

 il Messaggero Marittimo

GENNAIO 2026

RASSEGNA

MENSILE



**STRATEGIA
ITALIA-ARTICO**

follow us



TUNNEL SUBPORTUALE DI GENOVA: OK AL PROGETTO ESECUTIVO



L'anno nuovo si apre con l'approvazione definitiva al progetto esecutivo del tunnel subportuale di Genova. Con l'adozione del Decreto ministeriale n. 1/2026 viene infatti segnato un passaggio decisivo nel percorso che interessa la città ligure e che consente ora la pubblicazione della gara pubblica e l'avvio concreto della fase realizzativa dell'opera.

A Marzo 2024 l'avvio dei lavori alla presenza del ministro Salvini per un'infrastruttura strategica per la città, destinata a migliorare in modo strutturale la mobilità urbana, ridurre il traffico di attraversamento e rafforzare il rapporto tra porto e tessuto urbano, aprendo al tempo stesso nuove prospettive di riqualificazione per Genova.

Le opere propedeutiche, avviate nel 2023, hanno preparato il terreno per l'inizio dei lavori con la demolizione del capannone industriale CSM, aprendo un'area di oltre 25.000 metri quadri per l'imbocco Ovest del tunnel.

Un investimento di circa 1 miliardo di euro, per un progetto che si colloca ai vertici mondiali tra i tunnel sottomarini per le dimensioni del diametro di scavo. Si tratta infatti del primo tunnel sottomarino mai realizzato in Italia, e il sottopassaggio di questo tipo più grande in Europa.

“Con questo atto –si legge in una nota del Mit- si mantiene l'impegno assunto con la città e il territorio, trasformando un progetto atteso da anni in un intervento finalmente cantierabile, nel segno dello sviluppo, della sostenibilità e della competitività del sistema genovese”.

L'opera

Secondo quanto riportato sul sito di Autostrade per l'Italia, il tunnel, con i suoi 3,4 chilometri, servirà come attraversamento stradale sotto il bacino del Porto Antico di Genova.



Credits foto Regione Liguria

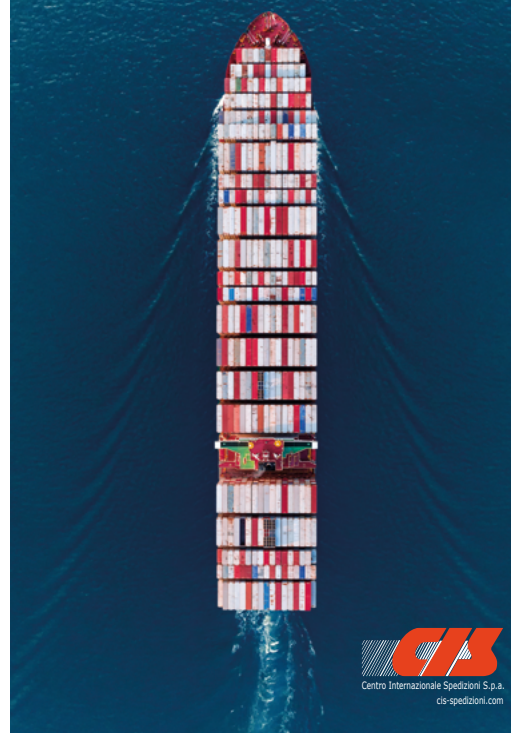
Un'idea dell'inizio degli anni 2000 che si è sviluppata come progetto negli anni successivi e che nel 2006 è stata inserita fra le Infrastrutture strategiche da parte del Ministero delle Infrastrutture.

Nel 2021, il progetto viene ripreso e rientra entro una serie di interventi, per soddisfare l'interesse pubblico e definiti nell'Accordo stipulato il 14 Ottobre 2021 tra Autostrade per l'Italia, la Regione Liguria, l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale e il Comune di Genova.

Si tratta in pratica della realizzazione di due tunnel e dei relativi tratti di raccordo con il nodo autostradale e con la viabilità cittadina a Ponente (zona San Benigno) e a Levante del centro città (zona V.le Brigate Partigiane).

Il progetto trae motivazione dalla necessità di migliorare l'efficienza del collegamento viario veloce di attraversamento della città, attualmente costituito dalla strada sopraelevata realizzata nei primi anni '60 ed ormai non più in grado di soddisfare le caratteristiche del traffico, anche in conseguenza dei profondi cambiamenti urbanistici che hanno interessato il ponente, il porto antico ed il centro storico, e di quelli in via di attuazione nel levante.

CIS, le vostre merci, la nostra cura



CONTAINER PERSI IN MARE, SCATTATO L'OBLIGO DI SEGNALAZIONE IMMEDIATA



Dal 1° Gennaio 2026 la perdita di container in mare non potrà più passare inosservata. Con l'entrata in vigore degli emendamenti alla Convenzione SOLAS, l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) introduce l'obbligo internazionale di segnalazione immediata dei container persi o avvistati alla deriva, rafforzando in modo significativo le regole su sicurezza della navigazione, tutela ambientale e trasparenza informativa. La decisione è stata adottata dal Comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'IMO nel corso della sua 108ª sessione e formalizzata con la Risoluzione MSC.550(108), che modifica il Capitolo V della SOLAS. In parallelo, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha approvato la Risoluzione MEPC.384(81), allineando le procedure di segnalazione anche alla Convenzione MARPOL. Le nuove disposizioni si applicano a tutte le navi portacontainer e, più in generale, a qualsiasi unità che trasporti container o ne individui la pre-

senza in mare.

