunto per le nuove generazioni e l'idea che il territorio spezzino abbia tutte le carte in regola per tornare a essere protagonista nei campi della scienza, della cultura e dell'innovazione, proprio come lo fu nei secoli scorsi promuovendo "conoscenza, creatività e impresa".

"Dobbiamo far sì che i giovani scelgano di restare o di trasferirsi qui. Per riuscirci è necessario unire le forze pubbliche e private, ascoltare le esigenze dei ragazzi e trasformarle in azioni concrete e immediate."

Per dare concretezza a questo impegno, Gerini ha annunciato l'avvio, a partire dal 2026, del premio annuale "ConfindustriaSP100", dedicato alle imprese che si distingueranno in progetti innovativi e sostenibili.

L'obiettivo è valorizzare e dare visibilità alle eccellenze locali, creando modelli virtuosi che ispirino l'intero tessuto produttivo provinciale.

Per celebrare simbolicamente questo anniversario, Confindustria La Spezia ha deciso di finanziare l'illuminazione dell'Accademia Capellini, istituzione storica che rappresenta un ponte tra scienza, cultura e impresa.

L'obiettivo di Confindustria La Spezia è sempre lo stesso da 80 anni e così resterà: essere un punto di riferimento per le imprese e per la comunità, capace di sostenere la competitività economica e la crescita sociale: "Guardare avanti significa rendere il nostro territorio un luogo dove le persone scelgono di vivere e lavorare. Il nostro compito -ha chiuso il presidente- è continuare a resistere, ricostruire, innovare e crescere, così come fecero le 14 imprese che nel 1945 fondarono questa Associazione."

Al termine dei lavori dell'Assemblea, la facciata del teatro Civico si è animata con una proiezione immersiva, un'esperienza di grande impatto emotivo che desidera raccontare, attraverso immagini e suggestioni, la storia industriale e sociale della città, cre-

ando un ponte ideale tra passato, presente e futuro.

L'evento

La festa per gli 80 anni è stata particolare per la location e per gli interventi. Si è scelto infatti di dare spazio a un fisico, Massimo Temporelli, professore di antropologia, scrittore e divulgatore scientifico che ha ripercorso le radici di innovazione scientifica e industriale della città.

Benedetta Colombo – Artefacile, divulgatrice e influencer di storia dell'arte, ha accompagnato il pubblico alla scoperta del nostro valore culturale, interpretandolo in chiave contemporanea.

Tito Boeri, economista, direttore del dipartimento di economia presso l'Università Bocconi di Milano, intervistato da Micaela Palmieri, giornalista Rai, moderatrice dell'evento, ha offerto la sua visione su un momento particolarmente complesso per l'Italia e per il mondo.

Del come è nata l'idea ci ha parlato (nel video) Francesco Pelosi, past president del Gruppo giovani imprenditori di Confindustria La Spezia.



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

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER		NAVE	VOY	DA									
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT		RA	AN	TS
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne), Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosecuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC CALAIS	MZ539A	09/10			6/10	10/10	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC DARIEN	MZ540A	16/10			13/10	17/10					
		AGIOS DIMITRIOS	MZ541A	23/10			20/10	24/10					
		TSC DORADO	MZ542A	30/10			27/10	31/10					
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosecuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC ROSA M	FD540E		14/10	6/10		11/10	vedi servizio 4				
		MSC GAIA	FD541E		21/10	13/10		18/10					
		MSC TERESA	FD542E		28/10	20/10		25/10					
		MSC MONICA CRISTINA	FD543E		4/11	27/10		01/11					
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 TAMARA	ML540A				8/10		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC JORDAN III	ML541A				15/10						
		MSC KILIMANJARO IV	ML542A				22/10						
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 ALICANTE	MG540W	7/10		1/10	3/10	9/10	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MSC ARICA		MG541W	14/10		8/10	10/10	16/10						
MSC CADIZ		MG542W	21/10		15/10	17/10	23/10						
MSC TOMOKO		MG543W	28/10		22/10	24/10	30/10						
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC DUBAI VII	MG544W	4/11		29/10	31/10	6/11					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George + ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Cristobal): Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown // Reefer in "Cold Treatment"	4	GREENFIELD	MC540A		8/10	29/9			3/10				
MSC ADONIS		MC541A	15/10	6/10			10/10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18		
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosecuzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		CAPE AKRITAS	MC542A		22/10	13/10			17/10				
	CAPE KORTIA	MC543A		29/10	20/10			24/10					
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA			VE	RA	AN	TS
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	5	MSC INES	NL538R		4/10		19/9			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC SINDY	NL539R		11/10		10/10						
		MSC ELMAN	NL540R		18/10		17/10						
		MSC JEONGMIN	NL541R		25/10		24/10						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				GIT	SA	LI	GE			VE	RA	AN	TS
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC SARYA III	CD540A	2/10	4/10	7/10	8/10			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ENGLAND	CD541A	9/10	11/10	14/10	15/10						
		MSC HELENA III	CD542A	16/10	18/10	21/10	22/10						
		MSC ROSARIA	CD543A	23/10	25/10	28/10	29/10						
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 prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé	7	MSC CAPELLA	IS540R			6/10			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC VIOLA	IS541R			13/10							
		MSC VIRGINIA	IS542R			20/10							
		MSC VERONA	IS543R			27/10							
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosecuzioni interne),Ennore (e prosecuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé		MSC AUDREY	FD531W			5/10							
	MSC ROSA M	FD540E			12/10								
	MSC GAIA	FD541E			19/10								
	MSC TERESA	FD542E			26/10								

