

N. 07

Dicembre 2025

messengeromarittimo.it

MAGAZINE



duemilaventisei

GOVERNIAMO LA TEMPESTA

FOLLOW US

DIRETTORE RESPONSABILE

Vezio Benetti



Edizioni commerciali e marittime srlu
Livorno, Piazza Cavour 12
Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it
abbonamenti@messengeromarittimo.it



10-13 Marzo 2026

Veronafiere

**Torna la fiera più innovativa su
logistica sostenibile, trasporti,
e servizi alle imprese**

**Prenota il tuo spazio
espositivo**

Segreteria organizzativa: 06.8715371 | 081.18404660
info@letexpo.it | www.letexpo.it

SOMMARIO

03

PREMESSA

07

RIXI

RIFORMA PORTUALE

11

GRIMALDI

SFIDE GLOBALI

15

DEIDDA

L'ITALIA PROTAGONISTA

21

RIFORME

ITALIA HUB LOGISTICO

23

LAVORO MARITTIMO

ASSARMATORI

27

CEPIM

INTERPORTO CHE CONNETTE

31

MEDITERRANEO

CENTRALITÀ

35

TERMINAL ITALIANI

SPINTA SULL'ACCELERATORE

37

RIFORMA PORTUALE

MINO GIACHINO

41

ADSP MSOC

PROGRAMMA 2026

45

ANCIP

LAVORO PORTUALE

47

PORTO 2000

CRESCONO GLI SCALI

51

SPEDIPORTO

GENOVA VERSO NUOVE
ECONOMIE

54

GIOIA TAURO

NUOVE OPPORTUNITÀ

59

FARE SISTEMA

PROPELLER CLUB

63

FINCANTIERI

IMPEGNO SUL DOMINIO
UNDERWATER

65

VENEZIA E CHIOGGIA

TRAFFICI IN CRESCITA

69

AUTOSTRADE DEL MARE

RADDOPPIA L'OFFERTA

73

MADE IN ITALY

UNA BUONA TENUTA

76

PORTUALITÀ

CIBER SECURITY
E ENTRY EXIT SYSTEM

79

MEDITERRANEO

GEOPOLITICA DELLE ROTTE

81

CONFINDUSTRIA

ROTTA 2026

3

2025 CHIUSURE POSITIVE

**PORTUALITÀ
ADSP**

nuovi presidenti

+13

**TRAFFICI
MARITTIMI
INTERNAZIONALI**

merci

+0,5

contenitori

+1,4

**TRAFFICI
MARITTIMI
NAZIONALI**

contenitori

+6,5

Eccoci, di nuovo, a tirare le somme dell'anno che se ne va, magari anche con un po' di scaramanzia verso quello che sta per arrivare. Lo facciamo attraverso quello che una volta, ai tempi del giornale tovaglia, chiamavamo "il giornalone di Natale", una sorta di zibaldone poliedrico e polivalente che, comunque, si lasciava sfogliare. E' vero, è un rito che si ripete e, magari, qualcuno aggiungerebbe anche l'avverbio "stancamente", ma chi non vorrebbe trovarsi ancora a lungo e possibilmente molto a lungo a simili ripetizioni?

premessa di Renato Roffi

PREMESSA

Per quanto ci riguarda o, meglio, per quanto riguarda l'oggetto della nostra attenzione rivolta, in primis, verso l'economia dei trasporti marittimi e la portualità nazionale e internazionale, potremmo dire che uno degli elementi che maggiormente hanno polarizzato l'attenzione dei media di settore nel corso del 2025 è stato il movimento, manifesto e occulto (si fa per dire), che si è avvertito intorno al rinnovo dei vertici di parecchie Autorità di Sistema portuale. Alcune di esse, come quella di Genova, hanno rappresentato, se non un unicum, certamente un qualcosa di abbastanza diverso da quello che, in un certo qual modo, eravamo, abituati a vedere.

Insolitamente, infatti, il nuovo inquilino del piccolo pregnantissimo ufficio dotato dell'unico balcone incastonato nell'icastica facciata del palazzo san Giorgio, non proviene dalla politica attiva né dal sindacato o, come spesso volte è capitato, da ambienti che con la portualità avevano avuto relazioni a dir poco marginali (si sono visti curricula accampare titoli come il possesso della patente nautica o l'aver svolto il servizio di leva in Marina). La scelta del vice ministro Edoardo Rixi, dettata, probabilmente, oltre che da principi di buona amministrazione, anche dal naturale amore per la "sua" Genova, si è, infatti, appuntata su una persona che nelle autorità portuali ha trascorso l'intera sua esistenza lavorativa, partendo, giovane laureato, dai gradini più bassi per maturare ogni tipo di esperienza e di conoscenza in ogni più remoto ganglio di cui un'Authority è costituita, fino alle posizioni più apicali di segretario generale in diverse authorities e poi presidente del maggior porto d'Italia.

Dal canto proprio Edoardo Rixi, discreto esperto di porti e traffici marittimi egli stesso, si è speso moltissimo per far funzionare

al meglio le Autorità di Sistema portuale e per sbloccare la deleteria situazione di stallo che era venuta a determinarsi con la naturale scadenza dei presidenti di una parte consistente di esse impegnandosi al massimo e con appassionata energia in Parlamento per toglierle dal limbo della gestione commissariale (erroneamente considerata con poteri ridotti) che, in qualche caso, andava superando l'anno di durata.

Talora, fra l'altro, nel procedere con deciso pragmatismo alla firma delle nomine, Rixi non ha mancato di far cenno alle tensioni e alle più disparate pressioni politiche, sempre e da sempre presenti in casi del genere.

Per quanto riguarda i traffici marittimi internazionali, va detto che il 2025 non lascerà rimpianti dato che, a livello globale, si vede un incremento che, con riferimento alle merci, non riesce ad andare oltre lo 0,5% mentre il movimento dei contenitori, dopo una buona partenza che nel primo trimestre dell'anno in corso aveva segnato un buon più 4,2%, con punte del 4,8% sulle rotte Asia - Europa, è andato poi afflosciandosi per attestarsi, su base annua, attorno ad un pur sempre positivo 1,4%. Guardandoci intorno, scopriamo che anche sul canale di Suez si sono registrate significative riduzioni di traffico.

L'andamento in flessione viene attribuito in prevalenza all'introduzione dei dazi da parte degli Usa, alla situazione geopolitica generale, contrassegnata, in particolare dal conflitto russo ucraino e, nonostante la fragilissima tregua, da quello israelo palestinese, ma non manca chi – a ragione o a torto – attribuisce certi risultati deludenti addirittura alla smania per il fenomeno comunemente conosciuto come corsa alla transizione ecologica.



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it



I porti italiani, in controtendenza, registrano un buon più 6,5% nel traffico dei contenitori e, per l'anno venturo, le previsioni indicano, comunque, discrete prospettive per un incremento abbastanza certo.

I venticinque principali scali del Mediterraneo continuano, comunque, a registrare un andamento positivo e un dato abbastanza sicuro è che "la culla della civiltà" confermerà e, forse, rafforzerà la propria posizione di maggior crocevia dei traffici internazionali pur se le tensioni in essere nell'arco medio-orientale stanno inducendo diversi operatori a farsi carico dell'antica e sconveniente rotta per il capo di Buona Speranza. In questo scenario molto fluido, ma praticamente senza grandi sorprese, si confermano anche i dati dei traffici a corto raggio (628 milioni di tonnellate), una specialità in cui l'Italia, con i suoi 300 milioni di tonnellate, si trova in posizioni di testa.

Nella corsa alla transizione ecologica, inoltre molti porti cominciano ad avvertire la vocazione a farsi poli energetici, sia come terminali delle cosiddette pipelines, sia come

veri e propri centri di produzione di energie rinnovabili, così molti armatori sono indotti a volgersi verso investimenti sempre più indirizzati verso i carburanti "sostenibili", optando principalmente per il Gnl (36,8%) mentre anche il metanolo comincia a diffondersi ritagliandosi fette sempre più ampie di mercato. Il quadro generale, tutto sommato, non si mostra poi così scoraggiante, ma, per incrementare la competitività dei nostri porti e per restare al passo con un mondo che, malgrado tutto, corre sempre più velocemente e disordinatamente, è assolutamente indispensabile proseguire lungo la strada di una politica attiva degli investimenti, come viene confermato anche nel Def 2025 in cui si prevedono stanziamenti per 12,5 miliardi.

E', più o meno, con questi dati e con queste indicazioni che l'universo della portualità e dei traffici marittimi internazionali ed italiani si prepara ad entrare nel secondo quarto del ventunesimo secolo; si tratta, infine, di previsioni che potremmo ritenere accettabili, poi, si sa.... sempre di previsioni si tratta.





Autorità di
Sistema Portuale del Mare
di Sicilia Orientale

www.adspmaresiciliaorientale.it

CRESCONO I PORTI DEL SISTEMA DELLA SICILIA ORIENTALE



porto di
CATANIA



porto di
AUGUSTA



porto di
SIRACUSA



porto di
POZZALLO

follow us



RIFORMA PORTUALE DELL'INTERO PAESE

Il viceministro del MIT delinea le priorità: armonizzazione dei servizi, coordinamento nazionale, proiezione internazionale e nuovo patto per il lavoro

Modernizzare il sistema logistico italiano per renderlo "più resiliente, più dinamico e, finalmente, competitivo sul piano internazionale". È questa, secondo Edoardo Rixi, la direttrice centrale della riforma del settore portuale su cui il governo si trova impegnato. Intervenendo a margine di un confronto pubblico sulla Blue Economy, il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti ha richiamato la necessità di superare frammentazioni e particolarismi che da anni rallentano lo sviluppo dei porti italiani. "Abbiamo bisogno della collaborazione di tutti — ha affermato — non per togliere autonomia ai territori, ma per far capire che facciamo parte della stessa squadra. Qui è in gioco la capacità del Paese di restare competitivo e di generare ricchezza per le future generazioni".

Viceministro, l'Italia ha un sistema portuale molto frammentato. Qual è l'obiettivo della



Edoardo Rixi, viceministro MIT

riforma su cui sta lavorando il governo?

L'obiettivo è chiaro: vogliamo rendere il sistema portuale italiano più resiliente, più dinamico e competitivo a livello internazionale. Non si tratta di centralizzare il potere, ma di coordinare per il meglio le autorità portuali, armonizzare servizi e regole per garantire che i nostri porti cessino di farsi concorrenza e puntino, invece, alla conquista di nuovi mercati globali.

Quali sono le principali criticità del sistema attuale?

Oggi abbiamo 40 porti di interesse nazionale e 16 Autorità di Sistema portuale. Ogni porto ha i suoi piani regolatori, i suoi servizi e procedure doganali e questo crea confusione all'estero. Quando incontro operatori in India o nel medio Oriente, è già difficile far capire come funziona l'Europa, figuriamoci spiegare perché a Trieste le dogane funzionano diversamente che a Bari o a Livorno. Dobbiamo perciò armonizzare servizi e procedure, rilanciare la piattaforma digitale nazionale e offrire agli operatori stranieri un quadro chiaro e unificato.

Ma non c'è il rischio di sottrarre autonomia ai territori?

Assolutamente no. La riforma non riduce l'autonomia dei porti, ma li mette in condizione di cooperare. È una questione di squadra: se riusciremo a lavorare insieme, potremo valorizzare maggiormente le capacità di ogni porto anziché dividerci.

Lei parla spesso di una “svolta marittima” per l'Italia. Cosa intende?

L'Italia ha sempre avuto una visione continentale, concentrandosi sugli scambi interni in Europa che, oggi, rappresentano il 65% del nostro commercio. Le quote extraeuropee sono invece molto ridotte. Esse ammontano soltanto al 19% con il Nord America, al 9% con l'Asia e al 6% con medio Oriente e Africa. Serve un cambio di prospettiva, dobbiamo investire nelle infrastrutture marittime, nel cold ironing, nella riqualificazione dei waterfront e nell'abbattimento delle emissioni, per tornare a guardare al mare e valorizzare il lavoro portuale.

Quali saranno i tempi della riforma?

Contiamo di portarla in Consiglio dei ministri prima di Natale. Dopo di che apriremo un ampio confronto parlamentare e con tutti gli stakeholder. Vorrei una riforma condivisa, non una legge di governo calata dall'alto.

Alcune nomine dei presidenti delle Autorità





portuali hanno suscitato polemiche. Come risponde?

I giudizi vanno espressi al termine del percorso, non all'inizio. La legge prevede scelte condivise tra ministero e Regioni. Abbiamo indicato persone in grado di rappresentare gli interessi generali e fare sintesi tra territorio e Stato. Il tema delle nomine non deve diventare uno strumento di pressione politica.

Parliamo della futura società “Porti d'Italia”. Quale sarà il suo ruolo?

La società dovrà identificarsi in una struttura pubblica dedicata alla programmazione e al coordinamento dei porti. Non dovrà essere uno strumento politico, ma tecnico. Serviranno figure competenti in grado di dialogare con il governo e con l'Europa sviluppando strategie di accesso ai mercati globali — Nord Africa, medio Oriente, India e Americhe.

Il settore portuale soffre anche di problemi organizzativi. Come vengono affrontati?

Il MIT è stato depotenziato e oggi si trova a gestire un po' tutto, dai porti alle dighe, con organici insufficienti, per questo molte opere sono state affidate a dei commissari straordinari: non perché siano persone eccezionali, ma perché le strutture ordinarie non ce la fanno. Serve creare unità dedicate, in grado di programmare, dialogare con l'Europa e rimuovere certi colli di bottiglia come i dragaggi o gli accessi ferroviari e stradali.

E il lavoro portuale?

Occorre giungere ad un nuovo 'patto generazionale'. Il personale invecchia, dobbiamo preservare le competenze e il know-how per accompagnare il settore verso il ricambio senza perdere professionalità. Il tema non è stato inserito nella riforma perché va trattato con attenzione, ma sarà affrontato in Parlamento. Anche il Fondo per il lavoro

portuale deve finalmente essere operativo.

Quali sono i principi fondamentali della riforma?

Meno burocrazia, più efficienza e controllo pubblico saldo. Dobbiamo infondere certezze negli operatori, armonizzare concessioni e investimenti, e fare in modo che le opere più importanti non dipendano più da procedure straordinarie. L'Italia deve avere un sistema logistico portuale moderno, stabile e, soprattutto competitivo a livello globale.

In sintesi, qual è la visione finale della riforma?

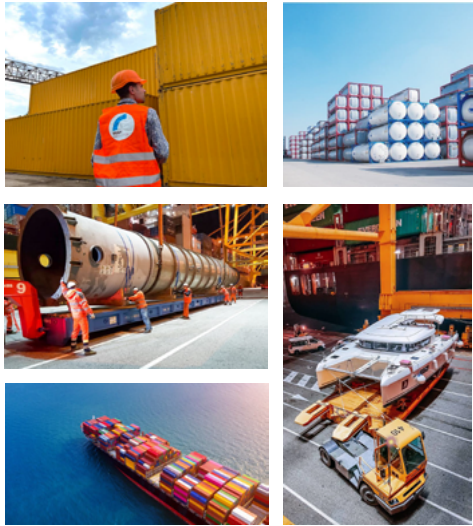
Una riforma del Paese, non semplicemente di un governo. L'Italia deve tornare a essere un Paese marittimo, capace di valorizzare i propri porti, tutelare i lavoratori, attrarre investimenti e competere sui mercati di tutto il mondo. Vogliamo coordinamento, professionalità e una strategia unitaria per far sì che i porti italiani siano e si dimostrino finalmente all'altezza delle sfide globali.

**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

**SISAM**
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.
Scali Cerere 9, Livorno, Italy
info@sisam.it
+39 0586 243 814

GRIMALDI

TRA SFIDE GLOBALI INNOVAZIONE E CRESCITA SOSTENIBILE



Assemblea generale di ALIS, (Associazione Logistica Trasporto e Infrastrutture) all'Auditorium della musica a Roma, un appuntamento annuale che rappresenta momento di confronto, riflessione e visione sul futuro del settore.

All'incontro hanno partecipato Autorità, Istituzioni, Forze dell'ordine, imprenditori e giornalisti, con la presenza dei principali rappresentanti del Governo e delle istituzioni nazionali. Il presidente **Guido Grimaldi** ha sottolineato il ruolo centrale dell'Associazione, che oggi conta **2.450 Soci, 476.000 lavoratori e un fatturato aggregato di 150 miliardi di euro**, evidenziando come dietro i numeri ci siano persone,

imprese e famiglie che contribuiscono quotidianamente alla crescita del Paese.