Il fulcro della riforma è l'introduzione delle nuove Regulation 31 e 32 del Capitolo V SOLAS. In base alle norme, il comandante della nave che perde uno o più container è tenuto a informare senza indugio le navi nelle vicinanze, lo Stato costiero più vicino e lo Stato di bandiera. L'obbligo si estende anche ai comandanti che avvistano container alla deriva, indipendentemente dal loro coinvolgimento diretto nell'evento. Qualora la nave non sia in grado di effettuare la segnalazione, la responsabilità ricade sulla compagnia di gestione secondo il codice ISM.

Le comunicazioni devono contenere informazioni dettagliate: posizione geografica, numero dei container persi o osservati, caratteristiche delle unità e contenuto del carico, con particolare attenzione alla presenza di merci pericolose e ai relativi numeri ONU. La normativa prevede un sistema di segnalazione progressiva: a una prima comunicazione tempestiva, anche con dati parziali, devono seguire aggiornamenti successivi fino all'invio del rapporto definitivo, basato su un'ispezione accurata e su un conteggio verificato delle unità effettivamente perse.

Il quadro regolatorio nasce da un fenomeno quantitativamente limitato ma potenzialmente ad alto impatto. Secondo il World Shipping Council (WSC), tra il 2008 e il 2022 si sono persi in mare in media 1.566 container l'anno. Nel 2024 il dato è sceso a 576 unità, a fronte di oltre 250 milioni di container trasportati a livello globale. Percentuali minime, ma con conseguenze rilevanti quando i container finiscono sulle rotte di navigazione, lungo le coste o rilasciano in mare carichi pericolosi o inquinanti.

A destare particolare attenzione è stata nel 2024 la rotta attorno al Capo di Buona Speranza, torna-

ta centrale dopo le deviazioni dal Mar Rosso causate dagli attacchi Houthi. Secondo le autorità marittime sudafricane, quasi 200 container, pari a circa il 35% del totale globale annuo, sarebbero andati persi in quell'area, complice l'aumento dei traffici e l'esposizione a condizioni meteo-marine più severe.

Dal punto di vista operativo e assicurativo, la perdita di container comporta costi elevati per il recupero, la bonifica ambientale e i risarcimenti, spesso a carico dei P&I Club e degli assicuratori. La nuova disciplina introduce un livello più elevato di tracciabilità degli incidenti, con effetti diretti anche sulla gestione delle catene logistiche, sui rapporti contrattuali e sulla responsabilità degli operatori.

A supporto dell'attuazione, l'IMO ha inoltre messo a disposizione un modello standard di reporting, in attesa dell'integrazione di un modulo dedicato nel sistema informativo globale GISIS.

Le nuove regole si inseriscono in un contesto più ampio di rafforzamento degli standard sulla sicurezza del carico. Dal Luglio 2025 sono entrati in vigore anche i requisiti unificati IACS sui sistemi di fissaggio dei container per le navi di nuova costruzione, mentre iniziative industriali come il progetto TopTier hanno evidenziato il ruolo di fattori critici quali meteo estremo, rollio parametrico, errata dichiarazione dei pesi e cattivo stivaggio.

 **LOGWIN**
Your Logistics.



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

GLI USA SI RITIRANO DA 66 ORGANISMI INTERNAZIONALI: IMPATTO ANCHE SUL SETTORE MARITTIMO

L'amministrazione Trump ha annunciato il ritiro degli Stati Uniti da 66 organizzazioni internazionali, tra enti delle Nazioni Unite e organizzazioni non governative. Una decisione destinata ad avere riflessi anche sul settore dello shipping e della governance marittima globale, in particolare in Asia e nei consessi multilaterali legati a commercio e oceani. Tra gli organismi da cui Washington ha deciso di uscire figurano infatti il Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), fondamentale per il coordinamento regionale contro la pirateria e le rapine a mano armata ai danni delle navi, la UN Conference on Trade and Development (UNCTAD) e UN Oceans, il meccanismo di coordinamento inter-agenzia delle Nazioni Unite dedicato alle questioni oceaniche e costiere.

La revisione è stata guidata dal Segretario di Stato Marco Rubio, che ha motivato la scelta con una valutazione fortemente critica del ruolo di questi organismi. Secondo Rubio, l'amministrazione ha ritenuto tali istituzioni "ridondanti nelle funzioni, mal gestite, inutili, dispendiose, inefficaci o catturate da interessi che promuovono agende in contrasto con quelle degli Stati Uniti", arrivando in alcuni casi a rappresentare "una minaccia per la sovranità, le libertà e la prosperità nazionale".

Il presidente Trump ha inoltre lasciato intendere che il processo di revisione non è concluso e che ulteriori organismi internazionali potrebbero essere oggetto di analoghe decisioni nelle prossime settimane.

Rapporti tesi con l'IMO, ma presenza confermata nel Consiglio

Il provvedimento si inserisce in un quadro di rappor-



ti complessi tra Washington e il sistema delle Nazioni Unite, che negli ultimi dodici mesi ha coinvolto anche l'International Maritime Organization (IMO). Gli Stati Uniti avevano infatti abbandonato i negoziati sul clima in ambito IMO nell'Aprile scorso e contribuito successivamente a ridimensionare l'accordo sul Net-Zero Framework adottato nell'Ottobre successivo.

Nonostante queste tensioni, gli USA hanno comunque confermato il proprio peso politico all'interno dell'organizzazione marittima delle Nazioni Unite: a fine Novembre Washington ha infatti ottenuto la rielezione nella Categoria A del Consiglio IMO, l'organo esecutivo responsabile della supervisione delle attività dell'agenzia sotto l'autorità dell'Assemblea.

