



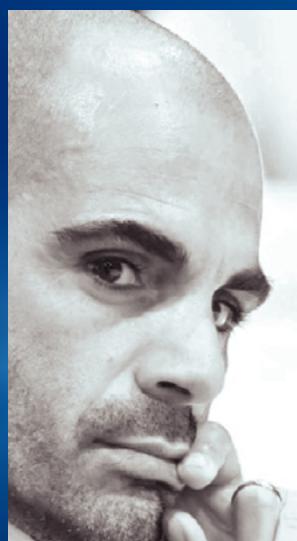
il Messaggero Marittimo

OTTOBRE 2025

RASSEGNA

MENSILE

8 NUOVI PRESIDENTI



follow us



PROTESTE PER GAZA, IL CLUSTER PORTUALE DIFENDE L'OPERATIVITÀ DEL PORTO DI LIVORNO

A Palazzo Rosciano si è svolto stamani un tavolo di confronto convocato dal commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale, Davide Gariglio, per affrontare il nodo delle manifestazioni di solidarietà al popolo palestinese e le ricadute sull'operatività dello scalo. Attorno al tavolo sedevano il prefetto Giancarlo Dionisi, il questore Giuseppina Stellino, il sindaco Luca Salvetti e il comandante della Capitaneria di Porto, Giovanni Canu, insieme ai membri dell'Organismo di Partenariato.

Il dibattito ha registrato un'ampia condivisione delle ragioni alla base delle proteste che nelle ultime settimane hanno attraversato la città e il porto, ma con altrettanta fermezza è stato ribadito un principio: la libertà di manifestare non può compromettere la funzionalità di un'infrastruttura strategica per l'economia nazionale. Un punto di equilibrio delicato, emerso con forza dopo quanto accaduto il 22 Settembre, quando un gruppo di attivisti ha bloccato il Molo Italia impedendo l'attracco della nave militare SNC Severn. Un'azione giudicata pericolosa non solo per i rischi alla sicurezza delle persone, ma anche per le conseguenze legali connesse all'occupazione di aree portuali soggette a normative speciali.

Il cluster portuale, pur riconoscendo la legittimità delle ragioni umanitarie, ha sottolineato la necessità di preservare l'affidabilità dello scalo, ricordando che blocchi operativi come quello imposto alle navi della compagnia israeliana Zim rischiano di minare la credibilità internazionale di Livorno come porto commerciale. L'orientamento condiviso è quello di incanalare le manifestazioni verso forme di dissenso che non mettano a rischio il funzionamento del sistema portuale, lasciando spazio a una sola ecce-



zione: il rifiuto di carichi di armi verso Paesi in guerra, in linea con le posizioni che stanno maturando a livello sindacale nazionale.

Dal confronto di Palazzo Rosciano emerge dunque una posizione chiara: solidarietà sì, ma senza varcare la soglia dell'operatività portuale. Un equilibrio che restituisce all'opinione pubblica l'immagine di un cluster unito e consapevole, capace di difendere tanto i diritti civili quanto l'interesse collettivo legato a uno scalo vitale per la città e per l'Italia.

TRIESTE, SCELTO IL NUOVO COMMISSARIO ADSP: SARÀ MARCO CONSALVO



Dopo quasi 500 giorni di vacatio, i porti di Trieste e Monfalcone avranno finalmente il nome del nuovo comissario straordinario nonché prossimo presidente: Marco Consalvo, attuale amministratore delegato del Trieste Airport. L'intesa è stata raggiunta tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Friuli Venezia Giulia, come anticipato dal vice ministro Rixi al Seafuture di La Spezia. La nomina chiude una lunga fase di incertezza seguita alle dimissioni anticipate di Zeno D'Agostino e a una serie di commissariamenti che hanno segnato l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale.

Il nome di Consalvo sarebbe quindi il frutto di una trattativa interna alla Lega, divisa tra l'area moderata guidata dal governatore Massimiliano Fedriga

e dal viceministro Edoardo Rixi, e quella più vicina al ministro Matteo Salvini e all'eurodeputata Anna Cisint, che aveva sostenuto con forza la candidatura dell'avvocato Massimo Campailla. Alla fine ha prevalso la linea moderata, con il Mit che ha accolto la proposta di Fedriga. Un percorso accidentato che ha visto sfumare in extremis anche altre ipotesi, tra cui quella del presidente di Trieste Airport, Antonio Marano, contrario a lasciare lo scalo aereo.

La designazione dovrà ora passare dalle commissioni parlamentari competenti di Camera e Senato per l'audizione e il voto. Nel frattempo, il commissario straordinario Donato Liguori, il cui mandato è appena scaduto, resterà in carica fino al perfezionamento della nomina.

Il profilo

Consalvo guida l'aeroporto regionale dal 2015, nominato inizialmente dalla giunta di centrosinistra guidata da Debora Serracchiani e riconfermato successivamente da Fedriga, a dimostrazione di una stima bipartisan. Sotto la sua gestione, il Trieste Airport ha raggiunto risultati record nel traffico passeggeri, diventando uno degli scali europei di medie dimensioni con la crescita più rapida. La sua esperienza è legata soprattutto al settore aeroportuale, con un passato da direttore generale dell'aeroporto di Napoli (2006-2012). Una carriera che ora lo porta a una nuova sfida in un settore diverso, quello portuale, cruciale per l'economia dell'Adriatico e per i collegamenti internazionali.

La fine di una parentesi turbolenta?

La scelta di Consalvo mette fine a un periodo turbolento per il porto di Trieste, caratterizzato da dimissioni improvvise, nomine contestate e perfino

un'inchiesta giudiziaria che aveva travolto il commissario indicato in precedenza, Antonio Gurrieri. Sul piano politico, l'indicazione segna un punto a favore di Fedriga, che ha imposto il suo candidato nel braccio di ferro interno alla Lega. Una partita che riflette non solo gli equilibri di governo ma anche le future sfide

elettorali in Friuli Venezia Giulia.

Con la guida di Consalvo, il porto triestino guarda ora a una fase di stabilità e rilancio, in un contesto internazionale sempre più competitivo e in attesa di sviluppi anche sulle tratte strategiche, come il collegamento con il terminal egiziano di Damietta.



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.generalexportnvooc.it

GENOA PORT TERMINAL, PROROGATA CONCESSIONE AL 2054

Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato la proroga della concessione per il Genoa Port Terminal, che resterà in vigore fino al 31 Dicembre 2054. La decisione, già validata in mattinata dalla Commissione Consultiva, conclude un percorso complesso avviato dopo la sentenza del Consiglio di Stato del 2024, che aveva annullato l'atto originario del 2016 per incoerenze con il Piano Regolatore Portuale. La rinnovata concessione ridefinisce le regole di gestione del terminal in chiave multipurpose, in linea con quanto stabilito dalla giustizia amministrativa e con gli indirizzi del Piano Regolatore. L'obiettivo è garantire continuità ai traffici marittimi e salvaguardia dei posti di lavoro, assicurando al contempo piena coerenza con la pianificazione portuale.

Il provvedimento introduce vincoli specifici per garantire la flessibilità operativa del terminal, con prescrizioni sulle dotazioni e sul layout delle aree, oltre a un innovativo sistema di sanzioni economiche e amministrative per assicurare il rispetto delle regole e della concorrenza.

Soddisfatto il presidente dell'Autorità di Sistema, Matteo Paroli, che ha definito la delibera "il risultato di un lavoro intenso, svolto con rigore e trasparenza". Ha sottolineato il contributo di uffici, commissioni e consulenti esterni, ringraziando tutti i soggetti coinvolti per aver consentito di raggiungere un traguardo che "all'inizio appariva tutt'altro che scontato". Secondo Paroli, la rinnovata concessione non solo tutela traffici e occupazione, ma rappresenta anche un passo decisivo per rafforzare la credibilità della governance portuale e consolidare la competitività del porto di Genova e dell'intero sistema ligure a livello internazionale.

"Finalmente siamo arrivati ad una conclusione del dossier riguardante la concessione al gruppo Spinnelli/ Hapag-Lloyd: è stata trovata una soluzione nel nome del buon senso e nel rispetto delle regole e della sentenza, ma soprattutto per la tutela occupazionale di 650 lavoratori.



Dopo un'attesa durata quasi un anno con un'assoluta incertezza su quello che sarebbe potuto accadere con ricorsi, controricorsi e battaglie a colpi di carte bollate. Oggi deve essere considerato un momento di ripartenza per il porto di Genova che deve rilanciarsi valorizzando le donne e gli uomini che ogni giorno lavorano nel nostro scalo: dobbiamo lavorare tutti assieme nella stessa direzione senza nessuna predominanza ideologica, ma con senso di responsabilità, abnegazione e professionalità, è un appello a tutti i protagonisti del comparto. La Fit Cisl sarà come sempre impegnata in prima fila per fare la sua parte e a garantire la salvaguardia dei diritti e della sicurezza e del lavoro", spiega Mauro Scognamillo, segretario generale

Altri provvedimenti del Comitato

Oltre alla partita principale del Genoa Port Terminal, il Comitato di Gestione ha approvato una serie di misure strategiche per lo sviluppo sostenibile dei porti di Genova e Savona.

Tra queste:

- **Ambiente e transizione energetica:** avanzamento del progetto europeo CLEANPORTI per la valORIZZAZIONE ambientale dei porti turistici e l'accordo con il Comune di Savona per la promozione di porti "verdi".
- **Energia rinnovabile:** via libera all'installazione di impianti fotovoltaici nel cantiere T. Mariotti e su aree del porto di Genova Levante, nell'ambito del programma Green Ports PNRR.
- **Occupazione:** sostegno alla Compagnia unica Pippo Rebagliati di Savona per il ricollocamento di personale con ridotta idoneità.
- **Espansione e logistica:** estensione delle autoriz-

zazioni alla Società Bettolo S.r.l. per nuove aree ferroviarie; ingresso del gruppo logistico FHP nel capitale di BUT S.r.l., rafforzando il network ligure con altri scali italiani.

- **Intermodalità ferroviaria:** avvio della gara per il servizio di manovra ferroviaria nei porti di Savona e Vado (valore complessivo circa 21,4 milioni di euro).
- **Infrastrutture:** approvazione del progetto per la nuova strada sulla sponda destra del torrente Segno a Vado Ligure (9 milioni di euro di investimenti) e avvio dei lavori di ripristino delle banchine della Darsena Alti Fondali di Savona, danneggiate nel 2024.
- **Utilizzi temporanei:** concessione alla FO.RE.S.T. S.p.A. di un'area a Ponte Somalia per operazioni di movimentazione prodotti forestali e servizi accessori, valida fino a fine 2025 te e sicurezza, parità di genere e diritti umani.



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

AMM. NERVI: IL PNS È LA NUOVA CORSA ALLO SPAZIO



In un contesto dominato dall'innovazione marittima e dalla geopolitica degli abissi, l'Ammiraglio Cristiano Nervi, direttore del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea e del Centro di Supporto e Sperimentazione Navale della Marina Militare, ha scelto di rispondere in esclusiva alle domande del *Messaggero Marittimo*.

Un confronto diretto che ha restituito la visione e la portata di un'infrastruttura giovane ma già determinante, capace di intrecciare Marina Militare, università, industrie e istituzioni in un ecosistema unico in Europa.

"Il Polo nazionale non è solo Marina Militare – ha esordito Nervi – ma una realtà variegata, che raccolge quattro ministeri, dall'Università alla Difesa, dall'Industria al Mare e Protezione civile. Al suo interno siedono la Conferenza dei presidenti degli enti di ricerca, i rettori delle università, le industrie nazionali.

Il Polo usufruisce di infrastrutture e personale della Marina, ma la governance e le attività sono condivise da un ampio ventaglio di istituzioni e operatori economici".

La partecipazione al Seafuture, ha spiegato Nervi, si inserisce in questa logica: "Vogliamo sostenere le imprese nazionali, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese, indirizzarle su obiettivi comuni, sviluppare tecnologie strategiche e creare un sistema di controllo subacqueo capace di difendere le infrastrutture e sostenere ricerca, manutenzione e attività industriali".

In diciotto mesi sono stati avviati diciotto progetti di ricerca, "con forte premialità per PMI e università". Il risultato è un ecosistema di oltre 250 operatori economici, 175 medie imprese, 20 grandi aziende e numerosi atenei. "Molte industrie hanno accettato la sfida di misurarsi con tecnologie non ancora presenti in Italia, garantendo prestazioni superiori del 20% ri-

spetto ai competitor stranieri. Penso a sonar, batterie resistenti alla pressione, manipolatori, sistemi di navigazione autonoma. Realtà come Elettronica, Rina Consulting o aziende dell'indotto Ferrari e Ducati hanno aderito ai nostri bandi, portando competenze nuove in un settore che non faceva parte del loro DNA".

L'Ammiraglio ha sottolineato l'importanza della rapidità: "Puntiamo ad arrivare ai dimostratori tecnologici in soli due anni, tempi record per la ricerca. I primi saranno testati in mare già nel 2026". Due gli assi strategici: una rete subacquea basata sulle dorsali in fibra ottica, "capace di trasformarsi in sensore e trasmettere informazioni in tempo reale a terra", e un mezzo autonomo in grado di operare a 3.000 metri di profondità, con payload modulare per missioni militari e civili.

Le applicazioni civili, secondo uno studio Price Waterhouse Cooper, rappresenteranno l'80% delle attività subacquee: manutenzione infrastrutturale, ricerca scientifica, sfruttamento di risorse minerali, monitoraggio ambientale. "La dimensione subacquea è impenetrabile – ha spiegato Nervi – e oggi conosciamo meglio Marte degli abissi. Gli oceani custodiscono risorse straordinarie, terre rare e giacimenti che, sfruttati con rispetto ambientale, potranno cambiare gli equilibri globali. Senza tecnologie nazionali, però, l'Italia rischia di restare indietro".

Non solo difesa, ma anche prospettive di lavoro: "La sfida è generare nuove professionalità, dai manutentori di droni agli sviluppatori di algoritmi di intelligenza artificiale per veicoli subacquei autonomi. La dimensione subacquea è una prateria ancora da percorrere, capace di aprire scenari simili a quelli che 65 anni fa si aprirono con la corsa allo spazio".

Nervi ha ricordato che il Polo mette a disposizione di imprese e università le strutture di San Bartolo-

meo, con laboratori, officine e assetti navali della Marina: "Chi vince i bandi può fare sperimentazione concreta sui nostri mezzi, con vantaggi evidenti in termini di sinergia e coordinamento".

Lo sguardo si allarga anche alla geopolitica: la difesa dei gasdotti, il monitoraggio delle infrastrutture critiche, l'apertura delle rotte artiche e la prospettiva di accedere al 70% delle risorse del pianeta ancora inesplorate. "Abbiamo avviato 18 progetti in 18 mesi, creato un ecosistema di 251 realtà, e avremo i primi dimostratori tecnologici nel 2026. Sono numeri che ci rendono orgogliosi", ha concluso l'Ammiraglio.



BARBARA BALDINI E EXPLORA JOURNEYS: ALLA GUIDA DI UN'ESPERIENZA

Durante l'estate Barbara Baldini è stata nominata direttrice commerciale per il mercato italiano di Explora Journeys, il brand di crociere di lusso del gruppo MSC.

Un incarico importante che arriva mentre la compagnia è impegnata in un percorso espansivo, in attesa di sei unità entro il 2028, con le prime due navi – Explora I ed Explora II – già operative tra Mediterraneo e Caraibi.

Per capire meglio il suo ruolo, il suo percorso e anche il mercato su cui opera Explora Journeys, l'abbiamo contattata e partendo dall'evoluzione del brand abbiamo fatto con lei una panoramica sul mercato e sulle sue responsabilità.

La prima cosa da dire è che Explora Journeys non è solo una compagnia di crociere di lusso, ma un vero e proprio lifestyle brand, che propone viaggi trasformativi in un contesto di lusso raffinato, discreto e contemporaneo.

“Offriamo un approccio che si avvicina al mondo dell'hôtellerie di alta gamma -ci spiega- con suite fronte oceano, spazi generosi, dining concept diversificati e un forte focus sulla personalizzazione. Questo ci permette di intercettare clienti che cercano alternative a resort o viaggi su misura a terra. Le nostre navi sono progettate per offrire un'esperienza residenziale di alta classe”.

461 suite oceanfront danno agli ospiti la possibilità di ampie terrazze private, arredi di design italiano e servizi esclusivi come fitness in-suite.

“A bordo, l'ospitalità è al centro dell'esperienza. Offriamo esperienze culinarie con bevande illimitate di altissima qualità, accesso gratuito alla nostra Ocean Wellness Spa, Wi-Fi ad alta velocità, programmi di benessere e fitness, e un servizio di maggiordomo 24 ore su 24 nelle nostre Ocean Residences”.



Il target di riferimento, si declina in diverse tipologie di viaggiatori: i clienti sono più giovani rispetto alla tradizionale fascia crocieristica, attratti dal design contemporaneo delle navi e dall'offerta altamente curata di esperienze tailor-made.

Poi le famiglie “che desiderano condividere momenti di valore in spazi esclusivi, come le nostre residenze, ideali per vivere insieme la vacanza senza rinunciare alla privacy, ma anche i viaggiatori solitari, che trovano a bordo un ambiente accogliente, raccolto e stimolante, dove sentirsi a proprio agio”.

Con loro i globetrotter esperti, abituati a resort di alta gamma, ma interessati a un'esperienza itinerante che permetta di scoprire nuove destinazioni senza compromessi sul comfort.

Salire a bordo di una nave Explora significa “trovarsi in un' elegante residenza privata sul mare con ampie suite tutte con terrazza fronte oceano, tanti ambienti sofisticati e spazi comuni come le lounges di bordo e le piscine pensati per favorire il comfort e la socialità in un'atmosfera cosmopolita”. Ogni esperienza a



bordo e a terra è curata nei minimi dettagli, con l'obiettivo di lasciare un ricordo autentico e duraturo. La proposta gastronomica, con 18 concetti culinari differenti, è uno dei nostri elementi distintivi. Utilizziamo ingredienti stagionali e di altissima qualità, spesso legati alle destinazioni toccate, una scelta che ci è valsa il riconoscimento Best Cruise Cuisine da Condé Nast.

Anche lo shopping a bordo riflette i nostri valori: boutique selezionate, con brand di lusso affiancati da realtà artigianali certificate B Corp o Butterfly Mark, in linea con il nostro impegno verso la sostenibilità. I nostri itinerari evitano le rotte tradizionali per favorire una scoperta autentica, attraverso esperienze immersive e personalizzate. Il servizio a bordo è un altro elemento distintivo, discreto e altamente personalizzato: un team preparato e attento che anticipa i desideri degli ospiti, creando quel senso di benessere profondo che definiamo Ocean State of Mind—uno stato d'animo fatto di calma, eleganza, apertura e connessione, con sé stessi e con il mondo”.