Nel messaggio inviato all'Assemblea, il presidente del Consiglio **Giorgia Meloni** ha valorizzato l'impegno del settore dei trasporti e della logistica, incoraggiando ulteriori investimenti e innovazione. L'evento ha offerto anche l'occasione di analizzare il contesto geopolitico e i suoi effetti sul commercio globale: la pace a Gaza e la sospensione degli attacchi Houthi nel Mar Rosso sono stati accolti con speranza, mentre resta la preoccupazione per il conflitto Russia-Ucraina e le tensioni internazionali che influenzano rotte commerciali, costi energetici e catene di valore.

Razionalità ed energia pulita



**INTERPORTO
PADOVA SPA**
logistic intermodal platform



Le due rotaie di una logistica sostenibile

Prima Comunità Energetica Rinnovabile (CER)

Aviata da Interporto Padova, con un impianto fotovoltaico di 1MWp, la prima Comunità Energetica Rinnovabile (CER) della Zona Industriale. Condividerà l'energia prodotta con aziende, enti e in seguito cittadini usufruendo anche degli incentivi statali. Nel frattempo sono stati sostituiti 40.200 mq di pannelli solari dell'impianto storico con altri di ultima generazione. Questi investimenti candidano Padova a modello nazionale di transizione energetica.

Furgone full electric di Cityporto

Nella flotta di Cityporto entra il primo furgone full electric, oggi dalle prestazioni accettabili. Ha una portata di 2450 kg. è dotato di sponda idraulica, ha un'autonomia di oltre 200 km e un tempo di ricarica di circa 4 ore.



Sul fronte economico, ha invece ricordato Guido Grimaldi nella sua relazione, l'Europa cresce lentamente: secondo il Fondo Monetario Internazionale, il PIL italiano nel 2025 registrerà una crescita dello 0,6%, mentre il commercio mondiale è stimato in aumento del 3,2%. ALIS ha sottolineato quindi le preoccupazioni delle imprese per il ritorno del protezionismo e per le distorsioni concorrenziali derivanti dall'applicazione dell'ETS e del Fuel-EU Maritime, che penalizzano il trasporto marittimo e rischiano di aumentare le emissioni, i costi e l'incidentalità se i traffici tornassero interamente su strada.

“È necessario che anche l'Europa ritrovi una visione comune, scegliendo se essere un attore principale o un semplice osservatore dei nuovi assetti globali – ha ricordato il numero uno di ALIS. “L'Europa deve sostenere le imprese nei percorsi di decarbonizzazione, innovazione e sicurezza energetica. Invece le sta tassando e ne sta compromettendo la competitività nel mercato mondiale. Pensiamo all'ETS e al Fuel-EU Maritime che stanno producendo distorsioni concorrenziali, perché applicate solo al trasporto marittimo, e geografiche, perché riguardano solo rotte intra-euro entrate in vigore nel 2024 e destinate ad aumentare nel 2026”.

“Con un'applicazione completa al 100%, la stima degli extra-costi per questo triennio ammonta a circa 1 miliardo di euro a livello italiano e 13 miliardi di euro a livello europeo – ha aggiunto Grimaldi - considerando tutte le compagnie che scalano porti europei. ALIS chiede una maggiore incisività del Governo italiano in Europa affinché si possa lavorare alla revisione della direttiva ETS o, almeno, affinché a livello nazionale ciò che proviene dal mare, ritorni al mare, cioè che i proventi derivanti dallo shipping vengano reinvestiti totalmente nello stesso settore”.

Non dimentichiamo che vi è inoltre un rischio di doppia tassazione: quella europea già in vigore con l'ETS e quella mondiale che sarà introdotta a breve dall'organizzazione marittima internazionale IMO con il Net Zero Framework.

“Le imprese marittime che lavorano su traffici europei si troverebbero quindi a dover fronteggiare doppi oneri economici nonché conseguenti distorsioni di mercato ancora più marcate. Tutto ciò preoccupa l'intero cluster marittimo e gli operatori che utilizzano l'intermodalità, poiché la modalità più virtuosa e più ambientalmente sostenibile, che emette la metà rispetto al tutto strada, rischia di continuare a perdere competitività con un rischio ormai molto possibile che, qualora i camion dovessero tornare su strada, aumentino emissioni, incidentalità e costi di esternalità”.

Il Centro Studi della stessa Associazione ha evidenziato i risultati concreti del settore: nel 2025 sono stati sottratti dalle strade 5,6 milioni di camion, trasferite 135 milioni di tonnellate di merci a mare e ferro, 5 milioni di tonnellate di CO2 abbattute in Europa con riferimento all'ETS per il settore marittimo.

Grimaldi ha quindi ribadito la necessità di potenziare strumenti come Sea Modal Shift e Ferrobonus, oltre a sostenere nuovi investimenti in navi a basse emissioni, treni di ultima generazione, camion elettrici e infrastrutture moderne, con un occhio alla digitalizzazione e all'innovazione. In questo contesto si inseriscono anche le recenti collaborazioni con istituti di credito e con il ministero dell'Interno per la prevenzione dei crimini informatici.

“In ottica di rafforzamento del sistema logistico ed intermodale, con favore prendiamo atto dell'**approvazione della Legge Quadro sugli interporti**, attesa da oltre 30 anni per una maggiore integrazione della rete interportuale italiana, così come del disegno di legge di Riforma portuale, volta a garantire più trasparenza, efficienza degli spazi portuali e libera concorrenza per tutti gli operatori e i terminalisti che devono operare in maniera leale su scali strategici nazionali” ha aggiunto il presidente.

L'Assemblea ha inoltre evidenziato il ruolo strategico di nuove rotte commerciali che hanno ridotto i costi logistici, rafforzato la competi-

vità dei porti italiani e generato nuova occupazione. “Un successo di ALIS è rappresentato dai nuovi collegamenti tra Italia e Turchia introdotti dai nostri Soci, che hanno portato ad una reale riduzione del costo logistico” – ha evidenziato Grimaldi - “La crescita ed il consolidamento su questa rotta, con 4 navi impiegate e oltre 3.000 semirimorchi e camion a settimana, pari a circa il 60% del mercato, genera infatti effetti positivi per l’intero ecosistema italiano marittimo-portuale, rafforzando la competitività dei nostri porti, stimolando investimenti infrastrutturali ed offrendo prezzi di trasporto più competitivi”.

Ma anche le imprese hanno bisogno di strumenti concreti a supporto dei propri investimenti in crescita, ricerca e digitalizzazione nonché della propria sicurezza. “Si collocano in questa direzione, ad esempio, le collaborazioni tra ALIS e primari istituti di credito nazionali, come il precedente accordo con Monte dei Paschi di Siena e la recentissima partnership avviata con Banca Mediolanum, che rappresentano segnali concreti per favorire maggiori risorse ai nostri associati” ha ribadito Grimaldi. “Abbiamo inoltre recentemente siglato adesioni di primarie realtà industriali, logistiche e di servizi che testimoniano la forza e la credibilità del nostro modello associativo trasversale ed aperto al confronto. In questo contesto, s’innestano i nuovi autorevoli ingressi del calibro di **ITA Airways**, protagonista nel trasporto aereo nazionale e

internazionale, **Leonardo**, eccellenza italiana nell’aerospazio e nelle tecnologie avanzate, **ENAV**, garante della sicurezza e dell’efficienza del traffico aereo e di **Trenitalia**, colonna portante del trasporto ferroviario dei passeggeri”.

Particolare attenzione è stata poi dedicata al capitale umano: in Europa il settore logistico impiega 13 milioni di persone e contribuisce per il 12% al PIL, ma la carenza di figure professionali qualificate rimane un tema critico, con oltre 60.000 posti vacanti in Italia e più di 1 milione in Europa. In risposta, ALIS investe nella formazione tramite la ALIS Academy e progetti come Digitalis, la piattaforma digitale che integra la catena logistica italiana.

“Con il progetto che abbiamo lanciato pochi mesi fa in correlazione al bando ministeriale LogIN Business per digitalizzare la catena logistica – ha tenuto a rimarcare il presidente - intendiamo promuovere un sistema capace di integrare in modo sicuro informazioni e dati, diventando così la piattaforma digitale che unisce il mondo della logistica italiana e della mobilità sostenibile”.

“Dietro alle parole di questo intervento – ha concluso poi Grimaldi– ci sono persone, imprese e famiglie che ogni giorno lavorano con passione e dedizione, garantendo il presente e costruendo il futuro. Noi siamo l’Italia che costruisce, lavora e produce. ALIS, l’Italia in movimento”.



PORTI, CANTIERISTICA E BLUE ECONOMY L'ITALIA DEVE TORNARE PROTAGONISTA

Rilancio dei porti e dei cantieri per un'Italia protagonista della Blue Economy e della logistica mediterranea



Salvatore Deidda, sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti

Nel corso di un convegno sulla Blue Economy tenutosi a Livorno, il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, **Salvatore Deidda**, ha illustrato la visione strategica del governo per rilanciare il sistema portuale italiano e la filiera della cantieristica navale. Con toni pragmatici e un metodo aperto al dialogo, Deidda ha sottolineato l'importanza di una riforma strutturale e condivisa, capace di mettere ordine e visione in un settore frammentato, ma fondamentale per la competitività del Paese.

La riforma portuale: verso una governance unitaria e moderna

"La riforma portuale — spiega Deidda — ar-

riverà presto in Parlamento come disegno di legge, e non come decreto. È una scelta precisa, che ci permetterà di ascoltare tutti e di costruire una riforma solida e condivisa". Il testo sarà oggetto di audizioni approfondite con istituzioni locali, sindacati, operatori e rappresentanti delle autorità portuali. L'obiettivo è centralizzare e coordinare al meglio il sistema dell'amministrazione dei porti, evitando sovrapposizioni e rivalità che negli anni hanno rallentato gli investimenti e la crescita dei traffici.

Secondo Deidda serve una politica nazionale dei porti, in grado di armonizzare la pianificazione logistica e garantire che ogni scalo risponda a una logica di sistema e non di competizione interna. "Per troppi anni abbiamo avuto porti che si sono fatti la guerra



80 anni di spedizioni, competenze, relazioni.

**Dal 1946 la casa dei
*freight forwarders***

Fedespedi rappresenta,
tutela gli interessi e
promuove l'innovazione
delle imprese di spedizioni
internazionali in Italia
e nel mondo.

*Uniti da
una passione,
ogni nodo
una storia!*



FEDESPEDI
MOVING TRADE TOGETHER



dimenticando l'interesse nazionale. Ora serve una visione comune che unisca logistica, intermodalità e Blue Economy".

Livorno, l'Alto Tirreno e la darsena Europa: il cuore della strategia

Nel contesto nazionale, Livorno assume un ruolo strategico. Deidda lo descrive come un porto cardine per il centro Italia, capace di connettere la dorsale produttiva toscana con i mercati del Mediterraneo, dell'Africa e del Medio Oriente. Il progetto della darsena Europa, infrastruttura simbolo della nuova stagione portuale, è al centro di questa visione.

"Con il nuovo presidente dell'Autorità portuale stiamo lavorando per rispondere concretamente anche a Pisa, superando quegli ostacoli infrastrutturali (il riferimento è alle note e reiterate polemiche sollevate dagli operatori della cantieristica nautica che si sono insediati nel corso degli ultimi anni lungo il canale dei Navicelli creando un vero e proprio polo di settore, ndr) che per anni hanno alimentato tensioni e concorrenze inutili".

L'obiettivo è creare un sistema integrato Livorno-Pisa, dove il mare divenga un'opportunità comune e non una linea di divisione. Deidda insiste sul concetto di "sbocco condiviso": "Livorno deve servire tutto l'entroterra toscano, offrendo alle imprese una porta verso il mondo".



Cantieristica navale: riportare la produzione in Italia

Un altro pilastro della strategia del MIT è il rilancio della cantieristica nazionale, troppo spesso penalizzata da una burocrazia complessa e da una mancanza di incentivi mirati. Deidda denuncia come molti armatori italiani siano costretti a costruire traghetti in Cina o in Turchia, nonostante l'Italia disponga di competenze d'eccellenza. Cita il caso virtuoso della regione Sicilia che ha affidato a Fincantieri la costruzione di un traghetti regionale con risorse proprie, come modello da replicare. "È un segnale importante — afferma — perché dimostra che la cantieristica italiana può tornare competitiva a condizione che vengano rimossi gli ostacoli normativi e fiscali che oggi scoraggiano

IL NOSTRO NETWORK INTERMODALE



Dal cuore della FoodValley, con il nostro **nuovo terminal ferroviario**, offriamo alle aziende anche i servizi logistici di:

- **Gestione integrata magazzini**
- **Movimentazione container, semirimorchi gruabili e semirimorchi non gruabili**
- **Deposito container in un'ampia area di stoccaggio sicura**
- **Area doganale per operazioni di sdoganamento, magazzini doganali e temporanei**
- **Trasporto multimodale su ferro e gomma, con risparmio sui costi di trasporto**
- **Tecnologia avanzata per ottimizzare le operazioni e sostenere la transizione verso trasporto ferroviario più sostenibile**



www.cepimspa.it

gli investimenti".

Il sottosegretario guarda già al futuro: "L'Europa nel 2026 presenterà un provvedimento dedicato alla cantieristica. Noi dobbiamo farci trovare pronti, perché l'Italia, con le sue eccellenze, può tornare a essere un leader in questo settore". L'uomo di governo propone, inoltre, di candidare Porto Torres come hub per la costruzione e la manutenzione dei traghetti, rilanciando il ruolo industriale della Sardegna e della Toscana nel Mediterraneo.

Innovazione e lavoro marittimo: risultati concreti

Deidda respinge le accuse di immobilismo e rivendica i risultati conseguiti in questi anni:

- la digitalizzazione del Libretto del Marittimo, attesa da decenni e ormai in fase avanzata, per semplificare la vita dei lavoratori e ridurre la burocrazia;
- l'approvazione del Codice degli ormeggiatori, che disciplina in modo più chiaro le competenze e le responsabilità della categoria;
- il riconoscimento professionale di figure come i chimici di porto, i sommozzatori e i palombari, a lungo rimasti invisibili nella normativa;
- nuovi fondi per le agenzie del lavoro marittimo di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari, che sostengono centinaia di famiglie in aree economicamente fragili.

Per il sottosegretario questi interventi rappresentano un passo concreto verso una modernizzazione sostenibile del settore, capace di coniugare innovazione digitale, sicurezza e valorizzazione delle professionalità.

Una Blue Economy integrata e sostenibile

Guardando avanti, Deidda delinea una Blue

Economy a 360 gradi, che integri portualità, logistica, turismo marittimo, cantieristica e sostenibilità ambientale. "Oggi tutti vogliono la nautica da diporto — osserva — ma non possiamo dimenticare il ruolo del porto commerciale. Serve equilibrio: la crescita deve essere coordinata, altrimenti rischiamo di alimentare conflitti tra segmenti della stessa economia".

La sfida è costruire una visione unitaria in cui porti, interporti e retroporti dialoghino per sostenere l'intero sistema produttivo nazionale. "Sottolineo infine l'importanza dell'ascolto e del confronto continuo, solo così potremo trasformare la nostra tradizione marittima in un motore di sviluppo e di occupazione duratura".

La rotta indicata da Salvatore Deidda è chiara: ascolto, pragmatismo e orgoglio industriale. L'Italia deve recuperare la sua centralità nel Mediterraneo, rilanciare i propri cantieri e rendere i porti strumenti al servizio di una crescita equilibrata, moderna e sostenibile.

Un obiettivo ambizioso, ma, come ribadisce il sottosegretario, "realizzabile se restiamo uniti nell'interesse nazionale e se la Blue Economy diverrà davvero una priorità strategica del Paese".





FORTUNE
International Transport

RIFORME

PER FAVORIRE GLI INVESTIMENTI L'ITALIA PUÒ DIVENTARE UN VERO HUB LOGISTICO-MARITTIMO EUROPEO

Marco Percoco, oltre a possedere le moltissime qualificazioni e la titolarità di una messe di incarichi e funzioni scientifiche davvero sorprendente, ben difficili da citare senza rischiare omissioni, è apprezzato docente di economia delle infrastrutture, dell'energia e dell'ambiente all'Università Bocconi, dove, negli anni 2018-2024, è stato anche fondatore e direttore del GREEN – Center for research in geography, resources, environment, energy and networks.

Al momento, da esperto qual è, continuando a collaborare con diversi ministeri, si occupa di valutazione degli investimenti in infrastrutture per l'Unità di missione Pnrr del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di politica energetica e transizione ecologica per l'Unità di Missione Pnrr della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed è consulente economico per la regolazione e valutazione di progetti infrastrutturali e immobiliari per importanti aziende e multinazionali, investitori istituzionali e primari studi legali in ambito mondiale.