Implicazioni per la governance marittima globale

L'uscita degli Stati Uniti da organismi chiave come ReCAAP, UNCTAD e UN Oceans, come racconta anche il sito specializzato splash247.com, solleva interrogativi sul futuro della cooperazione internazionale in materia di sicurezza marittima, commercio globale e tutela degli oceani. In particolare, il disimpegno da ReCAAP potrebbe indebolire i meccanismi multilaterali di contrasto alla pirateria in una delle aree

più sensibili per il traffico commerciale mondiale. Allo stesso tempo, la permanenza degli Stati Uniti nel Consiglio IMO evidenzia una strategia selettiva: ridurre il coinvolgimento in alcune sedi multilaterali, mantenendo però una presenza forte nei contesti considerati strategici per gli interessi nazionali e per l'influenza sullo shipping globale. Una linea che potrebbe ridefinire, nei prossimi mesi, gli equilibri della governance marittima internazionale.



GENERAL EXPORT
NVOCC.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI

PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI

SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA

SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA

SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

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

ADSP IN ESERCIZIO PROVVISORIO, MIT SMENTISCE COMMISSARIAMENTO



Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti interviene per fare chiarezza sulle ricostruzioni giornalistiche circolate nelle ultime ore in merito alla gestione delle Autorità di Sistema portuale, respingendo con decisione l'ipotesi di un commissariamento, anche solo "di fatto", dei porti italiani. In una nota ufficiale, il Mit definisce le interpretazioni diffuse come "lontane dalla realtà dei fatti" e basate su una lettura errata e strumentale dei provvedimenti adottati. Al centro del dibattito c'è l'autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio di previsione 2026, concessa fino al 30 Aprile 2026 e limitata, per ciascun mese, a un dodicesimo delle spese previste per ogni capitolo.

Secondo il Ministero, non si tratta in alcun modo di un commissariamento, ma di un passaggio tecni-

co-amministrativo previsto dall'ordinamento e coerente con una prassi consolidata. In assenza di tutti i pareri necessari, in particolare quelli di competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze per le valutazioni economico-finanziarie, l'esercizio provvisorio rappresenta uno strumento volto a garantire la corretta gestione delle risorse pubbliche e la continuità amministrativa degli enti.

Il Mit sottolinea che il coinvolgimento del Mef è finalizzato proprio a tutelare la solidità finanziaria delle Autorità di Sistema portuale, assicurando la possibilità di sostenere le spese obbligatorie e indifferibili. In questa fase, le AdSp possono far fronte ai costi di funzionamento, al personale, ai contratti in essere, ai servizi essenziali per la sicurezza e l'operatività

portuale, nonché alle obbligazioni già assunte. Restano invece sospese, come previsto dalla normativa, le nuove iniziative discrezionali e gli investimenti non urgenti, una limitazione che accompagna fisiologicamente ogni periodo di esercizio provvisorio in assenza dell'approvazione del bilancio di previsione entro l'inizio dell'anno finanziario.

Da qui la presa di distanza del Ministero da chi parla di "commissariamento di fatto" dei presidenti delle Autorità portuali, una definizione giudicata priva di fondamento e potenzialmente dannosa perché alimenta

confusione e allarmismo nel settore. "I porti continuano a operare regolarmente – ribadisce il Mit – nel pieno rispetto delle norme vigenti e con l'obiettivo di garantire stabilità, sviluppo e competitività del sistema portuale nazionale".

La posizione del Dicastero mira dunque a ridimensionare le polemiche, ricondurre la vicenda nell'alveo di una gestione ordinaria dei conti pubblici e assicurare operatori e territori sulla piena operatività delle Autorità di Sistema portuale, in attesa del completamento dell'iter di approvazione dei bilanci.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

LIVORNO AMPLIA IL CANALE DI ACCESSO



Il porto di Livorno attende senza alcun dubbio il termine della Darsena Europa quando per lo scalo si apriranno nuovi scenari commerciali e economici. Ma a fianco della maxi opera strategica per il traffico container, l'AdSp del mar Tirreno settentrionale lavora anche su altri interventi di notevole importanza e attesi come l'ampliamento del canale di accesso, che permetterebbe di mantenere lo scalo competitivo fino al termine del nuovo terminal container che sorgerà sulle due vasche di colmata.

Sono già stati consegnati i lavori di banchinamento di una delle sponde della via navigabile, quella in prossimità della Torre del Marzocco.

Lavori che dovrebbero arrivare a conclusione in 655 giorni e che permetteranno al loro termine un miglio-

ramento in termini di sicurezza e accessibilità al porto industriale.

L'allargamento del canale di accesso

Allargare il canale ha un significato importante: al momento si accede allo scalo passando attraverso una sorta di strettoia, larga, tra le due sponde appena 70 metri. Un'inezia se si considera che le portacontainer di nuova generazione sono larghe anche più di 50 metri.

Una volta realizzato l'arretramento della banchina (la durata dei lavori sulla sponda lato Marzocco è di 475 giorni, mentre altri 180 giorni sono previsti sulla sponda lato Magnale), il canale sarà quasi raddoppiato e portato a 120 metri di larghezza.



Il nuovo banchinamento consentirà, peraltro, la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile.

L'appalto

Compreso nel maxi appalto da circa 16 milioni di euro, anche il progetto di "acquaticità" della Torre del Marzocco.

Alta 54 metri e sorta cinque secoli fa in mezzo al mare, la Torre si trova oggi sulla terraferma, all'interno del porto industriale, circondata da gru e container. L'intervento prevede anche la realizzazione di un bacino idrico attorno al bene storico, che sarà così circondato dall'acqua. Prima di procedere allo scavo definitivo dello specchio acqueo, gli enti competenti potranno eseguire i lavori di restauro conservativo sia del monumento sia delle sue fortificazioni. Il traguardo è rendere questo bene monumentale raggiungibile e visitabile dal pubblico anche via mare.