Non solo un viaggio ma un'esperienza

L'esperienza Explora ha come cuore pulsante la filosofia dell'Ocean State of Mind: un approccio trasformativo che si riflette in ogni dettaglio del viaggio, e che accompagna gli ospiti verso uno stato di benessere profondo, connessione e scoperta. È prima di tutto uno stato d'animo ispirato dalla presenza costante del mare. Il mare rilassa, ma al tempo stesso rigenera; ci connette con noi stessi, con gli altri e con i luoghi che visitiamo. È un invito alla calma, alla gioia e alla consapevolezza: un equilibrio armonioso tra introspezione e apertura al mondo.

A bordo, questa filosofia prende forma in modo tangibile con spazi progettati per favorire serenità e bellezza: ampie vetrate, ambienti luminosi, materiali naturali e palette cromatiche tenui ricreano l'atmosfera di una residenza elegante e rilassante sul mare.

Il Wellness e well-being olistico combina meditazione, respirazione, suoni terapeutici e cristalli come ametista, quarzo e acquamarina, aiutando gli ospiti

a centrarsi e ritrovare equilibrio interiore e si associa al trattamento Ocean Renewal che unisce massaggi con oli caldi, tecniche rilassanti, suono e cristalli per un'esperienza multisensoriale profonda.

“Navighiamo a ritmo lento, con soste prolungate o arrivi fuori dagli orari convenzionali nei porti, per offrire ai nostri ospiti la possibilità di esplorare destinazioni meno battute, vivere esperienze culturali autentiche e immergersi nei luoghi con tempo e attenzione”.

“Explora Journeys è una proposta unica: un resort elegante sul mare che combina il comfort di un hotel 5* con l'esperienza di viaggio itinerante. Chi ci sceglie è un viaggiatore sofisticato, in cerca di esperienze autentiche, significative e personalizzate, un viaggio che arricchisce. È una persona che dà valore al tempo e alla qualità, desidera riconnettersi con sé stessa, con gli altri e con il mondo circostante, il tutto in un contesto raffinato e cosmopolita. Non cerca solo il confort e il lusso ma anche la libertà di scegliere. È un viaggiatore consapevole che vuole lasciare un'impronta positiva del suo passaggio aiutando a preservare i luoghi e le culture per i viaggiatori del futuro”.

Le destinazioni più amate e le novità

“Le destinazioni più amate dai nostri ospiti riflettono il nostro impegno nell'offrire esperienze autentiche e raffinate. Nel Mediterraneo, porti come Santorini, Amalfi, Ibiza e Minorca sono molto apprezzati per la loro bellezza naturale e l'atmosfera esclusiva. In Nord America, le crociere nei Caraibi e lungo la costa est degli Stati Uniti, con partenze da Miami e New York, sono tra le più richieste. Ogni itinerario è progettato per offrire un ritmo di viaggio lento, con pernottamenti in porto che permettono ai nostri ospiti di immergersi completamente nella cultura locale, lontano dalla folla”.

Tantissime le novità. Il prossimo Agosto arriverà EXPLORA III, che con il suo viaggio inaugurale partirà da Barcellona alla volta di Southampton per poi spingersi nell'Europa settentrionale fino a inizio Settembre, con itinerari affascinanti tra Gran Bretagna, Danimarca, Norvegia e Islanda.

“Da lì raggiungerà la Groenlandia e successivamente si sposterà verso la East Coast degli Stati Uniti, il New England e il Canada per ammirare lo spettacolo del foliage autunnale della Indian Summer.

Per l'inverno 2026 annunciamo un'ulteriore grande novità: EXPLORA II attraverserà il Canale di Suez per navigare tra Mar Rosso e Penisola Arabica, toccando luoghi di straordinaria rilevanza storica come l'Egitto, Jeddah in Arabia Saudita e Dubai.

Ad Aprile 2027, EXPLORA III raggiungerà la costa pacifica di Centro e Nord America per esplorare una delle destinazioni che più hanno incuriosito il nostro pubblico: l'Alaska”.

Infine, a partire da Settembre 2027, EXPLORA III sarà protagonista di itinerari tra Asia Orientale e Sud-Est Asiatico, da 7 a 11 notti, includendo Giappone, Cina, Singapore, Corea del Sud, Vietnam e Thailandia. Una regione che sorprende per l'unicità di ogni destinazione: la vivacità delle metropoli, la quiete delle isole minori, la ricchezza culturale e la varietà di popolazioni che rendono ogni tappa un'occasione autentica di scoperta.

La flotta crescerà ancora nel 2027 con l'arrivo di Explora IV ed Explora V e di Explora VI nel 2028.

Chi sceglie una crociera oggi si affida ancora a un'agenzia di viaggio, circa l'80% conferma Barbara Baldini.

“Explora Journeys è un prodotto unico, che richiede un racconto accurato affinché il consumatore colga appieno dettagli, filosofia e valori che caratterizzano ogni nostro viaggio, primo fra tutti l'Ocean State of Mind. Per questo, le agenzie sono partner strategici nel veicolare la nostra proposta, soprattutto verso una clientela esigente e sofisticata.

Detto ciò, la brand awareness aumenta e sempre più viaggiatori sono attratti dal nostro stile di viaggio esclusivo e autentico. Il canale diretto ha quindi un potenziale di sviluppo significativo e il crescente interesse proprio da parte dei consumatori è un segnale forte che il nostro brand sta conquistando sempre più spazio nel cuore dei viaggiatori italiani”.

La flotta

Le navi di Explora Journeys sono costruite in Italia. Perché questa scelta?

“La decisione nasce da un profondo rispetto per l'eccellenza che il nostro Paese rappresenta nel settore della cantieristica navale. L'Italia è riconosciuta a livello mondiale per la sua tradizione manifatturiera, l'ingegneria avanzata e il design distintivo, elementi che conferiscono alle nostre navi un valore unico.

Inoltre, questa scelta ha un impatto significativo sull'economia locale e nazionale con un investimento totale di 3.5 miliardi per la flotta Explora e un indotto stimato di circa 15 miliardi e migliaia di posti di lavoro.

Scegliere l'Italia significa anche restituire valore al territorio, supportando le comunità locali e contribuendo a costruire un futuro del turismo di lusso che sia autentico, responsabile e umano”.

Entro il 2028 saranno sei le navi di lusso, tutte dotate delle più avanzate tecnologie a tutela dell'ambiente. “EXPLORA III e IV saranno alimentate a GNL, mentre EXPLORA V e VI introdurranno in aggiunta celle a combustibile in grado di trasformare il GNL rinnovabile in idrogeno e ridurre ulteriormente le emissioni. Tutta la flotta è già dotata di connessione elettrica a terra, illuminazione a LED per efficientare l'uso dell'energia a bordo e soluzioni per proteggere la vita marina, la nostra flotta è certificata RINA Dolphin per il basso impatto acustico sottomarino. Per quanto riguarda le infrastrutture portuali, riconosciamo che non tutti i porti sono attualmente equipaggiati per supportare queste tecnologie avanzate. Tuttavia, collaboriamo attivamente con le autorità portuali locali per garantire che le nostre navi possano attraccare in modo sicuro e sostenibile. Questa collaborazione include la pianificazione di lavori di aggiornamento delle infrastrutture, come l'installazione di connessioni elettriche a terra e l'adozione di pratiche operative che minimizzino l'impatto ambientale”.

Il ruolo della dottoressa Baldini

“Ho iniziato il mio percorso formativo all'Università degli Studi di Milano, dove ho conseguito una laurea in Scienze Politiche e Relazioni Internazionali con indirizzo giuridico. È stato un ambiente che mi ha dato solidi strumenti analitici, una visione globale e la capacità di comprendere le dinamiche internazionali oltre alla capacità di mediare, negoziare e comprendere culture diverse, competenze che si sono rivelate fondamentali quando ho deciso di entrare nel mondo del turismo.

Nel 2010 ho mosso i miei primi passi in Avalon Waterways, parte del gruppo Globus Family of Brands, nell'ufficio operativo. In quel ruolo ho lavorato molto “sul campo”: ho collaborato con i mercati europei, ho imparato la complessità della gestione operativa, i meccanismi di distribuzione, come costruire relazioni con agenzie e partner. Questa fase è stata importante perché mi ha permesso di mettere in pratica – più che sulla carta – quanto avevo studiato”.

Le responsabilità sono cresciute con ruoli che richiedevano una visione strategica: “Occuparmi di product management, coordinare reti commerciali, vedere non solo come vendere un prodotto ma come creare valore percepito, differenziazione e esperienze che rispondessero a un pubblico esigente. Queste tappe intermedie hanno rappresentato, per me, momenti di apprendimento cruciale – sia dal punto di vista delle competenze tecniche che da quello relazionale e organizzativo”.

Il salto che l'ha portata in questo ruolo è stato l'approccio con Explora Journeys. “Sono entrata in un momento in cui l'azienda sta crescendo rapidamente e ha grandi piani per il futuro: si prevede di avere sei navi entro il 2028, le prime due già operative nei Caraibi e nel Mediterraneo.

Come Direttrice Commerciale per l'Italia, il mio compito è di rafforzare lo sviluppo del brand sul territorio

nazionale, consolidarne il posizionamento nel segmento delle crociere di alta gamma, guidare le attività di vendita e distribuzione, promuovere l'offerta sia presso le agenzie di viaggio che verso il consumatore finale, e costruire rapporti solidi con i partner commerciali.

Guardando indietro, sono convinta che siano stati essenziali la combinazione di esperienza operativa concreta, la capacità strategica di leggere i mercati, la flessibilità nel lavorare con partner diversi, e la volontà di puntare sempre su qualità, innovazione, e cura dell'esperienza del cliente. Ogni tappa — anche le più impegnative — mi ha preparata per questo ruolo, dove oggi posso mettere insieme tutti questi elementi per contribuire concretamente alla crescita di Explora Journeys in Italia”.

L'essere donna in un mondo come quello dello shipping ancora fortemente caratterizzato da una maggior presenza maschile, non è mai stato un problema per la dottoressa.

“Però sono consapevole di essere stata fortunata: ho sempre lavorato in contesti — prima, con Avalon Waterways / Globus, e oggi con Explora Journeys — che privilegiano inclusività, e dove le donne ricoprono ruoli cruciali e responsabilità elevate”.

Ci sono esempi che la dottoressa cita per ricordare come il mondo stia cambiando con donne posizio- nate al vertice in Explora Journeys: Serena Melani

Serena Melani è la prima donna italiana a diventare comandante di una grande nave (Explora I). È un simbolo forte in un settore marittimo che storicamente è stato poco rappresentativo per le donne.

Anna Nash è presidente di Explora Journeys (nomina avvenuta nel Settembre 2024). Entrata con un'e-

sperienza pluriennale in brand di ultra-lusso e con ruoli di grande responsabilità deve guidare la visione strategica globale del brand in un momento cruciale della sua espansione.

L'equipaggio a bordo di Explora I e II conta circa 50 nazionalità differenti, e la proporzione uomo/donna nei ruoli di front line e leadership è molto vicina al 50:50.

“Questi esempi mi permettono di dire che, sebbene la parità non sia mai un traguardo automatico né scontato, ci sono segnali forti che le donne vengono riconosciute e valorizzate anche nei ruoli “tradizionalmente” più maschili, e questo rende il percorso più sostenibile, meno isolato.

Personalmente credo che la combinazione tra le mie competenze, la determinazione, e la scelta di operare in aziende che manifestano apertura e visione, in termini di diversità e inclusione, abbia fatto la differenza. E continuo a ritenere che sia importante che ci siano modelli visibili, perché ispirano altre donne e mostrano che è possibile arrivare in cima, anche in industrie complicate come il mare, il lusso, le crociere”.

La direttrice commerciale non ha mai avuto la sensazione di aver faticato più dei colleghi uomini, anche se ci sono state occasioni in cui ha percepito che la soglia della credibilità “fosse più alta per me, come spesso accade alle donne in ambienti tradizionalmente maschili. Tuttavia, ho sempre operato in ambienti dove le donne ricoprono ruoli di responsabilità concrete e dirigenziali, come Explora Journeys. Questo aiuta molto, perché quando l'organizzazione è inclusiva e valorizza il talento indipendentemente dal genere, la fatica diventa parte del percorso professionale normale, non un carico aggiuntivo legato al proprio genere”.

INTERPORTO PADOVA: "LA RIFORMA DEGLI INTERPORTI VA CORRETTA"

La riforma degli interporti, attesa da anni dal settore della logistica, entra finalmente in Parlamento, ma non senza sollevare dubbi e richieste di chiarimento. A sottolinearlo è stato il presidente di Interporto Padova Luciano Greco, intervenuto all'evento "La nuova legge sugli interporti. Prospettive, criticità e opportunità per la logistica italiana" promosso dalla Camera di Commercio di Padova – primo socio dell'interporto – che ha posto al centro del dibattito proprio le novità normative in discussione. Secondo il presidente, il testo di legge in esame rappresenta "un passo avanti importante e necessario", ma contiene anche elementi di rigidità e passaggi che, nella formulazione attuale, rischiano di creare più problemi che soluzioni. In particolare, l'attenzione si concentra sull'articolo 5, comma 2, che nella sua interpretazione letterale potrebbe determinare "profili di incostituzionalità" e generare forti difficoltà nella gestione ordinaria delle società di interporto.

"Una norma poco chiara – ha spiegato – rischia di mettere in difficoltà collegi sindacali, società di revisione e amministratori, creando incertezze operative e potenziali ricadute negative sui soci, in primis le Camere di Commercio. Per questo chiediamo che, finché c'è tempo, si intervenga con un provvedimento di legge correttivo o, se necessario, con una norma parallela che possa chiarire definitivamente i punti controversi".

L'interporto guarda avanti: gara internazionale per il nuovo terminal intermodale

Accanto alle preoccupazioni normative, il presidente ha voluto evidenziare i passi avanti compiuti da Interporto Padova sul piano industriale. Nei giorni scorsi si è infatti chiusa la gara internazionale per la gestione del nuovo terminal intermodale: un'infrastruttura strategica che consoliderà il ruolo di Padova come hub logistico di primo piano in Italia e in Europa.



Due le proposte presentate, entrambe da cordate composte da grandi operatori del settore logistico e intermodale a livello globale. "È motivo di grande soddisfazione – ha sottolineato – perché significa che il nostro progetto è considerato attrattivo e sostenibile da alcuni dei principali gruppi mondiali. In un certo senso è una scommessa vinta: siamo i primi in Italia, e probabilmente tra i primi in Europa, ad proporre un partenariato di questo tipo per un inland terminal".

Il percorso non è ancora concluso: seguiranno la valutazione delle offerte, l'aggiudicazione e i passaggi formali che porteranno all'avvio della gestione. Ma la direzione è tracciata. "Questo risultato dimostra che gli investimenti privati sulle infrastrutture pubbliche sono possibili – ha aggiunto – a patto che ci sia un quadro normativo chiaro e stabile".

La sfida: attrarre capitali privati con regole certe
Il messaggio finale lanciato dal presidente è chiaro: il sistema logistico italiano può crescere e attrarre investimenti, ma servono regole semplici, certe e applicabili. "Padova ha dimostrato che è possibile mobilitare risorse private a favore delle infrastrutture pubbliche. Ma per farlo serve una governance chiara e soprattutto una normativa che non lasci margini di dubbio. La riforma degli interporti rappresenta un'oc-

casiōne da non sprecare, a patto che si intervenga per correggere le criticità già emerse".

Con la prospettiva di un nuovo terminal intermodale in gestione condivisa tra pubblico e privato, e con il dibattito nazionale sul futuro degli interporti ancora aperto, Padova si candida a giocare un ruolo da apri-pista per l'intero sistema logistico italiano.



PAROLI: "IL PORTO DI GENOVA È IL PIÙ GRANDE CANTIERE MARITTIMO AL MONDO"

Con un intervento di forte visione e concretezza, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, Matteo Paroli, ha delineato il futuro del sistema logistico-portuale italiano intervenendo ad un convegno svoltosi a Lugano. Fin dalle prime battute, Paroli ha indicato la rotta del suo mandato: infrastrutture reali, tempi certi, regole chiare e un porto capace di competere sui mercati globali.

"La nostra sfida – ha esordito – è costruire un sistema portuale solido, integrato con l'industria e i mercati europei, attrattivo per gli investitori ma pienamente rispettoso dell'ambiente e dei territori che lo ospitano". Proprio in questa prospettiva, il presidente ha annunciato che sarà completato e posizionato il primo mega-cassone della nuova diga foranea di Genova, avviando così la nuova linea costruttiva che conta già dodici cassoni standard installati. "L'opera, dal valore di 1,3 miliardi di euro, è il più grande cantiere marittimo al mondo e consentirà l'accesso di navi fino a 400 metri a pieno carico. La diga rappresenta un orgoglio dell'ingegneria nazionale e cambierà radicalmente le capacità recettive del porto".

La diga si inserisce in un piano infrastrutturale complessivo da 3,3 miliardi di euro, che comprende anche banchine, aree retroportuali, nuovi assi di penetrazione e il ponte ad arco su due livelli, premiato nel 2023 come miglior opera mondiale della categoria.

Ma per il presidente le opere da sole non bastano. "Per attrarre investimenti servono governance forti, stabilità giuridica e chiarezza amministrativa," ha spiegato, citando la recente risoluzione di un complesso caso di concessione terminalistica, che ha consentito di garantire continuità operativa, coerenza con la pianificazione e tutela dell'occupazione.