Marco Percoco professore di economia delle infrastrutture, dell'energia e dell'ambiente all'Università Bocconi

Ci sono sacche di crescita inespressa nel nostro Paese e la logistica, che già genera oltre 117 miliardi di euro di valore, è una delle leve più importanti per rilanciare competitività e proiezione internazionale. Tuttavia, la capacità di attrazione di capitale umano e finanziario resta limitata, e questo incide direttamente sugli investimenti. Nel 2024 il comparto logisti-

co-immobiliare ha assorbito 1,75 miliardi di euro, un dato positivo ma insufficiente rispetto al fabbisogno infrastrutturale del Paese. In particolare, nei porti la disponibilità di capitali è stata frenata per anni da un sistema concessorio eterogeneo, poco trasparente e caratterizzato da asimmetrie regolatorie tra Autorità.

La recente riforma delle concessioni portuali, attuata con le Linee Guida del MIT del 2022, rappresenta un salto di qualità atteso da quasi trent'anni poiché per la prima volta vengono standardizzati i criteri di assegnazione e gestione delle aree demaniali, precedentemente estremamente diversificate per dimensione (da 5.000 a oltre 1,5 milioni di mq) e durata (2-50 anni). L'introduzione del Piano Economico-Finanziario obbligatorio centrato su investimenti dichiarati, ricavi attesi, sostenibilità ambientale e contributo occupazionale permette alle Autorità di Sistema portuale di valutare le proposte sulla base di rendimenti credibili e comparabili. È un passaggio decisivo: chiarisce le aspettative, riduce l'incertezza dei privati, e lega la concessione alla capacità effettiva di generare valore industriale.

Alcune criticità restano, in particolare l'ampliamento dei poteri dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di struttura finanziaria e durata delle concessioni, che rischia sovrapposizioni con il ruolo delle Autorità portuali. Tuttavia, la riforma segna un punto di svolta: rende il meccanismo concessorio più trasparente, meno discrezionale e più leggibile per investitori internazionali, proprio mentre la concorrenza di Northern Range e porti iberici richiede un salto di scala negli investimenti.

In questo quadro si inserisce anche la nascita di **Porti d'Italia spa**, dotata di 500 milioni di euro, con il compito di rafforzare la regia nazionale sugli interventi strategici e accelerare la capacità progettuale degli scali. Una governance più coordinata, unita a processi

concessori omogenei, costituisce una condizione essenziale per attrarre capitali istituzionali e infrastrutturali, che richiedono orizzonti certi e stabilità regolatoria.

La riforma degli interporti si configura come un complemento utile grazie alla definizione univoca di interporto, criteri nazionali per nuovi insediamenti, diritto di superficie con possibilità di riscatto, semplificazione delle procedure e potenziamento dell'“ultimo miglio” ferroviario. E', questo, un quadro che riduce il rischio amministrativo e apre spazio a investimenti in nuovi hub intermodali, soprattutto nelle regioni meridionali.

In un settore logistico che contribuisce al PIL per quasi il 9% e soprattutto con una proiezione mediterranea della nostra penisola, la combinazione di regole standardizzate, governance integrata e apertura sistemica al capitale privato può finalmente liberare il potenziale inespresso della portualità italiana. Ora serve continuità e visione industriale perchè l'Italia può diventare un vero hub logistico-marittimo europeo, a patto di favorire gli investimenti privati e la nascita di nuove imprese nell'ecosistema del trasporto merci e di limitare l'intromissione della politica nella gestione degli asset e dei processi.



LAVORO MARITTIMO

IL FUTURO PASSA DA COMPETENZE, FORMAZIONE E INNOVAZIONE

Il settore marittimo sta vivendo una trasformazione profonda, che riguarda non solo l'evoluzione tecnologica delle navi e dei porti, ma soprattutto il modo in cui formiamo, valorizziamo e impieghiamo le persone che lavorano sul mare e per il mare. È una transizione che tocca da vicino la competitività del Paese e il futuro stesso del comparto.

Nel **Piano del Mare** elaborato dal Governo attraverso il **CIPOM** ritroviamo alcuni punti che consideriamo decisivi: una governance più unitaria del trasporto marittimo, il riconoscimento della specificità del lavoro a bordo, la semplificazione delle norme e il miglioramento della qualità della vita dei marittimi. Ma soprattutto una revisione profonda dei percorsi formativi, affinché le professioni del mare diventino più accessibili e attrattive.

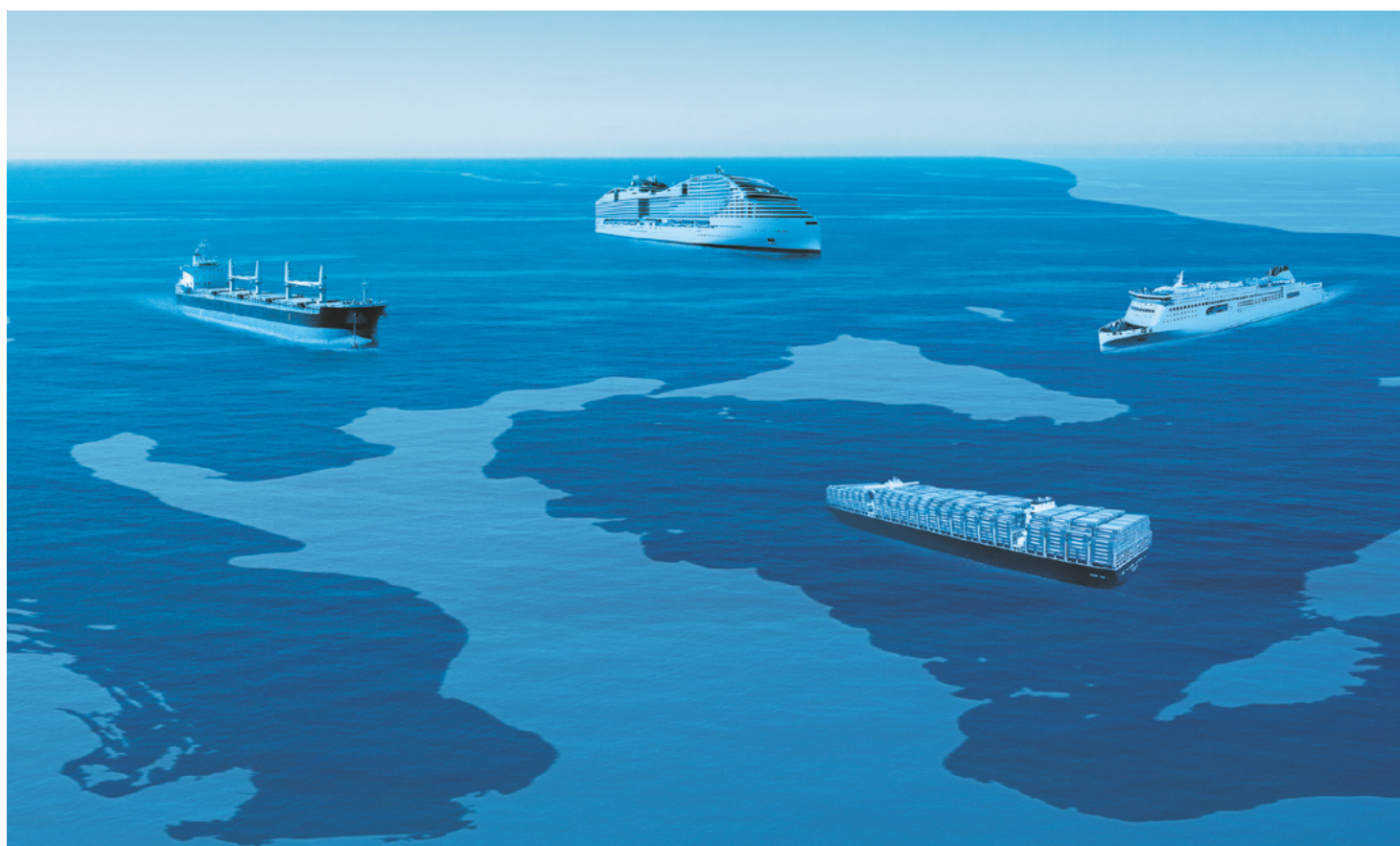
Negli ultimi vent'anni il lavoro marittimo è cambiato radicalmente: digitalizzazione, automazione, nuove tecnologie ambientali e cybersecurity richiedono oggi competenze diverse da quelle del passato. La transizione ecologica prevista dal Green Deal europeo sta trasformando mestieri storici e ne sta creando di nuovi. Il Report Draghi stima che



Giovanni Consoli, vice segretario generale di Assarmatori

fino a **250.000 marittimi in Europa** dovranno essere coinvolti nei prossimi anni in percorsi di aggiornamento professionale: una sfida che dobbiamo affrontare con un sistema formativo moderno, rapido, digitale.

Eppure in Italia ci scontriamo con una real-



SIAMO L'ITALIA **SUL MARE**

assarmatori.eu



tà preoccupante: una carenza crescente di personale, in particolare nelle figure tecniche altamente specializzate. Nei prossimi cinque anni saranno necessari **oltre 10.000 nuovi lavoratori**, soprattutto direttori di macchina e profili ingegneristici. Le cause? Percorsi di accesso troppo complessi e non aggiornati, poca corrispondenza tra scuola e fabbisogni reali delle imprese, e l'assenza di un sistema efficace per individuare risorse già formate e disponibili.

Per colmare questo gap serve agire su più fronti: digitalizzare completamente procedure come arruolamento, carte di bordo e registri orari; completare la riforma del collocamento della gente di mare con l'attivazione dell'Anagrafe Digitale Unica – e sotto questo profilo all'orizzonte si scorgono alcune importanti e confortanti novità; aprire l'accesso alla professione anche ai cittadini extra-UE regolarmente residenti. Sono interventi che possono davvero rilanciare l'occupazione e rafforzare la competitività della bandiera italiana.

Ma il cuore della trasformazione resta la **formazione**. Dobbiamo rendere i percorsi più semplici, più agili e più vicini alla realtà del lavoro. Occorrono procedure abilitanti meno burocratiche, la digitalizzazione delle certificazioni e un sostegno economico per i giovani che affrontano i costi iniziali – spesso un ostacolo che scoraggia anche i più motivati, soprattutto nelle zone a forte vocazione marittima.

La collaborazione con l'armamento si sta rivelando determinante: la misura introdotta dal Governo nel 2023 per finanziare la formazione iniziale delle categorie di ingresso ha già permesso a **oltre mille nuovi marittimi** di avviare il proprio percorso professionale. È la prova

concreta che investire sulla formazione non solo è utile, ma produce risultati immediati. Dobbiamo però andare oltre. Servono programmi di alta formazione per quadri e figure apicali, percorsi continui di aggiornamento per il personale tecnico, e una crescita professionale adeguata anche per i profili non tecnici di bordo – dal catering all'hospitality – che devono potersi integrare pienamente nei nuovi sistemi digitali di bordo. E serve introdurre strumenti innovativi: piattaforme digitali, simulatori avanzati, pacchetti didattici basati sulle tecnologie emergenti e sistemi moderni di certificazione delle competenze.

Guardando avanti, si vede un settore ricco di opportunità. La transizione ecologica creerà nuove professionalità: esperti di tecnologie green, specialisti in efficienza energetica, tecnici di cybersecurity marittima. Il progresso tecnologico renderà le operazioni più semplici e sicure. Una formazione moderna potrà finalmente attrarre più giovani e più donne, contribuendo alla diversificazione di un settore che ne ha un urgente bisogno.

Se vogliamo che l'Italia continui a essere un Paese marittimo per vocazione e per ruolo strategico nel Mediterraneo, dobbiamo costruire oggi le fondamenta del lavoro marittimo del futuro.

Queste fondamenta, a nostro avviso, si chiamano **competenze aggiornate, formazione moderna e occupazione qualificata**.

Sono i tre pilastri su cui possiamo sostenere la transizione sostenibile, rafforzare l'economia del mare e rendere il nostro sistema marittimo più competitivo, inclusivo e orientato all'innovazione.

Your Logistics, Our Responsibility



Porti, ferrovie, magazzini,
dall'Italia all'Europa:
efficienza, sostenibilità
e innovazione in un'unica
rete logistica



Terminal portuali

- Carrara - Chioggia - Livorno - Monfalcone - Savona - Venezia

Terminal intermodali

- Fiorenzuola d'Arda - Incoronata - Piedimonte San Germano - Villa Selva

CEPIM PARMA

L'INTERPORTO CHE CONNETTE IL TERRITORIO ALL'EUROPA



Dal 1974 CEPIM - Interporto di Parma - accompagna la crescita del distretto economico parmenese, trasformandosi da semplice area logistica in una piattaforma intermodale completa. La missione è rimasta la stessa, ma si è rafforzata: spostare quanta più merce possibile dal tutto-strada al treno, riducendo emissioni e congestione e garantendo collegamenti stabili tra Parma, il resto d'Italia e le principali direttrici europee, **generando benefici ambientali e importanti ricadute sociali per il territorio**. In questa logica la gomma non è alternativa al ferro, ma il suo alleato naturale per coprire in modo efficiente il primo e l'ultimo miglio.

Un ruolo riconosciuto anche a livello internazionale. Nella **DGG 2025 CEPIM Parma** si conferma infatti nella top ten europea: è 3^a in Italia e 7^a in Europa, in un contesto che comprende 26 inter-

porti italiani e oltre 100 realtà a livello europeo. Una posizione che premia regolarità dei collegamenti, standard operativi elevati e investimenti continui su persone, infrastrutture e tecnologie al servizio del territorio.

Negli ultimi anni l'interporto ha accelerato sul fronte dell'innovazione e dell'integrazione dei servizi. Alle aree attrezzate e ai magazzini si affiancano soluzioni operative pensate per aziende che chiedono tempi certi, tracciabilità e affidabilità lungo l'intera catena logistica. Quando il treno assume quote crescenti di traffico, diminuiscono le emissioni e i chilometri su gomma, mentre la competitività delle filiere del territorio cresce.

Un tassello chiave di questa strategia è il **nuovo terminal intermodale**, entrato in pieno regime nel 2025: tre binari da oltre 850 metri, sistemi digitali per la gestione dei flussi e un layout progettato per rapidità, sicurezza e regolarità delle operazioni. La possibilità di accogliere treni lunghi, i tempi di manovra ridotti e cicli di carico/scarico più prevedibili rendono l'infrastruttura un asset strategico per gli operatori. Dal 2026 la gestione sarà affidata a Par.Te. Srl – Parma Terminal, società di scopo interamente controllata da CEPIM e dedicata allo sviluppo del terminal: più frequenze, più destinazioni, standard operativi ancora più uniformi.

Il rapporto con i grandi player industriali conferma la solidità del modello. Una delle principali realtà della chimica italiana ha scelto CEPIM come partner logistico per radicarsi stabilmente sul territorio: i nuovi contratti gestiti in interporto rafforzano il legame con la logistica parmense, portando maggiori volumi, standard operativi elevati e prospettive di crescita condivisa.

Sul fronte dei collegamenti ferroviari, CEPIM consolida l'asse Nord-Sud e si apre in modo strutturato al Nord Europa. In ambito nazionale sono attive le relazioni con Bari, Brindisi e Nola; verso l'estero i treni per Zeebrugge e Marsiglia collegano Parma ai grandi porti eu-

ropei, aprendo l'accesso ai mercati internazionali. Dal 2026 sono in sviluppo nuove relazioni verso la Polonia, Liegi, Cuneo e altre destinazioni europee, così da aumentare le opzioni per le imprese e la resilienza dell'intera catena logistica.

La componente stradale è valorizzata anche attraverso il Safe Truck Parking Parma, sviluppato da CEPIM secondo gli standard europei per i parcheggi sicuri: controllo accessi e videosorveglianza h24, illuminazione dedicata, servizi per autisti e merci. Una sosta regolata e presidiata all'interno dell'interporto, che rende più ordinato l'incontro quotidiano tra camion e treno, riduce i tempi morti, aumenta la sicurezza e contribuisce a una logistica più efficiente e sostenibile.

La crescita delle attività è accompagnata da **CEPIM2**, la nuova area di ampliamento dell'interporto, dove sorgeranno nuovi magazzini e nuovi piazzali operativi per aumentare la capacità al servizio delle imprese.

In parallelo CEPIM sta realizzando nuovi uffici di fronte alla sede principale in Piazzale Europa e la riqualificazione della sede storica all'interno dell'interporto, così da adeguare anche gli spazi direzionali all'evoluzione dello scalo.

