

DICEMBRE 2025

RASSEGNA

MENSILE



**APPROVATA SENZA RISERVE
LA RIFORMA DEI PORTI**

follow us



PSA SECH IMPUGNA LA CONCESSIONE RINNOVATA DALL'ADSP A GENOA PORT TERMINAL



Il contenzioso tra PSA Sech e il Genoa Port Terminal (GPT) del Gruppo Spinelli e Hapag Lloyd si riapre ufficialmente. Come anticipato dall'edizione genovese de La Repubblica e confermato dal ricorso depositato, la società controllata da PSA International ha impugnato la concessione rilasciata dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale lo scorso 30 Settembre, al termine della procedura di "rinnovazione" avviata dopo le vicende giudiziarie del 2024. La decisione segna un nuovo passaggio in una vicenda complessa che da anni coinvolge governance portuale, interpretazione del Piano Regolatore Portuale (Prp) e quadro concessorio dello scalo container di Sampierdarena.

Il nodo del 2018 e la sentenza del Consiglio di Stato

È stata PSA Sech ad avviare, nel 2024, il ricorso che portò il Consiglio di Stato ad annullare l'estensio-

ne della concessione di GPT fino al 2054, rilasciata dall'Autorità portuale nel 2018. La motivazione era basata sull'illegittimità dell'atto, poichè il Prp attribuisce a quell'ambito funzioni prevalenti di merci varie, mentre il piano industriale presentato dal terminalista puntava soprattutto sui container.

La sentenza impose di fatto all'Authority di rimettere mano al dossier, annullando la proroga e ripristinando le condizioni precedenti al 2018.

La "rinnovazione" della concessione e il nuovo criterio di prevalenza

Dopo vari tentativi di impugnazione – AdSp e GPT si erano rivolti senza successo anche alla Cassazione e hanno tuttora un ricorso pendente al Consiglio di Stato – l'Autorità portuale ha avviato la procedura di rinnovazione: una nuova istruttoria che ha portato, il 30 Settembre 2025, al rilascio di un titolo concessorio

fino al 2054, corretto nel punto ritenuto critico dai giudici. La novità principale riguarda il criterio utilizzato per verificare la prevalenza delle merci varie: non più le tonnellate movimentate, ma la superficie di piazzale dedicata a ciascuna tipologia di traffico.

Un criterio che ricalca quello adottato nei titoli temporanei del 2025 e che, in termini operativi, ha consentito a GPT di movimentare nei primi nove mesi dell'anno quattro volte più container che merci varie, pur formalmente rispettando la prevalenza richiesta.

PSA Sech: “Serviva una gara, non una rinnovazione”

È su questo punto che ora PSA Sech torna a contestare l'azione dell'Autorità portuale. Secondo la società, la procedura di rinnovazione non sarebbe stata lo strumento corretto: dopo l'annullamento della proroga, avrebbe dovuto essere indetta una nuova gara pubblica, aperta a tutti gli operatori.

Il ricorso sostiene che un titolo di durata fino al 2054, rilasciato senza evidenza pubblica, violerebbe i principi concorrenziali e la normativa vigente.

Il nuovo quadro normativo cambia le carte in tavola

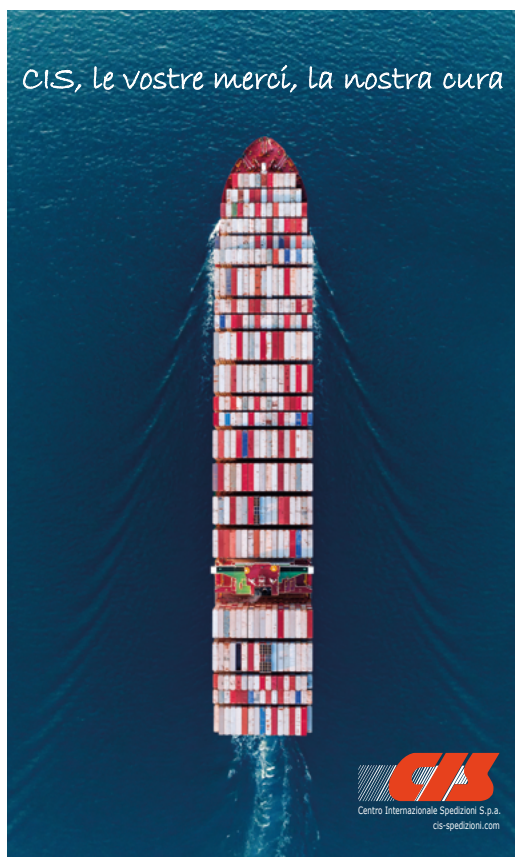
A complicare ulteriormente il contesto è intervenuta una recente modifica alla legge portuale, voluta dal Governo. La norma chiarisce che la funzione caratterizzante degli ambiti terminalistici non va riferita alle singole porzioni affidate in concessione, ma all'intero ambito così come definito dal Prp.

In altre parole, GPT potrà chiedere una modifica della destinazione d'uso della propria area per legittimare una prevalenza container senza entrare in conflitto con il piano regolatore – peraltro attualmente in revisione.

Verso un nuovo giudizio amministrativo

Ora spetterà al Tar e, verosimilmente, ai successivi gradi di giudizio, stabilire se la procedura adottata dall'Autorità sia stata corretta o se fosse necessario riaprire la partita con un bando pubblico. Di certo, la disputa riporta al centro del dibattito la definizione del ruolo dei terminal nel porto di Genova e la coerenza tra strategie industriali, pianificazione e concorrenza.

Uno scontro che, anche alla luce dei recenti cambi normativi, potrebbe avere ripercussioni significative sull'assetto del più grande scalo container italiano.





HAPPY

New Year!

IL PRESIDENTE ALIS: “GARANTIAMO IL PRESENTE E COSTRUIAMO IL FUTURO”



L'assemblea di Alis si conferma punto di riferimento del legame tra imprese dei trasporti e della logistica sostenibile e politica.

Oggi, dopo nove anni dalla sua nascita, l'associazione rappresenta una realtà composta da 2.450 soci, 476.000 lavoratori e 150 miliardi di euro di fatturato aggregato.

Sul palco del Parco della musica di Roma prendono la parola quattro ministri a fianco di altri esponenti del Governo, mentre a fare gli onori di casa è ovviamente il presidente dell'associazione Guido Grimaldi che se da un lato conferma e ribadisce certe richieste, dall'altro plaude alle opere del Governo fino a oggi prendendo la parola dopo il messaggio video della presidente del Consiglio Meloni.

“Vi ringrazio per il vostro impegno e contributo al dialogo tra imprese e istituzioni -dice la presidente Meloni- e a come il vostro comparto ha sempre saputo reagire con forza alle sfide. Noi abbiamo

appoggiato il settore dei trasporti colpito da scelte europee che dovrebbero trovare un equilibrio per proteggere la filiera. Andremo avanti consapevoli che imprese e Governo devono remare insieme”.

I punti salienti della relazione di Guido Grimaldi: l'Europa rallenta

“Il Fondo Monetario Internazionale -sottolinea il presidente prendendo la parola- prevede che il commercio mondiale crescerà del 3,2% nell'intero 2025 seppur con differenze tra le diverse aree geografiche.

L'Europa procede a un ritmo più lento rispetto agli Stati Uniti e all'Asia: la crescita reale del PIL per l'Eurozona è stimata allo 0,9%, mentre l'Italia, pur beneficiando di un'inflazione contenuta ed una produzione industriale stabile, registrerà una crescita pari allo 0,6%.”

Dazi e guerre commerciali non aiutano questa situazione e anche se l'Italia ha dimostrato di saper rimanere in piedi, serve una visione comune e un supporto europeo alle imprese.

“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”. Il richiamo è ovviamente 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-europee.”

Ad aggravare la distorsione della concorrenza modale c'è anche, secondo il presidente Grimaldi, anche il posticipo dell'ETS 2 per il trasporto stradale dal 2027 al 2028.

“Se da un lato comprendiamo che questa notizia è positiva per le imprese di trasporto su gomma, dall'altro questo rinvio aumenta la differenza prodotta dall'ETS sul trasporto marittimo, alimentando così una concorrenza sleale tra le autostrade del mare ed il trasporto tutto strada.

Purtroppo, diverse compagnie armatoriali europee lamentano un back shift modale, ossia il ritorno di centinaia di camion al giorno dalle Autostrade del Mare alla strada, facendo così un salto indietro di 30 anni rispetto a chi ha creduto ed investito in queste politiche lungimiranti”.

Ed è qui che si torna a chiedere una risposta strutturale per il Sea modal shift e Ferrobonus aumentando il finanziamento a 100 milioni di euro annui per ciascuna misura, “grazie alle quali potremo proteggere i traffici che sono stati spostati dalle strade verso l’intermodalità marittima e ferroviaria, e con l’augurio di poter lavorare nuovamente per spostare i traffici verso modalità più ambientalmente e socialmente sostenibili.”

Vecchi mercati e nuovi sbocchi

In questo scenario intanto i commerci globali stanno cambiando e devono consolidarsi i mercati storici del Nord Europa e del Mediterraneo, “mantenendo salda la nostra capacità di esportare valore e competenza, ma parallelamente vediamo che le nuove rotte verso l’Asia, che rappresentano un ponte naturale tra Europa e Oriente, stanno aprendo straordinari scenari di sviluppo ed opportunità”.

Anche in questo senso Alis si sta rafforzando per non farsi trovare impreparata con nuovi soci autorevoli

come ITA Airways, Leonardo, ENAV e Trenitalia, entrati durante il 2025.

Ma il valore principale resta il capitale umano che “è e rimarrà la nostra risorsa più preziosa.

A tal proposito occorre ricordare che il settore logistico in Europa -continua- contribuisce per circa il 12% al PIL e dà lavoro a 13 milioni di persone.

Rimane però prioritaria la carenza strutturale di manodopera e di figure professionali qualificate, con una domanda crescente di competenze che non trova un’offerta sufficiente.

Gli ultimi dati segnalano che mancano 60.000 lavoratori del settore in Italia e addirittura oltre 1 milione in tutta Europa”.

Alis in nove anni ha dato la sua risposta contribuendo a generare oltre 10.000 posti di lavoro, dimostrando che “con impegno, visione e collaborazione è possibile coniugare crescita economica e inclusione sociale”.

“Sappiamo anche che dobbiamo lavorare di più per ottenere più semplificazioni nei costi e nei tempi di accesso alle professioni e più incentivi e sgravi fiscali alle imprese per nuove assunzioni. Continueremo a farlo -ha concluso- raccontando la storia di un Paese che sa progettare, innovare, cooperare e che vanta menti eccellenti e aziende straordinarie”.



LOGWIN
Your Logistics.



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

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

ANCHE TRIESTE HA IL SUO PRESIDENTE. FIRMATO IL DECRETO PER CONSALVO

“Buon lavoro al presidente Consalvo”. A dirlo è il viceministro Edoardo Rixi, subito dopo la firma del decreto di nomina a presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale da parte del ministro Salvini. Si conclude così ufficialmente il percorso che ha portato dopo diversi mesi a una nuova squadra alla guida dei porti italiani.

Marco Consalvo era stato indicato e aveva ricevuto l’ok di Camera e Senato e ora potrà ufficialmente occupare la sedia del numero uno alla guida dei porti di Trieste e Monfalcone.

Marco Consalvo, ingegnere nato a Napoli, classe 1967 e alla guida di Trieste Airport dal 2015, ha contribuito in modo determinante allo sviluppo dello scalo, registrando una crescita costante dei passeggeri, l’attivazione di nuovi collegamenti internazionali e l’adozione di progettualità avanzate per la transizione ecologica e lo sviluppo intermodale dei trasporti. Prima di arrivare a Trieste ha costruito una carriera dal respiro internazionale che lo ha visto operare nei settori aeroportuale, industriale, logistico e dei trasporti.

Il nuovo incarico di presidente dell’Autorità di Sistema portuale gli consentirà di mettere a disposizione un solido bagaglio manageriale e un’idea di sviluppo fondata sulle diverse modalità di trasporto, con particolare attenzione alla sostenibilità e all’innovazione.

In una fase in cui il Friuli Venezia Giulia sta consolidando il proprio ruolo negli assetti economici europei, il suo profilo potrà garantire continuità al percorso compiuto dai porti di Trieste e Monfalcone nell’ultimo decennio e favorire l’attrazione di nuovi investimenti.

“Desidero ringraziare il ministro Matteo Salvini per la fiducia espressa, così come il commissario Donato Liguori e il sub commissario Pierpaolo Danieli per il lavoro svolto. Esprimo inoltre sincera gratitudine al presidente della Regione FVG, Massimiliano



Fedriga, per il sostegno e la fiducia accordata”, ha dichiarato Consalvo.

“Trieste è un hub strategico per il nostro Paese e per l’Europa. La mia priorità sarà imprimere un’accelerazione ai dossier in corso, assicurando la massima focalizzazione per gli investimenti del PNRR e delle altre progettualità, affrontando con determinazione le sfide che ci attendono.”

“Condividerò – conclude il neo presidente – un percorso di lavoro chiaro e responsabile con la comunità portuale, i lavoratori e tutte le istituzioni, con l’obiettivo di rafforzare il ruolo internazionale dei porti di Trieste e Monfalcone e generare benefici concreti per il sistema e per il territorio.”

Il nuovo vertice si insedierà garantendo piena continuità all’azione amministrativa.

“Sono certo che – ha aggiunto Rixi – grazie a una collaborazione istituzionale solida e costante, Trieste e Monfalcone continueranno a crescere, a innovare e a rappresentare un punto di riferimento per l'intero Adriatico e per il Paese”.

“Con la formalizzazione della nomina di Consalvo l'Autorità portuale ha finalmente il suo vertice e può cominciare a operare con pieni poteri. Il nuovo presidente è chiamato alla difficile prova di raccogliere un'esperienza virtuosa e riversarla nei tempi mutati. Con l'autonomia, l'autorevolezza e l'ascolto, auguro a Consalvo di fare squadra intorno a un grande sistema

portuale”: questo il commento anche della deputata del PD Debora Serracchiani in occasione della firma del decreto che formalizza la nomina di Consalvo nuovo presidente del porto di Trieste e Monfalcone.

“Rivolgo a Marco Consalvo un sincero augurio di buon lavoro: la formalizzazione della sua nomina restituisce all'Authority una guida autorevole e competente, condizione indispensabile per rilanciare l'azione in una prospettiva di visione e programmazione dello sviluppo dei porti regionali”. È il commento aggiunto anche dal presidente di Regione Massimiliano Fedriga.