"Non è stato facile, le norme concessorie portuali sono complesse ma dal mio arrivo e in meno di 3



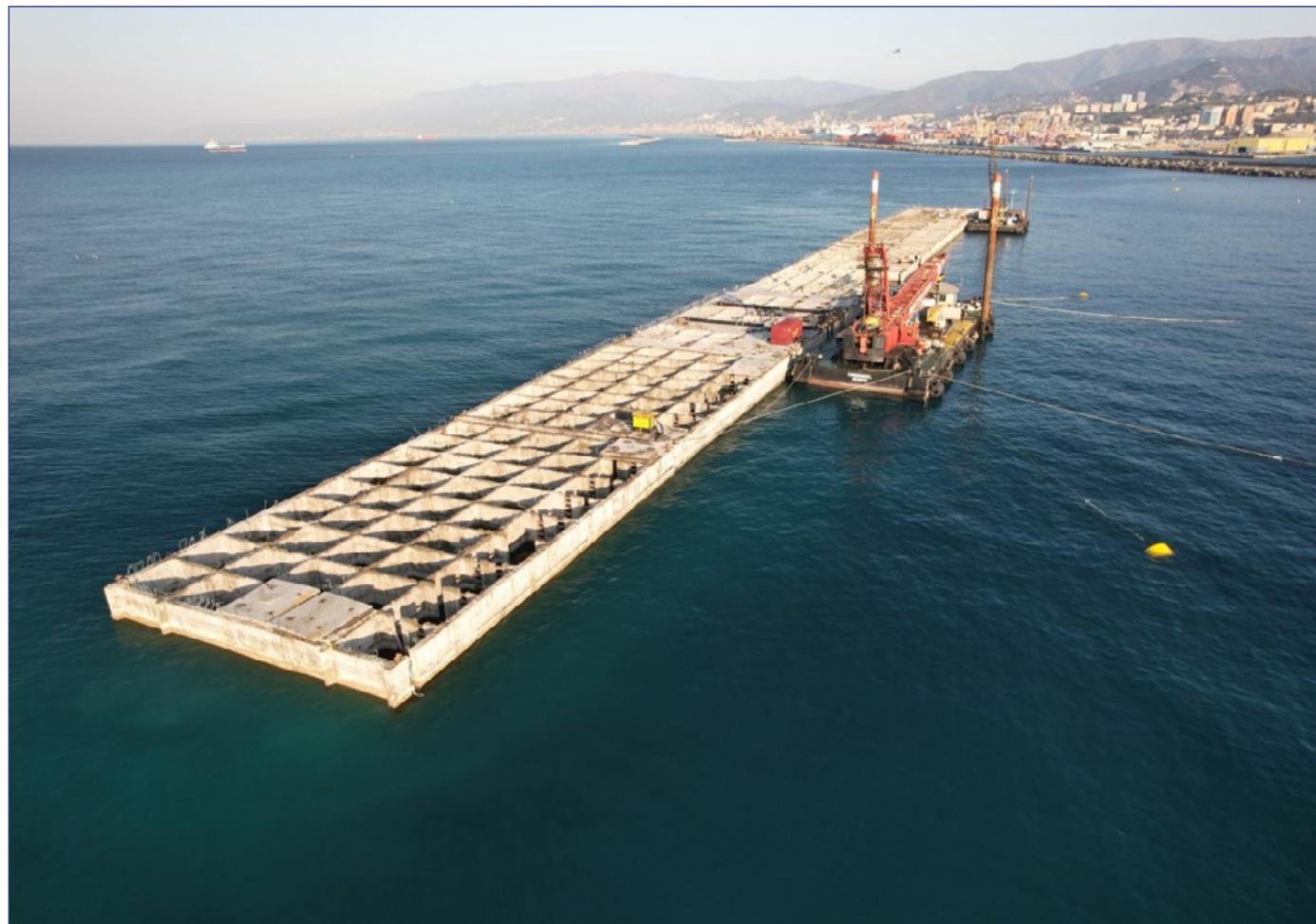
mesi, con grande abnegazione e sacrificio da parte delle strutture dell'ente, abbiamo risolto un caso emblematico che rischiava di produrre effetti negativi sull'operatività dei nostri porti ma anche sull'immagine del sistema portuale italiano". Il presidente Paroli ancora aggiunto: "Abbiamo voluto dare un segnale chiaro: chi investe in Italia deve avere la certezza che può investire nei porti italiani si può investire, ma dobbiamo garantire regole certe e coerenti".

Paroli ha poi valorizzato il modello ligure come esempio virtuoso di collaborazione istituzionale: "Genova oggi è il laboratorio della convergenza tra Regione, Comune, Governo e le due Autorità di Sistema portuale liguri. Questa sinergia ci consente risultati in tempi rapidi e con impatti ambientali ridotti."

Altro tema centrale, la transizione digitale e la sicurezza informatica. "Abbiamo investito oltre 2 milioni di euro in cybersecurity nel bilancio 2026, a fronte di un raddoppio degli attacchi rispetto al 2023. Abbiamo inoltre destinato 3 milioni di euro al Port Community System: il dato accompagna la merce e spesso la precede; proteggere i sistemi informatici è oggi un imperativo assoluto".

In chiusura, il presidente ha riaffermato la continuità

strategica dell'azione dell'Autorità: "Stiamo costruendo una governance di lungo periodo, dove infrastruttura fisica e digitale procedono insieme. I risultati visibili già nei primi tre mesi del mio mandato sono frutto di un lavoro intenso di tutte le strutture dell'AdSp. Impegno, credibilità e fiducia sono le vere fondamenta del nostro sistema portuale".



IL PORTO DI LIVORNO È TORNATO PIENAMENTE OPERATIVO?

Il porto di Livorno è tornato pienamente operativo dopo gli scioperi dei giorni scorsi?

Lo abbiamo chiesto direttamente al commissario straordinario dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Davide Gariglio.

“Sì, il porto sta lavorando come d'abitudine -ci ha detto- e mi auspico si possa continuare così. Mi auguro che una vicenda come quella dei giorni scorsi relativa alla nave Zim, che non ha legami col traffico d'armi ma soltanto appartiene allo stato di Israele, non si ripeta. Capisco la volontà di manifestare e dire no alla carneficina a Gaza, come in altre parti del mondo, ma boicottare una nave per questo motivo mette a grave rischio il porto di Livorno”.

Dopo il tavolo di confronto convocato all'indomani dello sciopero che ha coinvolto istituzioni e operatori, le linee guida sono quelle della responsabilità perché in questo momento difficile tutti facciano al meglio il proprio lavoro.

“Tutti erano d'accordo che il porto è aperto a tutti, tranne al traffico d'armi, detto questo non possiamo permettere che altri porti ci portino via i traffici” aggiunge Gariglio.

La Darsena Europa e le richieste di Confindustria

Questo anche in previsione della Darsena Europa per la quale il commissario lancia l'idea di visita dei cantieri per i cittadini.

“È un progetto fortemente voluto dalla comunità livornese e mi piacerebbe potessero rendersi conto di quello che stiamo realizzando con tante risorse”. E oggi, ci dice, chi visita i cantieri può già vedere i primi metri del molo foraneo intorno alla vasca di colmata tra le prime opere a mare.



Facciamo con Davide Gariglio un ultimo passaggio sulle richieste che Confindustria Toscana Centro e Costa ha lanciato qualche giorno fa in occasione dell'incontro con il commissario per rivedere il Piano triennale delle opere: “Abbiamo in cantiere tante opere pubbliche da realizzare, ma le risorse non riescono a coprirle tutte al momento.”

Saranno date delle priorità a quelle che sono ritenute più urgenti e con un impatto maggiore sul porto, per poi cercare di reperire le risorse per le altre.



LIVORNO, VIA LIBERA DAL TAR ALLA MAXI-CANTIERISTICA IN DARSENA CALAFATI E PISA

Il TAR della Toscana ha dato il via libera alla riconversione delle aree sulle Darsene Calafati e Pisa verso attività di cantieristica navale per maxi yacht, respingendo i ricorsi presentati dal Cantiere Navale Lorenzoni, che si era opposto al progetto dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. L'iniziativa dell'AdSp, supportata da uno studio tecnico di RINA, prevede la realizzazione di un polo per la costruzione di grandi unità da diporto, in sostituzione dei cantieri di piccole e medie dimensioni attualmente presenti.

Il progetto dell'Autorità portuale

L'AdSp aveva pianificato una ristrutturazione temporanea delle concessioni per allinearle alla stessa scadenza (metà 2026, quella del cantiere Lorenzoni), seguita da un adeguamento tecnico-funzionale (Atf) delle aree, approvato dal Comitato di Gestione nel novembre 2024.

L'obiettivo è creare una "maxinautica" capace di attrarre investimenti e rafforzare il ruolo di Livorno nel mercato internazionale dei superyacht.

Il ricorso del Cantiere Lorenzoni

Lorenzoni sosteneva che la nuova destinazione d'uso fosse in contrasto con il Piano Regolatore Portuale (PRP), che a suo avviso prevedeva in quelle aree solo cantieristica minore o, in futuro, funzioni commerciali.

Inoltre, il cantiere riteneva illegittimo l'Atf approvato dall'Autorità portuale, perché avrebbe alterato le destinazioni d'uso senza un adeguato iter di pianificazione.

La decisione del TAR

I giudici amministrativi di Firenze hanno respinto



integralmente il ricorso, giudicandolo inammissibile e infondato nel merito.

Il TAR ha chiarito che:

- Il Piano industriale RINA non prevede una limitazione alla sola cantieristica minore.
- Per "nave", ai sensi del PRP, si intende qualsiasi imbarcazione oltre i 24 metri, incluse quelle da diporto, militari o commerciali: dunque anche i mega-yacht.
- Le attività di cantieristica nelle Darsene Pisa e Calafati non sono temporanee, ma permanenti; l'eventuale spostamento è solo una possibilità ipotetica, non un obbligo.
- Il Piano RINA risulta quindi coerente con le scelte strategiche del PRP e rientra nella discrezionalità dell'amministrazione rimodulare le attività produttive all'interno della funzione "IA-1" (riparazione, costruzione e allestimento navale).

Il ricorso aggiuntivo contro l'Atf

Anche il ricorso integrativo presentato contro l'Atf è stato respinto: secondo il TAR, l'ampliamento delle attività di cantieristica non danneggia Lorenzoni, che opera nello stesso settore, e non incide negativamente sulla destinazione commerciale dell'area. Le modifiche introdotte con l'Atf, si legge nella sentenza, "non rappresentano variazioni significative" rispetto alle linee guida del Piano regolatore.

Le conseguenze della sentenza

La decisione del TAR consente all'Autorità portuale di proseguire senza ostacoli il percorso verso la creazione di un polo della grande nautica all'interno del porto di Livorno. Un passaggio strategico, destinato a ridisegnare la filiera cantieristica locale, orientandola verso segmenti ad alto valore aggiunto e rafforzando la competitività dello scalo toscano nel mercato internazionale dei superyacht.



CONFITARMA IN ASSEMBLEA PER “GUIDARE IL CAMBIAMENTO”

Ad aprire l'Assemblea Pubblica di Confitarma – ShipyDay 2025, dal titolo “Blue to Blue” è stato quest'anno, dal palco dell'auditorium della Tecnica di Roma il ministro della Difesa Guido Crosetto.

Il ministro ha sottolineato come la difesa marittima nazionale sia strategica non solo per la sicurezza, ma anche per la competitività economica e commerciale del Paese e la sua presenza a livello geopolitico.

Se dal mare viene la sicurezza, da esso arrivano anche opportunità di futuro: tecnologia, ricerca e risorse naturali a fianco di un'apertura al mondo che richiede “una visione condivisa tra istituzioni, industria e mondo armatoriale, che sappia integrare difesa, innovazione e sviluppo.”

Superare barriere culturali e burocratiche è la chiave perchè mondo della difesa e civile possano riunirsi: “Investimenti in ambito militare, ricadono sull'economia con ritorni immediati anche in termini occupazionali e tecnologici”.

“La nostra forza marittima è un bene collettivo - aggiunge il ministro- al servizio della sicurezza, della libertà di navigazione e della crescita economica” ha chiuso, ribadendo la necessità di collaborazione tra pubblico e privato perchè possa progredire anche l'economia.

La relazione del presidente Mario Zanetti

Momento centrale dell'Assemblea è stata la relazione del presidente di Confitarma Mario Zanetti. Partendo dal concetto di mare come una “grande infrastruttura naturale che connette mercati, alimenta produzioni industriali e favorisce l'innovazione tecnologica” il presidente si è soffermato su alcuni punti che la confederazione ha tenuto in considerazione in questi anni.



Se oggi le rotte marittime rappresentano il riflesso delle tensioni e trasformazioni del nostro tempo, gli snodi marittimi globali “affrontano crisi senza precedenti” che rischiano, con l'aumento dei costi, di marginalizzare il Mediterraneo.

E facendo riferimento all'America e alla Cina, Zanetti ha sottolineato che se anche le grandi potenze “sentono il bisogno di rafforzare la propria flotta mercantile, tanto più deve farlo l'Italia che ha nel mare un fattore identitario e competitivo”.

E dice con chiarezza: “La bandiera delle nostre navi è anche una leva geopolitica”.

Proseguendo nel suo discorso Zanetti tocca il tema dei dazi annunciati dagli Usa sulle navi costruite in Cina che potrebbero portare sovraccosti portuali fino a 18 miliardi di dollari annui per il settore dello shipping mondiale.



Per l'Italia che conta oltre 1200 navi rappresentando la prima flotta di traghetti al mondo, la seconda europea di product tanker, si tratta di un tema importante, considerando che lo shipping è l'infrastruttura che "sostiene la nostra economia di terra e proietta l'Italia nei mercati globali".

Ma l'Italia vive allo stesso tempo un momento complesso: "La quota della flotta mondiale attribuita all'Italia e all'Europa è nuovamente in calo per controllo e bandiera. Questo ci richiama a una semplificazione normativa e nella governance del settore e a un ripensamento delle politiche industriali europee".

Qualcosa è stato fatto, ammette Zanetti ricordando i traguardi raggiunti durante l'anno.

Semplificare è anche la condizione indispensabile per affrontare la sfida della transizione energetica. "Non sono in discussione gli obiettivi, ma le moda-

lità scelte dall'Europa. Misure regionali come l'ETS e il FuelEu Maritime applicate solo al settore marittimo stanno producendo distorsioni pesantissime" ricorda.

Oneri che gravano sulle imprese: nel 2026 a pieno regime, l'ETS peserà in Europa oltre 8 miliardi di euro l'anno.

In quei giorni era poi attesa (si veda pag. 39) la riunione dell'IMO con una votazione decisiva sul Net-Zero Framework: "Un punto di svolta per il quale chiediamo con forza che l'Europa assuma una posizione chiara e inequivocabile".

Non ha più senso mantenere, con l'adozione di tale Framework, strumenti regionali che comporterebbero una doppia tassazione a carico, solo, delle imprese europee e che comprometterebbero la competitività della flotta italiana.

Una flotta che chiede anche un nuovo bando per il suo rinnovo dopo i risultati pessimi del decreto Rinnovo Flotte. "Servono regole coerenti con il mercato, per modernizzare la flotta e rafforzare la competitività del paese".

Per l'armamento rappresentato da Confitarma, anche la riforma della governance è essenziale: "Una riforma che debba ispirarsi a una visione organica di sistema Paese, capace di coordinare gli investimenti e creare un network portuale integrato e competitivo."

Il presidente Zanetti chiude indicando tre azioni concrete: un piano industriale di lungo termine per colmare il divario con l'Europa, risorse per la doppia transizione energetica e digitale e una decisiva semplificazione normativa supportata da nuove tecnologie.

"Accanto a ciò occorre promuovere una vera cultura della competitività basata su dialogo, formazione e condivisione di esperienze".

SVALINI INDICA DIONISI COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA DARSENA EUROPA

Il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ha 'ufficializzato' la nomina del prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, a commissario straordinario per la Darsena Europa, confermando quanto anticipato settimane fa. L'annuncio è arrivato ai Bagni Pancaldi, nel corso di un incontro con la stampa avvenuto in un clima di forte tensione, tra cori e contestazioni provenienti dai manifestanti all'esterno. "Ho parlato con Confindustria, i sindacati e con il commissario dell'Autorità di Sistema portuale Davide Gariglio – ha dichiarato Salvini –. Con il prefetto Dionisi proseguiremo il programma per la realizzazione della Darsena Europa: i 500 milioni necessari sono già stanziati, ma il mio impegno non si ferma qui".

La scelta di Dionisi – in città da oltre un anno e da tempo impegnato sui dossier portuali, anche come coordinatore della cabina di regia per il maxi-terminal – è stata accolta positivamente dal mondo portuale, che temeva un commissario "calato dall'alto". Interpellato dalla nostra redazione, lo stesso emissario del Governo sul territorio labronico ha preferito non commentare ancora le parole del ministro, in attesa che la nomina venga ufficializzata.

Finanziamento del nodo Ten-T

Accanto alla conferma dei fondi per la Darsena Europa, Salvini ha annunciato anche l'intenzione di finanziare il collegamento del porto di Livorno alla rete transeuropea dei trasporti (Ten-T), cruciale per l'integrazione logistica con il resto del Paese e dell'Europa. La reiterata promessa peraltro arriva dopo l'appello di Piero Neri, presidente della delegazione livornese di Confindustria Toscana Centro e Costa, che aveva sollecitato un intervento concreto per colmare i ritardi infrastrutturali del territorio.



Il tema del nodo Ten-T è legato alla mancanza di 300 milioni di euro per completare i collegamenti ferroviari della Darsena Europa, risorse prima destinate e poi ridestinate ad altre opere, dallo stesso ministero in passato. Salvini ha replicato assicurando che il collegamento sarà finanziato: "Dobbiamo evitare che una grande opera resti isolata, senza connessioni con la rete ferroviaria e stradale".

Piazzali subito a reddito

Infine, il ministro ha ribadito l'intenzione di mettere a reddito i piazzali del nuovo terminal anche prima del completamento dell'opera, seguendo la linea già indicata dal viceministro Edoardo Rixi. "Il porto di Livorno – ha concluso Salvini – è tra quelli che nei prossimi anni potranno generare più lavoro e ricchezza. Abbiamo messo a disposizione mezzo miliardo di euro e vogliamo che produca subito valore aggiunto per il territorio".

Con l'investitura di Dionisi e la promessa di nuovi finanziamenti, il dossier Darsena Europa entra così in una nuova fase, cruciale per il futuro del porto labronico e per la competitività della costa toscana.

RIXI: “UN CAMPO DI GIOCO CON LE STESSE REGOLE”



“Mai come in questi tempi parlare e investire sul mare è elemento stabilizzante rispetto agli scenari geopolitici”. Edoardo Rixi dal palco dell’Assemblea pubblica di Confitarma conferma il mare come fonte di crescita per il futuro che sotto diversi aspetti, con scelte giuste, potrebbe permettere all’Italia di vivere “di rendita” per i prossimi 50-70 anni.

“Non dimentichiamo che il Mediterraneo continua a essere il mare più densamente trafficato a livello globale nonostante le difficoltà che ancora si riscontrano su Suez”.

Per questo sono stati importanti gli incontri bilaterali dei mesi scorsi con i Paesi del Mediterraneo e del vicino oriente. “Noi dobbiamo commerciare con tutti -ha detto deciso- con i governi che ci piacciono e quelli che non ci piacciono”.

E qui il riferimento al porto di Livorno che ha ripreso i traffici con la compagnia israeliana Zim dopo lo sciopero dei portuali dei giorni scorsi.

“I porti devono essere aperti a tutti e garantire l’operatività perché sono strategici per l’economia”.

Il nostro Paese non può fare a meno della marittimità, dice, ma la marittimità può fare a meno dell’Italia e in questo senso è necessario rendere il Mediterraneo un luogo di dialogo per la pace.

Ed è anche il motivo che deve spingere l’Europa a potenziare il sistema logistico e portuale e capire che le nuove regole sulla marittimità mondiale non possono andare ad aggiungersi a quelle europee: “L’ETS va eliminato, una norma sulla quale non si è usata razionalità, non si è fatto sistema. Alla prossima riunione

IMO cercheremo di dire proprio questo".

Ma lo stesso vale per la cantieristica: un traghetti costruito in Europa costa il 30-40% in più di uno costruito in Turchia e fino all'80% se si guarda al Sud Est asiatico.