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 YASHI B	MC540A	4/10				vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18						
			MSC ADONIS	MC541A	11/10															
			CAPE AKRITAS	MC542A	18/10															
			CAPE KORTIA	MC543A	25/10															
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	MM541A	10/10	---	12/10	---			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18						
URUGUAY - Montevideo			MSC GAYANE	MM52A	17/10	---	19/10	---												
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar			MSC AGADIR	MM543A	24/10	---	26/10	---												
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.			MSC CALAIS	MZ539A		---	---	6/10												
		MSC DARIEN	MZ540A	---	---	---	13/10													
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	GREENFIELD	MC540A		1/10	22/9				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18						
PERU' - Callao, Paita			MSC ADONIS	MC541A	4/10	8/10	29/9													
ECUADOR - Guayaquil			CAPE AKRITAS	MC542A	11/10	15/10	6/10													
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTAMICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto			CAPE KORTIA	MC543A	18/10	22/10	13/10													
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 SARYA III	CD540A	7/10							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 ENGLAND	CD541A	14/10															
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe			MSC HELENA III	CD542A	21/10															
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo vedi servizio 8			MSC ROSARIA	CD543A	28/10															
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	GREENFIELD	MC540A		1/10	22/9				vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsg	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 18					
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau			MSC ADONIS	MC541A	4/10	8/10	29/9													
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe			CAPE AKRITAS	MC542A	11/10	15/10	6/10													
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou			CAPE KORTIA	MC543A	18/10	22/10	13/10													
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	MSC TOKYO	MA539A	9/10				vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsg	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19							
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne			TBN	MA540A	16/10															
NUOVA CALEDONIA - Noumea			CMA CGM LOIRE	ONNMBE	23/10															
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets			MSC ALINA	MA542A	30/10															
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 prosezuzioni interne.		12 ^{bis}	MSC ARICA	MG541W				10/10												
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne			MSC CADIZ	MG542W			17/10													
NUOVA CALEDONIA - Noumea			MSC TOMOKO	MG543W			24/10													
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment			MSC DUBAI VII	MG544W			31/10													
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it							R	NA	GIT		GE	VE	RA	AN	TS					
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah - Hamad		13	MSC RAYA	GJ540E				9/10	vedi serv. 14bis		vedi servizio 18	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 DIANA	GJ541E			19/10													
JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama			MSC CLAUDE GIRARDET	GJ542E			25/10													
JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe			MSC MARIELLA	GJ544E				7/11												

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI														
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200														
<div>msc</div>														
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 AUDREY	FD531W		7/10	vedi serv. 16	-----	-----	8/10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC ROSA M	FD540E		14/10		-----	-----	15/10					
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	FD541E		21/10		-----	-----	22/10					
JAPAN- via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN – via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	FD541E		28/10		-----	-----	29/10					
				SP		NA	CIVIT	ADRIATICO						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	MSC PROSPERITY II	YA540A		4/10	vedi serv. 2	vedi serv. 4	vedi servizio 18						
ALGERIA – Algeri		MSC SAGITTARIUS F	YA541A		11/10									
		MSC PROSPERITY II	YA542A		18/10									
		MSC SAGITTARIUS F	YA543A		25/10									
				SP	GE	NA	CIVIT	ADRIATICO						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC CLARITA III	YM541A		6/10	vedi servizio 1	vedi serv. 4	vedi servizio 18						
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.		MSC RADIANT III	YM542A		13/10									
		MSC CLARITA III	YM543A		20/10									
		MSC RADIANT III	YM544A		27/10									
				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 JORDAN	ML541A	vedi serv. 8		10/10	29/9							
ISOLE CANARIE – Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC KILIMANJARO IV	ML542A			17/10	6/10							
		MSC SINGAPORE IV	ML543A			24/10	13/10							
		MSC FIAMMETTA	ML544A			31/10	20/10							
				BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	NAP	CARICO DIRETTO PER		
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC MELANI III	AE541A		14/10	13/10			12/10				HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC POLINA	AE542A		21/10	20/10			19/10					
		MSC MELANI III	AE543A		28/10	27/10			26/10					
		MSCJENNY II	AC540A						5/10	7/10	2/10		EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTIN, ISTANBUL, GEMLIK, ALMGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC ELEONORA III	AC541A						12/10		14/10	15/8		
		MSC ANDRIANA III	AC542A						19/10		21/10	28/7		
		MSC MASHA 3	AB541A		7/10	6/10	10/10		8/10	15/10			PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LAMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC HANNAH	AB542A		14/10	13/10	17/10		15/10	22/10				
		MSC HARMONY	AB543A		21/10	20/10	24/10		22/10	29/10				
		MAUREN	AY540R	8/10						10/10			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		TBN	AY541R	15/10						17/10				
		MSC RENAISSANCE III	AI541R							12/10			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
		MSC RENAISSANCE III	AI542R							19/10				
		MSC RENAISSANCE III	AI543R							26/10				
		MED TRABZON	AS541A		9/10	11/10			8/10					
		MED SAMSUN	AS542A		16/10	18/10			15/10				ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, SIFERICE, ALMGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MED TRABZON	AS543A		23/10	25/10			22/10					
		MSC OLGA F	AA540A		7/10	8/10			5/10				PIRAEUS, LAMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DOKKI, ELA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC MANASVI	AA541A		14/10	15/10			12/10					
	LUEBECK	AA542A		21/10	22/10			19/10						