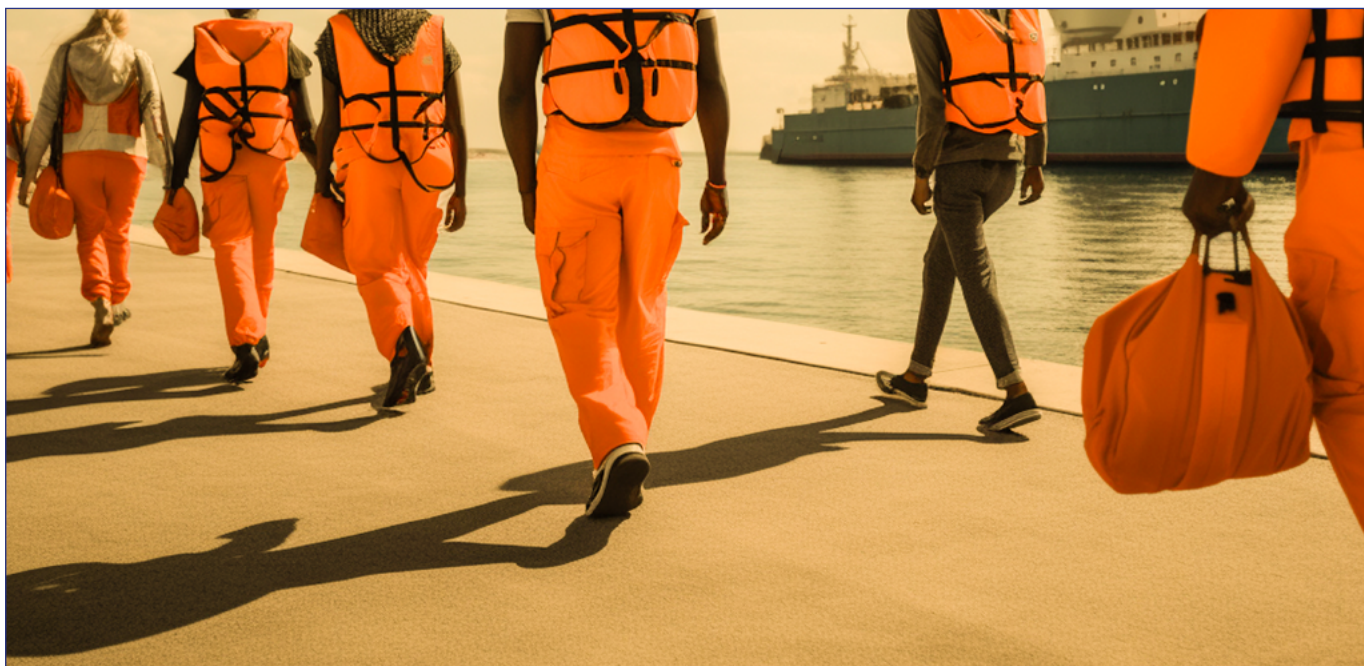
GENERAL EXPORT
NVOC.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

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

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

PORTI, IL MIT AVVIA IL TAVOLO INTERMINISTERIALE PER SBLOCCARE IL FONDO ESODO DEI LAVORATORI



Un passo avanti verso l'attuazione del fondo per l'esodo anticipato dei lavoratori portuali, fermo dal 2021 nonostante la norma che ne prevede l'avvio. Al termine della manifestazione indetta da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti davanti alla sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il viceministro Edoardo Rixi ha riunito un tavolo interministeriale coinvolgendo MEF, Ragioneria dello Stato, Ministero del Lavoro, sindacati e associazioni datoriali.

Il MIT ha confermato in una nota che l'obiettivo è "individuare entro tempi certi una soluzione definitiva", nel rispetto della normativa vigente e degli accordi già firmati. Il tavolo diventerà permanente, con un nuovo confronto fissato per il 15 Gennaio.

Perché il fondo è fermo dal 2021

Il fondo di accompagnamento all'esodo dovrebbe agevolare il pensionamento dei lavoratori portuali – soprattutto chi opera in banchina – impiegati in mansioni considerate usuranti. Secondo i sindacati, la mancata attuazione sta ritardando un ricambio generazionale indispensabile per affrontare gli effetti dell'innovazione tecnologica nei porti.

Molto netto il messaggio portato oggi in piazza: "A 65 anni in una stiva non si può". Una rivendicazione che FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTrasporti chiedono da anni di tradurre in misure concrete.

Sindacati e imprese: "Fondo irrinunciabile, ora

fatti concreti”

La convocazione del tavolo unico è stata accolta con cauto ottimismo sia dalle sigle sindacali sia dalle associazioni delle imprese portuali – Ancip, Assiterminal, Assologistica, Uniport – tutte presenti all’incontro. Per Giuliano Galluccio (Uiltrasporti), “il fondo è irrinunciabile” e la speranza è che “il prossimo confronto avvenga nella stessa formazione di oggi, con tutti i soggetti coinvolti”.

Le imprese, da parte loro, ricordano che lo strumento è di interesse strategico anche per il sistema produttivo, perché permette di accompagnare la trasformazione del lavoro portuale, favorendo un turnover non

più rinviabile.

Rixi: “Chiudere il capitolo, valorizzando ogni lavoratore”

Il MIT ribadisce che la piena operatività del fondo è una priorità. “L’Italia deve mantenere la sua rotta come hub strategico del Mediterraneo – afferma Rixi – valorizzando ogni singolo lavoratore”.

Il percorso ora passa dal tavolo tecnico interministeriale, chiamato non solo a definire le modalità operative del fondo, ma anche a chiarire perché, nonostante la norma del 2021, nulla sia stato finora attuato.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

LA NUOVA SQUADRA DI ASSOPORTI SALUTA IL PRESIDENTE GIAMPIERI



C'era tutta al gran completo la nuova squadra dei porti. Riuniti per la prima volta insieme all'assemblea di Assoporti, i nuovi presidenti (l'ultimo fresco di nomina, Marco Consalvo, e l'unica in attesa del passaggio da commissario, Annalisa Tardino) si sono presentati al mondo portuale e non solo. Qualcuno di loro si è anche conosciuto in questa occasione.

I 16 presidenti si sono susseguiti nei quattro panel guidati da Donatella Bianchi conduttrice del programma che ha fatto conoscere i porti al grande pubblico con lo speciale di Linea Blu. Riavvolgendo il nastro, la mattinata si è aperta con i saluti delle istituzioni presenti a Roma anche per salutare il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri

ri il cui mandato si concluderà con la fine dell'anno. Spetterà ai nuovi rappresentanti dei porti scegliere una nuova guida.

Rixi: Mit ringrazia e saluta Giampieri, porti competitivi e pronti a sfide

"Desidero ringraziare Rodolfo Giampieri per il lavoro svolto alla guida di Assoporti e per la collaborazione concreta e costruttiva che ha permesso di affrontare insieme una fase decisiva per il sistema portuale italiano" ha detto il viceministro Edoardo Rixi.

"Nel 2024 i nostri scali hanno movimentato 481 milioni di tonnellate di merci, in crescita rispetto all'anno precedente, e registrato un +5,6% nel traffico container. L'Italia ha inoltre confermato la leadership

europea nello Short Sea Shipping con 302 milioni di tonnellate movimentate. Come Mit abbiamo accompagnato questo sviluppo con investimenti senza precedenti: oltre 7 miliardi di euro per infrastrutture, sostenibilità e intermodalità, e più di 1 miliardo destinato al cold ironing. Opere come la nuova diga di Genova, la Darsena Europa di Livorno e gli interventi su Trieste, Cagliari, Savona-Vado, Ravenna e Taranto stanno già cambiando il volto della portualità italiana. Il lavoro e la collaborazione con Assoporti hanno contribuito in modo decisivo a rendere il sistema più competitivo e pronto alle sfide future”.

Giampieri: “Un porto da solo è forte, ma un sistema è imbattibile”

“Un porto da solo è forte, ma un sistema è imbattibile”. Il messaggio di Rodolfo Giampieri nella sua relazione è forte e chiaro: serve fare squadra.

Appello già lanciato da Rixi che va nella direzione della nuova riforma portuale.

“Abbiamo davanti obiettivi da affrontare chiari e imprescindibili. Per raggiungerli è necessaria una semplificazione severa delle procedure, chiarezza normativa e una netta ripartizione delle competenze”.

Il tutto accompagnato da una interoperabilità digitale delle piattaforme, connessioni ferroviarie più veloci, energia elettrica disponibile in banchina e una promozione unitaria all'estero, in un vero e proprio “Marchio Italia”.

“La nostra portualità diffusa ha bisogno di una cabina di regia unica e stabile in grado di coordinare e accelerare i processi. Questa non è una debolezza. È un modello policentrico, una Nazione di porti, come spesso ripetiamo, che riflette la ricchezza dei territori e che, se ben coordinato, può diventare un vantaggio competitivo nel Mediterraneo e in Europa. Un sistema che funziona quando fa rete, quando condivide visioni, quando sa parlarsi.

Non si tratta di una opzione ma di una necessità e la riforma portuale può essere una grande occasione

che permetta di avere obiettivi chiari, una regia centrale mirata alla semplificazione e al rafforzamento del ruolo dell'Italia nel contesto internazionale”.

Ma anche certezza che il ruolo delle Autorità di Sistema portuale rimanga centrale sui territori di riferimento in linea con una strategia nazionale “perché i porti sono anche volano di crescita e ricchezza diffusa territoriale ed è importante garantire che la riforma sia un mezzo per raggiungere la tanto auspicata semplificazione”.

“Vorremmo tutti una riforma che finalmente possa riuscire a derimere la questione delle sovrapposizioni degli enti di regolazione e controllo, quando sono troppe, spreco di risorse e di tempo!”

Giampieri in questi anni alla guida dell'associazione dei porti, ha avuto diversi motivi per cui essere soddisfatto.

“Se invece dovessi indicare un rammarico è quello sui dragaggi”. Quante volte abbiamo auspicato una cosa – come accade nei porti del Nord Europa – la possibilità di dragare e considerare le sabbie non rifiuti ma sottoprodotti, agevolando l'economia circolare con il riuso. Un concetto snello, moderno, ecologico che vorremmo tutti avere anche qui in Italia.”

Porti che guardano alle città, all'Europa e alle persone

Giampieri ricordando quanto fatto in questi anni da Assoporti, sottolinea che parlare di porti significa parlare prima di tutto di persone: “Dietro ogni gru, dietro ogni piattaforma digitale, dietro ogni nave che entra in porto, ci sono persone. Donne e uomini che lavorano, innovano, formano, costruiscono relazioni.”

E nei porti di oggi servono persone con nuove competenze: digitali, ambientali, logistiche, energetiche.

“Servono figure specializzate, manager della logistica verde, dell'innovazione, gestori dei flussi turistici sostenibili, esperti di cyber security, tecnici dell'efficienza energetica. In questa nuova realtà, la persona è al

centro di qualsiasi strategia di sviluppo.”

Un settore che può offrire opportunità reali ai giovani, “ma anche -aggiunge- un terreno di crescita per la parità di genere, un tema che deve trovare concretizzazione e non solo enunciazioni di principio. La diversità non è un tema sociale: è un vantaggio competitivo.”

E, a questo proposito Assoporti, da anni chiede una presenza italiana più incisiva in Europa. “A proposito dell’annosa questione dell’ETS che ha penalizzato i porti del Mediterraneo, non possiamo più accettare normative che creano disuguaglianze tra gli scali del Nord Europa e del Sud Europa, e non solo. Dobbiamo spingere per il cosiddetto level playing field vero, per evitare che le nostre imprese paghino il prezzo della frammentazione normativa e della rigidità burocratica. Perché, come ha detto il nostro presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, “il rigore non sia ottuso e cieco”.

Andare avanti, insieme

Ma nello scenario globale, nonostante le sfide, nonostante la complessità del tempo in cui viviamo, il sistema portuale italiano non arretra. “Cresce. Si adatta. Invento. Abbiamo tutto: la geografia, le competenze, le infrastrutture, le persone, la reputazione internazionale.

Quello che serve, oggi, è non fermarsi. Continuare. Rafforzare. Condividere.”

E se per Giampieri “la resistenza al cambiamento è il peggiore nemico della nostra epoca”, spazio ora ai nuovi presidenti delle AdSp a cui il presidente porge i suoi ringraziamenti.

“Il mio mandato sta per scadere. Un impegno che dura ormai da quattro anni e mezzo e del quale ringrazio per la fiducia tutti.

Grazie a coloro che sono stati presidenti e commissari delle AdSp fino a poco tempo fa, e che hanno guidato gli enti durante questi anni, che oggi consentono alla nuova squadra di proseguire nella crescita dei sistemi portuali a loro affidati. Sappiamo che le infra-

strutture sono come una staffetta, con il testimone che passa di mano in mano, e chi taglia il traguardo sa che deve ringraziare tutti quelli che hanno corso le frazioni precedenti”.

Il nuovo presidente

A pochi giorni dall’Assemblea Assoporti ha scelto il suo nuovo presidente. Sarà **Roberto Petri** a guidare l’associazione dei porti italiani, dopo il passaggio di testimone il 31 Dicembre di Rodolfo Giampieri.

A deciderlo è stata l’assemblea dei presidenti delle Autorità di Sistema portuale, che si è riunita, nominando in anticipo rispetto alla data del 19 Gennaio 2026, termine massimo indicato dalla Commissione nel corso dell’Assemblea del 3 Dicembre scorso, e consentirà un passaggio di consegne ordinato e tempestivo con l’attuale presidente.

L’elezione di Roberto Petri si inserisce in una fase particolarmente significativa per il sistema portuale italiano, caratterizzata da un profondo rinnovamento della governance: nel corso del 2025 sono stati infatti nominati 14 nuovi presidenti di Autorità di Sistema portuale, segnando l’avvio di una nuova stagione per la portualità nazionale. A questo scenario si affiancherà, nel 2026, il previstovaro della riforma portuale (che dovrebbe essere discussa lunedì 22 Dicembre ndr), che ridisegnerà assetti, competenze e strumenti di governance del settore.

In questo contesto in evoluzione, il ruolo di Assoporti sarà sempre più d’indirizzo, accompagnando le AdSp nell’affrontare le principali sfide globali: transizione energetica, digitalizzazione dei processi logistici, competitività del sistema Mediterraneo, resilienza delle catene di approvvigionamento e integrazione porto-città.

La scelta di Petri risponde alla volontà dell’Assemblea degli associati di garantire continuità all’azione di Assoporti, consolidando al tempo stesso un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni, a partire dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con l’Unione Europea e con l’intero cluster marittimo-portuale.

ASSARMATORI, L'ITALIA GUIDA IL FRONTE MEDITERRANEO CONTRO L'ETS

L'Italia torna protagonista a Bruxelles nella battaglia per correggere l'applicazione dell'ETS al settore marittimo. Nell'ultimo Consiglio europeo Trasporti, il Ministro Matteo Salvini ha presentato un'informativa – sostenuta anche da Grecia e Malta – che evidenzia gli effetti negativi del sistema di scambio delle emissioni sulle rotte più esposte e chiede la sospensione della normativa accompagnata da correttivi urgenti. Nel mirino finiscono tre segmenti considerati particolarmente fragili: transshipment, Autostrade del Mare e collegamenti con le isole maggiori. Secondo i firmatari, l'attuale applicazione dell'ETS sta generando squilibri competitivi con i porti extra UE e rischia di indebolire servizi strategici per la continuità territoriale e la logistica mediterranea.