Un risultato storico

A definirlo un "risultato storico" è il presidente dell'AdSp, Davide Gariglio, che ha voluto ringraziare tutti coloro che hanno lavorato in questi anni al completamento di un iter procedurale estremamente lungo e complesso, che ha visto i tecnici dell'ente redigere sia la progettazione definitiva che curare tutte le attività

ambientali necessarie al superamento del vaglio del Ministero dell'Ambiente e di tutti gli altri enti di controllo.

Un iter complesso anche dal punto di vista ingegneristico, perché subordinato al completamento dei lavori di rimozione e dismissione del fascio tubiero sottomarino di ENI, che attraversava il canale di accesso dello scalo labronico, limitandone il pescaggio e la sezione di navigazione.

Come noto, i lavori di taglio degli oleodotti sono iniziati a Febbraio 2024 e si sono conclusi a Giugno 2025.

Con la rimozione dei vecchi tubi e l'interramento di quelli nuovi nel microtunnel realizzato dall'Autorità di Sistema portuale nel 2023, è diventato dunque possibile procedere con l'apertura del cantiere e con l'affidamento del maxi appalto.

"È soltanto grazie all'impegno di tutti e alla sinergia messa in campo in questi anni da ENI e Port Authority se oggi possiamo traguardare un obiettivo estremamente ambizioso", ha sottolineato Gariglio, aggiungendo: "In poco meno di due anni avremo un porto più competitivo e sicuramente più attrattivo per le compagnie di navigazione. Si tratta di un inizio d'anno che lascia ben sperare per il futuro del nostro scalo portuale, che ha importanti potenzialità di sviluppo anche a prescindere dalla Darsena Europa".

DARSENA EUROPA, SCONTRO SUI FONDI: IL GOVERNO REPLICA ALLA REGIONE

La Darsena Europa torna al centro del confronto politico e istituzionale. Dopo le dichiarazioni del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, che in un'intervista a Il Tirreno ha sollecitato il governo a garantire 130 milioni di euro per le opere complementari alla maxi-infrastruttura portuale di Livorno, arriva la replica del viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi. "Basta slogan e propaganda – afferma –: il governo ha già fatto la sua parte e le risorse statali per le opere di competenza sono state stanziare e sono tutte disponibili".

Il nodo del contendere riguarda i finanziamenti necessari per completare i collegamenti a servizio della Darsena Europa: 20 milioni per la ferrovia, 60 per la viabilità stradale e 50 milioni per il consolidamento della seconda vasca di colmata. Secondo Giani, l'assenza di certezze su queste risorse rischia di compromettere il passo successivo dell'opera, ovvero il completamento delle banchine e l'avvio del project financing, su cui hanno già manifestato interesse due grandi gruppi privati: da un lato la cordata composta da Msc, Neri e Lorenzini, dall'altro il gruppo Grimaldi.

Per il governatore toscano, i 130 milioni rappresentano "l'elemento condizionante" per garantire la continuità del progetto e mantenere l'attrattività dello scalo livornese. La Regione, ricorda Giani, ha già messo sul piatto 200 milioni di euro, un contributo definito "anomalo" per un'opera su patrimonio demaniale, ma ritenuto necessario per sbloccare un'infrastruttura strategica per la Toscana.

Di segno opposto la posizione del viceministro Rixi, che respinge l'ipotesi di un disimpegno dello Stato. "Dire che senza nuovi e immediati fondi del governo l'opera non si possa realizzare è falso e fuorviante – sottolinea –. Le affermazioni di Giani fanno riferi-



mento ad altre infrastrutture che, nella migliore delle ipotesi, sono ancora in fase progettuale. Mescolare piani, tempi e responsabilità non aiuta il territorio". Secondo il Mit, le risorse per la Darsena Europa non sono in discussione e il progetto deve procedere attraverso atti concreti e iter amministrativi, non tramite annunci mediatici.

Sul fronte operativo, anche l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha evidenziato la necessità di accelerare sui progetti di fattibilità tecnico-economica delle opere complementari, in particolare per i collegamenti ferroviari e il prolungamento della Fi-Pi-Li fino alla nuova darsena. "Solo con i progetti – ha spiegato il presidente Davide Gariglio – sarà possibile definire i costi e individuare le fonti di finanziamento". Resta aperta anche la questione della seconda vasca di colmata: senza le risorse necessarie, l'opera rischierebbe di nascere incompleta, rafforzando l'ipotesi – già avanzata da Grimaldi – di una concessione limitata a una parte delle banchine, soluzione contestata dalla cordata concorrente.

Nel dibattito entra anche il tema del commissariamento. Giani ha criticato il ruolo del prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, indicato dal ministro Salvini come futuro commissario straordinario, invitandolo a mantenere un profilo tecnico e non politico. Rixi, dal canto suo, difende l'operato di Dionisi, sottolineando che il prefetto sta svolgendo il proprio incarico nel rispetto del mandato, assicurando il coordinamento tra le amministrazioni e la continuità del procedimento, pur in attesa del decreto formale di nomina.

Sul fondo resta una preoccupazione condivisa dal cluster portuale livornese: che i ritardi o le incertezze sulle opere complementari possano rallentare lo sviluppo dello scalo, proprio mentre la Darsena Europa è chiamata a competere con i grandi porti del Nord Italia e del Mediterraneo. Una partita strategica che, al di là delle polemiche, richiede ora certezze operative e una regia istituzionale unitaria.



ZLS LA SPEZIA OPERATIVA: VIA ALL'INTEGRAZIONE PORTO-RETROPORTO

Con la conclusione dell'iter istitutivo, la Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto della Spezia" entra ufficialmente in funzione, dotando il sistema logistico spezzino di uno strumento strategico per attrarre investimenti, rafforzare la competitività e accelerare lo sviluppo economico attraverso semplificazioni amministrative e burocratiche. Un passaggio atteso da tempo, confermato dal ministro per gli Affari europei e le Politiche di coesione Tommaso Foti, che coinvolge un perimetro ampio e interregionale tra Liguria ed Emilia-Romagna.