Sul piano tecnologico, CEPIM punta su soluzioni semplici da usare ma ad alto impatto: gate automatizzati con lettura targhe per rendere più rapidi e sicuri gli ingressi; un TOS integrato di ultima generazione con i sistemi dei clienti per gestire prenotazioni, tracciabilità e scambio dati; **informazioni in tempo reale sui movimenti – che si tratti di treni, camion o unità di carico**. Meno carta, più dati subito disponibili: questo si traduce in decisioni più veloci, tanto in banchina quanto negli uffici.

Il progetto industriale va di pari passo con gli investimenti sulle competenze. CEPIM promuove formazione continua per i propri collaboratori (lingue, strumenti digitali, sicurezza) e mantiene un dialogo costante con il sistema formativo locale: partnership con **CISITA**, col-

laborazioni con istituti tecnici, lezioni, visite in interporto e stage per avvicinare studenti e giovani professionisti alle professioni dell'intermodale.

L'attenzione all'ambiente è concreta: progetti condivisi con il consorzio KmVerde, installazione di pannelli fotovoltaici sulle coperture per la produzione di energia rinnovabile e la sostituzione degli impianti di illuminazione con soluzioni a LED a basso consumo. Anche la digitalizzazione dei processi contribuisce, con una riduzione significativa dell'uso di carta e un miglior controllo operativo.

Infine, un capitolo centrale è dedicato alle persone e alla responsabilità sociale. CEPIM sta potenziando il welfare aziendale e ha av-

viato il percorso di certificazione secondo la PAS 24000, la specifica che valorizza il rispetto dei diritti delle persone e la gestione responsabile lungo tutta l'organizzazione e la catena di fornitura.

Per le imprese, questo significa poter contare su un unico luogo in cui pianificare stoccaggi, trazione ferroviaria, primo/ultimo miglio, dogana e servizi accessori, con tempi certi e costi ottimizzati. Per la città e la provincia, significa più qualità ambientale e investimenti orientati al lungo periodo: un territorio meglio connesso al Paese e al continente, con il treno come leva di performance e responsabilità, integrato in modo intelligente con la gomma.



ROTTA

2028



200

ANNI

Guardiamo avanti con le radici nel passato

Fin dalla fondazione, la tensione a guardare oltre l'orizzonte ci ha consentito, miglio dopo miglio, chilometro dopo chilometro di raggiungere i nostri più grandi obiettivi. Una visione a lungo termine che anche oggi, dopo quasi 200 anni di storia, ci rende al tempo stesso orgogliosi del percorso fatto e sempre proiettati verso il futuro della logistica e del pianeta.

grendi.it

GRUPPO
GRENDI
1828



MEDITERRANEO

NEL QUADRO CRITICO DEI TRAFFICI MARITTIMI LA SUA CENTRALITÀ NON È UNA CHIMERA

Il presente: almeno tre aree di guerra che continuano a incidere in modo deflagrante sull'assetto dei traffici marittimi internazionali e sulle rotte mediterranee; **la spada di Damocle dei dazi;** **i ritardi nella definizione di zone franche davvero competitive;** **la crisi di molti sistemi logistici o per gap infrastrutturali o per mancata previsione della reale evoluzione della domanda di trasporto e servizi.**

Questo il quadro attuale, che parrebbe totalmente negativo.

Ma esiste un rovescio della medaglia che si chiama centralità del Mediterraneo. E per la prima volta dopo decenni non si tratta di una chimera: almeno quattro fenomeni paralleli potrebbero spostare l'asse dei traffici verso il Mediterraneo, generando anche un'occasione irripetibile per la crescita della portualità e del sistema logistico italiano, incluso quello del Mezzogiorno.

Il primo elemento è relativo alla congestione e quindi alla crisi del sistema logistico tedesco-olandese che sino a oggi ha detenuto una leadership europea inattaccabile; il secondo allo sviluppo economico dei Paesi della sponda nord dell'Africa che faticosamente, inclusa la fragilissima Libia, stanno e devono sviluppare una vocazione industriale che consenta loro di giocare un ruolo nel futuro del Mediterraneo, anche tamponando le conseguenze di una stretta ormai inevitabile in Europa sui migranti; il terzo è relativo alla ricostruzione dei Paesi mediorientali e dell'Ucraina alla fine del conflitto con talune mosse già in atto sulle rotte ma-



Paolo Pessina, presidente Federagenti

ritime (nuove linee Egitto-Italia) e sull'accaparramento delle materie prime (specie cemento) per l'appunto in vista della ricostruzione; infine un utilizzo massiccio di regimi extra doganali ed extra fiscali per rendere competitive anche aree di Europa, specie dell'Europa mediterranea, che geograficamente e strategicamente, potrebbero svolgere un ruolo chiave.

Un futuro solo apparentemente incerto quindi, ma con enormi potenzialità di sviluppo che vanno sfruttate giocando d'anticipo nel campo della normativa, delle Dogane, della logistica integrata e dei porti.



BUON NATALE E FELICE ANNO NUOVO
DA FEDERAGENTI



The Italian Association of Ship Agents and Ship Brokers since 1949

federagenti.it

È la prima volta dopo decenni che il sistema Italia può schierarsi in serie A anche rispetto ai grandi potentati economici e logistici del Nord Europa che indirettamente confessano la loro ansia e i pericoli che correranno, inseguendo il mito, tale ancora è, della rotta artica. Potentati nord europei che hanno usufruito di un trattamento di favore da parte dell'Unione europea e che oggi si trovano a fronteggiare problemi seri di congestionamento e quindi di perdita di efficienza del loro sistema logistico.

Dopo tanti anni il sistema Italia ha potenzialità per invertire il trend e per soddisfare una domanda di logistica e di servizi di trasporto che origina da aree sino a oggi sottostimate. Per comprendere le chances che si schiudono per il Mediterraneo, e non solo in relazione alle rotte strategiche come quella per il Far East ma anche nell'infra-Med, è sufficiente scorrere il portafoglio ordini di alcune fra le principali compagnie di trasporto container che stanno indirizzando attenzione e investimenti anche verso naviglio di portata limitata rispetto ai colossi impegnati sul Far East.

Ora sta a noi non perdere tempo e farci trovare pronti per appuntamenti importanti, come quello della ricostruzione, che richiederanno capacità di rimodulare i servizi marittimi ma anche l'offerta portuale e di logistica integrata che il nostro Paese ha tutte le carte in regola per mettere in campo.



Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Genova Head Office

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

Mediterranean Shipping Company Italia

Via Sallustiana, 74, 16146 Genova

Tel. +39 010 64721 • Fax 010 6472409 • E-mail its-info@mscgenova.it

mscitalia.it

TERMINAL ITALIANI

SPINTA SULL'ACCELERATORE +42% DI UTILE AGGREGATO NEL 2024

L'analisi 2025 del Centro Studi Fedespedito fotografa un netto rimbalzo del settore dopo il "difficile 2023": il traffico container sale del 3,4% e il fatturato registra una crescita dell'8,1%. Focus sui top performer: Napoli in testa per TEU's (SOTNA +32,8%), Gioia Tauro e La Spezia si confermano pilastri con un +11% ciascuno.

Il sistema terminalistico italiano ha lasciato alle spalle la flessione del 2023. L'ultima edizione dell'analisi economico-finanziaria sui terminal container, pubblicata dal Centro Studi Fedespedito, svela un 2024 caratterizzato da una robusta ripresa, con risultati finanziari che superano nettamente quelli dell'anno precedente.

L'indagine, che prende in esame le performance di 19 società di gestione dei principali terminal, un settore di interesse cruciale per le compagnie marittime, fotografa un mercato che ha risposto in modo dinamico alle sfide.

Il Rimbalzo Operativo: oltre 10 Milioni di TEU's

I 19 terminal considerati dall'analisi hanno movimentato in totale **10,435 milioni di TEU's** nel 2024, un volume che rappresenta l'89,9% del totale container movimentato in Italia (11,733 milioni di TEU's).

Nel complesso, il traffico ha registrato una crescita del **3,4%** rispetto al movimentato del 2023. Questo aumento segna una decisa inversione di rotta rispetto al 2023, anno che si era chiuso con un calo complessivo dell'1,6% nei TEU's movimentati rispetto al 2022. La leadership nella crescita percentuale del traffico è stata conqui-

stata dai terminal del Sud e del Nord-Ovest:

- **SOT-NA** (Società Terminal Container Napoli) spicca con un aumento del **32,8%**.
- **TFG-NA** (Terminal Flavio Gioia Napoli) segue con un **+21,7%**.
- **SECH-GE** (Terminal Contenitori porto di Genova) mostra una crescita del **18,2%**.
- **TIV-VE** (Terminal Intermodale Venezia) registra un incremento del **16,3%**.

Da notare la solida performance dei colossi: **LSCT-SP** (La Spezia Container Terminal) e **MCT-RC** (Medcenter Container Terminal Gioia Tauro) hanno registrato entrambe una crescita del traffico pari all'**11,0%**.

Boom Finanziario: il risultato netto vola

Il 2024 è stato per le società terminalistiche un anno di vera ripresa finanziaria. Il fatturato totale aggregato è cresciuto dell'**8,1%**, passando da 981,2 milioni di euro nel 2023 a **1.060,3 milioni di euro** nel 2024.

Le società che hanno registrato la maggiore crescita percentuale del fatturato sono state

- **SECH-GE** - Terminal Contenitori porto di Genova (**+26%**)
- **VAD-SV** - Vado Gateway (**+21%**)
- **MCT-RC** - Medcenter Container Terminal Gioia Tauro (**+16,1%**).

Il dato più significativo che sottolinea la ritrovata salute del settore è il risultato finale

aggregato (l'utile netto complessivo delle aziende), che ha raggiunto 111,6 milioni di euro, con una variazione positiva del **42,4%** rispetto all'anno precedente.

Efficienza e indicatori di redditività

Nel 2024, il settore ha impiegato un totale di **4.789 dipendenti**. Il fatturato pro-capite si è attestato a circa **221mila euro**, con un costo medio del lavoro di 64mila euro. In media, i dipendenti hanno movimentato 2.254 TEU's pro-capite, anche se l'analisi sottolinea che le differenze in questo indice dipendono in parte dalle scelte aziendali sull'uso di personale dipendente rispetto a quello esterno.

L'analisi Fedespediti approfondisce inoltre gli indicatori di efficienza e redditività. Il **ROS** (Redditività Operativa sulle Vendite) esprime la redditività del core business, indicando l'efficacia della gestione operativa. L'indice **ROI** (Return on Investment) misura la capacità della gestione operativa di remunerare il capitale complessivo investito. Infine, il **ROE** (Return on Equity) valuta la capacità di remunerare il capitale proprio investito dai soci, confrontando il risultato netto d'esercizio con i mezzi propri.

I risultati del 2024, con un risultato finale aggregato in crescita del **42,4%**, confermano che il settore terminalistico italiano sta consolidando la sua posizione, pronto a intercettare i flussi commerciali globali.

RIFORMA PORTUALE

E POTENZIAMENTO DEI VALICHI I PORTI ITALIANI POSSONO ESSERE L'HUB DELL'EUROPA

Per **Mino Giachino**, presidente di Saimare ed ex sottosegretario ai Trasporti, il tempo è ormai scaduto. La riforma della portualità – più volte evocata e mai completata – deve essere approvata prima della fine della legislatura. Lo ribadisce con forza a margine di un convegno sulla Blue Economy, indicando la modernizzazione dei porti e della logistica come una delle più pressanti emergenze del Paese.

“Nel 2011 ci siamo fermati. Non possiamo permetterci di ripetere lo stesso errore”

Presidente Giachino, perché tanta urgenza?

“Perché abbiamo già sperimentato sulla nostra pelle cosa significa rinviare una riforma strategica. Nel 2011 la riforma degli interporti era passata all'unanimità in Commissione Trasporti, poi il governo Monti la bloccò. Il risultato? Una norma ferma per oltre 14 anni. Non possiamo permetterci che accada lo stesso con i porti”.

E aggiunge: “La riforma deve concludersi assolutamente in questa legislatura. Porti e logistica sono essenziali per dare impulso alla crescita dell'economia italiana e per sostenere le nostre imprese sui mercati globali”.



Mino Giachino, presidente di Saimare
ex sottosegretario ai Trasporti

Inefficienze raddoppiate: da 40 a 80 miliardi l'anno

Il presidente di Saimare fotografa una logistica che, negli ultimi anni, non ha fatto alcun passo avanti, anzi. “Nel 2010, con il Piano nazionale della logistica, il costo annuale dell'inefficienza veniva stimato in 40 miliardi, oggi Confindustria



SAIMARE SpA

Servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924

I servizi alle importazioni e alle esportazioni di SAIMARE rendono più competitive le aziende italiane.

Mino Giachino, Presidente di Saimare spa

lo quantifica in 80 miliardi, dunque è addirittura raddoppiato. Questi numeri, con la loro concretezza, spiegano meglio di qualsiasi discorso perché bisogna intervenire immediatamente”.

A tal proposito, Giachino apprezza e condivide la posizione del viceministro Edoardo Rixi: “Ha ragione quando dice che non è sufficiente riformare le Autorità portuali: occorre coordinare contemporaneamente le dogane, il sistema dei controlli sanitari e le attività ispettive poiché sono tutte tessere determinanti per comporre il complesso mosaico della competitività”.

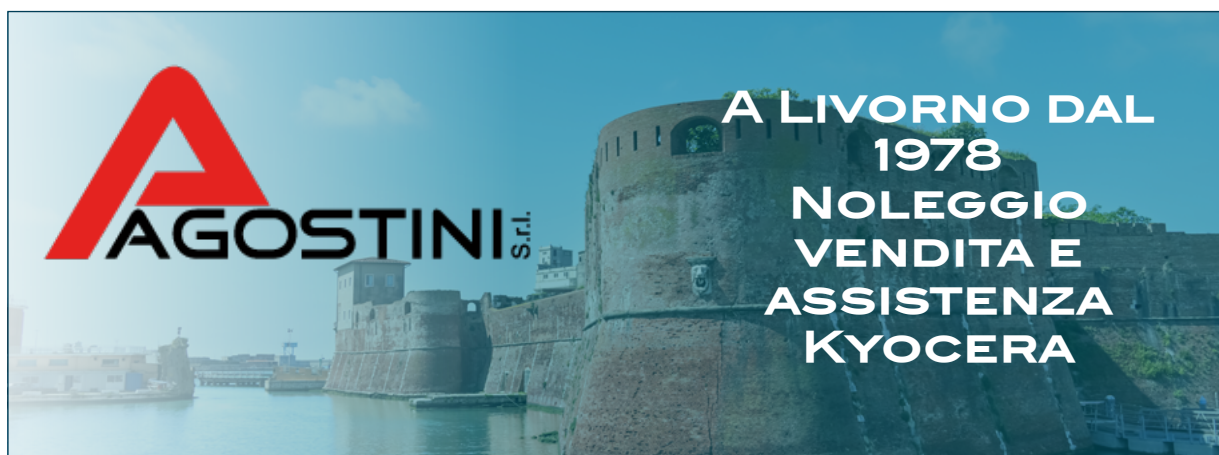
Valichi alpini decisivi. I porti italiani devono diventare l’hub naturale dell’Europa

Ampliando lo sguardo fino ai valichi alpini, Giachino aggiunge: “Il 65% delle nostre esportazioni verso la Germania e la Francia passa per gli attraversamenti alpini, essi sono infrastrutture strategiche di fondamentale rilevanza che assumono per i nostri porti un valore fondamentale che, nel tempo, si rivelerà sempre più determinante”. Per il presidente di Saimare, gli scali italiani non devono limitarsi a servire il mercato interno: “Devono configurarsi come il punto di snodo naturale fra l’Africa, l’Asia, il Medio Oriente e l’Europa. Possiamo farcela e, se ci riusciremo, l’Italia potrà tornare a essere il grande hub logistico del continente”.

In questo scenario, opere come la **nuova diga foranea a Genova** e la darsena Europa a Livorno assumono una valenza determinante: “Sono infrastrutture che attireranno nuovo traffico internazionale e rafforzeranno in modo sostanziale la competitività del Paese”.

Senza crescita non si combattono povertà e disuguaglianze

Giachino conclude richiamando un principio che definisce “non negoziabile”. “Non si riducono povertà e disuguaglianze senza una crescita solida e duratura. Non bastano misure simboliche, serve sviluppo, serve lavoro, serve coraggio imprenditoriale. È per questo che la logistica e i porti devono rivestire un ruolo di primissimo piano nel vasto elenco delle priorità nazionali”. Un appello, quello dell’ex sottosegretario, che ha l’amaro sapore di un ultimatum: senza una riforma efficace ed immediata, l’Italia rischia di perdere un altro decennio.