"Va rafforzato il settore e riportata la barra dritta perché anche su questo si basa il futuro e per farlo è necessario accompagnare gli armatori con riforme che mantengano il know how localmente".

Insomma quello che chiede Rixi è un "campo di gioco con regole uguali per tutti".

"Questo vale anche a livello italiano: non possiamo presentarci a potenziali investitori con l'idea che ogni porto segua criteri diversi. La riforma, che ci auguriamo abbia presto il bollino della Ragioneria, va in questa direzione: presentare un'offerta portuale unica". Solo così l'Italia, che ha tutte le carte in regola per farlo, potrebbe davvero diventare la prima potenza marittima europea.

UNIPORT

LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

10.10.2030: UNA DATA PER LA DARSENA EUROPA

10.10.2030. Questa è la data di conclusione dei lavori che si sente quasi sussurrare nei discorsi che precedono l'avvio ufficiale della visita al cantiere della Darsena Europa nel porto di Livorno del ministro Matteo Salvini.

Esattamente tra cinque anni, nello stesso giorno in cui il nuovo commissario dell'opera, presente in cantiere, il prefetto Giancarlo Dionisi, festeggia il suo compleanno, la maxi opera potrebbe diventare operativa.

"La data è ambiziosa" ha detto Salvini guardando le tavole dei progetti.

Una visita lampo annunciata con poco anticipo, che ha portato il ministro nella città labronica accompagnato dal commissario straordinario dell'AdSp Davide Gariglio, Luciano Guerrieri, commissario dell'opera, in attesa di passare il testimone.

Con loro anche la struttura commissariale guidata dall'ingegner Enrico Pribaz che ha presentato al ministro le fasi dell'opera, quello che è stato fatto, quello che è attualmente in corso e quello che ancora attende il finanziamento.

"Ve la giocate con Genova" ha scherzato il ministro sottolineando però come si tratti di due opere diverse.

Anche dal punto di vista strutturale. "Abbiamo due problemi opposti -ha spiegato Pribaz- per loro la sfida sono i cassoni a 50 metri di profondità, a noi al contrario manca il fondale e dobbiamo dragare".

E il pontone che si occupa del lavoro è lì in mare, di fronte a quello che per il momento sembra un enorme deserto e che a opera conclusa sarà invece, se tutto andrà come previsto, un luogo di grande movimento.



"I porti italiani hanno ognuno le proprie peculiarità e nessuno intende togliere traffici a Livorno che può crescere insieme a Genova, considerato che i numeri dicono che sul mare ci sarà una crescita incredibile di traffici e lavoro".

E della bontà dell'opera è testimonianza anche l'interesse mostrato nei confronti della Darsena Europa dai due grandi armatori Msc e Grimaldi.

Sull'iter per la concessione dei piazzali Salvini lascia spazio all'AdSp: "L'Authority farà il suo mestiere, io la mia parte relativa alle norme. Certo è che apprezzo entrambi gli armatori che già convivono e convivranno nei porti Livorno compreso".

I costi e il punto sui lavori

Il ministro ha potuto vedere i lavori di ampliamento a mare del porto partiti a Maggio.

Ad oggi sono stati realizzati i primi 450 metri di molo foraneo che andranno a delimitare una nuova vasca di colmata da 15 ettari destinata ad ospitare il materiale risultante dalle attività di imbasamento delle nuove scogliere e che in futuro verrà consolidata per il collegamento con la Fi-Pi-Li.

“Si tratta di interventi di cantiere ante-operam avviati mentre sono ancora in corso le attività di monitoraggio ambientale” ha spiegato Pribaz, aggiungendo che il pacchetto intero di questi monitoraggi verrà presentato al Ministero dell’Ambiente a Marzo del 2026 per il via libera definitivo.

Passaggio, quest’ultimo, propedeutico alla realizzazione del resto delle opere foranee e delle attività di dragaggio. Complessivamente è prevista una costruzione di una diga foranea esterna di 4,6 km composta dal nuovo molo di sopraflutto e dalla nuova diga della Meloria in sottoflutto (la vecchia diga verrà demolita). Verranno poi realizzate dighe interne per 2,3 km, che andranno a delimitare le nuove vasche di colmata da 130 ettari che si andranno ad aggiungere a quelle esistenti (da 70 ettari)

Quanto ai dragaggi, verranno dragati 17 mln di metri cubi di materiale, per portare il nuovo canale di accesso (imboccatura lato nord) a 17 metri di profondità e a -16 le banchine, che però verranno imbasate per poter reggere un approfondimento dei fondali a -20.

Mentre proseguono i lavori a mare, il Rti formato da Società Italiana Dragaggi, Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Sales e Fincosit, si sta portando avanti con il consolidamento della prima vasca di colmata, opera realizzata nel 2014 e oggi interamente livellata.

Le ruspe sono a lavoro per inserire i dreni nel terreno, da cui uscirà l’acqua residua una volta che sopra di esso sarà stato posato il materiale di precarica. Si tratta di un mammellone di terra da 80.000 mq di superficie che ogni cinque mesi viene spostato da una parte all’altra del terreno per compattarlo del tutto. Ad oggi sono stati compattati primi 80 mila mq su una superficie complessiva di circa 37 ettari. L’obiettivo è di completare tutto il consolidamento a Giugno del 2027.

Il ministro chiede conferma dei costi: per l’opera completa serviranno 554 milioni di euro comprensivi degli oneri di quadro economico per eventuali imprevisti (quantificati in circa 34 milioni). Di questi circa 32 milioni sono destinati a spese di carattere ambientale per la tutela, la verifica e gli aspetti di impatto ambientale appunto.

Ed è qui che il commissario Gariglio interviene mostrando le opere connesse e legate all’aspetto logistico che ancora devono essere finanziate.

“Ci mancano ancora circa 130 milioni -spiega- 20 destinate alla ferrovia, 60 per la rete stradale, il resto per il consolidamento della seconda vasca di colmata”. “Questa non è un’opera solo di Livorno, ma diventerà il collegamento tra Toscana e Europa con navi che arriveranno da tutto il mondo dando nuovo lavoro. So che le opere di collegamento sono di grande importanza, come per ogni porto e retroporto e non saranno 100 milioni in più o in meno a bloccare l’opera” ha detto Salvini.

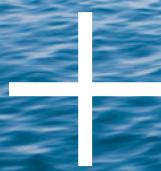
La Tirrenica

In questo quadro anche la Tirrenica assume un ruolo centrale: “Della Tirrenica ho ereditato un foglio, un progetto fermo senza un euro e senza un valore. Stiamo lavorando perché un privato dia valore al progetto perché poi noi possiamo aggiornarlo”.



GRIMALDI GROUP

IL FUTURO
è OGGI
2



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

TASSE USA SULLE NAVI CINESI: SCATTA LA STRETTA, PECHINO RISPONDE



Quando, il 25 Settembre scorso, avevamo analizzato la decisione statunitense di introdurre un sistema di tariffe portuali sulle navi costruite in Cina, il provvedimento appariva ancora come un'operazione di politica industriale destinata a dispiegarsi nel medio periodo. Washington aveva tracciato le linee di un intervento protezionistico senza precedenti per il comparto marittimo, concepito per ridurre la dipendenza dai cantieri cinesi e stimolare la rinascita della cantieristica nazionale e degli alleati asiatici, con effetti potenzialmente significativi sulla geografia delle rotte globali e, indirettamente, anche su quelle mediterranee.

A distanza di poco più di due settimane, la situazione è radicalmente cambiata. Il 14 Ottobre 2025, sono entrate ufficialmente in vigore le nuove tariffe portuali statunitensi. Il meccanismo, confermato dall'Ufficio

del Rappresentante per il Commercio (USTR) con alcune modifiche tecniche introdotte l'11 Ottobre, prevede per le navi costruite in Cina l'applicazione di oneri pari al maggiore tra 18 dollari per tonnellata netta e 120 dollari per container. Per le unità di proprietà cinese, la tariffa sale a 50 dollari per tonnellata netta, con incrementi già programmati nei tre anni successivi. Il Financial Times ha definito questa misura una delle azioni protezionistiche più incisive mai adottate in ambito marittimo, un atto politico e industriale al tempo stesso.

La logica della Casa Bianca è chiara: colpire direttamente il dominio della cantieristica cinese, che negli ultimi vent'anni ha conquistato oltre la metà delle nuove costruzioni mondiali grazie a un ecosistema industriale integrato e a sussidi statali sistematici. Washington punta a disincentivare l'impiego di tonnellaggio costruito nei cantieri di Shanghai e Guangzhou, aprendo spazi a quelli sudcoreani e giapponesi e cercando di rilanciare la produzione domestica. Non si tratta solo di commercio: la cantieristica viene ormai considerata dagli Stati Uniti un asset strategico, al pari dei semiconduttori e delle reti 5G.

La risposta della Cina è stata rapida e calibrata. Il Ministero dei Trasporti di Pechino ha annunciato l'introduzione di tariffe portuali aggiuntive sulle navi statunitensi, applicate anch'esse dal 14 Ottobre, al primo scalo in un porto cinese per ciascun viaggio. L'onere iniziale sarà di 400 yuan per tonnellata netta, circa 56 dollari, con aumenti progressivi già calendarizzati fino al 2028. La misura riguarda non solo le navi battenti bandiera USA, ma anche quelle costruite negli Stati Uniti o controllate da società a partecipazione americana superiore al 25 per cento. Pechino ha definito le tariffe statunitensi "discriminatrici" e ha dichiarato di essere pronta a utilizzare ulteriori strumenti amministrativi e doganali in caso di escalation.

Per il sistema portuale e logistico mediterraneo, gli effetti non saranno immediati, ma il contraccolpo è inevitabile. Gli operatori che bilanciano rotte Asia-Mediterraneo e transpacifiche stanno già valutando aggiustamenti nei network, con possibili triangolazioni più spinte, blank sailing e riprogrammazione delle first call statunitensi per contenere i costi. In un contesto segnato dalle deviazioni via Capo di Buona Speranza per le tensioni nel Mar Rosso e da una crescita globale dei traffici ferma allo 0,5% (dati UNCTAD, settembre), l'introduzione di un doppio sistema tariffario

USA-Cina rischia di aggiungere volatilità e complessità operativa a un equilibrio già fragile.

Per i porti italiani la chiave sarà la flessibilità. Offrire alternative operative agli armatori, garantire efficienza di banchina e rafforzare i collegamenti intermodali sarà determinante per intercettare eventuali riallocazioni di traffico. In uno scenario che evolve rapidamente, la capacità di adattarsi alle nuove condizioni determinerà chi saprà consolidare il proprio ruolo nelle catene logistiche globali.



LARA PONTI: ESSERE OGGI DONNA E IMPRENDITRICE IN ITALIA



Lara Ponti è vice presidente Confindustria per la transizione ambientale e gli obiettivi ESG. Ma è anche vicepresidente della nota Ponti SpA Società Benefit. A colloquio con lei ci siamo fatti raccontare qualcosa della sua esperienza di donna e imprenditrice.

Partiamo dal suo ruolo in Confindustria: cosa vorrebbe portare in confederazione?

Il messaggio centrale che vorrei portare è che la sostenibilità, intesa come progetto complessivo che si basa su sostenibilità ambientale, sociale ed economica, è un motore di competitività aziendale. Tuttavia è un processo complesso, che ha bisogno di un supporto forte e chiaro delle istituzioni nazionali ed europee.

Le imprese

Io hanno intrapreso ma ci sono velocità e soprattutto condizioni di competizione internazionali molto differenti, a partire dalle regole a cui rispondere e i costi energetici. Le priorità su cui ci stiamo concentrando sono essenzialmente due. La prima è rivolta alle istituzioni, perché serve semplificazione normativa. Nonostante la transizione sia imprescindibile, l'Unione europea e lo Stato italiano hanno creato una normativa davvero complessa, piena di oneri, che non sempre mette le imprese nella condizione di attivarsi concretamente e fare innovazione. La semplificazione deve diventare uno strumento strategico per accompagnare la trasformazione industriale, e non limitarsi a un mero taglio degli oneri.

La seconda dimensione è abilitare le aziende a raggiungere gli obiettivi, attraverso un piano di implementazione concreto che preveda incentivi premiali, come il credito d'imposta, e investimenti in infrastrutture e capitale umano.

Le è stato affidato un ruolo su un tema oggi molto sentito. Vede un cambiamento nelle nuove generazioni che entrano nelle aziende?

Assolutamente sì, il cambio di approccio è molto evidente. Negli ultimi cinque o sei anni, è diventato normale che i candidati, durante i colloqui, facciano riferimento esplicito a dimensioni valoriali, mentre in passato cercavano solidità e sicurezza.

Oggi, le giovani, soprattutto competenti, scelgono l'azienda anche in base ai valori che essa rappresenta, e non è più solo l'azienda a scegliere. Consultano il nostro report di sostenibilità e dicono di volersi riconoscere in quei valori. Per le imprese questo è un segnale forte ma implica una responsabilità: la sostenibilità non deve essere "solo di facciata," altrimenti i talenti non si fermano, perché cercano coerenza tra ciò che è professato e ciò che è agito nel quotidiano (come parità di genere, formazione e salari equi). Inoltre, in un momento di carenza di personale, diventa un elemento di attrattività e di capacità di trattenere le persone.

Quanto è difficile per le imprese più piccole stare al passo con la sostenibilità ambientale?

La sfida cruciale per le PMI è conciliare la marginalità di breve periodo con la sostenibilità di lungo periodo, specialmente quando si è esposti a una concorrenza che non ha le nostre stesse regole. La spinta regolatoria europea genera costi di adeguamento elevati e complessità burocratica crescente, indipendentemente dalla dimensione aziendale.

Si aggiunge inoltre, sicuramente in Italia, tempi e

complessità autorizzativa estremamente penalizzanti. La transizione è percepita come punitiva, e imprenditori e imprenditrici non hanno il tempo né le competenze per diventare esperti di sostenibilità. Tuttavia, il rischio di perdere questo treno è enorme, perché se le PMI non si adeguano, rischiano di restare escluse da mercati e capitali che sono sempre più selettivi. Per questo, in Confindustria, insistiamo sulla necessità di supporto, semplificazione e concretezza.

Sostenibilità economica e valore sociale. Un legame facile da sviluppare?

Penso che sia un legame fondamentale, anche se non è facile da sviluppare, perché l'equilibrio è sempre dinamico. Siamo consapevoli di vivere in una contraddizione: essere un soggetto produttivo significa consumare risorse e avere un impatto. Però, credo che il profitto debba essere visto come uno strumento per reinvestire nell'impresa e nei territori, promuovendo lo sviluppo. L'impresa deve creare valore non solo per gli azionisti, ma anche per il contesto.

Non possiamo pensare di creare valore per noi, generando "disvalore" per gli altri. Le ricerche ci dicono chiaramente che le aziende che gestiscono bene i rischi ambientali e si prendono cura dei dipendenti e della comunità sono più resilienti, produttive e, in ultima analisi, più profittevoli.

Oggi in Italia a che punto siamo sul tema parità? O si dovrebbe parlare ancora di disparità?

Penso che in Italia si debba parlare ancora di disparità, anche se in miglioramento. Il tasso di occupazione femminile, intorno al 53-53,5% nel 2024/2025, è significativamente più basso della media UE (circa 69,3%) e molto più basso di quello maschile in Italia (71%).

Anche se il gender pay gap orario è inferiore alla media europea, il divario è più marcato in alcune catego-

rie (come i dirigenti) e si aggrava notevolmente nella componente accessoria della retribuzione, dove può superare il 35%.

A ciò si aggiunge la disparità nel lavoro di cura, che è ancora in maniera sostanziale, a carico delle donne sia in termini di tempo dedicato (circa 3.1) sia in ciò che indirettamente significa in termini di opportunità di carriera, di gestione del proprio tempo, di impegno in attività sociali e politiche.

Se ne deve parlare? C'è possibilità di migliorare le cose? C'è rischio di tornare indietro?

Se ne deve parlare perché il futuro del paese, la sua competitività e la sua stessa demografia dipendono dalla partecipazione delle donne e dei giovani.

Riportare al lavoro le donne, colmando il divario di occupazione, potrebbe portare a un aumento del PIL fino al 12% entro il 2050. La possibilità di migliorare le cose esiste, ma richiede strategie complessive come servizi per la famiglia, il rinnovamento del welfare, politiche che favoriscano l'autonomia abitativa e creino un paese a misura anche di giovani e donne. Il rischio di tornare indietro è concreto, dato che la nostra cultura è ancora permeata da un modello patriarcale, dove il maschio è preso a standard di riferimento.

L'Italia è divisa anche sotto questo punto di vista?

L'Italia è divisa anche sotto questo punto di vista, con una forte disparità territoriale nel tasso di occupazione. Ad esempio, la contrazione della fecondità nel 2024 ha colpito il Nord e il Mezzogiorno, mentre al Centro il numero medio di figli per donna si mantiene stabile, regioni in cui, guarda caso, i servizi alla famiglia sono molto più diffusi ed efficienti.

Il suo impegno per la parità di genere è riconosciuto pubblicamente. Ne fa una questione, in un certo senso, personale o di diritti in generale?

Per quanto riguarda il mio impegno per la parità di genere, lo considero innanzitutto una questione di diritti in generale. La parità va perseguita perché è giusta; le donne hanno il diritto di avere le stesse opportunità degli uomini, dato che abbiamo gli stessi doveri. One-stamente, trovo riduttivo dover giustificare in termini economici la necessità di dare gli stessi diritti al 50% della popolazione mondiale. Detto questo, nella pratica, sono convinta che la diversità, inclusa quella di genere, porti valore, perché l'innovazione nasce solo dal confronto e dalla capacità di vedere altri punti di vista.

In questo, come dimostrano le neuroscienze, le donne sono spesso leader trasformazionali e più adatte a un modello di leadership democratica, essendo educate a stare in relazione, ascoltare e trovare soluzioni che non lascino vinti, capacità cruciali nella complessità contemporanea.

Lei è la prima donna di famiglia a entrare in società?

Sì, sono la prima donna della famiglia a entrare a lavorare in azienda. Ho costruito il mio percorso gradualmente, entrando con un ruolo tecnico (HR Manager) e guadagnando legittimazione attraverso la competenza e la leadership. La difficoltà maggiore è stata veicolare un modello di leadership – diverso rispetto a quello dei miei predecessori – più basato sulla diffusione del sapere e sulla delega, necessario vista la complessità odierna.

“Fare spazio” ad altre donne è stato un mio obiettivo sin dall'inizio, nel 2024 abbiamo ottenuto la certificazione per la parità di genere l'abbiamo ottenuta nel 2024, colmando un gap salariale che era al 17% e raggiungendo in tutta la catena manageriale il 40% di donne, un dato che è circa il doppio della media nazionale. Ma non è solo una questione di numeri, si tratta di costruire un ambiente che dà voce, legittimazione e autorevolezza alle donne, che ne riconosce il valore e che riconosce che anche i compiti genitoriali

sono un contributo per la collettività, e di riflesso per le aziende, e non un costo.