Per il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, la ZLS rappresenta un progetto di valore strategico per il porto della Spezia e per l'area vasta di riferimento. "E' importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano."

La ZLS si inserisce in una visione di integrazione porto-retroporto che supera il concetto tradizionale di scalo come semplice insieme di banchine e moli, per configurarlo come un vero e proprio "polmone logistico" esteso alle aree di servizio, alle infrastrutture di accesso e ai mercati di riferimento. Un approccio che rientra nei programmi dell'AdSp per il prossimo quadriennio e che vede nella ZLS un tassello essenziale per attrarre nuovi operatori e semplificare i processi insediativi.

In questo quadro assume un ruolo chiave anche l'asse infrastrutturale Tirreno-Brennero, indicato da Pisano come elemento irrinunciabile per dare piena efficacia alla ZLS. "Gli sforzi per il completamento della Pontremolese non devono essere abbandonati – afferma –: si tratta di un'infrastruttura strategica per il porto e per i territori coinvolti, sulla quale l'AdSp



intende continuare a fare la propria parte insieme a istituzioni e operatori".

La governance della ZLS seguirà un modello già sperimentato con le Zone logistiche semplificate di Genova e Ravenna: la Regione Liguria presiederà il comitato di indirizzo, con la partecipazione dei rappresentanti dei territori coinvolti, inclusa l'Emilia-Romagna. La ZLS avrà una durata di sette anni, prorogabili per ulteriori sette, un orizzonte temporale ritenuto adeguato per stimolare nuovi investimenti e consolidare quelli esistenti.

Il perimetro complessivo interessa 489 ettari e comprende, oltre ai comuni liguri di La Spezia, Arco-la, Follo, Sarzana, Santo Stefano Magra e Vezzano Ligure, anche importanti siti retroportuali emiliani come Parma, Fidenza, Fontevivo, Noceto e Medesano. "Si tratta di un acceleratore economico di grande rilevanza per la Liguria e per chi opera con i

nostri porti", ha commentato il consigliere regionale delegato allo Sviluppo economico Alessio Piana, evidenziando il ruolo della Regione nella fase di pianificazione e nella futura gestione della ZLS.

Soddisfazione anche dai territori emiliani. Il consigliere regionale Andrea Massari ha definito l'avvio della ZLS "il punto di arrivo di un lavoro lungo e paziente", sottolineando la necessità di rafforzare l'integrazione tra porto, retroporto e sistema produttivo dell'Emilia-Romagna. La ZLS della Spezia si inserisce infatti

in un quadro più ampio che vede la regione coinvolta anche nelle ZLS di Ravenna e Genova, contribuendo a costruire un sistema coordinato lungo la dorsale logistica del Nord Italia.

Con l'entrata nella fase operativa, la Zona Logistica Semplificata della Spezia si candida così a diventare uno strumento centrale per lo sviluppo del porto e dei territori connessi, favorendo efficienza, attrattività e competitività dell'intero sistema logistico-industriale interregionale.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

STARTmare

zoom idee che viaggiano lontane

GRIMALDI VARA LA GRANDE MANILA, NUOVA PCTC AMMONIA-READYCENSIS

La flotta del Gruppo Grimaldi si arricchisce di una nuova protagonista della transizione energetica e dell'industria del trasporto veicoli. A Shanghai è stata ufficialmente consegnata e battezzata la Grande Manila, nuova Pure Car & Truck Carrier destinata a operare stabilmente sulle rotte Asia-Europa, segnando un ulteriore passo avanti nel programma di ammodernamento tecnologico dell'armatore napoletano.

Costruita dai cantieri SWS e CSTC, entrambi parte del colosso cinese China State Shipbuilding Corporation, la nave rappresenta la settima unità ammonia-ready della flotta Grimaldi, cioè già predisposta per l'impiego futuro dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni di carbonio. Un dato che colloca l'unità tra le piattaforme più avanzate oggi disponibili nel segmento delle PCTC.

Con i suoi 200 metri di lunghezza, 38 metri di larghezza e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Manila è progettata per massimizzare la capacità di carico e l'efficienza operativa. Può imbarcare fino a 9.241 CEU, con ponti rinforzati idonei anche al trasporto di carichi eccezionali fino a 250 tonnellate e un'altezza utile di 6,5 metri, rendendola una nave estremamente flessibile sia per il comparto automotive sia per il trasporto di mezzi industriali e rotabili pesanti.

"Con l'arrivo della Grande Manila celebriamo un nuovo, importante traguardo nell'ampliamento e nell'ammodernamento della nostra flotta", ha dichiarato l'Amministratore Delegato Emanuele Grimaldi, sottolineando come la nave rappresenti anche il rafforzamento del legame operativo del gruppo con l'area asiatica e, in particolare, con le



Filippine, oggi sempre più integrate nella rete dei servizi del vettore.

La nuova unità entra immediatamente in linea sul collegamento Asia-Europa, partendo dal porto cinese di Taicang con oltre 5.800 automobili e più di 1.300 metri lineari di altri rotabili diretti verso Regno Unito, Spagna e Belgio. Da qui, attraverso l'hub di Anversa, i carichi verranno ridistribuiti verso ulteriori destinazioni del Nord Europa e del Mediterraneo, prima del rientro in Estremo Oriente previsto per la primavera.

Dal punto di vista tecnologico, la Grande Manila è equipaggiata con un motore elettronico di ultima generazione, caratterizzato da consumi specifici tra i più bassi della sua categoria e conforme ai limiti più stringenti in materia di emissioni di CO₂, NO_x e SO_x. Grazie alla combinazione tra progetto nave ottimizzato, grandi volumi di carico e impianti avanzati, l'unità consente una riduzione dell'indice di emissioni di CO₂ per carico trasportato fino al 50% rispetto alle precedenti generazioni di PCTC.