Messina: “La posizione italiana è completa, ora servono fatti”

“L'informativa italiana è completa e coerente con l'azione che il nostro Paese porta avanti da tempo con i partner mediterranei”, afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori. Messina punta il dito contro “la miopia ideologica di una parte della Commissione”, accusata di basare le proprie valutazioni su un monitoraggio “parziale e impreciso”, incapace di cogliere l'impatto reale dell'ETS sugli operatori.

Nonostante ciò, Messina vede spiragli positivi nella “nuova attenzione pro-industria” manifestata recentemente dalle istituzioni europee e confermata dall'intervento del commissario ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas. L'auspicio è che la revisione della Direttiva, in calendario per il 2026, possa finalmente segnare un cambio di rotta per il mondo marittimo.

Criticità in aumento: traffici verso il Nord Africa e servizi a rischio



L'impianto del Green Deal – ricorda Assarmatori – ha imposto regole climatiche stringenti senza considerare la vulnerabilità di alcune filiere marittime e portuali. L'Europa puntava a un effetto domino in sede IMO, ma il recente rinvio del voto sul Net Zero Framework ha congelato il percorso internazionale.

Nel frattempo, gli effetti delle misure europee sono già visibili:

- crescita degli investimenti nei terminal nordafricani di trasbordo;
- rischio di perdita di competitività per i servizi Ro-Ro delle Autostrade del Mare;
- pressioni crescenti sui collegamenti insulari.

Una linea comune mediterranea (e non solo)

La proposta italiana, sostenuta anche da Grecia e Malta, ha raccolto aperture da Portogallo e Croazia, segno che le preoccupazioni si stanno estendendo oltre il perimetro mediterraneo. Il piano d'azione indicato dai tre Paesi prevede:

- sospensione dell'applicazione dell'ETS al trasporto marittimo;
- esenzione per i segmenti più danneggiati;
- una revisione complessiva della Direttiva.

Prossime settimane decisive

"Occorre intervenire subito, senza aspettare i tempi dell'IMO", ribadisce Messina. Secondo il presidente di Assarmatori, l'impegno del Governo italiano – e in particolare del ministro Salvini – sarà cruciale nel guidare il fronte mediterraneo durante le prossime trattative europee. Con l'avvicinarsi della revisione della Direttiva ETS, la partita entra ora nella sua fase decisiva.



Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

tricom srl.net

GENOVA, SI RIACCENDE LO SCONTRO SULLA TASSA D'IMBARCO

La tregua è durata meno di un giorno. A poche ore dal primo confronto in Comune tra la sindaca di Genova, Silvia Salis, e il cluster marittimo, il clima sulla proposta di introdurre un'addizionale comunale di 3 euro sui passeggeri di traghetti e crociere torna rovente. Assarmatori, Assagenti, CLIA, Confindustria Genova-Sezione Terminal Operators e Confitarma hanno annunciato la loro indisponibilità a partecipare al tavolo tecnico convocato da Palazzo Tursi per definire le modalità applicative del nuovo prelievo. Una decisione che rappresenta uno stop deciso al percorso avviato dal Comune.

“Non saremo esattori del Comune”: il nodo economico e competitività a rischio

In una nota congiunta, le associazioni lamentano l'impostazione del confronto: non un dibattito sul merito, sulle criticità o sulle possibili alternative, ma un passaggio tecnico finalizzato a rendere operativa la misura.

“Le compagnie di navigazione e i terminal – affermano – non possono essere considerati esattori per conto del Comune, per di più in un'area demaniale sotto la giurisdizione dell'Autorità di Sistema portuale”. Da qui la richiesta all'amministrazione di sospendere ogni atto formale finché non sarà avviato un vero confronto politico.

Gli operatori propongono un'alternativa: accedere ai fondi del sistema europeo di tassazione ETS – alimentato dagli armatori – da destinare alla sostenibilità, evitando nuovi prelievi sui passeggeri.

Le preoccupazioni del Governo

Sulla stessa linea anche il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, che invita alla prudenza: una tassa mal calibrata potrebbe spostare traffici e homeport verso altri scali liguri o tirrenici, con ricadute sull'indotto



locale. “Ho già visto cosa succede quando si colpisce un settore: gli yacht si spostarono in massa dalla Liguria alla Francia. Non vorrei che accadesse lo stesso con traghetti e crociere”, ha dichiarato proprio nel corso del suo intervento al porto di Genova in occasione della prima operazione di bunkerraggio GNL a un traghetto passeggeri.

Palazzo Tursi tira dritto: “Misura condivisa e nessun impatto sui traffici”

Dopo il faccia a faccia, il Comune aveva parlato di un clima costruttivo e dell'avvio di un tavolo tecnico per definire tempi e modalità dell'addizionale, da introdurre non prima di Giugno 2026 e con un gettito stimato iniziale di 3,5 milioni. La sindaca Salis ha difeso la scelta, ricordando che il percorso era stato avviato dalla precedente amministrazione e che misure analoghe in altre città non hanno prodotto cali nei traffici. Per l'amministrazione è “ragionevo-

le” che chi si imbarca a Genova contribuisca ai costi di gestione della città, analogamente all’imposta di soggiorno per i turisti.

Intanto, la giunta porterà in ogni caso in aula comunale la delibera che istituisce la tassa di imbarco per crocieristi e passeggeri dei traghetti: l’appuntamento peraltro, era fissato a stretto giro. Giovedì 11 Dicembre alle 14: un passaggio che segna l’avvio definitivo del provvedimento. Una sorta di ‘blitz’, per anticipare la delibera in Consiglio prima del via libera al bilancio comunale. In questo modo il Comune tenta di aggirare il rischio di una trattativa lunga e incerta, puntando a una decisione rapida

Lo scontro con l’Autorità portuale

Il presidente dell’Autorità di Sistema portuale, Matteo

Paroli, aveva già espresso forti perplessità, paventando rischi per la competitività dello scalo in una fase in cui sono stati investiti 200 milioni per ammodernare e rendere più sostenibili le banchine. Una posizione che aveva irritato il Comune, deciso a proseguire su una misura definita parte di un accordo con il Governo. La diserzione degli operatori congela adesso di fatto il percorso verso l’introduzione dell’addizionale. La riapertura del dialogo resta possibile, ma solo su basi completamente diverse da quelle proposte dal Comune.

La questione, dunque, torna sul piano politico: tra timori per la competitività del porto, esigenze di bilancio del Comune e un equilibrio da ritrovare tra istituzioni e cluster marittimo. La partita è tutt’altro che chiusa.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



VENT'ANNI DI AUTOSTRADE DEL MARE: I DATI DEL RAPPORTO

Le Autostrade del Mare, celebrano i primi vent'anni di successo.

Snodo intermodale d'eccellenza per la connessione con il bacino del Mediterraneo, così come si è sviluppato con la legge 488 del 1999, che ha introdotto stanziamenti a sostegno del cabotaggio e dell'intermodalità marittima, comprende oggi 52.007 chilometri di tratte, con 18 porti italiani di origine e 23 destinazioni finali, di cui otto in porti stranieri (Spagna, Malta, Grecia, Croazia).

Dati raccolti nel Rapporto Censis, realizzato per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e per RAM S.p.A. Logistica-Infrastrutture-Trasporti, presentato nella Sala del Parlamentino del Ministero. In questi due decenni le AdM non sono rimaste immutate ma hanno saputo trasformarsi in vere e proprie leve strategiche della logistica nazionale, non solo per ridurre l'impatto ambientale e migliorare la mobilità delle merci, ma anche per sostenere il posizionamento dell'Italia nei mercati globali, in una prospettiva di sviluppo futuro del settore.

“Le Autostrade del Mare rappresentano oggi uno dei pilastri della presenza italiana nel Mediterraneo -ha detto il ministro Matteo Salvini- non semplici collegamenti, ma direttrici strategiche che confermano il ruolo dell'Italia come crocevia tra Nord e Sud, tra Occidente e Oriente. In questi vent'anni il loro sviluppo ha sostenuto l'export, modernizzato la logistica e rafforzato la competitività del nostro sistema produttivo. Questi risultati non sono frutto del caso, ma della capacità di integrare porti, flotte, operatori e reti di collegamento in un ecosistema efficiente e innovativo. La collaborazione tra pubblico e privato si conferma decisiva per costruire un sistema Paese forte e proiettato sui mercati internazionali. Il lavoro però non è concluso: dobbiamo continuare a investire in infrastrutture, tecnologia e intermodalità, potenziando la governance portuale e aprendo nuove rotte strategiche. Il mare è per l'Italia



talità una risorsa identitaria e una leva di sviluppo, e su questa consapevolezza continueremo a costruire il futuro del Paese”.

I risultati

L'utilizzo del mare nei trasporti in Italia ha raggiunto risultati ottimali su più fronti, evidenzia il rapporto.

Dal punto di vista economico, l'Italia si conferma tra i protagonisti europei della Blue Economy, contribuendo per l'11,1% al valore aggiunto complessivo dell'Ue e per l'11,5% all'occupazione del settore (2022).

Nel 2024, oltre la metà delle merci importate e circa il 40% delle merci esportate hanno viaggiato via mare.

In questo scenario l'Italia ha conquistato una posizione di leadership nel trasporto ro-ro: le esportazioni con questa modalità sono cresciute del 77,8% tra il 2006 e il 2024, e addirittura del 126,7% nel periodo 2013-2024.

Nella sostituzione strada-mare, dall'avvio delle AdM, sono stati risparmiati oltre 27 miliardi di chilometri altrimenti percorsi sulla rete stradale, mentre sul piano ambientale l'intermodalità marittima consente, in un anno, di eliminare dalla strada circa 2,2 milioni di

camion e mezzi pesanti pari a un trasporto di 58 milioni di tonnellate di merci e di abbattere 2,4 milioni tonnellate di CO2.

Gli armatori che hanno scelto le AdM

Gli armatori italiani hanno permesso il successo delle AdM con il raddoppio dell'offerta di trasporto: se nel 2004 si contavano 202 viaggi settimanali, la quota dei collegamenti è salita a 291 nel 2024.

In particolare, le tratte internazionali sono cresciute del 163%. La consistenza della flotta, attiva su AdM, ha aumentato il proprio volume del 111% in venti anni. Sulla base dei dati relativi ai primi 27 porti italiani, l'offerta di metri lineari resi disponibili ogni settimana per le Autostrade del Mare passa da un milione 174mila del 2004 ai 2 milioni 565 mila del 2024, più che raddoppiando in questo modo la disponibilità di trasporto su mare dei mezzi pesanti. A livello geografico, i porti più attivi nelle AdM sono Livorno, con 359 mila metri lineari di stiva offerti settimanalmente, Genova (315mila) e Catania (224mila), ma l'intero Mezzogiorno risulta centrale: Sicilia, Campania e Puglia rappresentano oltre la metà delle tratte.

Il quadro normativo e le sfide

Il Rapporto Censis tocca anche l'aspetto normativo che, a livello europeo e nazionale, ha consolidato il trasporto marittimo e favorito lo sviluppo dell'intermodalità.

L'Ue ha introdotto le AdM nella normativa europea con la Decisione n. 884/2004/CE, focalizzata sul miglioramento dei collegamenti marittimi tra porti strategici, riduzione della congestione stradale e promozione della sostenibilità, mentre con il Regolamento n. 1315/2013 ha consolidato le AdM come parte integrante della Rete Trans-Europea dei trasporti (TEN-T). Con il PNRR sono stati stanziati oltre 1,4 miliardi di euro per il potenziamento delle infrastrutture portuali e 500 milioni per il rinnovo della flotta. Negli ultimi anni le imprese armatoriali hanno introdotto motori ibridi ed elettrici, sistemi di lubrificazione ad aria, droni per le ispezioni, big data per la gestione della flotta, fino alle prime tecnologie di cattura della CO2.

L'analisi qualitativa portata avanti ha coinvolto, oltre al MIT, i vertici delle associazioni degli armatori italiani (Confitarma e Assarmatori), dell'Autotrasporto e dei porti italiani, esperti sui temi dell'innovazione

tecnologica e della formazione. Dalle riflessioni sono emerse le complessità attuali, come il rischio di nuove restrizioni all'interscambio commerciale, legate alle instabilità internazionali e l'aumento dei costi operativi per le imprese armatoriali dovuti al meccanismo di contenimento delle emissioni, esteso al trasporto marittimo nel 2024.

Il tema delle professionalità è poi ritenuto strategico, servono nuovi profili professionali capaci di operare in un ambiente marittimo sempre più tecnologico, basato sui dati e regolato da standard ambientali stringenti.

Proprio gli armatori indicano le prossime sfide: sostenere la competitività delle flotte italiane; ammodernare la rete portuale e rendere più efficienti le procedure operative, sia a terra sia a bordo; potenziare l'integrazione modale, investendo nella digitalizzazione e nell'interoperabilità dei sistemi, così da garantire un passaggio più fluido tra mare, strada e ferrovia; migliorare la sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali, con interventi come il cold ironing e l'elettificazione delle banchine.

"Venti anni di Autostrade del Mare e venti anni della RAM" sottolinea Davide Bordoni, amministratore unico di RAM.

"RAM è stata creata nel 2004 con l'acronimo di Rete Autostrade Mediterranee, con lo specifico obiettivo di contribuire ad attuare in Italia il complesso programma delle Autostrade del Mare. Il Rapporto Censis mette in luce l'evoluzione di un progetto che sin dall'inizio ha cambiato il modo di concepire la mobilità e la logistica nel nostro Paese. I risultati raggiunti sono significativi. Il Rapporto conferma anche il ruolo strategico che le Autostrade del Mare rivestono nel sistema logistico nazionale: una infrastruttura capace di connettere porti, imprese e territori attraverso servizi efficienti. Ma soprattutto evidenzia il potenziale ancora da esprimere, seguendo la strada della digitalizzazione e dell'intermodalità. Le nostre priorità sono accelerare la doppia transizione digitale ed ecologica del trasporto marittimo, ridurre le emissioni e rendere il sistema logistico italiano sempre più moderno e integrato nel Mediterraneo per vincere le sfide della competitività nel contesto di una dimensione globale".



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

ETS2 RINVIATO AL 2028, CONFETRA: “ESSENZIALE PER UNA TRANSIZIONE SOSTENIBILE”



L'accordo raggiunto tra Consiglio e Parlamento europeo sulla revisione della Legge europea sul clima segna un passaggio decisivo per l'intero comparto dei trasporti e della logistica. Le istituzioni Ue hanno confermato lo slittamento al 2028 dell'entrata in vigore dell'ETS2 – il sistema di scambio delle emissioni applicato a edifici e trasporto stradale – chiudendo rapidamente un negoziato particolarmente sensibile per le imprese del settore.

Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, accoglie con favore il rinvio, definendolo “un passaggio essenziale per garantire una transizione energetica più ordinata”, evitando l'impatto brusco che avrebbe comportato il debutto nel 2027.

L'intesa mantiene gli elementi considerati più rilevanti dagli operatori: una fase preparatoria più lunga, la possibilità di modulare progressivamente il prezzo del carbonio e un sistema di monitoraggio bienna-

le che valuterà non solo le emissioni, ma anche la competitività, l'andamento dei costi energetici e la sostenibilità economica dell'intero meccanismo.

Secondo Confetra, il rinvio è particolarmente significativo per autotrasporto e logistica, che operano in un contesto europeo caratterizzato da infrastrutture disomogenee e da tecnologie alternative ai combustibili fossili ancora immature o poco accessibili. Spostare l'avvio dell'ETS2 al 2028 consente alle imprese di programmare investimenti nel rinnovo delle flotte con maggiore razionalità, evitando tensioni inflattive e distorsioni sui costi. “Non risolve tutto, ma offre al settore un margine di respiro”, osserva la Confederazione, sottolineando come la transizione richieda al tempo stesso ambizione e pragmatismo. In questo senso, l'accordo raggiunto viene giudicato un passo nella giusta direzione.

Confetra esprime apprezzamento per il lavoro dei negoziatori europei e auspica che l'approvazione formale del provvedimento da parte di Consiglio e Parlamento avvenga senza ritardi, così da garantire certezze regolatorie a un comparto che ha bisogno di orizzonti chiari per pianificare la propria evoluzione industriale ed energetica.

Resta centrale l'obiettivo della decarbonizzazione, che nella fase attuativa dovrà però conciliarsi con la competitività delle imprese e la coesione territoriale, evitando che i costi della transizione gravino in maniera sproporzionata sugli operatori che assicurano la continuità delle filiere produttive europee.

Permangono infine le criticità legate all'ETS marittimo, che non è stato oggetto di proroghe né di misure compensative nell'accordo raggiunto. Senza interventi di accompagnamento, avverte Confetra, il rischio di un incremento significativo dei costi operativi per armatori, terminalisti e operatori logistici resta concreto e richiede una risposta urgente.

I PORTI ITALIANI CRESCONO: I DATI AGGIORNATI NEL REPORT ASSOPORTI-SRM

Il mondo dei porti e quello della ricerca continuano a collaborare in chiave di crescita.

Con questo scopo Assoporti e SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), pubblicano l'aggiornamento 2025 delle principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale.

Il documento, come ormai consuetudine, viene lanciato come una serie di dieci infografiche rappresentative di numeri e fenomeni marittimi aggiornati ai primi sei mesi del 2025.

Una visione più immediata che permette di capire la dimensione economica e i volumi di merci che i porti e le navi gestiscono.

Tra le pagine, un approfondimento è dedicato ai traffici container IntraMed, un focus specifico sul bacino del Mediterraneo, con l'analisi dei Paesi più competitivi e i porti che sviluppano i maggiori volumi di questo segmento di traffico.

“Come sempre -ha commentato il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri- il lavoro che realizziamo con SRM è molto utile e prezioso per la comunità portuale. Il sistema dei porti italiani si conferma strategico nel panorama europeo e mediterraneo come si evince dai dati che abbiamo raccolto dalle AdSp e che, come sempre, abbiamo elaborato grazie a questa collaborazione consolidata. Adesso dobbiamo riuscire a cogliere le opportunità e adattarci ai cambiamenti in atto, cosa che sono certo avverrà. Colgo quest'occasione per ringraziare nuovamente tutta la squadra di SRM che in questi anni ho potuto conoscere e spero si possa proseguire con questi lavori che servono a tutti gli stakeholder del nostro settore”.



“Prosegue la nostra collaborazione strategica con Assoporti di cui siamo molto soddisfatti” sottolinea il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis.

“Vorrei evidenziare che in questo numero abbiamo dato particolare rilievo ai traffici intra-mediterranei, ritenendoli un driver per lo sviluppo del trasporto marittimo. In un contesto di crescente competizione portuale lo Short Sea Shipping rappresenta un segmento di traffico sempre più strategico e l'Italia, con una quota di mercato di circa il 40%, è leader assoluto sia nel Mediterraneo che nell'Ue. Nella complessità del momento geopolitico c'è un elemento da cui non dobbiamo prescindere: il Mare Nostrum ha una crescente centralità nell'economia globale e l'Italia può giocare un ruolo chiave solo prosegue nel percorso di rafforzamento dei suoi porti che sono infrastrutture essenziali per un grande Paese esportatore.”

Le tavole grafiche

Il nuovo numero di Port Infographics illustra un'analisi approfondita degli effetti che i recenti fenomeni geopolitici stanno esercitando sulla crescita economica globale e sul commercio internazionale.

Le tavole mettono in evidenza come le politiche tariffarie e i conflitti in corso in Europa stiano già ridisegnando la geografia degli scambi globali, modificando rotte, volumi e destinazioni delle merci.

Parallelamente, vengono individuate le aree del mondo che, per dinamismo manifatturiero e capacità esportativa, mostrano le prospettive più promettenti di sviluppo dei traffici containerizzati.

Lo speciale di questa edizione, come detto, è dedicato ai traffici container IntraMed, un focus specifico sul bacino del Mediterraneo, dove vengono analizzati i Paesi più competitivi e i porti che registrano le migliori performance e i livelli più elevati di connettività marittima.

Infine, il consueto approfondimento sull'Italia aggiorna ai primi sei mesi del 2025 i dati relativi ai porti nazionali, merci e passeggeri, offrendo così un quadro completo e aggiornato sul posizionamento del sistema portuale italiano nel contesto internazionale

I dati essenziali dei porti italiani

Il futuro dei porti italiani verso la sostenibilità passa anche dai progetti di sviluppo delle energie rinnovabili: eolico offshore e cold ironing. E mentre prosegue la crescita con container e rinfuse solide che spingono i traffici, anche passeggeri e crociere accelerano ulteriormente, confermando un semestre dinamico.

- **Porti italiani in crescita** con quasi 250 milioni di tonnellate di merci movimentate al primo semestre del 2025 (+1,2% rispetto al 2024)
- **Container e rinfuse solide spingono i traffici:** rispettivamente +2,6% e +18,9%. Calano le rinfuse liquide del 3,5% ed il Ro-Ro con -1%
- **Passeggeri** (quasi 30 milioni) e **crociere** (5,6 milioni) accelerano ulteriormente, segnando entrambi un +5,8%
- **Sostenibilità.** Prosegue lo sviluppo dell'elettificazione delle banchine nei porti, le statistiche mostrano 25 punti di connessione del cold ironing contrattualizzati/installati

Il commercio mondiale

L'economia mondiale e il trasporto marittimo continuano a crescere, ma permane uno scenario di incertezza mentre il Decoupling Cina-USA si concretizza e si conferma la forte espansione del mercato dei container, con tassi di crescita più alti da oltre un decennio. La concorrenza è aumentata con 47 porti che hanno movimentato almeno 1 mln TEU, il livello più alto mai registrato. L'Asia concentra oltre la metà del traffico globale.

- **Commercio marittimo.** Nel 2025 raggiungerà il nuovo record di 12,8 miliardi di tonnellate trasportate via mare
- Il **settore dei container** crescerà del 14% al 2029, restando un grande business globale
- Il **Mediterraneo** in quanto a **volumi movimentati** di container dai porti, conta più del Nord Europa: il Mare nostrum nel 2024 ha visto la gestione di oltre 82 milioni di Teu contro 61 del Nord Europa

I traffici IntraMed

- I **traffici intra-mediterranei** (Short Sea) sono e saranno nel futuro uno dei grandi business marittimi: oltre all'Italia si evidenziano Turchia, Egitto, Spagna come i Paesi più dinamici ad attivare questa tipologia di traffico per l'import-export in container
- Il traffico in **Short Sea complessivo nel Mediterraneo** conta per i Paesi Ue quasi 630 milioni di tonnellate di merci
- Tanger Med, Valencia e Port Said **primi tre porti dell'area MED** per container movimentati e tutti in crescita nel primo semestre 2025
- Le **prime 5 compagnie marittime** in classifica per capacità della flotta intra-mediterranea rappresentano il 66,6% del totale

LIVORNO: SCELTO IL COMITATO DI GESTIONE, MA RESTA INCOMPLETO



Le macchine operative delle Autorità di Sistema portuali ormai praticamente tutte con le proprie guide a comando, si mettono in moto.

Mentre si attende ancora di conoscere il nome del segretario generale che affiancherà il presidente Davide Gariglio, è arrivata la nomina dei nomi che costituiranno il Comitato di Gestione dell'AdSp del mar Tirreno Settentrionale.

Questi i nomi indicati dal provvedimento firmato da Gariglio, che ne farà parte come previsto dalla norma:

- il comandante della Capitaneria di porto, **Giovanni Canu**
- il componente designato dal Comune di Livorno, **Nerio Busdraghi**
- componente designato dal Comune di Piombino, **Carlo Torlai**

Ma la squadra resta ancora incompleta con il nome del designato della Regione Toscana che non è stato ancora indicato.

Ai sensi dell'art. 9, comma 2, della legge dell'ordinamento portuale, trascorsi trenta giorni dalla richiesta delle designazioni, il Comitato può essere comunque costituito pur nelle more della designazione di competenza della Regione Toscana.

Il Comitato resterà in carica per quattro anni, con la possibilità di un unico rinnovo e sarà considerato decaduto nel caso di nuovo presidente.

Comitato di gestione: le competenze

Il Comitato di gestione:

- adotta il documento di pianificazione strategica di sistema, il piano regolatore portuale e gli adeguamenti tecnico-funzionali di cui all'articolo 5, comma 5;
- approva, su proposta del presidente, trenta giorni prima della scadenza del piano vigente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche. Il primo piano deve essere approvato dal Comitato di gestione entro novanta giorni dal suo insediamento;
- approva il bilancio di previsione, le note di variazione e il conto consuntivo;
- predispone, su proposta del presidente, il regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità di Sistema portuale, da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- approva la relazione annuale sull'attività dell'Autorità di Sistema portuale da inviare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- esprime i pareri di cui all'articolo 8, comma 3, lettere f), m), n) e q) e di cui all'articolo 6-bis, lettera c-bis);
- delibera, su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni di cui agli

articoli 6, comma 10, 16 e 18 di durata superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, ed all'articolo 18, commi 1 e 3;

- delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 4;
- delibera, su proposta del presidente, sentito il segretario generale, la dotazione organica dell'Autorità di Sistema portuale;
- delibera il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell'Autorità di Sistema portuale e gli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell'Autorità di Sistema portuale;
- nomina il segretario generale, su proposta del presidente dell'Autorità di Sistema portuale;
- delibera il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



F.LLI COSULICH PREPARA LO SBARCO A PIOMBINO CON IL PROGETTO METINVEST ADRIA

Il rilancio dell'acciaieria di Piombino targato Metinvest e Danieli apre le porte a un nuovo protagonista della logistica portuale toscana. Il gruppo Fratelli Cosulich si prepara infatti a diventare terminalista nello scalo piombinese, assumendo la gestione della banchina dedicata alle future produzioni siderurgiche. Un ingresso inedito per il gruppo genovese, storicamente attivo nei servizi marittimi e nella logistica ma con esperienze dirette nel terminalismo limitate al passato coinvolgimento in una joint venture container a Napoli.

Il progetto – denominato Metinvest Adria – punta alla costruzione di un polo siderurgico integrato in grado di produrre fino a 2,5 milioni di tonnellate di coils all'anno, con un rilevante impatto sui traffici portuali. Secondo l'amministratore delegato Augusto Cosulich, lo stabilimento genererà circa 200 toccate navali annuali, equamente suddivise fra le navi in import di rottame ferroso e quelle in export dei prodotti finiti. Un volume che, se confermato, segnerebbe una discontinuità rispetto ai traffici attuali dello scalo e consoliderebbe Piombino come nuovo hub italiano per il break-bulk siderurgico.

Cosulich rivendica la strategicità industriale del progetto, nonostante le resistenze manifestate da parte di alcuni gruppi siderurgici italiani preoccupati da una possibile nuova concorrenza. "L'Italia ha un urgente fabbisogno di coils oggi importati dall'estero. Piombino può colmare un gap strutturale della filiera nazionale", ha dichiarato di recente in un convegno dedicato al settore, sottolineando come gli studi di fattibilità e le simulazioni operative confermino la solidità del piano.

Per la componente marittimo-portuale, Fratelli Cosulich investirà almeno 30 milioni di euro tra infrastrutture, attrezzature e adeguamenti funzionali della banchina. L'avvio effettivo delle attività, però, richiederà

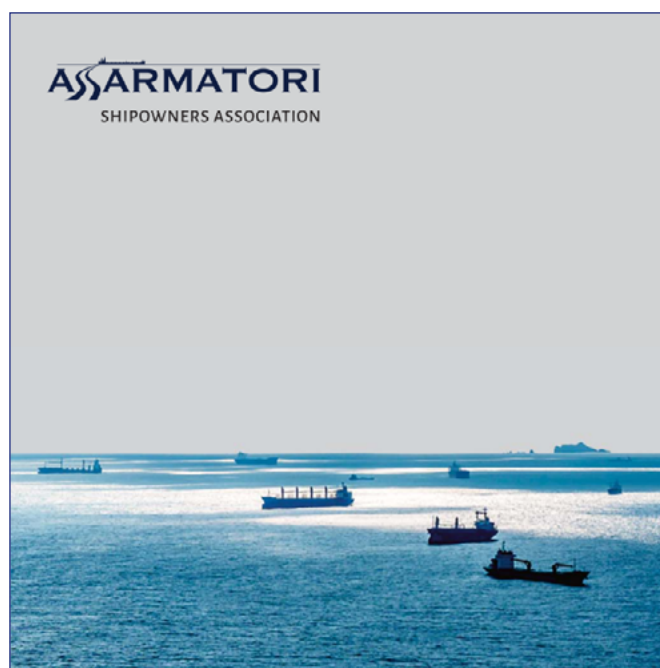


ancora "un paio d'anni", il tempo necessario per completare la filiera industriale e i collegamenti logistici.

Accanto all'entusiasmo per l'operazione, Cosulich non ha risparmiato critiche al sistema portuale italiano, denunciando ritardi infrastrutturali, dragaggi insufficienti e responsabilità istituzionali frammentate. Il riferimento diretto è a Porto Nogaro, dove fondali fermi a 5 metri impediscono da anni l'arrivo di navi di maggior pescaggio. "Gli imprenditori fanno la loro parte, ma anche la politica deve assumersi le proprie responsabilità", ha osservato.