“Fare parte di un movimento globale che crea valore per il pianeta, le persone e il territorio. Questo vuol dire essere un’azienda B Corp.” Si legge sul vostro sito. Concretamente questo come si sviluppa?

Essere un’azienda B Corp è un’azione consapevole e intenzionale. Dal 2015, anno del nostro primo report di sostenibilità, traduciamo questo impegno in azioni concrete declinandole nei tre pilastri di sostenibilità: per quanto riguarda l’ambiente andiamo dagli interventi di efficientamento energetico e di utilizzo delle risorse (pannelli solari, riduzione packaging, utilizzo

RPet, ecc.) all’inserimento degli obiettivi nel premio aziendale. In termini i di sostenibilità sociale, oltre alla parità di genere e agli strumenti di conciliazione vita lavoro come la settimana corta di 4 giorni (a parità di orario annuale) nei 4 stabilimenti che non fanno turni, stiamo investendo tanto sulla formazione dei giovani che saranno i e le manager del futuro, abbiamo strumenti integrativi della retribuzione come il Premio di produttività aziendale, collaboriamo con le realtà del territorio.

Per quanto riguarda la governance abbiamo costruito processi e procedure trasparenti e visibili a tutti, per garantire solidità e continuità, al di là dei singoli. La sostenibilità non è solo un adempimento, ma un processo continuo che crea valore noi e per chi lavora con noi.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



**IL TALENTO
NON HA GENERE**
storie, sfide e successi femminili

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma
Napoli • Gioia Tauro • Bari • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Mediterranean Shipping Company Italia S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail ita-info@msclenavi.it



www.lenavigroup.it

ENTRO OTTOBRE UN UNICO RUOLO PER IL COMMISSARIO PIACENZA

Paolo Piacenza è in attesa della nomina (manca ancora la firma sul decreto del MIT) a presidente dell'AdSp dei mari Tirreno meridionale e Ionio.

Nel frattempo ne è il commissario straordinario mentre ricopre ancora l'incarico di segretario generale dell'AdSp del mar Ligure occidentale, a fianco del presidente Matteo Paroli.

"Ho intenzione di dedicarmi al 100% al porto di Gioia Tauro e a quelli del sistema" ci dice Piacenza.

"Nel frattempo, effettivamente in accordo col presidente e anche con il viceministro Rixi, sto mantenendo con qualche fatica fisica, anche il ruolo di segretario generale, ma credo che entro il mese di Ottobre si possa definire il tutto che mi consenta di concentrarmi sulla presidenza".

La visita di Rixi a Gioia Tauro

Durante la sua visita al porto di Gioia Tauro, il vice-ministro Rixi e il commissario hanno firmato un memorandum molto importante che ha confermato il finanziamento da 70 milioni di euro per la realizzazione degli interventi di cold ironing.

"È una delle prime tematiche che mi sono trovato ad affrontare, perché con la legge di bilancio 2025 erano state definanziate alcune risorse destinate appunto a questo intervento.

Siamo riusciti a recuperare questi fondi e procederemo così con la realizzazione delle opere, collocandoci a livello nazionale tra i primi porti per finanziamenti dedicati proprio al cold ironing".

Tra le prossime priorità Piacenza indica lo sviluppo pianificatorio: "Dobbiamo arrivare quanto prima all'apertura di un tavolo sul DPSS, documento di pianificazione strategica che darà il via a confronti con tutti i comuni, le parti sociali e datoriali e che detterà poi le linee dello sviluppo dei nostri porti". Un documento che tratterà sicuramente lo sviluppo



delle aree portuali, ma anche le opere di ultimo miglio e le aree retroportuali, "perché dobbiamo guardare sempre più ai porti dalla Calabria come fulcro logistico del Sud Italia".

L'eredità di Agostinelli e l'idea di un polo siderurgico green

Paolo Piacenza eredita un lavoro di circa dieci anni portato avanti da Andrea Agostinelli e che vede nel futuro l'obiettivo dei 7 milioni di teus: "Sicuramente fruisco di un lavoro importante svolto a sostegno dello sviluppo del porto di Gioia Tauro e di tutti gli altri porti di competenza.

Quest'anno chiuderemo per la prima volta superando la barriera dei 4 milioni di teus arrivando a 4,3 milioni, ma non ci possiamo fermare".

Da questo punto di vista, dice il commissario, sarà fondamentale una collaborazione con i terminalisti, sviluppando la digitalizzazione, accelerando le operazioni portuali e usufruendo di ulteriori aree con banchine sempre più performanti.

"Entro la fine dell'anno auspichiamo di uscire con una gara sui dragaggi del canale del porto che consentirà di poter avere fondali tra i -17 e i -18 metri. Ma punteremo anche allo sviluppo ferroviario e al mantenimento di operazioni nelle aree retroportuali, rimaste in parte in secondo piano".

C'è poi l'idea lanciata sulla possibilità di creare un hub legato alla siderurgia in chiave green: "Noi ci siamo messi a disposizione del Ministero dello sviluppo economico, con la richiesta e la formulazione di un tavolo tecnico al quale hanno partecipato tutte le parti amministrative e locali con una forte convergenza del Ministero, della Regione e dei Comuni interessati."

Questo per verificare se a valle della gara dell'operazione "green", della cosiddetta ex Ilva, si potesse creare sul porto di Gioia Tauro un polo destinato alla

lavorazione nei forni elettrici.

"Ci siamo messi a disposizione, anche se non si tratta di una scelta che compete all'Autorità di Sistema portuale, come ente tecnico, che gestisce le banchine, individuando tre possibili soluzioni per poter far attraccare le navi che trasportano il materiale.

Questo a dimostrazione, ancora una volta, del fatto che il porto di Gioia Tauro è un porto che con le sue caratteristiche naturali può fungere sicuramente da hub logistico per ogni tipo di attività".



FEDESPEDI, EXPO ITALIANO CRESCE MA GLI USA SPAVENTANO

L'Italia rafforza la propria presenza sui mercati internazionali, ma lo spettro dei dazi torna a preoccupare le imprese esportatrici. Secondo l'ultimo "Fedespedi Economic Outlook":

- automotive: -24,4%;
- altre industrie manifatturiere (gioielleria, strumenti musicali, ecc.): -15,8%;
- metallurgia: -11,1%.

L'effetto dei dazi ha quindi penalizzato i comparti tradizionalmente forti dell'export italiano, che scontano l'aumento dei costi e l'incertezza legata alle nuove misure protezionistiche.

In controtendenza, invece, alcuni settori mostrano performance straordinarie: farmaceutico +77,9%, altri mezzi di trasporto (navi, aerei, materiale ferroviario) +12,4%. Questi risultati compensano parzialmente le difficoltà degli altri comparti e confermano la capacità del sistema industriale italiano di adattarsi ai nuovi scenari del commercio globale.

Ma le preoccupazioni non finiscono qui. Secondo quanto riportato dall'osservatorio Fedespedi, il comparto alimentare rischia di subire un colpo durissimo: sarebbe infatti in discussione l'introduzione di dazi antidumping del 91,74% sulla pasta italiana esportata negli USA, che si sommerebbero al 15% già in vigore, portando l'onere complessivo a circa il 107%. Una misura che, se confermata, avrebbe effetti devastanti per uno dei simboli dell'agroalimentare nazionale.

"Il primo semestre 2025 segna una ripresa del commercio estero italiano – ha dichiarato Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi – ma le tensioni geopolitiche e i dazi americani continuano a rappresentare un rischio serio per l'economia globale. Positiva, invece, la tregua in Medio Oriente



che favorisce la stabilizzazione del Mar Rosso e un possibile ritorno del traffico su Suez, anche se la rotta del Capo di Buona Speranza difficilmente sarà abbandonata: si è aperto un nuovo mercato, quello dell'Africa occidentale".

Il Fedespedi Economic Outlook, giunto alla 25^a edizione, offre un quadro completo dell'economia mondiale e delle tendenze del trasporto merci via mare e via aerea. Nel complesso, l'Italia resta al 12^o posto tra i principali fornitori degli Stati Uniti, ma l'evoluzione delle politiche commerciali USA potrebbe ridisegnare nei prossimi mesi gli equilibri dell'export.

Lo studio integrale "Fedespedi Economic Outlook" è disponibile sul sito di Fedespedi, nella sezione Centro Studi.

ICS: “DELUSIONE PER IL MANCATO ACCORDO SULLA TASSA PER LE EMISSIONI”

L'International Chamber of Shipping (ICS) ha espresso profonda delusione per l'esito della sessione straordinaria del Marine Environment Protection Committee (MEPC) dell'IMO, conclusasi a Londra senza un'intesa sul Net-Zero Framework per il settore marittimo. Il pacchetto, se approvato, avrebbe rappresentato il primo meccanismo globale di carbon pricing applicato a un intero comparto industriale, con l'obiettivo di fornire una traiettoria chiara per la decarbonizzazione del trasporto marittimo internazionale.

“Siamo delusi che gli Stati membri non siano riusciti a trovare un accordo su come procedere”, ha dichiarato Thomas A. Kazakos. “Servono certezze per investire nella transizione green dello shipping”, segretario generale dell'ICS. “L'industria ha bisogno di chiarezza per poter pianificare gli investimenti necessari alla transizione, in linea con gli obiettivi della strategia IMO sui gas serra.”

L'approvazione del nuovo meccanismo regolatorio per la tassazione delle emissioni navali di CO₂ è stata rinviata di almeno un anno racconta l' ANSA. Secondo il comunicato, il rinvio è dovuto alle opposizioni, in particolare degli Stati Uniti, che hanno esercitato un voto determinante. Il meccanismo avrebbe previsto già a partire dal 2028 l'imposizione di un prezzo sul carbonio per le navi che superano livelli stabiliti di emissioni, con l'obiettivo di promuovere l'uso di carburanti meno inquinanti o il miglioramento dell'efficienza energetica delle unità.

Il rinvio ha suscitato reazioni negative da parte delle organizzazioni del settore ma gli USA, con la loro



opposizione, confermano come le dinamiche geopolitiche e gli interessi nazionali continuino a incidere pesantemente nei processi climatici multilaterali. Per il momento, le navi non avranno quindi un obbligo vincolante a partire dal 2028, e l'industria marittima continuerà a muoversi in un contesto regolatorio incerto.

Nonostante lo stallo negoziale, l'organizzazione ribadisce la propria fiducia nell'IMO come sede naturale per la definizione delle regole globali necessarie a un settore globale. “Continueremo a collaborare con l'IMO, che resta la migliore organizzazione per garantire una regolamentazione armonizzata e sostenibile per la navigazione mondiale”, ha concluso Kazakos.

Le altre reazioni

Anche la Clean Shipping Coalition (CSC) ha espresso “profonda delusione” per l'esito della sessione stra-



ordinaria, definendo il rinvio “un’occasione sprecata per affrontare la crisi climatica”. “Con gli impatti del riscaldamento globale ormai visibili in tutto il pianeta, rimandare ancora è semplicemente evadere la realtà”, ha dichiarato John Maggs, rappresentante della CSC presso l’IMO. “I governi che si dicono seri sulla questione climatica devono trascorrere i prossimi dodici mesi a costruire consenso, convincendo gli indecisi che l’adozione del Net-Zero Framework è l’unica via sensata.” Maggs ha invitato gli Stati a utilizzare il tempo perso per rafforzare il sistema di efficienza energetica delle navi, potenziando il Carbon Intensity Indicator (CII) – lo strumento chiave dell’IMO per ridurre il consumo di carburante e le emissioni – trasformandolo in “un vero motore di efficienza energetica” in vista della riunione del MEPC 84 nell’aprile 2026.

Per Alison Shaw di Transport & Environment, il rinvio lascia “il settore navale alla deriva nell’incertezza”: “Il mondo non può permettere che l’intimidazione e gli interessi costituiti decidano il ritmo dell’azione climatica. I Paesi più ambiziosi devono sfruttare questo

momento per costruire una maggioranza solida a favore di una reale decarbonizzazione.”

Anche Anaïs Rios di Seas At Risk ha parlato di “emozioni forti e alleanze vacillanti” all’interno dell’IMO, denunciando la pressione esercitata da Stati contrari, tra cui Arabia Saudita e Stati Uniti, accusati di aver guidato il fronte del rinvio. “Nessuna bandiera nazionale dovrebbe dettare il corso climatico del mondo. Il pianeta e il futuro della navigazione non hanno tempo da perdere”, ha ammonito Rios.

Secondo Jenny Helle di Carbon Market Watch, il Net-Zero Framework rappresentava “anni di negoziati, ricerca e impegno collettivo” ed era sostenuto anche da una parte consistente dell’industria marittima, desiderosa di una cornice normativa globale. “Eppure, per effetto delle pressioni esercitate dall’amministrazione Trump e dai grandi produttori di combustibili fossili, questa opportunità è andata perduta. Serve una mobilitazione pubblica e industriale per mantenere alta la pressione sull’IMO”, ha concluso Helle.

TRUMP IMPONE DAZI SU CAMION E AUTOBUS: NUOVA STRETTA PROTEZIONISTA



Il presidente degli Stati Uniti Donald Trump ha firmato un nuovo decreto protezionista che introduce dazi del 25% sui camion e del 10% su autobus e pullman, con effetto dal 1° Novembre. La misura, annunciata a fine Settembre e confermata dalla Casa Bianca, amplia il raggio d'azione dei dazi già in vigore sull'auto, colpendo l'intero comparto dei mezzi di trasporto. La decisione arriva al termine di un'indagine del Dipartimento del Commercio americano, che ha valutato i rischi per la sicurezza nazionale legati alla delocalizzazione della produzione di veicoli pesanti. Secondo l'amministrazione, l'obiettivo è "proteggere i produttori statunitensi dalla concorrenza sleale e garantire la resilienza industriale del Paese".

Eccezioni per i partner dell'USMCA

Il provvedimento prevede tuttavia deroghe parziali per Canada e Messico, i due partner commerciali degli Stati Uniti nell'accordo di libero scambio USMCA. Per i camion prodotti nei due Paesi, il dazio del 25% sarà applicato solo sui componenti non fabbricati negli Stati Uniti, a patto che il veicolo rispetti la quota

minima di valore "americano" stabilita dal trattato. Diversa la situazione per autobus e pullman, che saranno invece tassati integralmente al 10%, senza eccezioni.

Una distinzione che, secondo gli analisti, mira a colpire settori specifici e a spingere le imprese a incrementare la produzione e la componentistica domestica.

Impatto su produttori e mercati

Il nuovo schema di tariffe dovrebbe favorire marchi statunitensi come Peterbilt, Kenworth e Freightliner, ma rischia di penalizzare gruppi come Stellantis, che produce i camion Ram in Messico, e la Volvo Trucks, attiva a Monterrey.

Il Messico, che esporta ogni anno circa 340mila camion medi e pesanti verso gli Stati Uniti, è oggi il principale fornitore estero di questa categoria di veicoli. Tuttavia, secondo il governo di Città del Messico, oltre la metà del valore dei camion esportati è già costituito da componenti nordamericani, limitando l'impatto dei dazi.

Incentivi per i produttori americani

Contestualmente, Trump ha accolto una richiesta dell'industria automobilistica, prorogando fino al 2030 la detrazione del 3,75% sul prezzo di listino per i veicoli prodotti negli Stati Uniti che utilizzano componenti importati. Il beneficio, introdotto per mitigare gli effetti dei precedenti dazi sul settore auto, verrà esteso anche ai camion, garantendo un margine di flessibilità ai costruttori locali e incoraggiando al contempo la produzione interna.

Una strategia a doppio binario

Con questo decreto, la Casa Bianca definisce una strategia commerciale a doppio binario: da un lato, alzare barriere all'importazione per tutelare l'industria nazionale; dall'altro, sostenere i produttori domestici attraverso incentivi fiscali di lungo periodo.

Resta da capire quale sarà l'effetto reale della misura sui prezzi dei veicoli e sulle catene di approvvigionamento globali, mentre Canada, Messico e Unione Europea valutano possibili contromisure per difendere i propri interessi economici.



SISAM
WE DELIVER



■

■

■

SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

COLD IRONING: PRIMI TEST CON SUCCESSO A LA SPEZIA



Passo decisivo per l'elettrificazione delle banchine nel porto della Spezia. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, prima in Italia sul fronte del cold ironing, ha effettuato con successo i primi test tra la cabina di trasformazione e la nave MSC Seaview, attraccata al Molo Garibaldi, con la collaborazione di MSC Crociere, compagnia all'avanguardia nella predisposizione delle proprie unità per l'alimentazione da terra.

Le prove, svolte con l'ausilio di uno speciale robot acquistato in Estonia, hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete elettrica di banchina e la nave, verificando impianti, attrezzature e procedure operative necessarie a garantire manovre sicure ed efficienti. Nonostante la complessità tecnico-organizzativa, le verifiche si sono concluse positivamente, grazie al coordinamento tra le diverse realtà coinvolte.

I lavori – affidati all'impresa Mont-Ele Srl, aggiudicataria dell'appalto integrato per la progettazione e la realizzazione della cabina di trasformazione da oltre 7 milioni di euro – sono in fase di collaudo e costituiscono un passo chiave per pianificare le ulteriori attività necessarie all'entrata in esercizio dell'impianto.

Protagonista del test odierno è stato il Cable Management System (CMS) fornito dalla Shore Link di Tallinn, che ha collegato una delle tre junction box realizzate a terra alle prese della nave. Dopo il completamento

dei collegamenti, è stato verificato anche il corretto trasferimento dei dati tra i sistemi di bordo e il SCADA di controllo installato nella cabina del Molo Garibaldi, dotata di due convertitori di frequenza e quattro trasformatori, in grado di gestire una potenza disponibile di 10 MW.

Bruno Pisano, Commissario Straordinario dell'AdSp, ha dichiarato: "Il collaudo di oggi si è concluso con esito positivo: è iniziato un percorso che, attraverso ulteriori test, consentirà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica di banchina e spegnere i generatori di bordo. È un impegno assunto con la città e con l'Amministrazione comunale, in particolare verso i quartieri che si affacciano sull'area portuale. Ringrazio Mont-Ele, Shore Link e MSC Crociere per la collaborazione che ha reso possibile questo primo importante traguardo. Il nostro piano complessivo sul cold ironing è ambizioso e prevede altri tre impianti: uno a servizio del nuovo molo crociere su Calata Paita e due per l'area commerciale".

Michele Francioni, Chief Energy Transition Officer di MSC Crociere, ha aggiunto: "Siamo orgogliosi di essere la prima compagnia a sperimentare il cold ironing in un porto italiano. Questa tecnologia consente di spegnere i motori durante la sosta, azzerando le emissioni locali. I test a La Spezia sono fondamentali per garantire la piena compatibilità tra nave e infrastruttura di banchina. Il loro successo è il risultato della proficua collaborazione tra i tecnici di MSC, i responsabili dell'AdSp e la ditta costruttrice dell'impianto. L'adozione crescente dello shore power sarà decisiva per una crocieristica sempre più sostenibile".