**m
sc**

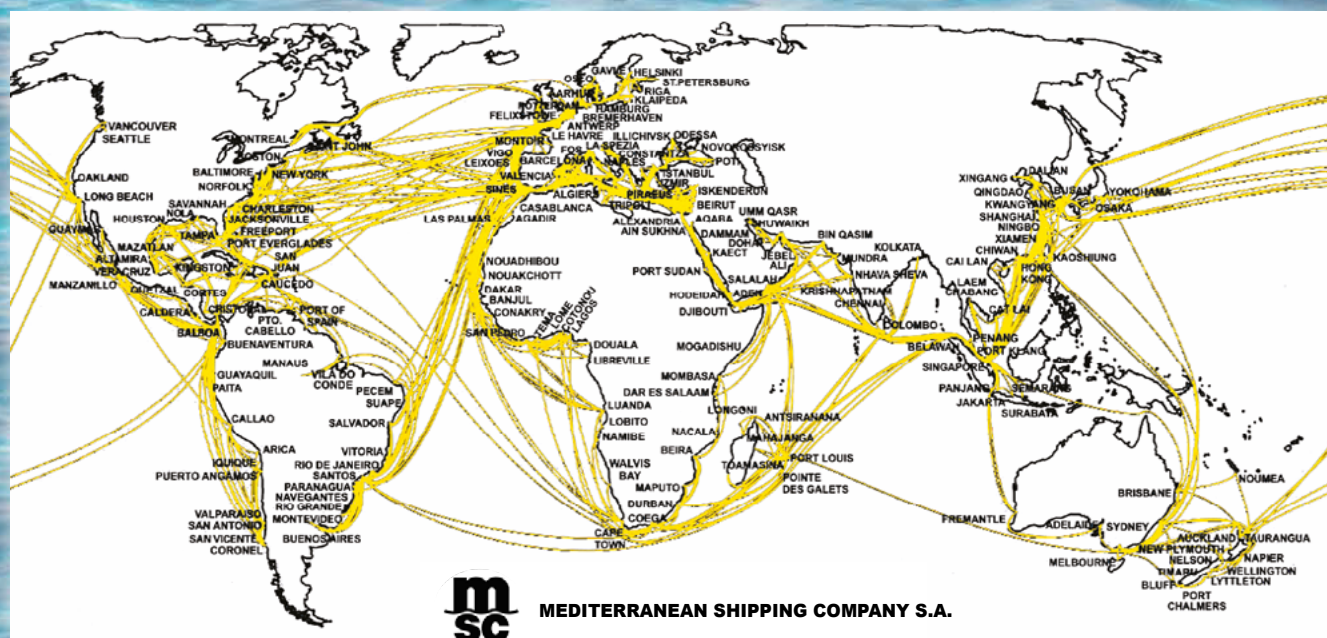
MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



**m
sc**

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.

**LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it**

Uff. Operativi: La Spezia – Marina di Carrara

ADSP MSOC

IL PROGRAMMA 2026 NON INTENZIONI MA AGENDA CONCRETA

Crescita economica, sostenibilità e innovazione.

Così i porti West siciliani conquisteranno il Mediterraneo

Il 2026 dell'AdSp del mare di Sicilia occidentale

“Guardiamo al 2026 con un programma operativo ben definito, che intreccia infrastrutture, turismo, sostenibilità e innovazione. Grande attenzione sarà riservata, oltre che agli scali decentrati, ai quali destineremo quante più risorse possibile, alla crescita della crocieristica, con Palermo sempre più hub di riferimento. e allo sviluppo delle autostrade del mare, un settore che offre ancora amplissimi margini di espansione.

Tutti i porti del sistema – da Palermo a Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle, Licata, Gela e Sciacca – saranno coinvolti in interventi di modernizzazione, dragaggi e riqualificazione, parallelamente, con il sostegno dei



Annalisa Tardino, commissaria straordinaria
AdSp del mare di Sicilia occidentale

fondi del Pnrr, investiamo su energie rinnovabili ed elettrificazione delle banchine mentre, sul fronte innovativo, proseguono la digitalizzazione con il Port Community System e lo sviluppo dello smart port. È un percorso che si inserisce in un settore, quello marittimo - portuale, che in Italia genera 65 miliardi di valore aggiunto ed è decisivo per l'export nazionale”.

La strategia della nuova governance

“Puntiamo a valorizzare i porti decentrati, ciascuno con una propria identità infrastrutturale e territoriale, ma accomunati da tre peculiarità distintive: l'integrazione nei centri storici, l'intenso utilizzo degli spazi e una forte



VERONA INTERPORTO
**QUADRANTE
EUROPA**

**La “città delle merci”
più grande d'Italia**



QUADRANTE SERVIZI
Business Partner



QUADRANTE EUROPA
Verona Interporto



QUADRANTE EUROPA
TERMINAL GATE



ZAILOG
Innovation Hub



attrattività turistica. L'obiettivo è rafforzare le infrastrutture per avviare un programma di crescita capace di agire su due direttrici, da un lato l'efficientamento delle attività portuali, dall'altro la rigenerazione del rapporto fra città e mare. Lavoriamo alla specializzazione delle aree operative per creare una "macchina portuale" moderna e performante e, parallelamente, alla trasformazione dei waterfront, oggi considerati tra i contesti maggiormente promettenti per la riqualificazione urbana. Palermo, con Sant'Erasmus e il Palermo Marina Yachting, costituisce un caso emblematico e altri porti potrebbero seguire la stessa strada".

Obiettivi e sfide

"L'obiettivo è incrementare la competitività dei nostri porti e il ruolo strategico della Sicilia nel Mediterraneo. Il 2026 sarà un anno determinante per consolidare un modello di porto integrato, in grado di coniugare traffici commerciali, crocieristica, cantieristica, turismo e logistica avanzata. La nostra priorità è accelerare l'attuazione dei progetti, attrarre nuovi investimenti e mantenere la competitività degli scali evitando che gli armatori siano

indotti a scegliere rotte alternative.

La crocieristica continuerà a crescere, Palermo si sta affermando come hub mediterraneo grazie alla disponibilità di terminal moderni e di discreti collegamenti con il patrimonio culturale siciliano. Le compagnie prediligono sempre gli scali che garantiscono eccellenza infrastrutturale e affidabilità operativa, elementi importanti quanto l'interesse turistico della tappa; gli scali minori, anch'essi in via di riqualificazione, miglioreranno la capacità ricettiva e i servizi resi ai passeggeri.

Anche il traffico ro-ro e le autostrade del mare richiedono nuove opere poiché rappresentano uno dei segmenti più promettenti per lo sviluppo futuro. Sul piano infrastrutturale tutti i porti del network sono interessati da opere che dovrebbero consentire ricadute economiche sui territori. Inoltre sono in essere sostenibilità, digitalizzazione e un piano di investimenti sostenuto da fondi regionali, nazionali ed europei. La nostra programmazione per il 2026 non è un elenco di buone intenzioni, ma un'agenda concreta che mira a trasformare i porti della Sicilia occidentale in protagonisti del Mediterraneo, coniugando crescita economica, sostenibilità e innovazione".

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa



UN LAVORO SILENZIOSO PRECISO CONTINUO



ormeggiatoribarcaiolilivorno.it

LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it

IL LAVORO PORTUALE NON SI TOCCA NON DOBBIAMO DESTABILIZZARE IL SISTEMA

Secondo il direttore generale "la sentenza di Venezia sulle indennità per le ferie rischia di destabilizzare l'intero sistema"

Nel pieno del dibattito sulla riforma dell'ordinamento portuale, il direttore generale di ANCIP, Gaudenzio Parenti, interviene per chiarire il punto di vista dell'Associazione e fugare alcune incomprensioni emerse negli ultimi giorni. Lo fa con toni netti, precisando che il tema del lavoro portuale non è materia su cui ANCIP auspichi semplificazioni o modifiche radicali.

Parenti parte da un chiarimento: "Nelle audizioni formali rese alla Commissione Trasporti abbiamo sempre sostenuto la necessità di una regia centrale forte e autorevole, capace di valorizzare la diversificazione dei traffici dei vari porti, mantenendo, però, intatto il principio dell'unità giuridica del demanio marittimo e la natura pubblica delle Autorità di Sistema portuale". Un'impostazione che ANCIP ritiene imprescindibile.



Gaudenzio Parenti, direttore generale di ANCIP

Entrando nel merito della bozza di riforma circolata nelle ultime settimane, Parenti sottolinea come non sia chiaro neppure quale versione del testo oggi si trovi realmente sul tavolo: "Sto rispondendo su un documento che non so se abbia superato il vaglio della Ragioneria dello Stato. Detto questo, è un fatto che il mercato del lavoro portuale, nel testo che ho letto, non è stato direttamente toccato".

Una constatazione che, però, non elimina tutti i timori: riduzioni di risorse alle Autorità di sistema portuale, osserva Parenti, potrebbero avere ripercussioni indirette anche sul lavoro.

Non si modifica ciò che funziona

Il direttore generale ribadisce con forza un punto: “la differenziazione tra articoli gli 16, 17 e 18 deve rimanere. L'impianto che funziona e, dunque, perché modificarlo?”. Questo non significa che ANCIP non sia pronta a proporre gli aggiornamenti puntuali della legge 84/94 considerati necessari per un “raccordo tecnico”, ma senza alterare la struttura portante della disciplina di massima che regola il lavoro portuale.

La sentenza di Venezia: “Entra a gamba tesa nel contratto nazionale”

L'altra grande preoccupazione del settore, evidenziata da Parenti, è la recente sentenza del Tribunale di Venezia sul pagamento delle ferie ai portuali, definita “molto pericolosa”. Secondo il direttore generale, il giudice, applicando un principio europeo risalente a dieci anni fa, è andato oltre l'articolo 11 del contratto collettivo nazionale dei porti: “La sentenza destruttura l'accordo stipulato fra la parte datoriale e quella sindacale. Noi teniamo moltissimo al contratto nazionale, esso tutela imprese e lavoratori. Con questa decisione vengono meno anche alcuni accordi integrativi aziendali e si rischia di compromettere la tenuta dell'intero accordo”. Il tutto si sta verificando in un momento particolarmente delicato: “Molte nostre imprese – parliamo di piccole e medie realtà – stanno già faticando nel sostenere gli impegni del rinnovo contrattuale. La portualità italiana non è costituita solo da grandi terminal integrati verticalmente, ma, soprattutto, da Pmi

che operano dal centro-Nord al centro-Sud, fino alle isole”.

Parenti respinge l'idea che la situazione fosse prevedibile. “Chi afferma il contrario è fuori strada. Se fosse stato prevedibile, ce ne saremmo accorti al tavolo del contratto collettivo”.

Una questione complessa, senza soluzioni semplici

Alla domanda su quali possano essere le soluzioni, Parenti non nasconde la complessità della situazione: “La prescrizione che deriva da un principio del 2007 è entrata nel nostro settore per contaminazione di quello aeroportuale, ma colpisce proprio le aziende che danno di più ai lavoratori. Non esiste una strada unica, bisogna considerare le diverse tipologie di imprese, le mansioni dei lavoratori e la funzionale applicazione dell'articolo 17”.

ANCIP è in costante confronto con Assiterminal, Uniport, Astrologistica e Assoporti.

Le istituzioni non ci lascino soli: ne potremo uscire soltanto se saremo uniti

Parenti, infine, lancia un appello: “Le istituzioni non possono lasciare imprese e lavoratori in balia dei tribunali. Serve responsabilità da parte di tutti gli attori del sistema. Se ciascuno guarda solo ai propri interessi, i danni per il settore saranno enormi, indipendentemente dalla riforma”.

Il messaggio è fin troppo chiaro: riformare i porti sì, ma senza alterare un equilibrio che – secondo ANCIP – regge il sistema e garantisce stabilità a imprese e lavoratori.

PORTO 2000

CRESCONO GLI SCALI PREPARIAMOCI A UN 2026 ANCORA PIÙ INTENSO

Con MSC in rafforzamento e 425 toccate già programmate, lo scalo guarda a un biennio di consolidamento

La stagione crocieristica 2025 si avvia alla conclusione anche per il porto labronico, ma l'operatività non conosce sosta. "Il culmine della stagione si sta esaurendo, ma noi siamo attivi tutto l'anno – sottolinea **Matteo Savelli**, presidente di Porto di Livorno 2000 –. Anche nei mesi di Dicembre, Gennaio e Febbraio riceveremo diverse navi", una continuità che conferma il ruolo dello scalo come uno dei principali hub passeggeri del Tirreno.

Crescono le call, calano leggermente i passeggeri

Sul bilancio della stagione, Savelli parla di risultati complessivamente positivi. "Abbiamo registrato un aumento del 5% delle call rispetto



Matteo Savelli, presidente di Porto di Livorno 2000

al 2024", spiega, una crescita nelle toccate nave che fa da contraltare a un lieve calo di passeggeri movimentati. "La diminuzione è legata alle dimensioni delle unità arrivate quest'anno, alcune con capacità inferiore rispetto a quelle degli anni precedenti".

Un 2026 da record: 425 scali previsti

Adesso l'attenzione è rivolta al futuro, con un 2026 che si annuncia già ora particolarmente denso di traffico. Sono 425 gli scali in programma, con un incremento pari a circa il 10% rispetto al 2025. Un volume che richiederà

Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000

servizi sempre più efficienti, coordinamento puntuale e risorse adeguate per garantire standard elevati nell'accoglienza e nella gestione dei flussi.

Tra le principali novità rileviamo il rafforzamento della presenza MSC nel calendario dello scalo. "Nel 2026 – anticipa Savelli – passeremo da due a tre navi. Avremo una toccata aggiuntiva per settimana durante tutta l'alta stagione, con arrivi programmati la Domenica, il Lunedì e il Martedì". Una scelta che conferma la fiducia della compagnia nelle infrastrutture, nell'affidabilità e nelle potenzialità di crescita del porto di Livorno.

Savelli: "La vera emergenza è la mancanza di sistema"

Collateralmente ai dati incoraggianti, Savelli torna però a porre in luce quello che considera uno dei nodi più critici della governance portuale: la difficoltà nel fare sistema. "Nel pubblico, come nel privato, oggi manca l'idea di lavorare insieme. La riforma deve eliminare la conflittualità, che a Livorno è molto elevata", denuncia.

Il presidente richiama il ruolo di Capitaneria e Autorità portuale, regolatori fondamentali che, però, operano spesso con visioni e procedure non armonizzate. "Dobbiamo collocare una tensostruttura? Abbiamo l'ok demaniale, ma non possiamo usarla per temi di security. Sono queste le frizioni che rallentano l'operatività quotidiana. Oggi siamo noi a dover far lavorare i due enti nella stessa direzione".

Un porto che cresce, ma che deve essere messo in condizione di correre

Livorno si prepara dunque a un biennio di for-

te crescita nel settore crocieristico. Le prospettive sono positive, il mercato risponde e le compagnie investono sullo scalo. Ma, avverte Savelli, la sfida decisiva sarà garantire una governance più lineare e una cooperazione effettiva fra tutti i soggetti coinvolti.

Un porto che cresce ha bisogno non solo di infrastrutture, servizi e programmazione, ma anche di un sistema che funzioni in modo coeso. Il 2026 sarà un banco di prova importante: Livorno ha l'opportunità di consolidarsi tra gli scali crocieristici di riferimento del Mediterraneo, a patto di riuscire finalmente a "remare tutti nella stessa direzione".



The advertisement for CTN Tunis features a light blue background with white snowflakes. At the top, there is a red logo consisting of a crescent moon and a ship. Below the logo, the text "CTN" is written in large, bold, red letters. Underneath "CTN", the words "COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION" and "TUNISI" are written in smaller, black, uppercase letters. A red horizontal bar contains the website "www.ctn.com.tn" in white text. In the center, the word "AUGURA" is written in a stylized, handwritten font, followed by "a tutta la sua clientela" and "un felice e prospero ANNO NUOVO". At the bottom left, there is a logo for "AUSTRAL AGENZIA MARITTIMA" featuring a compass rose. At the bottom right, the website "www.austral.it" is written.



SPEDIPORTO

INTERNAZIONALIZZAZIONE GENOVA VERSO NUOVE ECONOMIE

Si chiude un anno di grande attività per Spediporto, che ha puntato molto sul tema dell'internazionalizzazione, argomento centrale anche nel convegno "Take opportunities navigating trade tensions" organizzato a Genova l'1 e il 2 Dicembre.