La partita di Piombino si inserisce dunque in uno scenario più ampio: quello della trasformazione dei porti break-bulk italiani, sempre più chiamati a sostenere filiere industriali energivore e progetti di re-shoring produttivo. Con Metinvest Adria e l'ingresso operativo di Fratelli Cosulich, la costa toscana si candida a diventare un tassello centrale di questo nuovo equilibrio logistico-industriale.

ASSARMATORI, GLI ASSOCIATI VOGLIONO LA RICONFERMA DI MESSINA PRESIDENTE



Si è riunito a Roma, nella sede di via del Babuino, il Consiglio Direttivo di Assarmatori per esaminare i punti all'ordine del giorno e fare il punto sul percorso di rinnovo degli organi associativi previsto per Gennaio 2026. Al centro della seduta la relazione della Commissione di Designazione, composta da Franco Del Giudice (Delcomar) in qualità di presidente, Stefano Beduschi (Italia Marittima) e Franco Ronzi (Marinvest), incaricata dall'Assemblea degli Associati nello scorso Giugno di individuare i candidati alla presidenza dell'associazione, oltre che ai ruoli di vicepresidente e ai seggi del Consiglio Direttivo.

Dopo un articolato lavoro istruttorio, durante il quale tutti gli Associati Ordinari ed Effettivi sono stati ascoltati, la Commissione ha espresso all'unanimità l'indicazione di chiedere all'attuale presidente, Stefano Messina, di proseguire nel suo ruolo per un ulteriore mandato. Una scelta motivata dal percorso di consolidamento e crescita compiuto dall'associazione dalla sua nascita nel 2018 fino ad oggi, nonché dal ruolo assunto da Assarmatori nel sistema marittimo nazionale.

Il Consiglio Direttivo procederà ora, entro la fine di Gennaio, alla convocazione dell'Assemblea ordinaria e straordinaria, chiamata a deliberare sul rinnovo delle cariche per il quadriennio 2026-2030.

ASSOLOGISTICA CAMBIO AL VERTICE: PAOLO GUIDI NUOVO PRESIDENTE



Le prime parole del presidente

“Sono onorato di raccogliere questo incarico in un momento in cui il sistema logistico italiano è chiamato a giocare un ruolo sempre più strategico nello sviluppo del sistema economico nazionale. Lavoreremo con determinazione per rafforzare il ruolo dell’associazione, supportare l’innovazione e favorire una crescita sostenibile del comparto.

Abbiamo bisogno che il sistema logistico funzioni come un’industria a supporto della committenza e dei mercati”.

Durante l’assemblea degli associati è intervenuto anche il viceministro Edoardo Rixi che ha posto l’accento sulla necessità di darsi regole certe per gli investimenti futuri nel settore della logistica, con una particolare spinta verso le piattaforme digitali e la cybersecurity.

I vicepresidenti

Nel corso dell’assemblea sono stati eletti anche i nuovi vicepresidenti di Assologistica:

- **Sabrina De Filippis** – FS Logistix. amministratore delegato e direttore generale di FS Logistix (dal 2023). Nel Gruppo FS dal 1998, ha ricoperto vari incarichi dirigenziali e per oltre quattro anni è stata a capo della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia.
- **Riccardo Fuochi** – Logwin srl. Imprenditore della logistica con oltre 30 anni di esperienza. Ad Logwin srl, presidente di Swiss Logistics Center SA (Chiasso, CH), presidente dell’Associazione Italia-Hong Kong e del Propeller Club Port of Milan. Esperto di logistica internazionale e mercati globali.
- **Agostino Gallozzi** – Gallozzi Group Spa. Cavaliere del lavoro dal 2004, presidente e CEO del Gallozzi Group, fondato nel 1952. Guida il Gruppo che opera in logistica internazionale, shipping, trasporti e

Cambio alla presidenza per Assologistica, associazione delle imprese di logistica. Paolo Guidi è il nuovo presidente, testimone passatogli da Umberto Ruggerone.

L’Assemblea generale ha scelto l’ad di CMA CGM Italy, manager con oltre vent’anni di esperienza nella supply chain e nella logistica, maturata in aziende leader del settore e in contesti nazionali e internazionali.

Prima dell’attuale incarico Paolo Guidi è stato direttore commerciale Italia in CEVA Logistics, dove ha contribuito in modo determinante allo sviluppo del business e alla definizione di importanti alleanze strategiche.

In passato ha ricoperto ruoli di responsabilità in realtà come L’Oréal, TNT, Kuehne+Nagel e United Technologies Corporation.

gestisce il Salerno Container Terminal. Esperto di terminal portuali e logistica marittima.

- **Paolo Pandolfo** – Interporto Padova Spa. Vice direttore generale di Interporto Padova SpA dal 2021. Precedentemente direttore Real Estate e Logistica. Responsabile dell'intermodalità e dello sviluppo immobiliare presso uno dei principali interporti italiani.
- **Umberto Ruggerone** – Malpensa Intermodale. Direttore generale di Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark (Società Gruppo FNM), presidente di Assologistica (2021-2025). Vice presidente di Assologistica dal 2014.
- **Renzo Sartori** – Number1 Logistics Group Spa. b e r 1 CV: presidente di Number1 Logistics Group, leader italiano nella logistica per il settore alimentare. Consigliere ANITA e presidente dell'Associazione Next ETS.



Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



DOGANE UE, L'ITALIA PRESENTA LA CANDIDATURA DI ROMA PER OSPITARE LA NUOVA AUTORITÀ

La candidatura di Roma a sede della nuova Autorità europea delle dogane (EUCA) è stata presentata ufficialmente a Bruxelles, nella residenza dell'ambasciatore italiano in Belgio. L'iniziativa segna un passaggio strategico nella partita europea che accompagnerà l'implementazione della riforma doganale dell'Unione. A sostenere la proposta italiana erano presenti il ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti, il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida, il sindaco di Roma Roberto Gualtieri, il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm) Roberto Alesse e il CEO di Filiera Italia Luigi Scordamaglia. A fare gli onori di casa, gli ambasciatori Federica Favi e Vincenzo Celeste. In apertura è stato trasmesso un videomessaggio del ministro degli Esteri Antonio Tajani.

L'incontro ha registrato una partecipazione ampia, con oltre cento ospiti italiani ed europei: l'inviato speciale Ue Luigi Di Maio, eurodeputati di diverse forze politiche, funzionari e tecnici che seguono il dossier doganale per Consiglio, Commissione e Parlamento europeo.

La nuova Autorità – prevista dalla riforma doganale in corso di adozione – avrà il compito di armonizzare le procedure, coordinare le attività operative e la gestione dei rischi tra le amministrazioni doganali degli Stati membri. Una struttura chiamata a sostenere un sistema sempre più complesso, in un contesto caratterizzato dall'esplosione degli scambi online e dall'aumento dei flussi sensibili. L'Italia fonda la propria candidatura sulle competenze avanzate sviluppate dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli, considerata tra le più innovative in Europa per digitalizzazione, interoperabilità dei dati, contrasto alle frodi e implementazione del Codice



doganale dell'Unione. Roma, ha sottolineato la delegazione, può inoltre contare su una riconosciuta vocazione internazionale e su un posizionamento strategico nella rete delle istituzioni Ue.

Nel suo intervento, il ministro Giancarlo Giorgetti ha richiamato l'urgenza delle sfide doganali. "I dazi non sono più un tabù. La funzione doganale ha assunto una nuova centralità, imponendo all'Unione di aggiornare politiche e strumenti. A Bruxelles stiamo discutendo di anticipare al 2026 il dazio per i piccoli pacchi extraeuropei: un passaggio che comporta un aumento esponenziale dei carichi di lavoro. La nostra candidatura risponde a queste nuove esigenze".

Il ministro degli Esteri Antonio Tajani ha sottolineato il valore politico della riforma: "In un mondo segnato da traffici illeciti e minacce ibride, l'Europa ha bisogno di una politica doganale moderna e sicura. Non è un tema meramente tecnico, ma una priorità che incide



su mercato unico, competitività e tutela dei cittadini”.

Secondo il ministro Francesco Lollobrigida, Roma rappresenta la sede naturale dell'EUCA: “L'Italia, Paese fondatore dell'Unione, ha dato impulso decisivo alla nascita e allo sviluppo dell'unione doganale. Il Governo sostiene pienamente la candidatura e sarebbe orgoglioso di ospitare un'agenzia centrale per il buon funzionamento dell'Unione”.

Per il sindaco Roberto Gualtieri, la candidatura riflette il momento di rilancio della capitale: “Roma sta vivendo una fase di rinnovamento. Il riconoscimento come sede dell'Autorità doganale europea valorizzerebbe la

sua ritrovata centralità e il suo ruolo nelle sfide dell'innovazione e della cooperazione internazionale”.

Chiude il direttore di Adm, Roberto Alesse: “Con la candidatura di Roma mettiamo a disposizione dell'Unione un patrimonio di competenze consolidate nell'analisi dei rischi e nel contrasto alle frodi. La nuova Autorità potrà guidare il rinnovamento digitale dell'unione doganale, favorendo un commercio internazionale lecito e sicuro”.

La candidatura italiana entra così nella fase diplomatica ed istituzionale più delicata, in vista della decisione europea attesa nei prossimi mesi.

INSEDIATO IL NUOVO COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP MACS



Si è insediato il nuovo Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, che resterà in carica per il prossimo quadriennio. La nomina dei componenti è stata formalizzata dal presidente dell'Ente, Francesco Benevolo, che ha firmato la relativa delibera in occasione della prima riunione ufficiale dell'organismo. Il Comitato è composto da Luca Coffari, designato dalla Regione Emilia-Romagna, e da Tomaso Triossi, indicato dal Comune di Ravenna. Ne fa parte di diritto anche il Contrammiraglio (CP) Maurizio Tattoli, direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e comandante della Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Ravenna, competente sullo scalo sede dell'Autorità. A presiedere il Comitato è lo stesso Benevolo.

Organo collegiale di indirizzo strategico, il Comitato di Gestione riveste un ruolo centrale nella pianificazione e nello sviluppo delle attività portuali e logistiche del sistema. È infatti chiamato a esprimersi sugli atti fondamentali dell'Ente, dal Piano Operativo Triennale ai bilanci, dalle concessioni demaniali fino

al Piano Regolatore Portuale.

“Con la costituzione del nuovo Comitato di gestione – ha dichiarato il presidente Benevolo – l'Autorità compie un passo avanti decisivo verso una piena operatività, particolarmente rilevante in una fase cruciale sia per il proseguimento degli interventi di potenziamento infrastrutturale dello scalo, sia per il consolidamento del ruolo del porto di Ravenna come hub logistico ed energetico nazionale, sostenibile e tecnologicamente avanzato”.

Benevolo ha quindi espresso fiducia nel lavoro del nuovo organismo: “Sono certo che il Comitato continuerà ad operare nel segno della collaborazione istituzionale che ha sempre contraddistinto i rapporti tra le diverse amministrazioni e questa Autorità di Sistema portuale, con l'obiettivo di rafforzare la competitività dello scalo, innalzare i livelli di sicurezza e qualità del lavoro e contribuire alla crescita del territorio e del Paese”.

ZIM, SFIDA APERTA PER IL CONTROLLO: MSC ENTRA IN CAMPO



La partita per il futuro di ZIM si fa sempre più competitiva. Secondo quanto riportato dalla stampa economica israeliana (il quotidiano Calcalist), la compagnia svizzera MSC, primo operatore mondiale del trasporto container e controllata dalla famiglia Aponte, avrebbe presentato un'offerta formale al consiglio di amministrazione del vettore israeliano, candidandosi come principale antagonista della tedesca Hapag-Lloyd, già indicata tra i potenziali acquirenti.

L'ingresso di MSC nella corsa ha riacceso il dibattito non solo finanziario ma anche politico e sindacale. Il presidente del comitato dei lavoratori di ZIM, Oren Caspi, ha incontrato nei giorni scorsi il ministro dei Trasporti israeliano, Miri Regev, chiedendo allo Stato di esercitare la cosiddetta "golden share" per bloccare la vendita della compagnia a soggetti stranieri. Secondo i rappresentanti dei lavoratori, un'acquisizione estera potrebbe comportare rischi per la sicurezza nazionale e per la continuità della catena di approvvigionamento del Paese.

ZIM viene infatti considerata un asset strategico: il comitato sottolinea che circa il 98% del commercio israeliano, in termini di volumi, viaggia via mare e che la compagnia avrebbe garantito collegamenti regolari con i porti israeliani anche nei momenti più critici del conflitto, assicurando l'arrivo di beni essenziali.

A ciò si aggiunge la preoccupazione occupazionale, con il timore di tagli al personale e di un possibile trasferimento della sede all'estero in caso di cambio di controllo. Il ministro Regev avrebbe manifestato comprensione per le istanze dei lavoratori e, secondo alcune fonti, si sarebbe detta disponibile a portare il tema all'attenzione del governo, anche se la questione non risulta formalmente discussa nell'ultima riunione di gabinetto. Le incertezze sull'atteggiamento dello Stato hanno avuto riflessi immediati sui mercati: dopo una fase di rialzi, il titolo ZIM ha registrato un calo del 5,5% alla Borsa di New York, segnale delle crescenti valutazioni degli investitori su un possibile intervento pubblico per ostacolare l'operazione.

CLUSTER E BLUE ECONOMY: IL MEDITERRANEO AL CENTRO

La cooperazione mediterranea nella Blue Economy non è più un esercizio di diplomazia progettuale, ma un terreno concreto di politiche industriali, innovazione e sviluppo delle competenze. In questo quadro, il ruolo dei cluster marittimi diventa decisivo per trasformare le strategie europee in iniziative operative capaci di coinvolgere anche i Paesi del Nord Africa. Il Messaggero Marittimo ne ha parlato con Sara Tedesco, Senior Program Manager del Cluster BIG, in un'intervista che approfondisce progetti, settori chiave e prospettive formative della crescita blu nel Mediterraneo.

Dottorssa Tedesco, in che modo il Cluster BIG, anche nel quadro del Pact for the Med, contribuisce a costruire una visione mediterranea condivisa della Blue Economy? E quanto la cooperazione attiva con i partner del Nord Africa può sviluppare progetti realmente comuni e non solo europei?

Il Cluster BIG contribuisce alla costruzione di una visione mediterranea condivisa dell'economia del mare agendo come una vera e propria infrastruttura di cooperazione, e non semplicemente come una piattaforma di networking. Il nostro ruolo è quello di tradurre le grandi strategie europee — come l'European Ocean Pact, il Pact for the Mediterranean e altre misure nazionali e regionali — in azioni concrete, progetti comuni e partenariati stabili tra ricerca, industria e territori.