I prossimi test riguarderanno la connessione elettrica e i livelli di alimentazione, fasi che consentiranno alle navi di spegnere i motori una volta ormeggiate al Molo Garibaldi.

Alle operazioni hanno partecipato, oltre a Mont-Ele e Shore Link, anche il personale di bordo MSC, gli addetti di Spezia & Carrara Cruise Terminal, i tecnici della Direzione Lavori dell'AdSp e gli operatori della ditta SEMP, che in futuro gestiranno le connessioni operative tra banchina e nave.

PORTI D'ITALIA SPA: L'IDENTIKIT DELLA NUOVA SOCIETÀ



PORTI D'ITALIA
SPA

La bozza del documento della Riforma portuale che sta girando in questi giorni conferma la volontà del Ministero delle Infrastrutture di riconoscere e creare una società che coordini le attività delle Autorità di Sistema portuali italiane.

Si tratterebbe della "Porti d'Italia SpA" società per azioni alla quale si è giunti dopo mesi di lavoro alla riforma della legge 84/94 affidato in particolare dal Ministero al viceministro, Edoardo Rixi.

Secondo le ultime dichiarazioni pubbliche il testo attende la bollinatura da parte della Ragioneria di Stato ma ormai è certa la costituzione di un organismo di coordinamento al di sopra di ogni singola AdSp.

La neo società si occuperà di investimenti, opere di interesse generale e pubblico e interventi di manutenzione straordinaria. Secondo quanto è dato sapere le sarà attribuita una concessione della durata di 99 anni, così da poter portare avanti le attività per promuovere i porti italiani.

La Porti d'Italia SpA, che sarà istituita dal Mit, dovrebbe avere al suo interno anche rappresentanti del Mef

che parteciperà al capitale sociale oltre che con due membri del Cda a cui si aggiungeranno due membri del Mit e uno della presidenza del consiglio, per un totale di cinque.

Il presidente sarà nominato tra i membri designati dal Ministero dell'economia e delle finanze e l'amministratore delegato tra quelli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La posizione di Fit-Cisl

"Valutiamo positivamente l'avvio della riforma della portualità italiana, un passaggio che come Fit-Cisl abbiamo sollecitato più volte" scrivono in una nota dal sindacato.

"È un segnale atteso, che può restituire coerenza e visione strategica a un sistema essenziale per la competitività del Paese".

"Tuttavia dal punto di vista sindacale, è fondamentale che la riforma non si esaurisca in un semplice riordino della governance o nella ridefinizione del consiglio di amministrazione, ma entri nel merito delle questioni che contano davvero: il lavoro, la sicurezza e lo sviluppo industriale".

"Se Porti d'Italia SpA nascerà come un vero facilitatore e non come un moltiplicatore di procedure, allora saremo sulla strada giusta. Ma serve chiarezza sin dall'inizio: le lavoratrici e i lavoratori dei porti non devono subire alcun tipo di nocimento, né in termini di diritti, né in materia di trattamento economico, né di prospettive professionali".

Secondo il sindacato vanno garantiti alcuni aspetti fondamentali:

- il pieno rispetto del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei Lavoratori dei Porti e delle clausole sociali e contrattuali in occasione di affidamenti e concessioni
- la tutela e la valorizzazione delle professionalità e delle buone pratiche già consolidate, raffor-

zando la partecipazione dei lavoratori nei processi di pianificazione e investimento

- un deciso innalzamento degli standard di sicurezza nelle operazioni portuali
- un piano stabile di formazione tecnica e addestramento continuo, soprattutto sui temi della prevenzione e della sicurezza

"Un sistema portuale moderno -afferma la Federazione dei trasporti cislina- non cresce soltanto sulle infrastrutture, ma sulle persone che le rendono vive, efficienti e sicure.

Per questo auspichiamo che si apra rapidamente un tavolo di confronto con il Viceministro Edoardo Rixi, per affrontare in modo puntuale e condiviso tutte le questioni sindacali connesse alla riforma.

Solo così Porti d'Italia Spa potrà davvero rappresentare il salto di paradigma e, conseguentemente di qualità, che il nostro sistema logistico e portuale attende da tempo: un modello di sviluppo sostenibile, partecipato e fondato sul rispetto delle lavoratrici e dei lavoratori del settore".

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

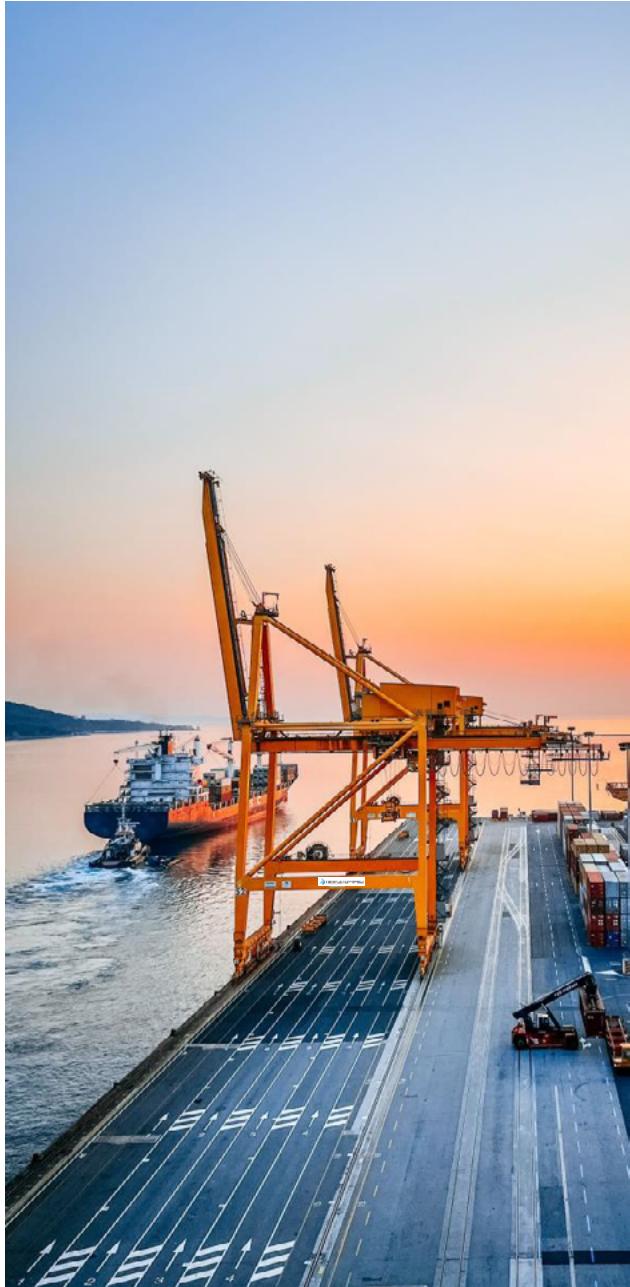
lunedì **FATTI E POTERE** **| zoom**

economia, geopolitica, società



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

“INNOVARE IL MARE”: IL CLUSTER BIG LANCIA LA NUOVA FASE DELLA BLUE ECONOMY



A poche settimane dalla chiusura di SeaFuture 2025, abbiamo incontrato Giorgio Ricci Maccarini, presidente del Cluster Tecnologico Nazionale BIG – Blue Italian Growth, per approfondire le prospettive strategiche dell'ecosistema italiano della blue economy, tra governance degli spazi marini, cooperazione mediterranea e innovazione tecnologica.

Presidente, sono passate poche settimane dalla chiusura di SeaFuture. Qual è il bilancio per il Cluster BIG, in termini di relazioni internazionali e risultati concreti?

“La nostra presenza a SeaFuture è ormai storica e consolidata. Anche quest'anno siamo stati ospitati nell'area dedicata all'innovazione, partecipando attivamente ai lavori della Maritime Cluster Alliance, che ci ha permesso di incontrare nuovamente i nostri omologhi in Europa e nel Nord Africa. È stata un'occasione preziosa per affrontare il tema della governance dello spazio marino, un argomento che ci sta

particolarmente a cuore.

All'interno dell'hub dedicato all'innovazione abbiamo messo in evidenza la necessità di coordinare e governare gli usi misti degli spazi marini – industriali, ambientali, energetici e logistici – per evitare conflitti e favorire uno sviluppo armonico. Come Cluster, partecipiamo al gruppo nazionale di coordinamento della bioeconomia presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e coordiniamo un sottogruppo proprio sugli spazi marini. Questa edizione di SeaFuture ci ha consentito di condividere esperienze e proposte con partner nazionali e internazionali, rafforzando il dialogo mediterraneo e la cooperazione settoriale”.

SeaFuture è anche una vetrina tecnologica. Quali ambiti avete trovato più dinamici?

“È stata una platea eccezionale. Abbiamo incontrato grandi gruppi, PMI altamente innovative e realtà industriali specializzate, tutte attive nella blue economy. Un settore in forte evidenza è stato quello dell'underwater, con un'attenzione crescente alle tecnologie unmanned e ai sistemi di robotica e sensoristica subacquea. Sono ambiti strategici anche per noi, perché rappresentano la frontiera tecnologica su cui si giocherà gran parte della competitività dei prossimi anni. SeaFuture ci ha dato l'occasione di ampliare la nostra rete e valutare come integrare nuove competenze all'interno del Cluster”.

Parliamo del nuovo piano triennale: quali sono le direttive strategiche su cui intendete concentrarvi?

“Come Cluster nazionale, riconosciuto dal MUR, abbiamo il compito di attivare l'ecosistema dell'economia blu. Il nostro piano, che sarà approvato in assemblea, nasce dal lavoro del Comitato tecni-

co-scientifico, che riunisce industria, ricerca e tecnologia. Le priorità sono chiare: robotica marina, sensoristica underwater, digitalizzazione delle attività subacquee e capacità di trasmissione dati. Si tratta di settori trasversali a tutte le filiere produttive del mare, dallo shipping all'energia offshore, dalla pesca alla cantieristica.

Il nostro obiettivo è facilitare il technology transfer: mettere attorno allo stesso tavolo operatori industriali, università, PMI e start-up, per costruire ecosistemi tecnologici che trasformino la ricerca in innovazione industriale concreta”.

In che modo intendete tradurre questa priorità in azioni tangibili per le imprese, soprattutto PMI e start-up?

“La prima cosa è definire con chiarezza le filiere della blue economy: shipping e logistica, cantieristica navale, infrastrutture ed energia offshore, pesca e acquacoltura, biotecnologie blu, tutela ambientale e turismo costiero. Su queste filiere lavoreremo potenziando la progettualità europea e favorendo l'accesso delle realtà italiane – soprattutto PMI – ai consorzi internazionali per l'innovazione.

Non tutte le aziende hanno la capacità strutturale di muoversi da sole nei bandi europei: le grandi corporation lo fanno, le PMI hanno bisogno di essere accompagnate e messe in rete. È qui che entra in gioco il ruolo del Cluster: creare connessioni operative e abbattere le barriere d'ingresso.

Parallelamente, a livello nazionale, abbiamo avviato un dialogo molto stretto con il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea, che sta lanciando bandi strategici. L'obiettivo è coinvolgere le PMI più innovative, trasformando i bisogni tecnologici in progetti concreti. Questo si traduce anche in un lavoro con incubatori, università e centri di ricerca, per favorire la nascita di start-up tecnologiche a partire dai risultati scientifici”.

Un altro asse strategico è il Mediterraneo. Quale ruolo vuole giocare BIG in quest'area?

“Il Mediterraneo è la nostra piattaforma naturale. All'interno della Maritime Cluster Alliance, e in particolare dell'iniziativa europea WestMed, abbiamo costruito una rete solida con i paesi della sponda sud e con i Balcani. È una rete che cresce anno dopo anno grazie ai progetti di ecosistema.

I Paesi mediterranei hanno priorità e contesti differenti, ma operano sullo stesso ambiente: questo rende il dialogo immediato e operativo. I nostri partner sono interlocutori costanti per nuove iniziative comuni, sia in ambito tecnologico che industriale”.

Guardando ai prossimi mesi, quali saranno i primi segnali concreti della nuova fase operativa del Cluster?

“Vogliamo essere riconosciuti come un ente nazionale promotore dell'innovazione nella blue economy. Per farlo, stiamo organizzando un grande evento nazionale che fungerà da vetrina per presentare risultati e progetti e per aggregare i principali attori delle filiere marittime e costiere.

Abbiamo definito KPI precisi nel nostro piano d'azione: vogliamo misurare i risultati non in astratto, ma in termini di connessioni create, progetti attivati e casi di successo industriale. La vera sfida è rendere l'innovazione possibile, abbattendo le barriere e favorendo collaborazioni reali tra attori diversi. Una volta creato il tavolo, i risultati arrivano in modo naturale”.

Un percorso condiviso per raccontare la Blue Economy

Con questa intervista prende avvio un percorso di sinergia editoriale tra il Cluster BIG e il Messaggero Marittimo: ogni mese verrà approfondito, in forma congiunta, un tema di attualità strategica per la blue economy, attraverso articoli a quattro mani tra la redazione e un esperto del network del Cluster. Un'iniziativa che intende coniugare rigore tecnico e visione giornalistica, per raccontare con competenza le trasformazioni in atto nei mari italiani ed europei.

ESPO: “RINVIARE IL NETZERO FRAMEWORK ALL’IMO È UN PASSO INDIETRO PER LA DECARBONIZZAZIONE DELLO SHIPPING”

La European Sea Ports Organisation (ESPO) ha espresso “seria preoccupazione” per la decisione dell’International Maritime Organization (IMO) di posticipare di un anno l’adozione del Net-Zero Framework, il pacchetto normativo globale per la riduzione delle emissioni di gas serra nel trasporto marittimo. La scelta, maturata nel corso del Marine Environment Protection Committee (MEPC) a Londra, secondo ESPO rischia di bloccare lo slancio globale sulla transizione energetica del settore e di rallentare il percorso verso carburanti puliti e pratiche sostenibili.

Il NZF avrebbe dovuto definire una cornice regolatoria internazionale, comprendente uno standard sui carburanti e un meccanismo di prezzo per le emissioni. Per l’associazione europea dei porti, il rinvio rappresenta “un’occasione mancata” e potrebbe accentuare la frammentazione normativa già in atto. “Il settore aveva mostrato una forte convergenza verso un approccio globale e condiviso”, sottolinea ESPO. “La decisione dell’IMO rischia di indebolire la credibilità della leadership internazionale sul clima nello shipping, proprio nel momento in cui era possibile fare un salto di qualità”.

Pur delusa dall’esito del MEPC, l’organizzazione accoglie con favore la nuova strategia della Commissione Europea per sostenere una transizione marittima “pulita e resiliente”, promuovendo filiere industriali green e partenariati internazionali.

Per mantenere il ritmo del cambiamento, ESPO invita Bruxelles ad agire con misure concrete, tra cui:

- esenzioni fiscali per l’elettricità fornita alle navi in banchina e per i carburanti a zero emissioni
- sussidi e carbon contracts for difference (CCfD) per colmare il divario di costo tra combustibili



fossili e sostenibili;

- utilizzo dei proventi ETS per finanziare infrastrutture portuali dedicate al bunkeraggio green e all’onshore power supply (OPS);
- incentivi alla domanda di carburanti puliti, per dare certezze agli investitori e favorire l’aumento della capacità produttiva.

Per ESPO il rinvio non deve essere interpretato come un abbandono del percorso verso il net-zero, ricordando che i lavori tecnici dell’IMO proseguono. L’associazione invita governi, imprese e società civile a mantenere alta l’ambizione e la partecipazione, contribuendo a un quadro regolatorio “ambizioso ma applicabile”.

Infine, i porti europei chiedono di mitigare gli effetti collaterali delle misure unilaterali UE, che potrebbero generare fuga di traffici e perdita di competitività in assenza di regole globali condivise.

“L’obiettivo deve restare quello di una regolazione robusta e universale sotto l’egida dell’IMO – conclude ESPO – per garantire che il trasporto marittimo mondiale resti su una rotta credibile verso le zero emissioni.”

IL MIT NOMINA TRE NUOVI PRESIDENTI: MASTRO, RIZZO E PISANO



Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha spezzato l'impasse politico-burocratico che ha tenuto in scacco per settimane le nomine e ha firmato i primi decreti per tre nuovi presidenti di Autorità di Sistema portuale, già commissari straordinari. Si va completando quindi un tassello fondamentale nel processo di rafforzamento della governance portuale italiana.

Le nomine riguardano:

- **Francesco Mastro**, nuovo presidente dell'AdSp del mare Adriatico meridionale, che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli;
- **Francesco Rizzo**, nominato alla guida dell'AdSp dello Stretto, competente sui porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline;
- **Bruno Pisano**, nuovo presidente dell'AdSp del mar Ligure orientale, che comprende i porti di La Spezia e Marina di Carrara.

Con questi decreti, il ministero conferma la volontà di rafforzare la stabilità istituzionale e gestionale del sistema portuale, settore strategico per la logistica nazionale, l'interscambio commerciale via mare e la competitività internazionale del Paese.

Grazie a una governance rinnovata e pienamente operativa, le tre Autorità potranno ora avviare e consolidare i rispettivi mandati quadriennali, definendo le linee di sviluppo strategico e proseguendo nell'attuazione dei piani operativi e infrastrutturali già in corso.

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – sottolinea una nota – ribadisce l'impegno del Governo a garantire che tutti gli enti portuali italiani dispongano di una guida stabile e di strumenti adeguati per operare con efficienza, evitando rallentamenti amministrativi e favorendo una crescita coordinata dell'intero sistema logistico nazionale.

RIFORMA PORTI, SALVINI: "IN CONSIGLIO DEI MINISTRI ENTRO L'ANNO"



La riforma della governance dei porti italiani è una delle priorità immediate del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo ha ribadito per l'ennesima volta il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, intervenendo in collegamento agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che hanno animato per due giorni Torino.

"Siamo in dirittura d'arrivo con due riforme – ha dichiarato – quella della governance dei porti, che conto di portare in Consiglio dei ministri entro la fine dell'anno, e il piano nazionale degli aeroporti da qui al 2035". L'obiettivo, ha spiegato, è aggiornare la gestione strategica delle infrastrutture marittime e aeree, rafforzando il ruolo dell'Italia nei flussi logistici e nei collegamenti internazionali. "Io sono un autonomista e federalista – aveva spiegato il ministro il giorno precedente, intervenendo anche al forum di Confrontoporto – ma altro paio di maniche è avere una cornice comune per i miliardi di euro che stiamo investendo, per evitare che le sedici Autorità Portuali spendano senza coordinamento e senza un'idea e una visione comune. Ogni porto deve avere la sua principale vo-

cazione, se tutti fanno la stessa cosa ci andiamo a schiacciare i piedi".