Un evento che ha offerto un importante parterre di relatori (i vice ministri Valentini e Rixi, il presidente di Regione Liguria Bucci, la sindaca di Genova Salis e molti esponenti del mondo imprenditoriale nazionale e del Sud Est Asiatico), e che ha ribadito, come sottolinea il direttore generale **Giampaolo Botta** "la necessità per Genova di aprirsi verso economie che hanno la possibilità di investire e che hanno come obiettivo quello di far crescere la loro presenza in Europa".

Botta osserva peraltro come "l'Est del mondo cresca a ritmi molto più sostenuti di quanto non stiano facendo Europa e Stati Uniti; dobbiamo farci trovare pronti rispetto alla loro voglia di investire sul nostro territorio e Genova, in questo senso, ha due splendidi jolly da



Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto

giocare. La ZLS e la Zona Franca Doganale, infatti, sono carte da sfruttare al meglio come, ad esempio, ha fatto la Spagna che ha ormai la più forte Blue Economy del Mediterraneo perché ha saputo trasformare le proprie attività e creare opportunità legate alla manifattura. Genova, con la ZLS, può diventare come Barcellona con la ZAL che genera, per la Catalogna, un valore aggiunto di 4,213 miliardi di euro".

Per sostenere l'internazionalizzazione Spediporto, nel 2025, ha viaggiato molto, con importanti missioni nel Sud Est Asiatico e ultima, in ordine di tempo, nella Penisola arabica: " Si impara – dice il direttore generale Bot-

IL FUTURO È INSIEME



**CONFINDUSTRIA
TOSCANA CENTRO E COSTA**
Firenze Livorno Massa Carrara



ta – dalle esperienze altrui ma questi viaggi fanno conoscere meglio Genova, il suo porto che è il più importante d'Italia, l'aeroporto e le opportunità offerte dalla ZLS e dalla Zona Franca Doganale”.

Importante è il rapporto con le istituzioni, confermato proprio durante il convegno di Genova: “Il vice ministro Rixi ha suggerito di prestare attenzione anche a quei mercati, come quello indiano, che hanno ancora enormi margini di crescita mentre Regione Liguria ha sempre sostenuto e appoggiato le missioni di Spediporto. E molto più importante è il richiamo, fatto più volte, dalla sindaca di Genova Salis, alla ZLS e a Barcellona: un modello che si può ricalcare se c'è sinergia tra enti pubblici e soggetti privati”.

ZLS, ZFD e sinergie da rinsaldare che sottolinea anche il presidente Spediporto Andrea Giachero: “la Zona Franca Doganale è di un'importanza strategica assoluta perché, grazie alle semplificazioni, sarà più agevo-

le riportare la manifattura sul nostro territorio. Nel nostro convegno ho sottolineato quali siano stati i benefici effetti di questi strumenti in altre zone del mondo, come a Barcellona; per ottenere gli stessi risultati a Genova, è necessario che istituzioni, sindacati, associazioni remino dalla stessa parte e che ognuno svolga al meglio il proprio ruolo. Bisogna mettere a terra tutte le possibilità e soluzioni per dar vita a progetti che, da anni, fanno la fortuna di altri paesi”.

Spediporto, che con la Società Consortile GOAS ne gestisce i magazzini, sottolinea anche il ruolo che può giocare l'aeroporto: “deve essere un plus – è la chiosa di Botta - per lo sviluppo della città e della regione. Il cargo aereo in Italia cresce (secondo i dati Fedespedi, nel 2024 +15%, nei primi 9 mesi del 2025, l'incremento è stato dell'1%), consapevoli dell'importanza che lo scalo potrà rappresentare per l'economia del territorio”.



GIOIA TAURO

RIAPERTURA DEL CANALE DI SUEZ ULTERIORI OPPORTUNITÀ

Paolo Piacenza, dopo un periodo da commissario straordinario è stato nominato presidente dell'AdSp dei mari Tirreno meridionale e Ionio. L'impegnativa esperienza maturata come segretario generale nell'Authority genovese ha certamente portato a livelli assai elevati la sua conoscenza del mondo marittimo e portuale e delle normative che lo regolano, il tutto innestato sulla sua già e consolidata formazione giuridica. Oggi, al vertice di un porto da record ci illustra, da par suo, ciò che si attende da Gioia Tauro e dagli altri scali del sistema.



Paolo Piacenza, presidente AdSp mari Tirreno meridionale e Ionio

Presidente, con la potenziale riapertura dei traffici dal canale di Suez, verranno a schiudersi nuove o ulteriori opportunità per Gioia Tauro?

Il dato è sicuramente positivo e carico di nuove ed interessanti prospettive, non solo per Gioia

Tauro, ma – direi – per l'intera portualità nazionale.

Devo, tuttavia, ricordare che, in questi anni, Gioia Tauro ha concretamente dimostrato di essere capace di prevalere su quelle che sono le congiunture internazionali, compresi gli attacchi che hanno interessato il canale di Suez impedendone il passaggio ad alcuni importanti armatori.

Infatti c'è stata una crescita e a Novembre avete superato il tetto dei 4 milioni di TEUs movimentati.

Sì, nonostante la chiusura di quell'importantissima via d'acqua, negli ultimi anni il porto è riuscito a crescere continuamente a due cifre e confermare e consolidare la propria centralità nel Mediterraneo.

Guardiamo sicuramente con favore e con speranza all'auspicata riapertura e siamo pronti a cogliere tutte le nuove opportunità che verranno offerte da questa nuova linfa al commercio mondiale.

Il dato dei traffici risulta eccezionale, unico, dato che, soltanto in questo nostro scalo marittimo viene movimentato il 40% delle merci in contenitori dell'intera portualità nazionale, una barriera che siamo riusciti ad abbattere proprio nello scorso Novembre, un obiettivo davvero storico che il terminal potrà conseguire con il concorso dell'Autorità di sistema che non lesina investimenti in banchine, dragaggi e cold ironing.

Anche il terminalista sta facendo significativamente la propria parte investendo in diverse direzioni, fra cui l'automazione che garantirà ulteriore sviluppo occupazionale e la formazione di nuove professionalità.

Rientra in questa logica l'incontro con i rappresentanti del Marocco di qualche settimana fa?

L'incontro con il console, reso possibile anche per l'impegno del sindaco di Gioia Tauro, è servito ad evidenziare ciò che ai più potrebbe sembrare non di immediata concezione positiva, ossia il potenziale rapporto tra due scali di transhipment all'interno del Mediterraneo che, invece possono avere vie di sviluppo in parte comuni e sinergiche. Durante lo scambio abbiamo posto un primo tema di approfondimento cercando di predisporre in tempi brevi un memorandum che possa individuare eventuali collaborazioni e best

practices che i nostri porti e quelli del Marocco in particolare possano condividere.

In un suo recente intervento ha detto che punta a potenziare la ferrovia, già molto infrastrutturata a Gioia Tauro.

Ritengo che il tema dello shift modale, relativamente all'intermodalità nave-ferro sia fondamentale.

È vero, da un punto di vista infrastrutturale il porto ha caratteristiche uniche in ambito nazionale, disponiamo di un terminal ferroviario interno di sei binari completamente elettrificati della lunghezza di 780 metri su cui si possono allestire convogli di 750 metri ossia lo standard richiesto dalla Comunità europea.

L'intento di rafforzare e continuare sulla logistica e l'intermodalità, è dovuto al fatto che in questo modo il porto potrà aprirsi anche a mercati esterni in ogni direzione sempre mantenendo sul proprio territorio quote di valore aggiunto e configurando una piattaforma logistica capace di raggruppare anche merceologie che poi possano essere spedite via mare o caricate sui treni, specialmente nel caso di quelle che giungono per essere lavorate.

Già oggi siamo collegati con i maggiori interporti ferroviari nazionali, penso a Bari, Nola, penso a Bologna e addirittura a Verona. Abbiamo un treno che parte con un paio di convogli alla settimana carichi di banane fino a Verona per poi tornare a Gioia Tauro carico di mele. In questo senso il treno unisce l'Italia, e collega il Nord con il Sud.

Qualcuno ha detto che a Gioia Tauro non resta che aprire i container.



ON THE GREEN WAY

working
for sustainable
transport

autamarocchi.com





Questa è una tematica sulla quale occorre ragionare e sulla quale dobbiamo sicuramente investire.

Il porto ha caratteristiche naturali d'eccezione, non solo per capacità delle banchine, per i fondali, ma anche per il retroporto naturale, unico a livello nazionale senza interruzioni stradali o naturali che costituisce per il porto una possibilità di sviluppo tutta da sfruttare poiché, con 4 milioni di TEUs che passano per Gioia Tauro cercare di sviluppare anche attività di trasformazione delle merci, diviene un imperativo categorico per poter lasciare un effettivo valore aggiunto sul territorio.

Ero già consapevole prima di essere commissario e poi presidente che questo porto potesse diventare veramente il polo logistico del centro-Sud Italia.

Riforma portuale. Sarà difficile affrontare i cambiamenti?

Prima di tutto devo dire che il nostro operato si accompagna sempre a strutture pubbliche che in Italia si sono dimostrate le migliori competenze in tema di portualità per una realtà come le AdSp che costituiscono un ibrido tra una pubblica amministrazione e il

motore di sviluppo del commercio.

Le sfide normative della riforma saranno quindi accompagnate da strutture valide e solide in grado di poter affrontare ogni cambiamento.

Il ruolo di un presidente di Autorità di Sistema portuale è quello di un amministratore che tutti i giorni si trova a combattere e a interpretare normative che non sempre appaiono chiare e che, peraltro, anche nelle interpretazioni giurisprudenziali, non sempre sono pienamente lineari, così tocca a noi "inseguire" le decisioni migliori e tutto questo comporta grande responsabilità e voglia di fare.

Ci possiamo fermare davanti a quelle che sono potenziali criticità o potenziali questioni che sembrano in apparenza insormontabili da affrontare, ma dobbiamo avere il coraggio di decidere e prendere posizione perché ciò è parte importante dei compiti che la normativa ci assegna e che anche la riforma conferma.

Sviluppare traffici, occupazione e investimenti è uno di questi compiti, certamente non secondario, e conoscere la macchina amministrativa è assolutamente indispensabile.



SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

sintermar.com



FARE SISTEMA

NEL MEDITERRANEO È UN SOGNO POSSIBILE MA SERVE REALISMO

Dottoressa Giani, si parla spesso di “fare sistema” nei porti dell’alto Tirreno. Secondo lei questo sistema esiste già o resta una promessa?

Fare sistema tra porti è una splendida ambizione, ma più vicina alle utopie che alle realizzazioni immediate. Ogni porto nasce da una storia, una geografia e una politica locale che ne definiscono identità, sviluppo e interessi. È naturale che ciascuno cerchi di trainare la propria economia e non sempre ciò coincide con una visione nazionale unitaria. Se già è complesso coordinare realtà vicine, come ad esempio Livorno e Viareggio — che condividono settori ma con differenti vocazioni — diventa ancora più difficile immaginare una regia unica tra grandi scali come Genova, La Spezia, Savona e Livorno, ognuno con logiche industriali ed equilibri territoriali propri. L’Italia non è un Paese produttore



Maria Gloria Giani, presidente Propeller Club – Port of Livorno

di materie prime, la nostra forza è la manifattura. L’import-export segue le filiere industriali, concentrate soprattutto nel Nord, che inevitabilmente guardano a corridoi diversificati: Genova, Trieste, l’Adriatico. Ogni porto risponde al proprio bacino economico e sociale. Eppure, un coordinamento più solido tra gli scali dell’Alto Tirreno potrebbe rafforzare la leadership mediterranea dell’Italia, evitando che il nostro mare diventi soltanto un grande passaggio, senza generare valore per l’Europa.

Nel suo ruolo di presidente del Propeller Club di Livorno e imprenditrice del cluster marittimo, quale priorità strategica ritiene davvero utile per rafforzare il sistema portuale?

Il Propeller è, per natura, luogo in cui imprese, terminalisti, agenti marittimi e armatori dialogano su obiettivi condivisi. Nasce a Genova, ma da tempo la sua anima è diventata nazionale: la presidenza Masucci ha reso il confronto più diffuso, inclusivo e orientato ai temi di sistema. Portiamo ovunque dibattiti e proposte comuni.

Indicare una sola priorità non è semplice: ogni porto risponde alle esigenze del proprio territorio. Nel mondo dello shipping, i cicli decisionali e industriali non sono mai brevi. Una "proiezione a cinque anni", per chi lavora sul campo, è quasi un domani. È più costruttivo ascoltare le comunità portuali e tradurre i loro bisogni in iniziative convergenti: innovazione operativa, formazione, digitalizzazione, sostenibilità delle catene logistiche. È così che si costruisce davvero un pezzo di futuro comune.

Nel settore marittimo si discute molto dell'Entry/Exit System (EES). Quale impatto può avere sui porti italiani?

È un tema che richiede attenzione e conoscenza tecnica. Il sistema nasce per controllare in modo più puntuale i flussi di passeggeri non UE: un'evoluzione inevitabile, considerando i cambiamenti globali nella sicurezza. La sua applicazione nel mondo aeroportuale ha già insegnato molto: inve-

stimenti ingenti, organizzazione complessa, rischio di rallentamenti se non si pianifica adeguatamente.

Nei porti, la sfida è amplificata: traghetti e crociere trasportano famiglie, auto cariche di bagagli, passeggeri con esigenze diverse. Scannerizzare dati biometrici e verificare in tempo reale ingressi e uscite richiederà una trasformazione profonda dell'operatività portuale. Quali risorse serviranno? Dove collocare i dispositivi? Chi integrerà i controlli? Come evitare impatti negativi sul turismo e sull'attrattività degli scali?

Nel confronto che si sta aprendo, l'obiettivo è capire come porti, armatori, agenti e istituzioni possano coordinarsi, mantenendo la fluidità dei flussi. I porti italiani hanno sempre risposto alle sfide con pragmatismo e capacità operativa: anche questa volta sarà così, a patto di prepararsi con anticipo.

Un'ultima domanda sul passaggio generazionale: lei rappresenta la quinta generazione della sua famiglia nell'imprenditoria marittima. Quanto è complesso tramandare un'eredità così radicata?

Passare il timone è uno degli atti più delicati nella vita di un'impresa familiare. C'è una tradizione che sostiene e una responsabilità che pesa. Il luogo comune dice che chi fonda crea, chi segue consolida e chi eredita rischia di disperdere. Eppure esistono storie che sfatano questa narrazione: ci sono famiglie imprenditoriali che hanno custodito e innovato per decenni, talvolta per secoli.

Nel nostro caso, il percorso ha richiesto consapevolezza e visione. Ho distinto l'attività produttiva dal patrimonio immobiliare, creando una struttura solida e chiara per il futuro. Ho scommesso sulla nuova generazione: mia figlia Beatrice ha scelto di dedicarsi allo

yachting e ha aperto una sede a Viareggio, portando energia e competenze nuove. Innovare significa anche lasciare che l'impresa respiri con il tempo in cui vive.

Il valore più grande sono le persone: chi lavora con noi e continua a credere nel nostro progetto. Spero che questa storia possa proseguire, dando lavoro, opportunità e orgoglio a chi verrà dopo di noi. Perché nelle imprese di mare, più ancora che altrove, la continuità è un viaggio: passa di mano in mano come una rotta che non si interrompe.



The International Propeller Club
Port of Leghorn



Network internazionale
della nautica e dello shipping

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per l'azienda.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana - Sponda Ovest – 57123 Livorno
segreteria@tdt.it – Tel. +39 0586.258111
customer.service@tdt.it – Tel. +39 0586.258207
pec: tdt@pec.it – sito: www.tdt.it



FINCANTIERI

LA PROFONDITÀ STRATEGICA DELL'ITALIA IMPEGNO SUL DOMINIO UNDERWATER

Qual è la grande novità che lanciate, dottor Folgiero?

“La grande novità è un’innovazione fast track sulle soluzioni per la protezione delle infrastrutture subacquee, una minaccia che storicamente è stata sottovalutata e che invece rappresenta oggi una forma di guerra ibrida molto attuale e molto sentita. Sicuramente nel Mar Baltico, e sempre più nel Mediterraneo che è il mare più congestionato dal punto di vista della presenza di infrastrutture critiche. Ma penso anche al Mar Nero: sono i tre mari più geopolitici del momento.”

Questa tecnologia nasce nel mondo militare. Come evolverà in ambito civile?