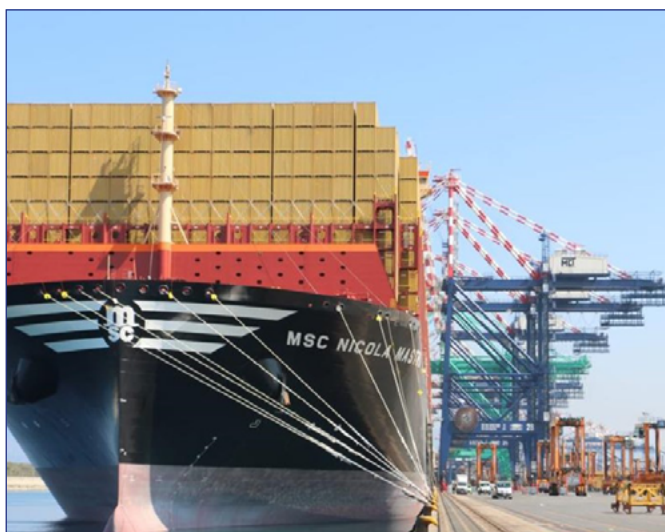
La certificazione "Ammonia Ready" rilasciata dal RINA attesta inoltre che la nave potrà essere convertita in una fase successiva all'impiego dell'ammoniaca come combustibile, senza dover affrontare radicali modifiche strutturali. A questo si aggiunge la predisposizione per il cold ironing, che permetterà alla Grande Manila di spegnere i motori in porto e alimentarsi direttamente dalla rete elettrica terrestre, riducendo ulteriormente l'impatto ambientale durante le soste.

Il battesimo dell'unità, affidato a Doris Ho del gruppo Magsaysay, partner storico di Grimaldi nel settore del manning in Asia, ha suggellato una giornata che non rappresenta solo l'ingresso in flotta di una nuova nave, ma il consolidamento di una strategia industriale orientata a flotte più grandi, più efficienti e sempre più pronte all'era dei combustibili alternativi.

Per Grimaldi, la Grande Manila non è soltanto una nave, ma un tassello chiave nella costruzione della PCTC del futuro.



GIOIA TAURO SUPERA OGNI TRAGUARDO: NEL 2025 SFIORATI I 4,5 MILIONI DI TEU



Il 2025 si chiude come l'anno dei record per il porto di Gioia Tauro, che consolida la propria leadership nazionale nel traffico container e rafforza il suo ruolo di primo piano nel panorama portuale del Mediterraneo. Lo scalo calabrese ha movimentato circa 4,5 milioni di Teu, segnando una crescita del 14% rispetto all'anno precedente e superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei quattro milioni di container.

Un risultato che va oltre le aspettative iniziali e che testimonia la capacità del porto di reagire efficacemente a un contesto internazionale complesso, caratterizzato dalle ricadute della direttiva europea ETS e dalle tensioni geopolitiche legate alla crisi del Mar Rosso, fattori che avrebbero potuto incidere negativamente sui flussi commerciali globali. Al contrario, Gioia Tauro ha dimostrato solidità e resilienza, rafforzando ulteriormente la propria centralità nei traffici marittimi.

Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel bacino del Mediterraneo, lo scalo si conferma hub strategico per i principali armatori di riferimento, in particolare MSC e Grimaldi, che continuano a scegliere

Gioia Tauro come nodo chiave delle proprie rotte di transhipment.

Alla base dei risultati vi è una stretta sinergia tra pubblico e privato, sostenuta da una decisa politica di sviluppo infrastrutturale portata avanti dall'Autorità di Sistema portuale, guidata dal presidente Paolo Piacenza. Tra gli interventi più rilevanti figurano i lavori di elettrificazione delle banchine, per un investimento complessivo di circa 70 milioni di euro, e il progetto di dragaggio dei fondali, dal valore di 5 milioni di euro, che consentirà di mantenere la profondità a 18 metri, caratteristica unica in Italia.

“Il 2025 conferma la centralità del porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali – ha dichiarato Piacenza –. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, portata avanti senza interrompere l'operatività del terminal, ha un duplice obiettivo: rafforzare la vocazione naturale dello scalo nel transhipment e, al tempo stesso, dotarlo di infrastrutture all'avanguardia per favorire occupazione qualificata e lo sviluppo di un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno”.

Nel dettaglio, la Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 Teu, con un incremento di circa mezzo milione di Teu rispetto al 2024. Un dato che conferma il ruolo strategico di Gioia Tauro anche per il sistema economico nazionale: lo scalo gestisce infatti circa il 40% della movimentazione di merci internazionali dirette al mercato italiano ed è l'unico porto del Paese in grado di accogliere stabilmente le mega portacontainer impiegate sulle rotte transoceaniche.

La combinazione tra fondali profondi, infrastrutture avanzate e una posizione geografica baricentrica tra Suez e Gibilterra continua dunque a rendere Gioia Tauro un asset fondamentale per la competitività del sistema portuale italiano e per le catene logistiche globali.