Infine, Salvini ha annunciato una stretta sulle nomine dei presidenti delle AdSp. "Siamo incagliati da mesi in Senato per scelta politica di uno dei partiti della maggioranza, non il mio né quello del presidente del Consiglio – ha spiegato –. Oggi firmo tre nomine, la prossima settimana altre tre: in un mese saranno tutte fatte". Il riferimento quindi va al tanto agognato voto per gli attuali 11 commissari che finalmente, almeno in origine, era previsto in ottava commissione permanente, con un ultimo step formale (trattasi pur sempre di parere non vincolante) propedeutico per la nomina ufficiale da parte del MIT. La riunione però è tanto clamorosamente quanto nuovamente saltata, e così è stato per l'assemblea e la plenaria, entrambe ufficialmente sconvocate.

Il ministro ha quindi ribadito la volontà di superare l'impasse parlamentare e di procedere rapidamente al completamento delle nomine (si veda a pag. 59), considerate indispensabili per garantire piena operatività al sistema portuale nazionale.

LA TOSCANA CAPITALE MONDIALE DELLO YACHTING



Lo yachting toscano torna protagonista con l'Athena Yachting Day, l'evento dedicato all'eccellenza dell'industria e della tecnica nautica regionale ospitato in queste ore presso il Terminal Crociere di Livorno. L'iniziativa promossa da Atena Toscana – Associazione Italiana di Tecnica Navale, con il supporto di Porto di Livorno 2000, del sindacato USCLAC, dell'International Propeller Club Port of Leghorn e con il patrocinio della Capitaneria di Porto di Livorno. Un'occasione di confronto tra cantieri, imprese, professionisti e istituzioni, ma anche un momento di riflessione su un settore che in Toscana rappresenta un motore economico e tecnologico di portata globale.

Un distretto da record mondiale

“Lo yachting non è solo lusso – spiega Pietro Angelini, direttore di Navigo, centro servizi per l'innovazione e lo sviluppo della nautica – ma un sistema produttivo che in Toscana conta 4.500 aziende, 22.000 addetti diretti e un fatturato di quasi 4 miliardi di euro l'anno”. Il distretto toscano, che si sviluppa tra Livorno, Viareggio, Pisa e – per prossimità e sinergie – La Spezia, rappresenta circa il 30% della produzione mondiale di yacht tra i 30 e i 70 metri. Un risultato che, sottolinea

Angelini, “fa della Toscana una leadership assoluta nel settore, in particolare nel segmento sopra i 50 metri, che da solo vale il 60% del mercato mondiale della nautica”.

Artigianato e industria: il cuore della filiera

Dietro la costruzione di uno yacht si muove un universo fatto di competenze e di manifattura di altissimo livello. “Ogni barca di 30 metri coinvolge fino a 150 aziende specializzate – spiega Angelini – tra falegnamerie, tappezzieri, lavoratori del marmo, tecnici dei sistemi di bordo. Il cantiere è un grande assemblatore che coordina una filiera fatta di micro e piccole imprese, spesso con cinque dipendenti di media, capaci di offrire soluzioni su misura”. Un'eccellenza artigiana che si traduce in una vera e propria cultura del “custom”, dove ogni imbarcazione diventa un prodotto unico, sintesi di tecnologia e manualità.

Porti e tecnologia: un legame sempre più stretto

Lo sviluppo dello yachting, osserva Angelini, non riguarda solo i cantieri ma anche la portualità, che deve evolvere di pari passo con le esigenze dei nuovi armatori. “Oggi – spiega – l'età media degli armatori è scesa da 76 a 46 anni. Sono clienti dinamici, che vogliono navigare e spostarsi, non possedere una seconda casa galleggiante. Per questo i porti devono essere sempre più tecnologici, connessi e integrati con le imbarcazioni, capaci di offrire servizi avanzati sia dal punto di vista energetico che digitale”.

Formazione e futuro: l'investimento sulle nuove generazioni

Fondamentale, in questa prospettiva, il tema della formazione. Navigo ha contribuito alla nascita di ITS ISYL, il primo istituto tecnico superiore italiano interamente dedicato allo yachting. “In dieci anni abbiamo formato oltre 800 giovani, molti dei quali oggi lavorano nei cantieri, nelle aziende della filiera o a bordo come comandanti – ricorda Angelini –. È un risultato che mostra come l'investimento sui ragazzi



stia dando frutti concreti: sono loro i protagonisti del futuro del settore”.

La responsabilità della leadership

Essere un punto di riferimento mondiale comporta anche una sfida continua. “La Toscana è già la capitale mondiale dello yachting – afferma Angelini –. Lo dicono i numeri e lo riconoscono gli armatori di tutto il mondo. Ma questo ruolo richiede innovazione costante e visione: non possiamo dormire sugli allori. Dobbiamo essere i primi a interpretare i segnali del cambiamento e a guidare la transizione tecnologica

del settore”.

Navigo, vent'anni di innovazione

In questo percorso, Navigo ha avuto un ruolo chiave nel mettere in rete imprese, cantieri, ricerca e formazione. “Da vent'anni – conclude Angelini – lavoriamo sul trasferimento tecnologico, sull'analisi del mercato e sulla promozione delle imprese. Il nostro compito è stato e continua a essere quello di anticipare le innovazioni e sostenere la crescita del sistema. Un impegno che oggi ci consente di guardare al futuro dello yachting toscano con fiducia e ambizione”.

ANTITRUST, VIA LIBERA AGLI IMPEGNI DI SAS, MOBY E GNV



L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCOM) ha approvato e reso vincolanti gli impegni presentati da SAS – Shipping Agencies Services SARL (società del gruppo MSC Holding), Moby S.p.A. e Grandi Navi Veloce S.p.A., ponendo fine all'istruttoria avviata nel Novembre 2024 per verificare l'esistenza di un'intesa restrittiva della concorrenza tra i due principali operatori del cabotaggio passeggeri nel Tirreno.

L'indagine era nata a seguito del legame strutturale tra le due compagnie, conseguente all'ingresso di SAS – controllante di GNV – nel capitale di Moby con una partecipazione del 49% e all'importante finanziamento concesso da SAS alla compagnia del gruppo Onorato nel Dicembre 2023. Secondo l'Antitrust, tali operazioni avrebbero potuto alterare le dinamiche competitive sulle rotte in cui le due compagnie operano in concorrenza diretta.

Gli impegni approvati

Per sciogliere ogni intreccio societario e finanziario, SAS cederà a Onorato Armatori (società che controlla Moby con il 51%) l'intera partecipazione del 49% in Moby, rinunciando al corrispettivo della cessione

e al pegno sul restante 51% ottenuto a garanzia del precedente finanziamento.

A sua volta, Moby incaricherà un soggetto indipendente di organizzare una procedura competitiva e trasparente per la vendita di un pacchetto di asset individuato da una perizia autonoma. I proventi della vendita saranno utilizzati per estinzione del finanziamento ricevuto da SAS. Alcuni beni potranno essere gravati da vincoli di charter back per garantire la continuità operativa della compagnia.

Qualora il ricavato non fosse sufficiente, il credito residuo di SAS sarà ceduto a terzi indipendenti, secondo modalità compatibili con la sostenibilità economica e finanziaria di Moby.

Gli impegni approvati prevedono anche misure di ristoro per i consumatori che abbiano acquistato biglietti prima del 16 Luglio 2025 per determinate tratte operate da Moby e GNV. Per Moby, il ristoro è pari al 5% del prezzo del biglietto (al netto di tasse, oneri ed ETS) in caso di rimborso, o al 10% in caso di scelta di un voucher.

Per GNV, è previsto un ristoro di 15 euro per i viaggi in

cabina e del 7% dell'importo pagato per le altre tipologie di viaggio.

Le rotte interessate sono Genova–Olbia, Genova–Porto Torres, Civitavecchia–Olbia per il periodo Giugno–Settembre 2025, e Napoli–Palermo nei weekend tra 1° Novembre 2024 e 31 Marzo 2025.

Con l'accoglimento di questi impegni, l'Autorità chiude formalmente il procedimento avviato nel 2024, assicurando la separazione strutturale tra Moby e GNV e tutelando al contempo i consumatori del trasporto marittimo passeggeri.

Impatto sull'occupazione: possibili dismissioni?

Proprio nel giorno in cui scatta lo sciopero proclamato dai sindacati autonomi per chiedere chiarezza sul futuro delle compagnie del gruppo Onorato, Moby ha diffuso una nota che delinea il nuovo scenario industriale dopo l'uscita di Msc dal capitale, come stabilito dall'Antitrust. Nel comunicato, Moby spiega che gli impegni concordati con l'Antitrust prevedono "un percorso di rafforzamento patrimoniale e di riorientamento del modello di business", con l'obiettivo di azzerare l'indebitamento finanziario attraverso la dismissione di asset non strategici.

Un processo di ristrutturazione che, ammette la compagnia, potrebbe comportare alcuni esuberi. Tuttavia, il gruppo precisa che "l'elevata domanda di personale marittimo consentirà il riassorbimento degli eventuali esuberi all'interno del comparto, garantendo la piena valorizzazione delle professionalità presenti sul mercato nazionale". Moby ha inoltre assicurato che "collaborerà attivamente con le organizzazioni sindacali per accompagnare il processo di transizione in modo efficace e condiviso".

Il nuovo piano industriale prevede un consolidamento delle linee da e per la Sardegna, con un potenziamento della flotta e unità navali di maggiore capacità e più sostenibili dal punto di vista ambientale. Restano invece incerte le rotte Palermo–Napoli e quelle verso la Corsica, che i sindacati temono possano essere ridimensionate o sospese.

Con la definizione dell'accordo con l'Antitrust, Moby parla di una "nuova fase strategica e industriale", impegnandosi a operare "nel pieno rispetto delle regole di mercato e della concorrenza", con l'obiettivo di offrire servizi "più moderni, affidabili e sostenibili" ai propri clienti.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



ROBERTO VIDONI DI AUTAMAROCCHI: BILANCI E PROSPETTIVE



Roberto Vidoni dallo scorso Agosto è stato nominato amministratore delegato di Autamarocchi, società triestina di autotrasporto e logistica, con deleghe allo sviluppo dei business in Italia ed all'Ester.

Una conferma di stima e professionalità, ma anche una nuova responsabilità per il dottor Vidoni.

“È certamente una conferma di fiducia da parte del CdA e della proprietà, che vivo soprattutto come un impegno rinnovato. Non considero questa nomina un punto di arrivo: è l'inizio di una fase nuova fondata su ascolto, crescita e lavoro di squadra. È un ruolo che porta responsabilità, ma anche una forte motivazione a valorizzare il capitale umano e l'esperienza costruita in questi anni.”

Che obiettivi si è dato?

“Per il 2025 abbiamo definito una rotta chiara: consolidare e sviluppare il business in Italia e in Europa, continuando a rafforzare la nostra capacità di offrire soluzioni integrate e sostenibili. Chiudere il 2024 con 202 milioni di euro di ricavi in un contesto macroeconomico complesso, segnato dal rallentamento di alcuni settori merceologici come la siderurgia e l'au-

tomotive, è stato un risultato importante: ha dimostrato la solidità del nostro modello, basato su una diversificazione equilibrata tra trasporto Container, General Cargo e Intermodale.

Oggi la priorità è trasformare l'intermodale da “segmento in espansione” a vero terzo pilastro del gruppo, accanto ai business storici che come il trasporto container rimane il nostro core business. L'obiettivo è duplice: da un lato, aumentare l'efficienza e la competitività dei flussi logistici europei; dall'altro, ridurre l'impatto ambientale complessivo delle attività, grazie a un maggiore utilizzo di ferrovia e il trasporto via short sea.

Per farlo, stiamo investendo in asset, tecnologie e competenze: mezzi intermodali di ultima generazione, digitalizzazione della supply chain e strumenti di intelligenza artificiale per migliorare pianificazione, monitoraggio e servizio al cliente. È un percorso che mette al centro la persona, la sostenibilità e l'innovazione – i tre elementi che definiscono la direzione in cui vogliamo portare Autamarocchi nei prossimi anni.”

Più in generale su cosa vedremo investire la società nei prossimi mesi? Mezzi? Nuovi mercati? IA?

“Le direttive sono quattro, e tutte convergono su un obiettivo: rendere la logistica più intelligente, sostenibile e integrata.

Innanzitutto continuamo ad investire nel nostro core business del trasporto container cercando di offrire ai nostri Partner soluzioni migliorative ed innovative di servizi “speciali” come il trasporto dei container a temperatura controllata, trasporti merce ad alto valore e la nostra forza nei trasporti internazionale di container.

Poi segue l'intermodalità, ferroviaria e short sea, che rappresenta oggi la leva più concreta per migliorare qualità, prevedibilità e ridurre l'impatto ambientale.

La terza è il rinnovo costante della flotta.

La quarta – e forse la più trasversale – è l'innovazione digitale. Stiamo introducendo l'intelligenza artificiale nei processi di pianificazione, dispatching e controllo documentale per ridurre tempi morti, ottimizzare i percorsi e aumentare la sicurezza operativa. Ma digitalizzazione per noi significa soprattutto integrare: collegare meglio le informazioni tra aziende, infrastrutture e istituzioni.

Un esempio concreto è il progetto pilota e-CMR realizzato al porto di Trieste nell'ambito del programma europeo eFTI4EU, dove abbiamo sperimentato la gestione completamente digitale della documentazione di trasporto. È una tappa importante verso una logistica più interoperabile e sostenibile, in linea con gli obiettivi europei di semplificazione e dematerializzazione”.

Proseguirà un'espansione geografica?

“Sì, l'espansione geografica è parte integrante della nostra strategia di crescita. Dopo le aperture degli scorsi anni in Slovenia, Austria, Ungheria, Polonia, Germania e Turchia, nel 2025 abbiamo aperto una nuova sede in Romania – un passo strategico per rafforzare la nostra presenza nel Nord Europa – e rilanciato le attività in Croazia in concomitanza con l'apertura del nuovo terminal container di Rijeka.

L'obiettivo è presidiare i corridoi logistici europei chiave, dal Mare del Nord al Mediterraneo, assicurando continuità operativa lungo tutte le principali direttive. Questa rete ci permette di seguire i clienti su scala internazionale, integrando servizi su gomma, ferrovia e mare, e garantendo tempi di risposta più rapidi, maggiore efficienza e minori emissioni.

In sostanza, desideriamo essere presenti dove il commercio europeo si muove: nei porti, negli interporti e nei nodi strategici che collegano industria, infrastrutture e mercati di destinazione. È lì che si gioca oggi la competitività della logistica, e Autamarocchi intende continuare a svolgere un ruolo da protagonista.”

Dissegna. Dopo diversi mesi dall'acquisizione si può fare un primo bilancio?

“Il bilancio è in linea con i nostri obiettivi. L'operazione chiusa a fine Gennaio ha portato in azienda una forte impronta intermodale e un network consolidato su Germania, Benelux, Regno Unito e Grecia. La nostra idea era chiara fin dall'inizio: dotarci degli asset giusti per rafforzare quello che oggi rappresenta, come specificato pocanzi, il terzo pilastro trainante del gruppo: l'intermodale.

L'integrazione con Dissegna sta già generando risultati concreti – più combinazioni ferrovia–mare, una maggiore capacità door-to-door internazionale e una presenza commerciale più profonda nei mercati europei più importanti. Abbiamo unito competenze, mezzi e visione, e questo ci permette di accelerare la crescita di un settore che sarà sempre più centrale per l'equilibrio e la sostenibilità del nostro business.”

Ci sono problemi legati all'intermodalità ferroviaria ancora da risolvere. Come vi muovete?

“L'intermodalità in Europa sta crescendo, ma non ha ancora raggiunto il livello di affidabilità e regolarità che il mercato industriale richiede. Restano criticità strutturali – dai colli di bottiglia infrastrutturali alla rigidità operativa di alcuni nodi logistici – che condizionano transit time e bilanciamento dei flussi.

Noi affrontiamo queste sfide su due piani complementari. Da un lato con investimenti concreti in equipment e capacità, per rendere la nostra rete più flessibile e resiliente; dall'altro con progetti di innovazione digitale che migliorano la tracciabilità, la pianificazione e la qualità dei dati lungo tutta la catena logistica.

È questa la direzione in cui intendiamo muoverci: unire efficienza e sostenibilità, rendendo l'intermodale non solo competitivo, ma finalmente all'altezza delle esigenze dell'industria europea.”

E sul trasporto su gomma: il problema dei costi?

“Il trasporto su gomma rimane un pilastro del nostro business e, allo stesso tempo, uno dei segmenti più complessi da gestire. Il costo del lavoro, in un mer-

cato che soffre una carenza strutturale di autisti, e l'andamento del carburante continuano a incidere in modo significativo. Per questo la nostra risposta non è tattica, ma strutturale.

Investiamo in una flotta giovane ed efficiente, rinnovata costantemente per ridurre consumi ed emissioni, e in un programma continuo di formazione e sicurezza attraverso l'Autamarocchi Academy, che insegna ai conducenti uno stile di guida sicuro ed economico, anche con il supporto di sistemi telematici di bordo. Parallelamente, adottiamo una pianificazione accurata delle percorrenze per limitare i viaggi a vuoto e utilizziamo, dove la committenza lo richiede, biocarburanti HVO, che garantiscono un taglio significativo delle emissioni di CO₂.

Sul fronte dei ricavi, crediamo che la sostenibilità economica non possa basarsi sulla corsa al ribasso, ma su una partnership trasparente con i clienti, fondata sulla qualità, ed affidabilità dei nostri servizi. È questa la vera leva per coprire correttamente i costi e mantenere un equilibrio sano tra competitività, margini e rispetto per le persone che ogni giorno fanno muovere i nostri mezzi.”

AL steel transport. Come “sta” il settore siderurgico italiano? Ha risentito della situazione geopolitica?

“Il comparto siderurgico ha attraversato un periodo complesso, segnato dal rallentamento della domanda europea e dall'aumento dei costi energetici e logistici. Nonostante ciò, resta un settore strategico per l'economia del Paese e per il nostro business, soprattutto nel Nord-Est, dove si concentrano i principali poli produttivi e portuali.

AL Steel è nata con l'obiettivo di potenziare la logistica siderurgica dell'area, offrendo soluzioni di trasporto su gomma efficienti e sostenibili per le aziende dell'acciaio. Il progetto valorizza la nostra esperienza nel trasporto industriale e nella gestione di grandi flussi, integrandola con le competenze logistiche del Gruppo Fratelli Cosulich, attraverso la loro controllata Lorma Logistic.

AL Steel rappresenta un'evoluzione naturale del nostro modello operativo: portare la stessa qualità, puntualità e affidabilità che caratterizzano Autamarocchi anche nel mondo dell'acciaio, contribuendo a rendere più moderna e competitiva la filiera siderurgica del Nord-Est”.

Operate in una città con un porto per il quale siete un partner importante. Questi mesi di incertezza sulla governance penalizzano i traffici?

“Trieste è la nostra casa, ma anche un porto complesso, inserito in un contesto altamente competitivo. Le fasi di incertezza nella governance possono generare qualche frizione, ma la nostra priorità resta garantire continuità operativa e un servizio di qualità ai clienti, indipendentemente dalle dinamiche istituzionali.