“La protezione delle infrastrutture subacquee è un esempio perfetto di utilizzo duale delle tecnologie, perché è volta a tutti i proprietari a



Pierroberto Folgiero, amministratore delegato
e direttore generale di Fincantieri

risolvere il problema della sicurezza per tutti i proprietari di infrastrutture critiche. Ha il circolo virtuoso di nascere nell’ambito della difesa, con la possibilità di validare queste tecnologie con la Marina, ma poi è nata e pensata per allargarsi alle adiacenze che sono ibride e civili”.

Qual è l’impegno di Fincantieri sul dominio underwater?

“L’impegno di Fincantieri è di continuare a essere il punto di riferimento per tutte le tecnologie del mare, a partire

da questo nuovo dominio della subacquea che è quello che era lo spazio 40 anni fa. Va occupato tecnologicamente, prolungando nel tempo la leadership nostra di italiani, storica e tecnologica nel mondo dei sottomarini per esempio.”

La sovranità tecnologica è un concetto centrale del progetto. Che cosa significa?

“C’è tantissima ambizione: occupare questo spazio tecnologico con soluzioni innovative che prevedano, per le componenti determinanti, l’utilizzo di tecnologia proprietaria, con una visione di sovranità tecnologica e autonomia strategica. Il banco del futuro sta diventando del presente”.

Approfondimento – La dimensione subacquea come nuova sovranità tecnologica

Fincantieri, con il programma DEEP – Defence & Exploration of the Environment Platform – apre una nuova stagione tecnologica per la sorveglianza, l’ispezione e la protezione delle reti infrastrutturali sommerse. Cavi di telecomunicazione, gasdotti, dorsali energetiche e digitali sono oggi il bersaglio privilegiato di minacce ibride che non assumono più connotati visibili o convenzionali. Il Mediterraneo, vero “cuore vulnerabile” d’Europa, concentra la sfida più urgente, perché è il mare più infrastrutturato al mondo e quello dove la pressione geopolitica è in più rapida evoluzione.

Il valore industriale di DEEP risiede nella capacità di integrare robotica autonoma, sensoristica avanzata, piattaforme senza equipaggio e intelligenza artificiale in un’unica architettura operativa, capace di garantire un servizio di sicurezza strategica a utility energetiche, ge-

stori di reti e operatori infrastrutturali. Si tratta di un mercato in forte espansione, spinto dalla necessità di prevenire attacchi invisibili che potrebbero paralizzare l’economia europea in pochi istanti.

La strategia underwater rappresenta il passo più evoluto della tradizione industriale italiana nella cantieristica militare. Il know-how maturato nel segmento subacqueo è considerato un patrimonio nazionale da difendere e potenziare, messo oggi al servizio di un ecosistema che unisce difesa, industria, scienza e istituzioni. È qui che la Blue Economy incontra la sicurezza nazionale, trasformando il mare profondo in una nuova frontiera industriale e tecnologica da presidiare.

In questa visione, DEEP punta alla piena autonomia delle componenti critiche. Non solo piattaforme: anche sensori, reti di comunicazione, sistemi di controllo e capacità di intervento saranno proprietari, così da ridurre dipendenze strategiche e assicurare continuità operativa anche in scenari di tensione internazionale. Una scelta coerente con il ruolo che l’Italia vuole rivestire nella sicurezza marittima europea.

Il CSSN – Centro di Supporto e Sperimentazione Navale di La Spezia – è l’avamposto dove le tecnologie underwater vengono testate in condizioni reali. Al suo fianco, il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea coordina la filiera dell’innovazione, integrando ricerca, industria e difesa. Fincantieri agisce da architrave del sistema: integratore industriale, motore tecnologico e garante della sicurezza.

Il progetto rappresenta una scelta industriale e geopolitica a lungo termine: presidiare il mare profondo per difendere ciò che tiene in vita l’economia e la sicurezza dell’Italia e dell’Europa. La subacquea diventa così il terreno su cui si gioca la nuova sovranità tecnologica del Paese, con Fincantieri, Marina Militare, CSSN e PNS come protagonisti della sicurezza del mare del futuro.

VENEZIA E CHIOGGIA

TRAFFICI IN CRESCITA

UNDICI MESI, 23 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI

Il mese di Novembre 2025 si inserisce in un quadro complessivamente favorevole per i porti di Venezia e Chioggia, che nei primi undici mesi dell'anno hanno movimentato complessivamente circa 23 milioni di tonnellate di merci, oltre 560mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2024.

A sostenere la crescita è soprattutto Venezia, che si attesta intorno ai 22,8 milioni di tonnellate con un incremento del 3,4 per cento, pari a circa 750mila tonnellate aggiuntive, mentre Chioggia, pur su volumi più contenuti, segna un progresso ancora più marcato in termini percentuali, con un +7,8 per cento che porta il totale a quasi 800mila tonnellate. Numeri che restituiscono l'immagine di un sistema portuale in buona salute, capace di intercettare la ripresa di diversi comparti produttivi e logistici.

Stabili nel complesso le rinfuse solide, che superano i 6,7 milioni di tonnellate, con andamenti differenziati tra i due scali. A Venezia spicca soprattutto la performance dei cereali, che crescono del 44,5 per cento, accompagnati dalla buona tenuta di mangimi animali e

semi oleosi che superano complessivamente 1,4 milioni di tonnellate. Positivo anche il segmento dei minerali, cementi e calci, che registra un incremento del 24 per cento, attestandosi oltre i 2,1 milioni di tonnellate, confermandosi uno dei principali motori della crescita.

È proprio questo comparto a sostenere in modo decisivo anche lo scalo di Chioggia, che nei minerali movimenta oltre 305mila tonnellate. Molto incoraggianti risultano inoltre i dati del traffico containerizzato nei primi 11 mesi dell'anno, con 487.397 TEUs movimentati a Venezia e un aumento dell'11,4 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, pari a oltre 50mila TEUs in più. Si conferma invece su valori sostanzialmente stabili il traffico Ro/Ro, che nel periodo considerato raggiunge quasi 2 milioni di tonnellate, concentrate quasi interamente su Venezia.

Diverso è invece il quadro che emerge dall'analisi dei traffici ferroviari, che nel periodo Gennaio – Novembre 2025 risultano sostanzialmente stabili ma segnano una lieve flessione complessiva del 2,78 per cento rispetto



INTERPORTO CAMPANO

connect your business <<



INTERMODALITÀ

SERVIZI

REAL ESTATE

ZES



interportocampano.it

2.000.000
metri quadrati
di superficie

500.000
metri quadrati
di magazzini

150
aziende
presenti

200.000
metri quadrati
di area intermodale

**LA PIATTAFORMA LOGISTICA
CONNESSA CON I PRINCIPALI
HUB MONDIALI**
**dove gli scambi diventano nuove
opportunità di business**



all'anno precedente, passando da poco più di 2 milioni di tonnellate a circa 1,97 milioni. La contrazione è dovuta in gran parte al calo della filiera chimica, e, in misura minore, ai comparti agroalimentare e siderurgico. In controtendenza si muovono invece i traffici petroliferi e il segmento Ro/Ro. Nel complesso, il dato restituisce un sistema ferroviario che regge, pur risentendo delle dinamiche di alcuni settori specifici, in particolare quello chimico, che nel 2025 ha mostrato segnali di rallentamento. In questo contesto di crescita dei traffici marittimi e di sostanziale tenuta di quelli ferroviari, si rafforza la centralità delle scelte infrastrutturali per accompagnare e sostenere lo sviluppo futuro. Nessuna strategia portuale può infatti dirsi compiuta senza un adeguato sistema di connessioni intermodali, in grado di integrare efficacemente il porto con la rete ferroviaria e stradale nazionale ed europea. Tra gli interventi in corso, assume un rilievo particolare il ponte ferroviario sul canale

Ovest, opera dal valore complessivo di oltre 28 milioni di euro, la cui ultimazione è prevista per Dicembre 2026. Il nuovo collegamento consentirà di migliorare in modo significativo l'accessibilità ferroviaria delle aree portuali, separando i flussi merci dal traffico urbano e aumentando la capacità complessiva di inoltro su ferro, con benefici evidenti anche in termini ambientali.

Accanto a questo progetto, prosegue il lavoro dell'Ente su ulteriori interventi di medio e lungo periodo, orientati allo sviluppo dell'intermodalità e al rafforzamento della competitività del sistema portuale. È su questa visione integrata, fatta di crescita dei traffici, consolidamento delle filiere e potenziamento delle infrastrutture, che l'Autorità di Sistema portuale continuerà a lavorare in dialogo con tutti i soggetti coinvolti, per accompagnare in modo equilibrato e sostenibile lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia nei prossimi anni.

ATTRACCO AL FUTURO



Autorità di Sistema portuale
del Mare Tirreno Settentrionale
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola



AUTOSTRADE DEL MARE

RADDOPPIATA L'OFFERTA 52MILA KM DI TRATTE E UN RUOLO STRATEGICO

Le Autostrade del Mare compiono vent'anni e fotografano un sistema ormai centrale per la competitività della logistica italiana. Il nuovo Rapporto Censis, realizzato per il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e per RAM spa e presentato nella Sala del Parlamento del MIT, ricostruisce l'evoluzione di un modello diventato cardine dell'intermodalità nazionale: oggi si contano 52.007 km di collegamenti, con 18 porti italiani di origine e 23 destinazioni finali, di cui otto all'estero (Spagna, Malta, Grecia, Croazia).

Nate con la legge 488/1999 per incentivare il cabotaggio e trasferire traffico dalla strada al mare, le Autostrade del Mare hanno sostenuto negli anni la crescita della Blue Economy italiana e la posizione del Paese come hub logistico nel Mediterraneo.

Tra crescita economica e impatto ambientale

La fotografia scattata dal Censis conferma l'importanza del trasporto marittimo per l'economia italiana: nel 2024 oltre la metà delle

merci importate e il 40% delle esportazioni hanno viaggiato via mare. L'Italia contribuisce per l'11,1% al valore aggiunto complessivo dell'economia blu europea e per l'11,5% all'occupazione del settore.

Sul piano operativo, le esportazioni via Ro-Ro sono cresciute del 77,8% dal 2006 al 2024 e addirittura del 126,7% dal 2013. Da quando le Autostrade del Mare sono state avviate, sono stati risparmiati oltre 27 miliardi di km di percorrenza su gomma, con un beneficio ambientale pari a 2,4 milioni di tonnellate di CO₂ evitate ogni anno e una significativa riduzione dei mezzi pesanti in circolazione.

Offerta raddoppiata e flotte più moderne

In due decenni, le imprese armatoriali italiane hanno più che raddoppiato l'offerta di trasporto: i viaggi settimanali sono passati da 202 nel 2004 a 291 nel 2024 (+44%). Le tratte internazionali sono cresciute del 163%, mentre la capacità della flotta impiegata nelle AdM è aumentata del 111%.

La disponibilità complessiva di metri lineari settimanali nei principali porti italiani è più che raddoppiata: da 1,17 milioni a 2,56 milioni. I porti più attivi sono Livorno (359 mila metri lineari), Genova (315 mila) e Catania (224 mila). Forte la vocazione del Mezzogiorno: Sicilia, Campania e Puglia concentrano oltre metà dei collegamenti.

Normativa, investimenti e nuove tecnologie

Decisivo il ruolo del quadro regolatorio europeo, dalla Decisione 884/2004 alla successiva integrazione delle Autostrade del Mare nella rete TEN-T con il Regolamento 1315/2013. Il Pnrr ha poi dato nuovo impulso con oltre 1,4 miliardi per le infrastrutture portuali e 500 milioni per il rinnovo delle flotte. Le compagnie hanno introdotto tecnologie avanzate: motori ibridi ed elettrici, sistemi di lubrificazione ad aria, ispezioni tramite droni, big data per la gestione operativa e sperimentazioni nei sistemi di cattura della CO₂.

Le sfide dei prossimi vent'anni

Dalle testimonianze raccolte dal Censis emergono rischi e opportunità. Pesano il peggioramento degli scenari geopolitici e l'aumento dei costi operativi legati al nuovo sistema europeo di scambio delle emissioni (ETS).

Gli armatori indicano le priorità future:

- sostenere la competitività delle flotte italiane;
- ammodernare la rete portuale e snellire le procedure operative;
- potenziare l'intermodalità attraverso digitalizzazione e interoperabilità dei sistemi;
- accelerare la transizione green con cold ironing ed elettrificazione delle banchine;
- investire sulle competenze professio-

nali necessarie a un settore sempre più tecnologico.

Salvini: "Pilastro della proiezione italiana nel Mediterraneo"

Per **Matteo Salvini**, vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, le AdM sono «direttrici strategiche che confermano il ruolo dell'Italia come crocevia tra Nord e Sud, Oriente e Occidente». Il ministro sottolinea i benefici ottenuti in termini di export, competitività e modernizzazione della logistica, ma richiama la necessità di «continuare a investire in infrastrutture e intermodalità, rafforzando la governance portuale».

RAM: "Un modello vincente, ma con grandi margini di sviluppo"

Davide Bordini, amministratore unico di RAM, evidenzia come vent'anni di attività della società siano coincisi con la crescita del progetto: «Il Rapporto conferma il ruolo strategico delle autostrade nel sistema logistico nazionale e il potenziale ancora da esprimere attraverso digitalizzazione e sostenibilità». RAM continuerà a supportare MIT e operatori «per accelerare la doppia transizione ecologica e digitale».

Censis: una storia di successo italiana

Il presidente del Censis, **Giuseppe De Rita**, parla di "una storia di successo" costruita su una forte volontà politica e sulla collaborazione tra MIT, armatori, autotrasporto e porti. Le Autostrade del Mare, ricorda De Rita, hanno



contribuito in modo decisivo:

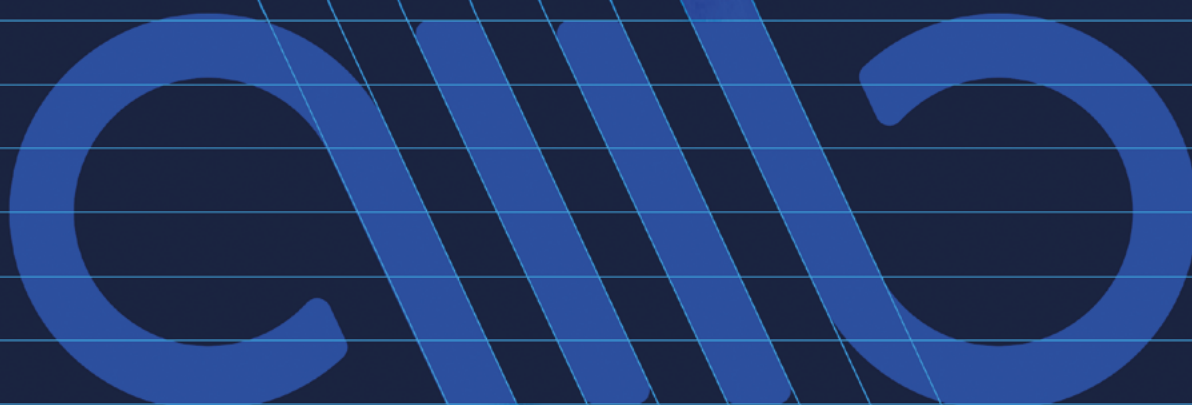
- alla riduzione della congestione stradale;
- al miglioramento della mobilità interna;
- all'accessibilità delle regioni periferiche e delle isole;
- all'integrazione del mercato europeo.

All'evento sono intervenuti, tra gli altri, il vice ministro **Edoardo Rixi**, il capo di gabinetto **Alfredo Storto**, il vice capo di gabinetto e capo dipartimento **Stefano Fabrizio Riazola**, il direttore operativo di RAM **Francesco Benevolo** e il responsabile area economia del Censis **Andrea Toma**.

Il bilancio dei vent'anni delle Autostrade del Mare è quello di un'infrastruttura immateriale che ha cambiato il sistema logistico italiano. La rotta dei prossimi vent'anni è già tracciata: più innovazione, più intermodalità



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



BLUE TO BLUE

Uniti verso il
FUTURO

MADE IN ITALY

UNA BUONA TENUTA PROMOZIONE E SVILUPPO SIA IN ITALIA CHE ALL'ESTERO

L'Agenzia ICE è l'organismo attraverso cui il Governo favorisce il consolidamento e lo sviluppo economico-commerciale delle imprese sui mercati esteri aiutandole nella promozione e l'internazionalizzazione.

Tra le sue attività c'è anche quella di promuovere l'attrazione degli investimenti esteri in Italia attraverso una rete di uffici all'estero che si occupano di dare informazioni, assistenza, consulenza e formazione alle piccole e medie imprese italiane.