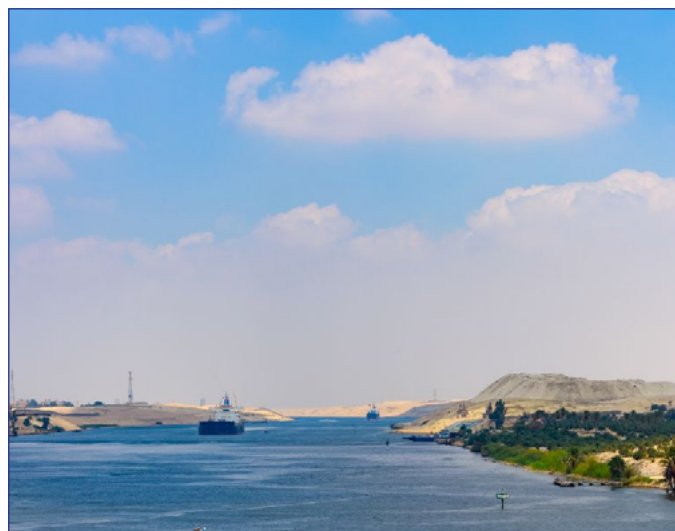
SUEZ, IN AUMENTO I CONTAINER DOPO IL RALLENTAMENTO POST-NATALIZIO

Dopo settimane di traffici ridotti, il Canale di Suez registra segnali di ripresa nel passaggio delle navi portacontainer. Nella settimana conclusa l'11 Gennaio, i transiti sono saliti a 26 unità, il livello settimanale più alto delle ultime cinque settimane, secondo i dati del nuovo Red Sea Diversion Tracker lanciato da Drewry Shipping Consultants. Il confronto con la settimana precedente evidenzia una netta inversione di tendenza: i passaggi erano stati infatti soltanto 10, un dato in gran parte attribuibile al consueto rallentamento delle attività di spedizione nel periodo successivo alle festività natalizie.

L'aumento dei transiti attraverso Suez è legato in particolare alle scelte operative di alcuni grandi vettori. CMA CGM/APL e MSC hanno instradato complessivamente cinque portacontainer di capacità superiore agli 8.000 Teu lungo la rotta del Canale nella seconda settimana dell'anno, rispetto alle due unità della settimana precedente. Parallelamente, operatori di dimensioni più contenute continuano a utilizzare Suez con navi di stazza inferiore. Già a fine 2024, Maersk aveva effettuato un passaggio "pilota" con una portacontainer da 6.478 Teu sulla relazione Stati Uniti-Medio Oriente, considerato dal mercato un test operativo.

Secondo Drewry, il settore guarda ora con attenzione alle prossime mosse dei grandi carrier, chiamati a decidere se proseguire con un approccio attendista o riprendere in modo più strutturato i transiti attraverso Suez anche con le navi di maggiore capacità.

Parallelamente, resta elevato il ricorso alla rotta del Capo di Buona Speranza: nella seconda settimana dell'anno i viaggi su questa direttrice sono saliti a 203, rispetto agli 82 della settimana precedente, a conferma di un sistema di rotte ancora fortemente condizionato dalle tensioni nel Mar Rosso.



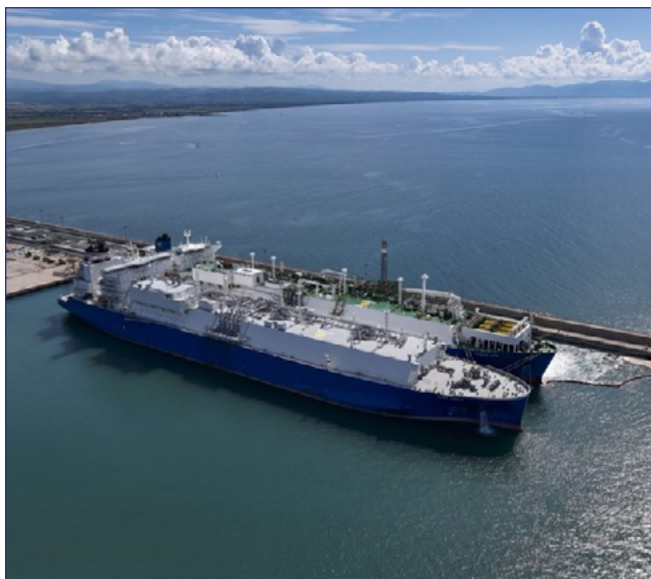
Nonostante il recente incremento, i livelli di traffico nel Canale di Suez rimangono ben al di sotto della normalità pre-crisi, quando prima dell'autunno 2023 si contavano in media circa 55 transiti settimanali verso nord e 25 verso sud.

"Il ritorno graduale alla rotta di Suez rappresenta uno dei fattori chiave del 2026 in termini di capacità disponibile, noli, tempi di transito e consumi di carburante", ha spiegato Philip Damas, managing director di Drewry. "Con il Red Sea Diversion Tracker intendiamo fornire uno strumento utile a migliaia di operatori della filiera marittima".

Drewry prevede che i principali vettori manterranno un atteggiamento prudente, incrementando i passaggi attraverso Suez in modo progressivo, monitorando l'evoluzione del mercato assicurativo, le scelte dei concorrenti più audaci e l'impatto del ritorno alla rotta tradizionale sui noli. Un rientro graduale, secondo la società di analisi, potrebbe inoltre evitare l'arrivo simultaneo di grandi volumi di navi nei porti europei, riducendo il rischio di congestione.

Il Red Sea Diversion Tracker, che si affianca al World Container Index e all'Intra-Asia Container Index, sarà pubblicato con cadenza quindicinale ed è consultabile gratuitamente dagli utenti registrati sul sito di Drewry.

RIGASSIFICATORE PIOMBINO, SNAM CHIEDE LA PROROGA DELL'AUTORIZZAZIONE



Il dossier energetico torna al centro del confronto tra la costa toscana e il Governo. Snam ha infatti depositato, a ridosso della fine del 2025, la richiesta di proroga dell'autorizzazione unica che consente la permanenza della nave rigassificatrice Italis Lng – ex Golar Tundra – nel porto di Piombino, dove l'impianto è operativo dal 2023. La domanda rappresenta un passaggio tecnico e industriale necessario, considerato che l'attuale autorizzazione, rilasciata nel 2022 in regime commissariale per far fronte all'emergenza energetica nazionale, scadrà nel Luglio 2026. Senza un'estensione dei termini, l'operatività dell'impianto non potrebbe proseguire oltre quella data.