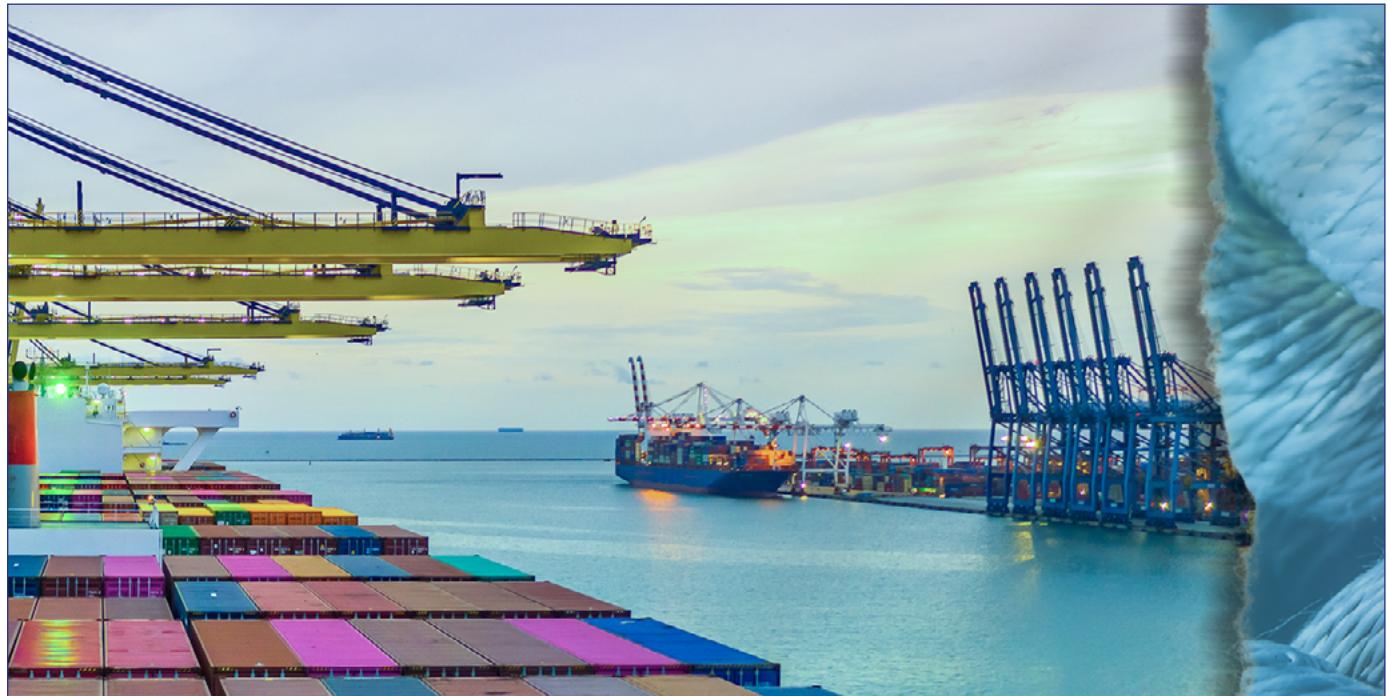
Il sistema portuale triestino ha un punto di forza decisivo: una Port Community coesa e collaborativa, capace di mantenere alti standard di efficienza anche nei momenti di transizione.

Comunque, come uno degli operatori principale della Port Community di Trieste ci auspiciamo che il nuovo presidente del AdSp venga nominato in tempi brevissimi.

La posizione geografica di Trieste è strategica per i mercati dell'Europa centro-settentrionale. Insieme ai porti di Koper e Rijeka, costituisce un vero e proprio North Adriatic Gate al servizio di una delle aree più industrializzate del continente. Le opportunità di mercato sono enormi e c'è spazio per tutti: i tre scali avranno certamente un ruolo rilevante nel futuro, anche in un contesto di sana competizione.

Per restare competitivi, è fondamentale puntare su ciò che rende unico il porto di Trieste: integrazione logistica, intermodalità, digitalizzazione e connessioni dirette con l'Europa centrale. È su questi asset che continuiamo a investire, lavorando fianco a fianco con gli altri operatori del territorio, convinti che la vera forza del porto risieda non solo nelle infrastrutture, ma nella capacità di agire come un sistema integrato.”

VIA LIBERA DEL SENATO A OTTO NUOVI PRESIDENTI DELLE AUTORITHIES



Dopo mesi di stallo e tensioni politiche, arriva il via libera dell'ottava commissione del Senato che conferma otto nuovi presidenti delle Autorità di Sistema portuale, ponendo fine a una lunga fase di incertezza amministrativa nel sistema portuale italiano. La votazione, più volte rinviata, mette un punto fermo su una partita che aveva alimentato attriti all'interno della maggioranza e che aveva spinto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, a procedere nei giorni scorsi con nomine d'urgenza per sbloccare la situazione.

L'unica posizione che resta ad oggi ancora in sospeso è quella dell'AdSp del Mar di Sicilia Occidentale: sull'Authority di Palermo pende fino a Gennaio prossimo il ricorso presentato dalla Regione Siciliana contro la nomina di Annalisa Tardino.

Gli otto commissari 'promossi'
Con l'approvazione del Senato, entrano ufficialmente in carica:

- **Giovanni Gugliotti** – AdSp del Mare Ionio (Taranto)
- **Francesco Benevolo** – AdSp del Mare Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna)
- **Davide Gariglio** – AdSp del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno, Piombino)
- **Raffaele Latrofa** – AdSp del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta)
- **Eliseo Cuccaro** – AdSp del Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia)
- **Matteo Gasparato** – AdSp del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia, Chioggia)

- **Paolo Piacenza** – AdSp dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro)
- **Domenico Bagalà** – AdSp del Mare di Sardegna (Cagliari e altri porti dell'isola)

Lo sblocco dopo il braccio di ferro politico

Il voto favorevole della Commissione arriva dopo settimane di braccio di ferro politico. Salvini e il vice ministro Rixi avevano più volte denunciato il rallentamento delle procedure, attribuendo lo stallo a divisioni interne alla maggioranza che avevano bloccato le nomine di oltre dieci scali strategici. Per superare l'impasse, il ministro aveva firmato autonomamente i decreti di tre presidenti, senza attendere il parere del Parlamento: vale a dire quelle di Francesco Mastro al timone dell'AdSp del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi), Francesco Rizzo alla guida dell'AdSp

dello Stretto (Messina, Reggio Calabria) e Bruno Pisano per capitanare l'AdSp del Mar Ligure Orientale (La Spezia, Marina di Carrara).

Con queste tre designazioni d'urgenza e le otto conferme appena votate, il Governo completa quasi interamente la squadra dei vertici portuali italiani, restituendo stabilità alla governance dei porti, infrastrutture cruciali per la logistica, l'export e la competitività economica del Paese.

L'ultimo passaggio sarà la firma del decreto da parte del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini che rivolge ai nuovi presidenti gli auguri di buon lavoro, sottolineando l'importanza di una gestione efficiente, moderna e sostenibile dei porti, in stretta collaborazione con il mondo delle imprese e con i territori.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

IN AGENDA

**Tutti gli appuntamenti
del mondo marittimo, logistico e portuale**

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

ogni 10 giorni

GIBUTI

ogni 20 giorni

*via Jebel Ali

PORT SUDAN

settimanale

ADEN*

ogni 15 giorni

GOLFO ARABICO

JEBEL ALI

ogni 15 giorni

INDIA

MUNDRA

PAKISTAN

KARACHI

ABU DHABI*

DAMMAM*

KUWAIT*

HAMAD*

UMM QASR*

NAVA SHEVA via Mundra

AL JUBAIL*

SOHAR*

SHARJAH*

BAHRAIN*

*via Jebel Ali

AFRICA OCCIDENTALE

DAKAR*

ogni 7 giorni

ABIDJAN*

TEMA*

TINCAN*

*partenze solo da Genova

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

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT**IGNAZIO MESSINA & C.**

GENOVA:

Tel. 010 53961

Fax 010 5396264

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

MODENA:

Tel. 059 351381

Fax. 059 357719

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

NAPOLI:

Tel. 081 963461

Fax. 081 9634699

napoli@messinaline.it

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei 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	CIT	NA	GE	CIVIT	VE	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 LUCY	MZ543A	06/11		3/11	07/11	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18						
		MSC TEXAS	MZ544A	13/11		10/11	14/11										
		MSC ESTHI	MZ545A	20/11		17/11	21/11										
		MSC PARIS	MZ546A	27/11		24/11	28/11										
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 MONICA CRISTINA	FD543E		4/11	27/10	01/11	vedi servizio 4									
		MSC MARIAGRAZIA	FD544E		11/11	3/11	08/11										
		MSC DANIELA	FD545E		18/11	10/11	15/11										
		MSC STACEY	FD546E		25/11	17/11	22/11										
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach, Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	MSC ASSUNTA III	ML543A			27/10	vedi servizio 4	vedi servizio 18									
		MSC SINGAPORE IV	ML544A			3/11											
		MSC GRETA III	ML545A			10/11											
		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. Dominicana; Rio Haina, Bahamas; Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MSC DUBAI VII	MG544W	4/11		29/10	31/10	6/11	vedi servizio 4	vedi servizio 18							
		MSC EVEREST VIII	MG545W	11/11		5/11	7/11	13/11									
		MSC SUSANNA	MG546W	18/11		12/11	14/11	20/11									
		MSC ANTIGUA	MG547W	25/11		19/11	21/11	27/11									
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC PINA	MG548W	2/12		26/11	28/11	4/12									
		E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it		LI	SP	CIT	NA	GE	CIVIT	VE	RA	AN	TS				
		CAPE TAINARO	MC545A		12/11	3/11											
		VALENCE	MC546A		19/11	10/11											
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosecuzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC BENIN	MC547A		26/11	17/11			31/10	vedi servizio 18							
		E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it		LI	SP	CIT	NA										
		MSC LE HAVRE	MC544A		5/11	27/10											
		CAPE TAINARO	MC545A		12/11	3/11											
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	4	MSC GISELLE	NL544R		15/11		14/11		14/11	vedi servizio 18							
		MSC ELMA	NL545R		22/11		21/11										
		E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it		LI	SP	CIT	NA										
		MSC KIM	CD544A	30/10	1/11	4/11	5/11										
CANADA - Montreal servizio diretto (e prosecuzioni interne)		MSC DONATA	CD545A	6/11	8/11	11/11	12/11		21/11	vedi servizio 18							
		MSC KILIMANJARO IV	CD546A	13/11	15/11	18/11	19/11										
		MSC ENGLAND	CD547A	20/11	22/11	25/11	26/11										
		E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it		LI	SP	CIT	NA										
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam, PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong, SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Male	6	MSC VERONA	IS544R			3/11			vedi servizio 4	vedi servizio 18							
		MSC RAPALLO	IS545R				10/11										
		MSC MARIE LESLIE	IS546R				17/11										
		MSC SUSANNA	IS547R				24/11										
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam, PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong, SRI LANKA - Colombo, MALDIVE - Male		MSC MONICA CRISTINA	FD543E				2/11		vedi servizio 4	vedi servizio 18							
		MSC MARIA GRAZIA	FD544E					9/11									
		MSC DANIELA	FD545E					16/11									
		MSC STACEY	FD546E					23/11									

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER		NAVE		VOY		CIVIT	SP	GIT	NA	CIV	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it		7 bis	MSC LE HAVRE	MC544A	1/11									
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne)	EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kisimayu	INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam	PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port	(KICT) BANGLADESH - Chittagong	SRI LANKA - Colombo	MALDIVE - Male	MSC TAINARO	MC545A	8/11		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC AMALFI	MM545A	7/11	---	9/11	---							
URUGUAY - Montevideo		MSC DOMITILLE	MM546A	14/11	---	16/11	---							
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemí Asuncion, Terport, Caacupemí Pilar		COPIAPO	MM547A	21/11	---	23/11	---							
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne)	Rosario, Zarate, Las Palmas.	MSC LUCY	MZ543A		---	---	4/11							
MSC TEXAS	MZ544A	---	---	---	11/11									
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						CIVIT	SP	GIT	PA					
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne)	9	MSC LE HAVRE	MC544A	1/11	5/11	27/10								
PERU - Callao, Paita		CAPE TAINARO	MC545A	8/11	12/11	3/11								
ECUADOR - Guayaquil		VALENCE	MC546A	15/11	19/11	10/11								
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena	VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guaira	COSTARICA - Moin, Puerto Caldera	GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal	HONDURAS - Puerto Cortes	PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne)	EL SALVADOR - Acajutla	NICARAGUA - Cerrioto							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		MSC CALAIS	MC547A	22/11	26/11	17/11								
SUDAFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne)	10	MSC KIM	CD544A	4/11										
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC DONATA	CD545A	11/11										
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC KILIMANJARO IV	CD546A	18/11										
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou	CAPO VERDE - Praia, Mindelo	vedi servizio 8	MSC ENGLAND	CD547A	25/11									
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						CIVIT	SP	GIT						
SUDAFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne)	11	CAPE KORTIA	MC543A	24/10	29/10	20/10								
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC LE HAVRE	MC544A	31/10	5/11	27/10								
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		CAPE TAINARO	MC545A	7/11	12/11	3/11								
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		VALENCE	MC546A	14/11	19/11	10/11								
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7														
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						SP	GIT	NA	AN	CIV	VE	RA	AN	TS
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecuzioni interne.	12	MSC ALINA	MA543A	6/11										
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		MSC AZOV	MA544A	13/11										
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC ASYA	MA545A	20/11										
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		APL BOSTON	ONNMLE	27/11										
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga														
MAURITIUS - Port Louis														
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione reefer in cold treatment														
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it									NA					
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecuzioni interne.	12 bis	MSC DUBAI VII	MG544W						31/10					
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		MSC EVEREST VIII	MG545W						7/11					
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC SUSANNA	MG546W						14/11					
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets	MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga	MAURITIUS - Port Louis	MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione reefer in cold treatment						21/11					
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it		MSC ANTIGUA	MG547W											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaan, Bahrain, Sohar, Qwait e prosecuzioni interne, Umm Quasir - via Barcelona + Salaah = Hamad														
ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan	13	MSC GULSUN	GJ545E						16/11					
JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC NICOLA MASTRO	GJ546E						19/11					
JAPAN - via Busan		MSC MIA	GJ547E						26/11					
JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC AMELIA	GJ548E						6/12					

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI																			
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200																			
PER E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it		NAVE		VOY		DA													
		LI	SP	NA		GIT	GE	VE	RA	AN	TS								
COLFO PERSICO - Dubai, Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13bis	MSC MONICA CRISTINA	FD543E		3/11	vedi serv. 16	-----	-----	4/11	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	ADRIATICO					
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC MARIAGRAZIA	FD544E		11/11		-----	-----	12/11					vedi servizio 18					
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		MSC DANIELA	FD545E		18/11		-----	-----	19/11					vedi servizio 18					
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	FD546E		25/11		-----	-----	26/11					vedi servizio 18					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	MSC LEVANTE F	YA544A		1/11	vedi serv. 2	vedi serv. 4	SP		NA	CIVIT	ADRIATICO							
ALGERIA - Algeri		MSC VULCANOII	YA545A		8/11			MSC VULCANOII		NA	CIVIT	ADRIATICO							
		MSC LEVANTE F	YA546A		15/11			MSC VULCANOII		NA	CIVIT	ADRIATICO							
		MSC VULCANOII	YA547A		22/11			SP		GE	NA	ADRIATICO							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	VALENCE	YM544A		27/10	vedi servizio 1	vedi serv. 4	LI		SP	GE	NA	CIVIT	ADRIATICO					
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.		MSC CLARITA III	YM545A		3/11			MSC CLARITA III		NA	CIVIT	ADRIATICO							
		VALENCE	YM546A		10/11			MSC CLARITA III		NA	CIVIT	ADRIATICO							
		MSC CLARITA III	YM547A		17/11			LI		SP	GE	NA	CIVIT	ADRIATICO					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	16					vedi serv. 8	vedi servizio 18 (AC)	LI		SP	GE	GIT	VE	RA	NA	AN	TS		
TURCHIA GRECIA SIRIA EGIPTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro		MSC GRETA III	ML545A					MSC GRETA III		NA	GE	NA	VE	RA	THYRR SHUTTLE				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	17	TBN	ML546A					MSC PORTO		ML547A		21/11	24/11						
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC SARYA III	ML548A					MSC SARYA III		NA	GE	GIT	VE	RA	THYRR SHUTTLE				
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC EAGLE	AE545A		11/11	10/11		BA		VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	NAP	CARICO DIRETTO PER		
		MSC POLINA	AE546A		18/11	17/11		MSC EAGLE		AE547A		25/11	24/11		2/11	4/11	30/10	HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC ELEONORA	AC544A					MSC ELEONORA		AC545A				9/11	11/11	6/11	EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTINOPOLIS, GEMIK, ALIGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC RENAISSANCE III	AC545A					MSC ANDRIANA III		AC546A				16/11	18/11	13/11	PIRARUS, ALEXANDRIA, OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC MASHA 3	AB545A		4/11	3/11	7/11	MSC MASHA 3		AB546A				5/11	5/11		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHENZHEN, DALIAN, NINGBO, HANGZHOU (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC HANNAH	AB546A		11/11	10/11	14/11	MSC HANNAH		AB547A				12/11	12/11		BARIGIOIA, TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC HARMONY III	AB547A		18/11	17/11	21/11	MSC HARMONY III		AB547A				19/11	19/11		PIRARUS, ALEXANDRIA, OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC RHIANNON	AY543R	3/11				MSC RHIANNON		AY543R					5/11		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHENZHEN, DALIAN, NINGBO, HANGZHOU (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MAUREN	AY544R	10/11				MSC LEANDRA V		DE543R					12/11		BARIGIOIA, TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC LEANDRA V	DE543R					MSC ERMINIA III		DE546R					10/11		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHENZHEN, DALIAN, NINGBO, HANGZHOU (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC ERMINIA III	DE546R					MED SAMSUN		AS545A	6/11	8/11			25/11		ISTANBUL, GEMIK, TEKIRDAG, COSTANTINOPOLIS, GEMIK, ALIGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MED TRABZON	AS546A		13/11	15/11		MED TRABZON		AS546A					12/11		ISTANBUL, GEMIK, TEKIRDAG, COSTANTINOPOLIS, GEMIK, ALIGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MED SAMSUN	AS547A		20/11	22/11		MSC MANASVI		AA544A	4/11	5/11			2/11		PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA, EL DEKEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		LUEBECK	AA545A		11/11	12/11		MSC MANASVI		AA545A					9/11		PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA, EL DEKEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
		MSC OLGA F	AA546A		18/11	19/11		MSC OLGA F		AA546A					16/11		PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA, EL DEKEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		