Matteo Zoppas è il presidente dell'Agenzia che affianca il Ministero delle Imprese e del Made in Italy e quello degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

È stato proprio il ministro Antonio Tajani ad annunciare di voler riorganizzare il Ministero dando più importanza all'aspetto economico in supporto agli imprenditori, all'estero.

"Il sistema Paese che supporta il Made in Italy all'estero, coin-



Matteo Zoppas, presidente dell'Agenzia ICE

volge ICE, Sace, Simest, Cassa Depositi e Prestiti, con cui dovremmo sempre più fare squadra per supportare un ministero che, sia in Italia che all'estero, si concentra maggiormente sugli aspetti economici".

Il ruolo dell'Agenzia si concentra in particolare sulla parte commerciale portando avanti attività di promozione e sviluppo del Made in Italy sia in Italia che all'estero.

"E questo lo facciamo sempre coordinatamente con il Ministero degli Esteri che è il nostro Ministero vigilante, aiutando anche le categorie che sono di competenza di altri Ministeri" spiega.

MARITIME SOLUTIONS
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS





“Dall’agroalimentare all’aerospazio, dalle politiche turistiche, si tratta di tematiche che ricadono nella competenza di una regia più ampia che vede la presenza del Mit, del Masaf e del MEF. Quando si supera il confine dobbiamo procedere insieme alla diplomazia, che ci supporta nelle tematiche non commerciali, fondamentali per gli imprenditori”.

L’Italia negli ultimi anni sta portando avanti una strategia che guarda anche a nuovi mercati che sono in dinamica evoluzione e mutazione.

“Naturalmente i dazi sono stati un sasso gettato in uno stagno, le cui onde devono ancora calmarsi e farci capire dove arriverà il nuovo equilibrio dello scacchiere mondiale. Infatti non sono solo i dazi America-Europa e quindi Italia, ma anche quelli dell’America verso altre destinazioni che possono rendere addirittura più o meno convenienti i nostri prodotti.”

Secondo il presidente ICE, infatti non è ancora possibile verificare gli effetti dei dazi con gli ultimi dati ISTAT fino a Settembre: “Per il momento il dazio è stato assorbito tra

produttori e importatori. Il vero test arriverà quando sarà trasferito sui prezzi al consumo: solo allora capiremo il reale impatto sulla domanda”.

L’andamento del cambio euro-dollaro rappresenta un altro fattore determinante: “Un anno fa il cambio sarebbe stato 10 punti percentuali in meno, come dire che pagavamo un 5% di dazi in meno. Se la situazione valutaria migliorerà, potremmo recuperare competitività”.

Nonostante questo quadro complesso, alla fase attuale, conferma Zoppas, il Made in Italy ha una buona tenuta: “Il nostro export cresce del 3,5% complessivo e di circa il 9% negli Stati Uniti. Questo ci dice che, almeno per ora, l’avvio dei dazi non ha penalizzato i volumi, anche se la marginalità si riduce perché la supply chain sta assorbendo il costo del dazio”.

Il presidente dell’Agenzia ICE mostra comunque fiducia: “Se il mercato ha retto durante il Covid, nonostante l’impennata dei costi di trasporto e dei prezzi energetici dovuti ai conflitti, possiamo sperare che anche questa nuova fase sia gestibile”.

PORTUALITÀ

DAL 2025 DUE NUOVI OBBLIGHI CYBER SECURITY E ENTRY EXIT SYSTEM

Uno dei tanti spunti offerti dal presidente Legora de Feo nella sua relazione illustrativa presentata in occasione della recente assemblea pubblica di Uniport dello scorso 19 Novembre è stato quello relativo alla necessità di prestare la massima attenzione alla razionalizzazione degli adempimenti richiesti agli operatori dalla Pubblica Amministrazione al fine di evitare inutili duplicazioni.

Sebbene in quel caso l'appello alla razionalizzazione scaturisse dalla preoccupazione connessa all'integrazione all'interno di un contesto già ampiamente regolato come quello portuale di due nuovi obblighi introdotti nel corso del 2025 - la NIS2, in materia di cyber security, e l'Entry Exit System, in relazione al monitoraggio degli ingressi nel territorio della UE dei cittadini extra-comunitari - è evidentemente che lo stesso può ritenersi valido con riferimento a tutti gli altri ambiti di intervento dell'Amministrazione nelle attività portuali.



Pasquale Legora de Feo, presidente Fise-Uniport

L'esigenza di razionalizzazione è quindi conseguente alla trasformazione che i porti stanno subendo negli ultimi anni.

I porti sono realtà sempre più complesse: non più soltanto punto di arrivo delle merci e dei passeggeri via nave ma nodi logistici, hub energetici e per le telecomunicazioni e persino asset strategici militari come recentemente affermato dall'UE nell'ambito della c.d. Military Mobility Strategy, sono luoghi dove le attività, le interconnessioni crescono in maniera esponenziale e ri-

chiedono competenze crescenti non sempre legate al core-business dei singoli soggetti che vi operano.

Ne consegue che per rendere il sistema portuale nazionale più competitivo, non sarà più sufficiente assicurare gli investimenti infrastrutturali, semplificare le norme e armonizzare l'applicazione delle regole a livello territoriale. Tutti elementi, questi, indispensabili e meritevoli di attenzione e che non possono certamente essere trascurati. Ma alle imprese e soprattutto alla Pubblica Amministrazione sarà richiesto uno sforzo diverso e per certi versi più complesso per cercare di razionalizzare i processi ed evitare la sovrapposizione di più interventi in un medesimo ambito.

L'impegno è più complesso perché gli interventi che la razionalizzazione richiede risultano quasi sempre più difficili da individuare oppure perché vengono messi in secondo piano in quanto ritenuti, dal punto di vista della singola Amministrazione, insufficienti o inadeguati al raggiungimento di un determinato obiettivo.

Si prenda ad esempio quello che è accaduto con riferimento agli strumenti di pianificazione e programmazione delle Autorità di Sistema portuale. Per far sì che le AdSp tenessero giustamente conto di alcuni aspetti non ade-

guatamente affrontati ma di crescente importanza per la collettività, come i temi della sostenibilità sociale ed ambientale, sono stati introdotti nel tempo il DPSS e il DEASP, il Piano di raccolta dei rifiuti ecc. così che oggi le Autorità devono dedicare ingenti risorse (economiche, di tempo e umane) per stilare lunghissimi rapporti i cui contenuti sono il più delle volte ridondanti fra loro. Ciò che è mancato in questo caso è stata appunto la visione necessaria per far sì che una pianificazione e una gestione più consapevole e più complessa non si traducesse in una gestione altrettanto complessa sotto il profilo burocratico.

In estrema sintesi, per gestire un numero crescente di fenomeni non possiamo pensare di trovare una soluzione per ognuno di essi ma dobbiamo avere la capacità di individuare, laddove possibile, soluzioni in grado di gestire contemporaneamente più problemi. Allo stesso modo, è necessario uno sforzo culturale per far sì che un fenomeno più o meno complesso non venga gestito attraverso interventi di più Amministrazioni o Enti ma attraverso singoli interventi condivisi. In questo potrà sicuramente esserci d'aiuto la tecnologia (basti pensare all'Intelligenza Artificiale) ma è quanto mai necessario un nuovo approccio. Approccio al quale auspichiamo possa ispirarsi la prossima legge di riforma portuale.



spediporto.com



MEDITERRANEO

LA GEOPOLITICA DELLE ROTTE CHE CAMBIANO

a cura di Francesco Filiali

Nel bacino mediterraneo il 2025 ha mostrato una verità che molti fingevano di non vedere: la logistica non è più un settore tecnico, ma il nuovo vocabolario della geopolitica. Rotte, terminal, cavi, corridoi energetici e digitali sono diventati la grammatica concreta delle relazioni internazionali; non la cornice, ma il contenuto stesso della strategia economica delle nazioni.

Mentre la Cina consolida il proprio perimetro marittimo con investimenti che collegano il Pacifico al Mediterraneo, l'Europa tenta di riannodare, con difficoltà, un'idea di "sovranità logistica" che resta frammentata. Nel frattempo l'Italia ha iniziato a intuire che serve un salto di qualità, un disegno industriale capace di evitare la marginalità portuale. È qui che nasce il concetto di un Piano Mattei dei Mari: una piattaforma strategica che unisca portualità, interesse nazionale e dimensione euro-africana. Non un manifesto ideologico, ma un'agenda di riforma: governance pubblica forte, corridoi europei integrati, attrazione di investimenti senza cedere asset critici, tutela delle infrastrutture e una visione che ricomponga Trieste, Gioia Tauro, Genova, Livorno, Taranto e Augusta in un'unica dorsale mediterranea ca-

pace di parlare con Algeri, Il Cairo, Tunisi e Lagos.

Il punto è che la logica del Mediterraneo sta cambiando. Le rotte energetiche si stanno riorientando, spinte dalla volatilità geopolitica e dal mutamento degli equilibri globali. L'interazione tra Nord Africa, Levante e Mediterraneo allargato sta riscrivendo la geografia del potere. La Blue Economy non è più solo turismo e sostenibilità, ma l'architettura industriale attraverso cui passano energia, tecnologia, dati e sicurezza. La logistica mediterranea è diventata un'infrastruttura della politica estera, non un settore di nicchia.

L'Italia, dopo anni di oscillazioni, ha cominciato a rivendicare un ruolo più chiaro nella definizione delle priorità europee. In un'Europa concentrata prevalentemente sul fronte orientale, Roma ha insistito affinché il Mediterraneo, il Nord Africa e il Sahel entrassero a pieno titolo nella pianificazione strategica dell'Unione. Non si tratta solo di migrazioni, ma di instabilità, minacce ibride, traffici illegali, terrorismo e vulnerabilità infrastrutturali che incidono direttamente sulla sicurezza energetica, digitale ed economica del continente.



La dimensione industriale è altrettanto cruciale. I porti mediterranei stanno assumendo un ruolo operativo avanzato: retrovie logistiche, hub energetici, piattaforme dual-use per operazioni civili e militari. Tuttavia, senza una governance nazionale coordinata, il sistema rischia di correre a velocità diverse. Il Piano Mattei dei Mari, nella sua declinazione più concreta, significa proprio questo: fondo pluriennale per le infrastrutture portuali, regole chiare sulle ZES, fiscalità stabile, digitalizzazione doganale, cold ironing diffuso, corridoi interoperabili e una cabina di regia che orienti lo sviluppo senza ridurlo a un mosaico di iniziative locali.

Il Mediterraneo è tornato al centro anche come piattaforma energetica. Gas, LNG, interconnessioni elettriche, cavi sottomarini, server farm e dorsali in fibra ottica disegnano nuove geometrie del potere. Dalla sicurezza delle pipeline al potenziamento delle infrastrutture digitali, la profondità del mare è diventata un teatro strategico. La protezione dei cavi e dei gasdotti costituisce ormai una priorità per Marina Militare, operatori industriali e alleanze multilaterali. La formazione di un ecosistema industriale subacqueo - dalla robotica ai droni autonomi - sta trasformando la dimensione sottomarina in un asset geopolitico.

Su questo sfondo, le crisi globali hanno mostrato la fragilità delle supply chain. La pirateria riemergente lungo le rotte indo-mediterranee, gli attacchi ibridi alle infrastrutture di trasporto, le tensioni nei corridoi ferroviari europei e l'instabilità commerciale hanno confermato che la logistica non è solo un settore economico: è un sistema nervoso esposto, il luogo dove si misura la resilienza degli Stati.

Il 2025 ha dimostrato che i corridoi non sono infrastrutture: sono potere. Chi li costruisce detta le regole, chi li subisce perde ruolo. I Paesi che investono in sicurezza energetica, digitalizzazione, infrastrutture portuali, intermodalità ferroviaria e retroporti intelligenti diventano nodi; gli altri restano punti marginali della carta geografica.

Per l'Italia la sfida è scegliere se navigare dentro la storia o rimanerne a lato. Il Mediterraneo non è un confine da presidiare, ma un vettore da governare. I porti non sono banchine: sono ambasciate economiche. Le rotte non sono linee sull'acqua: sono traiettorie di potere. L'economia del mare è tornata ad essere politica industriale. E il Mediterraneo del 2025 ricorda a tutti che la logistica non è più ciò che sostiene l'economia, ma ciò che la decide.

CONFINDUSTRIA

CANTIERI, ENERGIA, COMPETENZE LA ROTTA DEL 2026



Cav. Lav. Dott. Piero Neri, Presidente Delegazione di Livorno Confindustria Toscana Centro e Costa

La rotta del 2026 è semplice da scrivere e molto impegnativa da realizzare. Tre priorità: accelerare i cantieri, perché porti e industria non possono aspettare; rendere competitiva l'energia, perché senza prezzi sostenibili non si difendono produzioni e investimenti; costruire competenze, con ITS, percorsi tecnici, formazione continua, e un forte raccordo imprese-scuola-università.

Nel 2025 ho registrato una crescente consapevolezza del permanere delle molte criticità (costo dell'energia, lentezze autorizzative, infrastrutture incomplete), che contrastano con la necessità concreta di avere più industria, più manifattura, per avere più tenuta sociale.



LIVORNO
VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111
Fax +39 0586 247291
finservice@mclink.it



LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 247247
seatransport@mclink.it



La traiettoria declinante dell'economia livornese ha registrato nel 2025 un segnale positivo con la riconversione verso una bioraffineria e produzioni più avanzate: la transizione può essere gestita senza lasciare indietro il lavoro e l'indotto e con questo spirito contribuiremo, per quanto potremo, a vicende che si sono appena aperte nel settore automotive.

Sul fronte portuale, il 2025 è stato un anno di scelte e di avanzamenti che vanno letti insieme. Darsena Europa non è "solo" una nuova banchina: è un progetto che vale se genera competitività di sistema, quindi connessioni, intermodalità, retroporti, servizi. Lavoreremo perché sia condivisa, in primo luogo dalla Regione Toscana, la nostra proposta di una "ricognizione" a livello nazionale del loro stato di avanzamento e finanziamento. È qui che il territorio deve chiedere di cambiare passo. In parallelo, perché si

prendano decisioni, ritengo indispensabile che si completi l'assetto apicale dell'Autorità di Sistema con l'indicazione del componente ancora mancante del Comitato di Gestione e del Segretario Generale.

Scendendo lungo la costa, Rosignano conferma la centralità della chimica come filiera abilitante. Nel 2025 i progetti legati a processi a minori emissioni e alle nuove soluzioni energetiche, dall'idrogeno alla chimica "verde", hanno dato un messaggio chiaro: innovazione e sostenibilità possono proseguire di pari passo.

Piombino, dopo anni di oscillazioni, ha vissuto un 2025 di ritorno nell'agenda industriale nazionale. Mentre è ancora aperta la partita della Liberty Magona, l'accordo per un impianto siderurgico di nuova generazione, insieme al consolidamento del treno rotaie e alla crescita della cantieristica e delle

attività offshore, restituisce prospettiva a un'area che ha pagato un prezzo alto alle crisi. Ma prospettiva non significa automaticità: servono infrastrutture portuali e terrestri coerenti, una catena formativa che porti tecnici e specializzati dove gli impianti chiedono nuove competenze, e politiche attive capaci di accompagnare la transizione del lavoro reale, quello delle officine e dei piazzali.

Come Delegazione di Livorno di Confindustria Toscana Centro e Costa continueremo a fare ciò che serve al territorio: tenere aperto il confronto, misurare i risultati, chiedere tempi certi. Perché la costa toscana non è periferia: è una piattaforma industriale mediterranea. E il 2026 deve essere l'anno in cui questa definizione diventa, finalmente, un vantaggio competitivo.



Il mare non è mai fermo.
E nemmeno noi.
Informare, raccontare e connettere è sempre più importante.

Il Messaggero Marittimo continua a farlo con lo stesso impegno:
ascoltando il settore, dando voce agli operatori, osservando i cambiamenti
senza rincorrerli, ma cercando di comprenderli.

Grazie a chi ci legge, a chi collabora con noi, a chi ogni giorno lavora con
serietà, competenza e passione.

Buon vento e buon 2026.

La redazione

il



REEN

è già

OGGI

Per un trasporto marittimo sempre più eco-sostenibile
il Gruppo Grimaldi impiega navi di nuovissima generazione
con caratteristiche uniche al mondo, ibride,
a basse emissioni nocive e dal design innovativo,
garantendo **zero emissioni in porto.**

www.grimaldi.napoli.it



salerno
containerterminal

*Your friendly gateway
to the World!*