Il Pact for the Mediterranean in questo senso, è per noi centrale perché rappresenta una piattaforma di co-creazione fondata su co-ownership, co-creation e responsabilità condivisa. Insieme alla nostra rete mediterranea, lavoriamo alla costruzione di un vero "common Mediterranean space", in cui innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e inclusione sociale procedano insieme, rispondendo a sfide comuni a tutti i Paesi dell'area.



Il Cluster è molto attivo nella cooperazione con i Paesi del Sud del Mediterraneo, una cooperazione essenziale per gli obiettivi che ci siamo prefissati. Lo facciamo attraverso accordi di collaborazione che si traducono in iniziative e progetti congiunti. Poche settimane fa, ad esempio, siamo stati in Tunisia per rinnovare un accordo di cooperazione molto concreto con il cluster marittimo tunisino; quest'anno abbiamo inoltre siglato un accordo con il neo-costituito cluster libico. Tutto questo serve ad avviare collaborazioni orientate a obiettivi comuni, in particolare per la tutela del Mediterraneo.

Quali progetti di cooperazione internazionale, coordinati o partecipati dal Cluster BIG, stanno oggi producendo risultati più concreti per il sistema italiano della Blue Economy?

Il Cluster BIG partecipa a numerosi progetti finanziati da diversi programmi europei, come Horizon Eu-



rope, il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca, Erasmus Plus e molte altre misure, tutte con l'obiettivo di rafforzare il sistema italiano della Blue Economy attraverso innovazione, trasferimento tecnologico e internazionalizzazione.

Tra i progetti recentemente conclusi posso citare le iniziative, MEDBAN e IKAT. Attraverso questi progetti abbiamo creato opportunità concrete per le piccole e medie imprese, anche tramite bandi a cascata, per implementare soluzioni innovative, favorire l'internazionalizzazione, avviare processi di digitalizzazione e ridurre il gap tra ricerca, industria e mercato.

Un altro progetto molto rilevante è MARMED, finanziato da Erasmus Plus, orientato in modo specifico allo sviluppo delle competenze e alla formazione. Abbiamo creato un corso di formazione dedicato ai cluster manager dell'economia del mare, che ha ottenuto una valutazione di 100 su 100 da parte dell'Agenzia Nazionale. Questo risultato rappresenta il preludio a uno scale-up del progetto.

Guardando al Mediterraneo e al coinvolgimento dei Paesi del Nord Africa, è fondamentale citare CAL-LMEBLUE – Cluster Alliance for the Mediterranean in Blue Economy. Questo progetto è un esempio concreto di collaborazione tra cluster mediterranei verso una visione comune, coerente con lo spirito del Pact for the Med. L'iniziativa mira a rafforzare il ruolo dei cluster nell'area mediterranea e a migliorare l'accessibilità ai dati nei Paesi del Nord Africa.

Il Cluster BIG ha condotto un'analisi approfondita dei settori più promettenti della Blue Economy in sei Paesi nordafricani: Algeria, Egitto, Libia, Mauritania, Marocco e Tunisia. Da questo lavoro emerge una sintesi molto dettagliata delle priorità di investimento, business e ricerca, rafforzando il dialogo regionale e il ruolo dei cluster marittimi nei processi di innovazione.

Nel quadro dell'Ocean Pact e del Piano del Mare, quali settori tecnologici e industriali stanno attirando maggiormente i finanziamenti europei?

Esistono alcuni ambiti tecnologici che attraggono in modo particolare i finanziamenti europei perché pienamente allineati alle priorità dell'Ocean Pact e del Piano del Mare.

Tra questi, la digitalizzazione dei porti e delle infrastrutture marine è centrale. Parliamo di monitoraggio ambientale, logistica intelligente, digital twin e soluzioni che migliorano efficienza operativa, sicurezza e riduzione delle emissioni.

Un altro settore strategico è quello dell'energia dal mare e delle rinnovabili offshore. In particolare, l'eolico offshore – anche nelle sue soluzioni galleggianti – e il moto ondoso stanno assumendo un ruolo crescente, anche per le possibilità di utilizzo multifunzionale delle piattaforme offshore.

Le biotecnologie marine e la bioeconomia blu rappresentano un ulteriore ambito emergente con grande capacità di attrazione dei fondi. Sono settori che coniugano innovazione scientifica, sostenibilità e sviluppo delle value chain, come chiaramente indi-



cato anche nell'Ocean Pact e nel Piano del Mare.

Infine, la cantieristica verde e la mobilità marittima sostenibile costituiscono un asse decisamente strategico, orientato alla produzione di navi a basse o zero emissioni e all'utilizzo di nuovi materiali. In questo ambito l'Italia esprime una forte leadership industriale, rafforzando la propria competitività a livello europeo.

I progetti MARMED e CALLMEBLUE stanno trasformando la formazione e il trasferimento di competenze in opportunità concrete per i giovani professionisti della Blue Economy?

Assolutamente sì. La formazione e il trasferimento di competenze rappresentano per noi un pilastro fondamentale e una delle principali traiettorie strategiche del Cluster. Questo si traduce in percorsi concreti di approfondimento e formazione, rivolti sia agli operatori già attivi nei diversi settori della Blue Economy, che devono rimanere aggiornati sui trend emergenti, sia a chi desidera avvicinarsi al mondo dell'economia del mare.

Con il progetto MARMED abbiamo creato un corso di formazione per cluster manager, ma il lavoro è parti-

to da un'analisi molto approfondita dei fabbisogni di competenze. Abbiamo coinvolto esperti dei vari settori per individuare i gap più rilevanti, così da costruire percorsi mirati di upskilling e reskilling. Proprio per questo stiamo già lavorando allo scale-up del progetto, con un'attenzione particolare alle competenze nelle verticali prioritarie.

CALLMEBLUE è invece un progetto più sistemico, focalizzato sulle alleanze tra cluster, ma anche in questo caso il tema delle competenze è stato reso molto operativo. Nei Paesi del Nord Africa c'è una forte richiesta di formazione e abbiamo attivato learning labs e sessioni di business training, in momenti distinti, coinvolgendo start-up, operatori della Blue Economy e cluster manager. Si è trattato di attività molto pratiche, basate sul confronto diretto con esperti di settore.

Infine, il Cluster BIG si sta strutturando per iniziative ulteriori che vanno oltre i singoli progetti, anche attraverso collaborazioni con università e industrie, con l'obiettivo di sviluppare dottorati industriali e programmi avanzati di upskilling. La formazione delle competenze resta un ambito prioritario su cui il Cluster concentra una grande attenzione.



GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

PINOTTI: “IL POLO SUBACQUEO È STRATEGICO PER L’ITALIA”



C'è una parte decisiva della sicurezza, della competitività industriale e della sovranità tecnologica italiana che si gioca lontano dagli sguardi, sotto la superficie del mare. È lì che corrono i cavi dati, le infrastrutture energetiche, le dorsali che tengono in funzione porti, ospedali, sistemi produttivi e reti di comunicazione. Ed è da questa consapevolezza che nasce la Fondazione del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea, una struttura innovativa chiamata a tenere insieme ricerca, difesa, industria e mondo civile.

A guidarla è Roberta Pinotti, già ministro della Difesa, oggi presidente della Fondazione, scelta non per appartenenza politica, ma per competenza, in un settore che richiede continuità strategica e visione di lungo periodo. La Fondazione affianca il Polo, operativo all'interno del Centro di Supporto e Sperimentazione della Marina Militare, con una funzione precisa: sostenere lo sviluppo tecnologico e accompagnare i progetti dalla fase di ricerca all'industrializzazione.

“Il Polo è nato come struttura pubblica, finanziata

inizialmente da risorse statali – spiega Pinotti – ma l'innovazione costa e le risorse pubbliche sono per definizione limitate. La Fondazione serve proprio a catalizzare anche risorse private su progetti strategici”.

Ricerca, dual use e protezione delle infrastrutture critiche

La dimensione subacquea è uno degli ambiti in cui il confine tra civile e militare risulta ormai superato. Lo sviluppo di sensori, sistemi di monitoraggio e capacità di intervento nasce da esigenze di sicurezza, ma ha immediata ricaduta sull'economia reale e sulla vita quotidiana del Paese.

“È proprio nella subacquea che si capisce come il concetto tradizionale di difesa non regga più – sottolinea Pinotti – perché se si colpiscono i cavi dati, l'energia o le comunicazioni, si fermano pezzi interi di Paese”. La protezione delle infrastrutture critiche sottomarine diventa così un tema di sicurezza nazionale e, allo stesso tempo, di interesse civile e industriale.

Il Polo lavora lungo due direttrici principali: lo sviluppo della sovranità tecnologica e la tutela delle infrastrutture strategiche. Un'impostazione che rende naturale il coinvolgimento di settori apparentemente lontani dalla subacquea. “Nei nostri bandi – racconta – vediamo partecipare eccellenze dell'automotive, dell'aerospazio, dell'industria dei materiali. I saperi non hanno muri, e l'innovazione nasce proprio dall'interconnessione”.

Le applicazioni, inoltre, non si fermano al mare. Tecnologie pensate per l'ambiente subacqueo possono trovare utilizzo anche a terra, dall'energia alla mobilità elettrica. È il paradigma del dual use che diventa prassi operativa.

Una fondazione per dare continuità, investimenti e visione di lungo periodo

Uno degli elementi più innovativi del modello italiano è proprio la Fondazione, una fondazione di partecipazione di diritto privato, senza scopo di lucro ma con personalità giuridica, capace di coinvolgere soci aderenti e sostenitori su progetti specifici. “Il nostro obiettivo non è fermarci al prototipo – chiarisce Pinotti – ma arrivare all’industrializzazione. La Fondazione serve ad accompagnare i progetti in un perimetro che consenta poi lo sviluppo industriale”.

Il segnale politico e istituzionale è forte. Il Polo potrà contare su finanziamenti pluriennali per oltre 250 milioni di euro nei prossimi dieci anni, con risorse dedicate e non più frammentate tra ministeri. “È un segnale chiaro: lo Stato crede nella dimensione subacquea come asset strategico”, afferma la presidente.

Accanto alle risorse nazionali, si aprono prospettive europee e internazionali. La Fondazione potrà attrarre investimenti stranieri, nel rispetto della tutela della proprietà intellettuale e della sovranità tecnologica, e dialoga già con Bruxelles per inserire la subacquea tra i filoni strutturali dei programmi di ricerca UE. Emblematico il progetto della vasca abissale da 250 metri, una struttura unica in Europa destinata a fare

dell’Italia un hub continentale per la sperimentazione avanzata.

Il tutto con un’attenzione dichiarata alla sostenibilità ambientale. “La presenza sotto i mari deve essere rispettosissima dell’ambiente: è uno dei principi fondanti del Polo”, ricorda Pinotti, insieme alla necessità di aggiornare il diritto internazionale su temi emergenti come le terre rare e le risorse in acque internazionali.

Infine, una riflessione che va oltre la tecnologia. In un settore storicamente maschile come quello marittimo e della difesa, la guida di una donna rappresenta anche un segnale culturale. “C’è ancora strada da fare – ammette – ma nelle industrie più innovative le competenze femminili stanno emergendo. Nei prossimi anni anche l’economia marittima vedrà più donne arrivare ai vertici”.

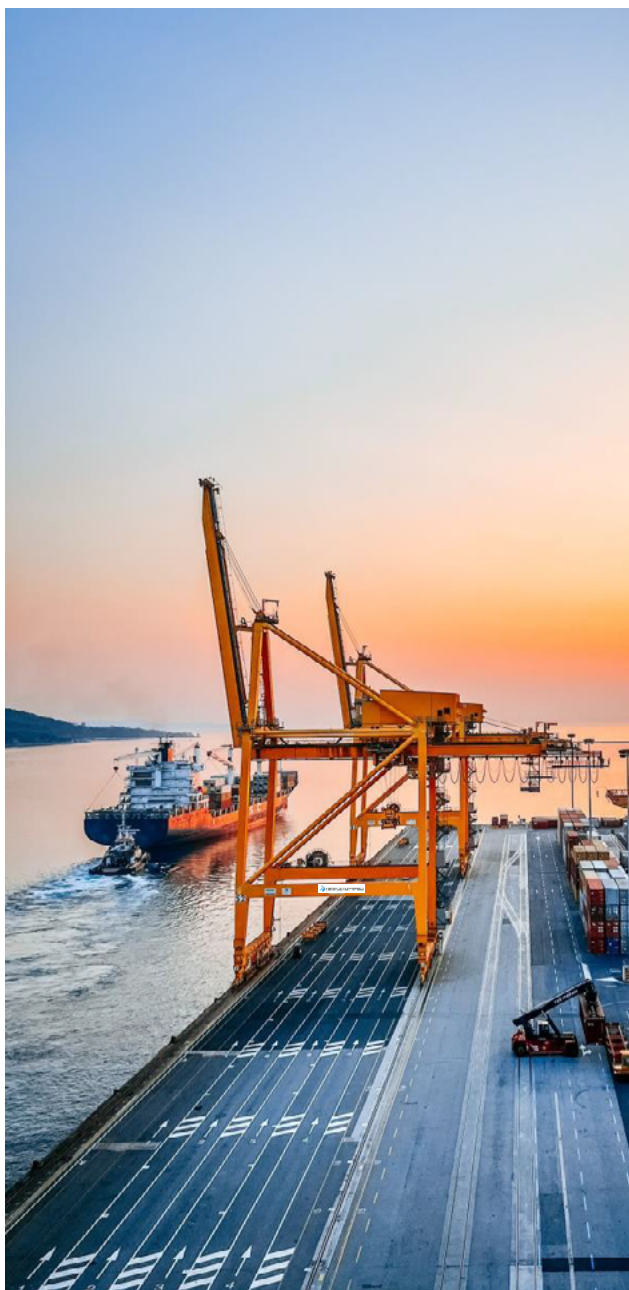
Sotto il mare, dunque, non passa solo il presente delle infrastrutture critiche, ma una parte decisiva del futuro industriale, tecnologico e geopolitico del Paese. E il modello del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea, osservato con attenzione anche fuori dai confini italiani, è una scommessa che parla di Mediterraneo, Europa e interesse nazionale.





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

BANK OF CHINA E GRIMALDI INSIEME PER UNA FLOTTA SEMPRE PIÙ GREEN



Nuovo passo avanti nel percorso di rinnovamento e sostenibilità della flotta del Gruppo Grimaldi. Grimaldi Euromed S.p.A. ha infatti sottoscritto un accordo di finanziamento con Bank of China – Filiale di Milano, destinato a sostenere l'acquisto della Grande Melbourne, nave di ultima generazione appena entrata in servizio. L'operazione, del valore complessivo di 57 milioni di euro e con una durata decennale, rientra nel più ampio piano di investimenti avviato dal gruppo armatoriale partenopeo per il potenziamento e l'ammodernamento della propria flotta. La Grande Melbourne è la quinta unità di una serie di 17 nuove navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) ordinate tra il 2022 e il 2023, per un investimento totale che supera 1,6 miliardi di dollari.

Consegnata lo scorso Ottobre e impiegata su rotte dedicate al mercato asiatico, la nave è progettata per

il trasporto di oltre 9.000 CEU (Car Equivalent Units) e si distingue per prestazioni ambientali avanzate. Grazie all'impiego di tecnologie di ultima generazione, l'unità è in grado di ridurre fino al 50% le emissioni di CO₂ per carico trasportato rispetto alle PCTC della generazione precedente.

La Grande Melbourne ha inoltre ottenuto la notazione di classe Ammonia Ready del RINA, che certifica la possibilità di una futura conversione all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile a zero emissioni di carbonio. È anche predisposta per il cold ironing, consentendo l'alimentazione elettrica da terra durante l'ormeggio e riducendo ulteriormente l'impatto ambientale nelle aree portuali.

Dal canto suo, Bank of China – Filiale di Milano evidenzia come l'operazione confermi la crescente attenzione dell'istituto verso l'economia del mare e il sostegno alle imprese italiane.

La banca prevede nuove erogazioni a favore del tessuto imprenditoriale locale per un importo complessivo superiore a 350 milioni di euro.

“Questo finanziamento dimostra la fiducia di Bank of China nel nostro programma di rinnovamento della flotta e nello sviluppo di servizi marittimi sempre più sostenibili”, ha commentato Diego Pacella, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. “Auspiamo che la collaborazione possa rafforzarsi nel tempo, nel segno di valori condivisi come la sostenibilità e l'innovazione”.

L'accordo si inserisce in un contesto di crescente attenzione del settore shipping verso soluzioni tecnologiche avanzate e modelli di finanziamento orientati alla transizione energetica, confermando il ruolo centrale della finanza nel supportare l'evoluzione green del trasporto marittimo.

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Genova Headoffice

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

Mediterranean Shipping Company Italia S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

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



www.lenavigroup.it

NUOVA DIGA DI GENOVA: ARCHIVIATA L'INCHIESTA

I tempi e le modalità nell'avanzamento dei lavori per la Nuova Diga Foranea di Genova continuano ad essere rispettati secondo quanto riportato dal Consorzio Perigenova Breakwater.

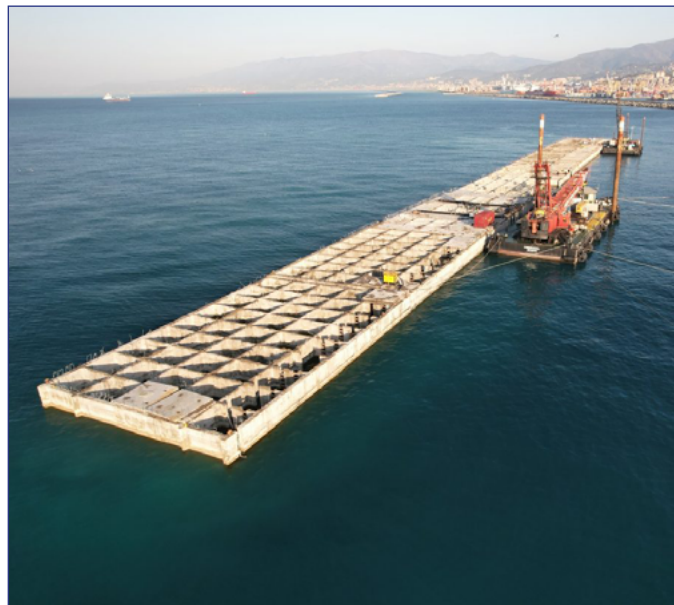
“La regolarità e la correttezza dell'intero iter procedurale sono state confermate dai recenti passaggi amministrativi e dalle valutazioni degli organismi competenti, che hanno ribadito la validità del percorso intrapreso. Il Consorzio resta focalizzato sul completamento della Nuova Diga Foranea, un'opera pionieristica che, una volta conclusa, rappresenterà un modello di riferimento per l'ingegneria marittima globale e un asset fondamentale per la logistica nazionale” si legge in una nota.

Il riferimento è alle ultime notizie secondo le quali il Gip di Genova ha archiviato definitivamente l'inchiesta che riguardava l'affidamento dell'opera e il bando di gara, archiviazione richiesta dalla procura europea.

“L'archiviazione dell'inchiesta sulla nuova diga foranea di Genova, richiesta dalla Procura europea e disposta dal giudice, conferma che non vi sono profili penali e che l'opera è stata impostata nel rispetto delle regole e dell'interesse pubblico” spiega commentando la cosa il viceministro al Mit Edoardo Rixi.

“La diga di Genova è un'infrastruttura strategica nazionale, essenziale per la competitività del porto e per l'economia del Paese. Desidero esprimere il mio apprezzamento a tutti i soggetti coinvolti, per il lavoro svolto in una fase complessa e sotto un'attenzione mediatica spesso strumentale. Si va avanti senza esitazioni, con responsabilità e trasparenza, contro chi ha tentato di rallentarne la realizzazione per ragioni ideologiche o politiche”.

La procura europea avrebbe confermato la regolarità del principio di concorrenza, o meglio, lo avrebbe fatto grazie alle norme adottate all'indomani del crollo del ponte Morandi e all'abolizione del reato



dell'abuso di ufficio portando così alla richiesta di archiviazione.

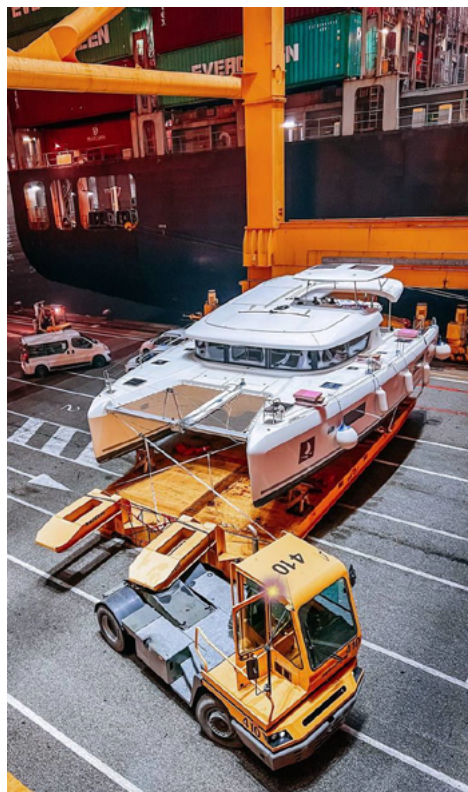
L'appalto per l'opera che da 1,3 miliardi di euro è salito a 1,6 prevede fondi pubblici e europei, considerato che è inserita nei progetti PNRR.

Nella nota la società risponde in modo netto alle contestazioni: “L'avanzamento di un'opera di tale entità si fonda su una dialettica tecnica e contrattuale costante tra Consorzio, stazione appaltante e strutture di vigilanza. Questo confronto professionale, previsto dalle normative vigenti, assicura una gestione dinamica e trasparente del progetto, permettendo di rispondere con efficacia alle peculiarità di un contesto marino profondo e unico nel suo genere. L'adozione di rigorosi protocolli di monitoraggio rappresenta lo strumento principale per garantire l'eccellenza esecutiva e la sicurezza in ogni fase del lavoro”.

Non solo sotto il profilo tecnico e ingegneristico, ma si fa riferimento anche alla sostenibilità, “attraverso un dialogo tecnico continuo con le commissioni ministeriali e i principali organismi scientifici. Questa collaborazione ha permesso di recepire e integrare nel piano operativo le più avanzate raccomandazioni ambientali, assicurando che la crescita infrastrutturale avvenga nel pieno rispetto dell'ecosistema marino e in conformità con i quadri normativi e i pareri tecnici degli enti competenti”.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

LAVORO MARITTIMO, LA SVOLTA PARTE DA PROCIDA

Il lavoro marittimo torna al centro del dibattito tecnico e istituzionale grazie al Comitato del Lavoro Marittimo, formalmente costituito il 19 Febbraio 2025, ma attivo già da anni su una serie di dossier strategici per il comparto. Un organismo nato per fornire supporto tecnico alle istituzioni e portare all'attenzione delle autorità civili e militari le criticità strutturali che continuano a incidere sulla vita professionale dei marittimi.

Come spiega il comandante Fabio Pagano, presidente del Comitato, "non si tratta di creare un nuovo soggetto di rappresentanza, ma di mettere a sistema competenze tecniche maturate nel tempo per supportare le autorità preposte e contribuire a soluzioni condivise". Il riferimento è diretto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Comando generale delle Capitanerie di porto, interlocutori naturali di un percorso che punta a interventi concreti e misurabili.

Il Comitato ha scelto deliberatamente di concentrarsi su pochi obiettivi, ritenuti però urgenti e non più rinviabili. "Meglio pochi temi, ma affrontati fino in fondo, piuttosto che una moltiplicazione di proposte destinate a restare sulla carta", sottolinea Pagano.

Digitalizzazione del libretto di navigazione: una priorità non più rinviabile

Il primo grande nodo riguarda la digitalizzazione del libretto di navigazione, considerata dal Comitato una condizione essenziale per modernizzare l'intero sistema di gestione della carriera marittima. "Il libretto di navigazione oggi rappresenta un collo di bottiglia enorme – spiega Pagano – perché riguarda l'immatricolazione, gli imbarchi, la registrazione dei corsi, le visite mediche, le biennali e tutta la vita formativa del marittimo".

Il progetto è stato presentato pubblicamente nel corso del Convegno di Procida 2025, alla presenza



di rappresentanti istituzionali e politici di maggioranza e opposizione. Da allora, il lavoro è proseguito con una serie di incontri tecnici presso il Ministero. "Voglio ringraziare la dottoressa Scarchilli – precisa Pagano – per aver raccolto il nostro invito e per l'impegno nel cercare soluzioni operative per la digitalizzazione".

Secondo il Comitato, la semplificazione amministrativa non è solo una questione di efficienza, ma un fattore decisivo per rendere il lavoro marittimo più attrattivo, soprattutto per le nuove generazioni, riducendo tempi morti, costi e incertezze burocratiche.

Formazione, nautici e ITS: costruire il marittimo del futuro

Il secondo asse strategico riguarda la formazione, a partire dagli istituti nautici. Il Comitato chiede una revisione dei programmi scolastici, ritenuti in parte obsoleti rispetto alle reali esigenze della navigazione moderna. "In molti casi – osserva Pagano – si conti-



nuano a insegnare argomenti che a bordo non trovano più applicazione, mentre mancano competenze oggi fondamentali”.

Accanto ai nautici, un ruolo sempre più centrale è svolto dagli ITS, considerati una leva decisiva per costruire un “marittimo 2.0”, pronto ad affrontare le sfide tecnologiche del futuro. “Gli ITS sono realtà ben radicate su tutto il territorio nazionale e stanno dando ottimi risultati – afferma – perché consentono una formazione più mirata e specializzata”.

Il tema non è solo tecnico, ma culturale. Incentivare i giovani a scegliere la vita di mare resta una sfida aperta. “Il lavoro marittimo è un lavoro duro, atipico, che ti tiene lontano dagli affetti familiari – ricorda Pagano – e questo incide sulle scelte dei ragazzi”. Per questo, secondo il Comitato, l’orientamento dovrebbe iniziare già dalle scuole medie, per far nascere una vera “volontà marittima” prima dell’iscrizione ai nautici.

Procida 2026: l'ottava edizione guarda al futuro

In questo percorso si inserisce il Convegno di Procida, appuntamento ormai consolidato per il confronto tra istituzioni, formazione e cluster marittimo. L’edizione 2026, l’ottava, si terrà il 4 e il 5 Giugno 2026 sull’isola di Procida.

“Sarà un momento di verifica concreta – spiega Pagano – per capire a che punto siamo con la digitalizzazione, con la formazione e con le politiche di attrazione dei giovani verso il lavoro marittimo”. Il convegno manterrà l’impostazione già sperimentata: pochi temi, ma affrontati in modo operativo, con l’obiettivo di produrre indicazioni utili e immediatamente spendibili.

Particolare attenzione sarà dedicata alla formazione pratica, con l’intento di renderla “meno dispendiosa in termini di tempo ed economici per i marittimi”. Da qui l’invito esplicito ai centri di formazione a essere libretto marittimo digitale presenti a Procida per un confronto diretto e costruttivo.

RIFORMA DEI PORTI: VIA LIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Il Consiglio dei Ministri ha approvato senza riserve la riforma dei porti italiani, segnando un passaggio decisivo per il futuro della logistica e dell'economia marittima nazionale. Si tratta di una riforma attesa da anni, che introduce una visione unitaria del sistema portuale, definisce obiettivi chiari e responsabilità precise, ponendo le basi per infrastrutture più moderne e competitive, integrate nelle principali rotte del Mediterraneo e d'Europa.

Al centro del nuovo assetto c'è la nascita di Porti d'Italia Spa, società pubblica partecipata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, destinata a svolgere un ruolo di regia nazionale. La società avrà la responsabilità della gestione dei grandi investimenti strategici, della manutenzione straordinaria, dell'individuazione delle opere di interesse economico generale e della promozione unitaria del sistema portuale italiano sui mercati internazionali.

Le 16 Autorità di Sistema portuale rimangono pienamente operative, mantenendo la gestione territoriale degli scali, la manutenzione ordinaria e il rilascio delle concessioni. Grazie al nuovo assetto, vengono però sollevate dal peso finanziario delle grandi opere. L'equilibrio economico sarà garantito dalla capitalizzazione di Porti d'Italia Spa mediante gli avanzi di amministrazione non vincolati del sistema, permettendo alle Autorità di concentrarsi su efficienza operativa e sviluppo locale.

La riforma introduce inoltre una significativa semplificazione delle procedure: si accelera l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali, si velocizzano i dragaggi e si favorisce il riutilizzo dei materiali secondo principi di economia circolare. Parallelamente, vengono rafforzati i poteri di vigilanza del MIT per garantire il rispetto dei tempi e delle regole.



Ora la parola passa al Parlamento, chiamato a esaminare e approvare in via definitiva la riforma. Il Governo invita a un confronto serio e responsabile, orientato al merito e ai risultati, per dotare l'Italia di un sistema portuale all'altezza delle sfide globali. La riforma rappresenta un'occasione strategica per la competitività nazionale, l'occupazione e la crescita economica del Paese.

Si accende lo scontro politico

L'approvazione senza riserve, da parte del Consiglio dei Ministri, della riforma dei porti italiani ha acceso un confronto politico e istituzionale destinato a proseguire nelle prossime settimane, con l'avvio dell'iter parlamentare. Il provvedimento, atteso da anni, viene presentato dal Governo come una svolta per il sistema logistico e marittimo nazionale, ma incontra una netta opposizione da parte delle forze di minoranza, che ne contestano l'impianto fortemente centralistico.

La riforma introduce una visione unitaria della portualità italiana, con l'obiettivo di rafforzare competitività, programmazione degli investimenti e integrazione dei

porti nelle grandi rotte del Mediterraneo e dell'Europa. Fulcro del nuovo assetto è la nascita di Porti d'Italia Spa, società pubblica partecipata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, chiamata a svolgere un ruolo di regia nazionale. Alla nuova società saranno affidate la gestione dei grandi investimenti strategici, la manutenzione straordinaria, l'individuazione delle opere di interesse economico generale e la promozione unitaria del sistema portuale italiano sui mercati internazionali.

Dal fronte governativo il giudizio è positivo. Il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha parlato di un "passaggio decisivo, atteso e concreto", sottolineando come l'approvazione in Consiglio dei Ministri rappresenti l'avvio di un percorso con "obiettivi chiari, tempi certi e responsabilità definite", per arrivare finalmente a una riforma moderna e adeguata alle sfide attuali.

Di segno opposto le reazioni delle opposizioni. Il Partito Democratico esprime forti perplessità sull'impianto del disegno di legge, che – secondo la vicepresidente del gruppo alla Camera Valentina Ghio, insieme ai deputati Anthony Barbagallo, Ouidad Bakkali, Andrea Casu e Roberto Morassut – stravolge la legge 84 del 1994 e concentra poteri e funzioni in Porti d'Italia Spa, indebolendo le Autorità di sistema portuale e il loro legame con i territori. Per il PD si tratta di un modello di governance centralistico, che non trova riscontro nei principali sistemi portuali europei e rischia di svuotare le AdSp di competenze e risorse, compromettendone la sostenibilità finanziaria e la capacità di pianificazione.

Secondo i democratici, inoltre, la riforma avrebbe una visione riduttiva della politica portuale, concentrata quasi esclusivamente sulle infrastrutture, senza un reale indirizzo strategico su temi cruciali come il posizionamento dei porti, le transizioni ambientali e digitali o nodi strutturali come i dragaggi. Altro che semplificazione, sostengono dal PD: il nuovo assetto introdurrebbe ulteriori livelli decisionali e passaggi burocratici, sovrapponendosi a strumenti di coordinamento nazionale già esistenti.

Preoccupazioni vengono espresse anche sulle modalità di finanziamento della nuova società, che, secondo l'opposizione, sottrarrebbero risorse alle Autorità portuali attraverso canoni e avanzi di amministrazione, lasciando però in capo ai territori oneri rilevanti come la manutenzione e la protezione delle opere portuali. Il rischio, denunciano i deputati dem, è quello di scaricare sui porti e sulle comunità locali il costo di una riforma sbilanciata. Il PD annuncia quindi battaglia in Parlamento e l'intenzione di presentare proposte migliorative, puntando a un coordinamento nazionale più efficace senza "commissariare" i porti.

Critiche altrettanto dure arrivano dal Movimento 5 Stelle. Il deputato Roberto Traversi, componente della Commissione Trasporti, definisce il provvedimento "un pericoloso salto nel buio" che rischia di paralizzare il sistema logistico nazionale. A suo giudizio, con l'istituzione di Porti d'Italia Spa il Governo compie un atto di sfiducia verso i territori e le Autorità di sistema portuale, svuotandole di funzioni vitali per trasferirle a un nuovo centro di potere romano.

Traversi parla di un modello centralistico senza precedenti in Europa, che, dietro la bandiera dell'efficienza, finisce per creare un nuovo "carrozzone" burocratico. Invece di accelerare su dragaggi, digitalizzazione e semplificazione delle procedure, la riforma introdurrebbe ulteriori sovrapposizioni amministrative, drenando risorse dai porti per finanziare una struttura centrale. Secondo l'esponente pentastellato, il testo ignora le vere sfide del settore, dalla transizione ecologica alla tutela del lavoro portuale, privilegiando una visione infrastrutturale priva di un disegno complessivo sulla logistica integrata e sulla sostenibilità.

Con l'avvio dell'esame parlamentare, la riforma dei porti si candida dunque a diventare uno dei dossier più controversi dei prossimi mesi. Da un lato il Governo rivendica la necessità di una cabina di regia nazionale per rendere il sistema più competitivo; dall'altro le opposizioni temono un accentramento che rischia di indebolire i porti e i territori. Il confronto è appena iniziato e il passaggio alle Camere sarà decisivo per capire se e come il testo potrà essere modificato.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **NAPOLI** per:

LIBIA via Jeddah	MISURATA - TRIPOLI - BENGHAZI	ogni 15 giorni
ALGERIA	ALGERI	ogni 12 giorni
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA	ogni 20 giorni
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO	AQABA GIBUTI	ogni 10 giorni ogni 20 giorni
via Jebel Ali	PORT SUDAN ADEN	settimanale ogni 15 giorni
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA via Mundra AL JUBAIL* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 15 giorni
*via Jebel Ali		
AFRICA OCCIDENTALE *partenze solo da Genova	DAKAR* ABIDJAN* TEMA* TINCAN*	ogni 7 giorni

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

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT
IGNAZIO MESSINA & C.

GENOVA:

Tel. 010 53961

Fax 010 5396264

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

MODENA:

Tel. 059 351381

Fax. 059 357719

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

NAPOLI:

Tel. 081 963461

Fax. 081 9634699

napoli@messinaline.it

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



PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT				
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne), Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reeper in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reeper in "Cold Treatment"	1	MSC LUCY	MZ552A	10/01			8/1	11/01	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC TEXAS	MZ601A	17/01			15/1	18/01					
		MSC INGRID	MZ602A	24/01			22/1	25/01					
		MSC MEXICO V	MZ603A	31/01			29/1	01/02					
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reeper in "Cold Treatment"	1	MSC ISCHIA	FD552E		06/01	29/12		03/01	vedi servizio 4				
		MSC NAPOLI	FD601E		13/1	5/1		10/01					
		MSC ROME	FD602E		20/1	12/1		17/01					
		MSC AUDREY	FD603E		27/1	19/1		24/1					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				---	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	MSC TAMARA	ML601A				5/1	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ASSUNTA III	ML602A				12/1						
		MSC ERMINIA III	ML603A				19/1						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIOIA TAURO	NA	GE	CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA GOLFO - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis;Charlestown, Montserrat;Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas;Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reeper in "Cold Treatment"	3	MSC DUBAI VII	MG601W	5/1		31/12	2/1	8/1	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		MSC EVEREST VIII	MG602W	12/1		7/1	9/1	15/1					
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne) - Accettazione Reeper in "Cold Treatment"		AMERICA	MG603W	19/1		14/1	16/1	22/1					
		MSC ANTIGUA	MG604W	26/1		21/1	23/1	29/1					
		MSC PINA	MG605W	2/2		28/1	30/1	5/2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Phillipsburg, Roseau, Castries, St. George + ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Cristobal): Trinidad-Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown // Reeper in "Cold Treatment"	4	CAPE SOUNIO	MC601A		7/1	29/12			2/1	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		VALUE	MC602A		14/1	5/1			9/1				
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosezuzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reeper in "Cold Treatment"		MSC ADONIS	MC603A		21/1	12/1			16/1				
		CAPE AKRITAS	MC604A		28/1	19/1			23/1				
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA			VE	RA	AN	TS
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosezuzioni interne)	5	VALENCE	NL550R		4/1		3/1			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ELMA	NL551R		11/1		10/1						
		MSC JEONGMIN	NL552R		17/1		16/1						
		MSC BRITTANY	NL601R		24/1		23/1						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				GIT	SA	LI	GE			VE	RA	AN	TS
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosezuzioni interne)	6	MSC CARPATHIA III	CD601A	OMIT	OMIT	6/1	7/1			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ENGLAND	CD602A	8/1	10/1	13/1	14/1						
		MSC BARBADOS	CD603A	16/1	18/1	20/1	21/1						
		MSC HELENA III	CD604A	22/1	24/1	27/1	28/1						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it					NAP	SP	GE		CIVIT	VE	RA	AN	TS
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	7	MSC WASHINGTON	IS602R			12/1		vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC MILAN	IS604R			19/1							
		MSC VIRGINIA	IS605R			26/1							
		MSC VERONA	IS606R			2/2							
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosezuzioni interne),Ennore (e prosezuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT).													

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI														
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200														
														
PER		NAVE	VOY											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT	NA	CIV			VE	RA	AN	TS
MAR ROSSO – Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecurzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecurzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecurzioni interne), Ennore (e prosecurzioni interne), Hazira, Cochín, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	7 ^{bis}	CAPE SOUNIO	MC601A	3/1				vedi servizio 4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		VALUE	MC602A	10/1										
		MSC ADONIS	MC603A	17/1										
		CAPE AKRITAS	MC604A	24/1										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				LI	GIT	GE	NA	PA			VE	RA	AN	TS
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC HORTENSE	MM601A	2/1	---	4/1	---							
URUGUAY - Montevideo		MSC AMALFI	MM602A	9/1	---	11/1	---							
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar		MSC DOMITILLE	MM603A	16/1	---	18/1	---				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC LUCY	MZ552A		---	---	1/1							
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecurzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC TEXAS	MZ601A	---	---	---	8/1							
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT		PA			VE	RA	AN	TS
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecurzioni interne)	9	CAPE SOUNIO	MC601A	3/1	7/1	29/12								
PERU* - Callao, Paíta		VALUE	MC602A	10/1	14/1	5/1					vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ECUADOR - Guayaquil		MSC ADONIS	MC603A	17/1	21/1	12/1								
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTA RICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecurzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAGUA - Corinto		CAPE AKRITAS	MC604A	24/1	28/1	19/1								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				LI	GIT	GE	NA	SPE	AN	CIV	VE	RA	TS	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecurzioni interne)	10	MSC CARPATHIA III	CD601A	6/1										
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC ENGLAND	CD602A	13/1							vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC BARBADOS	CD603A	20/1										
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo vedi servizio 8		MSC HELENA III	CD604A	27/1										
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT					VE	RA	AN	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecurzioni interne)	11	CAPE SOUNIO	MC601A	3/1	7/1	29/12								
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		VALUE	MC602A	10/1	14/1	5/1					vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC ADONIS	MC603A	17/1	21/1	12/1								
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		CAPE AKRITAS	MC604A	24/1	28/1	19/1								
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7														
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				SP	GIT		NA	AN	CIV		VE	RA	TS	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecurzioni interne.	12	MSC ROMANE	MA601A	15/1	-									
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecurzioni interne		APL VANCOUVER	ONNMVE	22/1	-									
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC SAHA	MA603A	29/1	-				vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		APL SAVANNAH	MA603A	29/1	-									
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga														
MAURITIUS - Port Louis														
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment														
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it							NA							
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecurzioni interne.	12 ^{bis}	MSC DUBAI VII	MG601W				2/1							
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecurzioni interne		MSC EVEREST VIII	MG602W				9/1							
NUOVA CALEDONIA - Noumea		AMERICA	MG603W				16/1							
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment SUD AFRICA / WEST AFRICA Vedi Servizio 17		MSC ANTIGUA	MG604W				23/1							
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it					R	NA	GIT		GE	VE	RA	AN	TS	
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosecurzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC MICHEL CAPPELLINI	GJ601E				7/1							
ESTREMO ORIENTE CINA- direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC SALERNO	GJ602E				15/1		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
JAPAN- via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC MELATILDE	GJ603E				21/1							
JAPAN- via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC ISTANBUL	GJ604E				29/1							

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI														
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200														
														
PER		NAVE	VOY	DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				LI	SP	NA		GIT	GE	VE	RA	AN	TS	
GOLFO PERSICO – Dubai ,Abu d'habi – destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13bis	YM WELLHEAD	049E		7/1		-----	-----	6/1					
ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		YM TOTALITY	026E		15/1	vedi serv. 16	-----	-----	14/1	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
SUD-EST ASIATICO – via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		ONE FOREVER	007E		22/1		-----	-----	21/1					
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		29/1		-----	-----	28/1					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	MSC AZURIT F	YA601A		31/12									
ALGERIA - Algeri		MSC AGNA II	YA601A		7/1			vedi serv. 2		vedi serv. 4			vedi servizio 18	
		MSC AZURIT	YA602A		14/1									
		MSC AGNA II	YA603A		21/1									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC RADIANT III	YM601A		1/1									
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC JORDAN III	YM602A		8/1								vedi servizio 18	
		MSC RADIANT III	YM603A		15/1			vedi servizio 1		vedi serv. 4				
		MSC JORDAN III	YM604A		22/1									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	16							vedi serv 18 (AC)					THYRR SHUTTLE	
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA – via Gioia Tauro				LI	SP	CE	GIT	VE	RA			AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	17	MSC TAMARA	ML552A			31/12	1/5							
ISOLE CANARIE – Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC ASSUNTA III	ML601A				1/4	8/5						
		MSC RABAT IV	ML602A				8/4	15/5						
		MSC ULSAN III	ML603A				15/4	22/5						
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC EAGLE III	AE601A		5/1	4/1			3/1					
		MSC POLINA	AE602A		12/1	11/1			10/1					HAIFA, ASHOD (sa.bkg14@mscspadoni.it)
		MSC EAGLE III	AE603A		19/1	18/1			17/1					
		MSC ELEONORA III	AC601A					8/1		10/1	4/1			
		MSC ALIX 3	AC602A					15/1		17/1	8/1			EVYAP, ISTANBUL, TEHRAN, COSTANTINOPLE, ISTANBUL, GEMLIK, ALAGA (sa.bkg14@mscspadoni.it)
		MSC ANDRIANA III	AC603A					22/1		24/1	1/1			
		TBN	AB601A		31/12	29/12	28/12		26/12	25/12				
		MSC HANNAH	AB602A		7/1	6/1	4/1		2/1	1/1				PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MEDINA, SHANGHAI, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg14@mscspadoni.it)
		MSC AGATA	AB603A		14/1	13/1	11/1		9/1	8/1				
		MSC MADISON II	AY552R	2/1						4/1				BAR, GIOIA TAURO (sa.bkg14@mscspadoni.it)
		MSC MANASVI II	AY601R	10/1						11/1				
		MSC RITA V	DE603R							13/1				
		MSC LEVINA III	DE604R							23/1				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg15@mscspadoni.com)
		MSC RITA V	DE605R							30/1				
		MED SAMSUN	AS601A		1/1	5/1			27/12					
		MED TRABZON	AS602A		8/1	12/1			3/1					ISTANBUL, GEMLIK, TEHRAN, DERINCE, ALAGA (sa.bkg14@mscspadoni.it)
		MED SAMSUN	AS603A		15/1	17/1			10/1					
		MSC CHARLOTTE	AA601A		4/1	5/1			3/1					
		MSC OLGA F	AA602A		11/1	12/1			10/1					PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEIRHELA (sa.bkg14@mscspadoni.it)
		MSC MANASVI II	AA603A		18/1	19/1			17/1					