La richiesta si inserisce in un contesto di politica energetica ancora incerto. La Italis Lng, con una ca-

pacità di rigassificazione di circa 5 miliardi di metri cubi annui, contribuisce in modo rilevante alla sicurezza degli approvvigionamenti di gas del Paese. Allo stesso tempo, l'intesa originaria tra Governo, enti locali e Regione Toscana prevedeva una permanenza limitata a tre anni nel porto di Piombino, con il successivo trasferimento dell'unità in un sito offshore definitivo, individuato nell'area di Vado Ligure-Savona, entro il 2026.

La proroga richiesta da Snam apre quindi un nuovo fronte di dialogo – e potenziale tensione – con le amministrazioni locali. Da un lato, la continuità dell'impianto è ritenuta strategica in una fase di persistente volatilità del mercato globale del gas; dall'altro, il mancato rispetto delle scadenze concordate rischia di riaccendere il confronto con il territorio, che aveva accettato la presenza del rigassificatore come soluzione temporanea.

L'estensione dell'autorizzazione servirebbe a coprire i tempi tecnici necessari al completamento delle opere infrastrutturali e dei collegamenti sottomarini nel sito di destinazione finale. Resta però il nodo politico e istituzionale legato a un'eventuale permanenza prolungata dell'impianto nello scalo piombinese oltre quanto inizialmente previsto.

Ora la parola passa ai ministeri competenti e agli enti coinvolti, chiamati a valutare non solo la durata della proroga, ma anche le condizioni ambientali e le eventuali compensazioni economiche. Per il settore energetico e per gli osservatori finanziari, il caso Piombino si conferma un banco di prova sulla capacità del sistema italiano di gestire infrastrutture strategiche conciliando sicurezza energetica, tempi di transizione e impegni assunti con i territori.

“PARENTI (ANCIP): LE REGOLE UE NON DIFENDONO PIÙ L'ECONOMIA REALE”

Le parole di Gaudenzio Parenti, Direttore Generale di Ancip, colpiscono perché non sono ideologiche, ma profondamente aderenti al tempo che stiamo vivendo. “Il mondo è cambiato”, scrive, e quel cambiamento non è una formula retorica ma una realtà che ogni giorno si riflette sulle banchine dei porti, nelle filiere logistiche e nelle scelte di investimento delle imprese europee.

“Che lo si voglia o meno, viviamo ormai in un contesto multipolare, caratterizzato da nuove zone di influenza commerciale, dal controllo di capitali e materie prime e da rapporti di forza che non sono solo economici, ma anche geopolitici e militari.” È una fotografia che il settore marittimo conosce bene: dalle rotte energetiche ai colli di bottiglia dei cavi sottomarini, dalle catene del valore asiatiche alle nuove politiche industriali americane e cinesi.

Parenti va dritto al nodo giuridico che l'Europa continua a evitare. “Questo nuovo equilibrio globale non ha ancora trovato un assetto stabile, ma una cosa è chiara: i parametri e i principi economici e giuridici che abbiamo conosciuto finora non sono più pienamente attuali né funzionali.” Ed è qui che entra in gioco il tema degli aiuti di Stato e della concorrenza, uno dei pilastri della costruzione europea, ma anche uno dei suoi principali limiti nell'era del ritorno delle politiche di potenza.

“In questo scenario, il Diritto dell'Unione Europea, e in particolare le regole sugli aiuti di Stato e sulla concorrenza, non possono rimanere immutate: deve necessariamente evolvere.” La sua non è una richiesta di deregulation, ma di realismo strategico. “Non possono continuare a rappresentare un ostacolo ovvero impedimenti competitivi per le imprese europee, soprattutto se confrontate con realtà extra UE che vengono sistematicamente sostenute dai propri Stati at-



traverso dazi, immissioni di capitali, incentivi fiscali e protezione normativa.”

È una verità che il sistema portuale e logistico vive ogni giorno. Terminal, cantieri, flotte e piattaforme industriali europee competono con soggetti che operano all'interno di ecosistemi protetti e finanziati dallo Stato. La simmetria regolatoria non esiste più, ma Bruxelles continua spesso a comportarsi come se il mondo fosse ancora quello del libero scambio multilaterale.

Parenti non usa mezzi termini: “La crescita, e in molti casi la sopravvivenza, delle nostre imprese strategiche, comprese quelle portuali, logistiche e cantieristiche, dipende anche da questo.” Ed è un passaggio cruciale, perché mette i porti e la logistica dentro la categoria delle infrastrutture strategiche, non come semplici operatori di mercato ma come pilastri della sicurezza economica e industriale europea.

Il punto che il Direttore Generale Ancip solleva è esattamente quello che attraversa oggi tutta la blue economy europea. “L’Europa deve prendere atto del cambiamento in atto e adottare con urgenza contromisure adeguate. In caso contrario, il rischio è un progressivo declino economico, industriale e sociale, governato da un approccio burocratico e tecnocratico sempre più distante dalla realtà dei mercati e delle imprese.”

Nel mondo dei porti e della logistica questo divario è sempre più visibile. Da un lato, operatori che investono in banchine, gru, cold chain, offshore e intermodalità per restare agganciati alle nuove rotte globali.

Dall’altro, un quadro regolatorio europeo che spesso rallenta, vincola e scoraggia proprio quei settori che dovrebbero essere protetti e rafforzati.

“Il tempo dell’inerzia è finito: serve visione, coraggio e pragmatismo.” La chiusura di Parenti è anche una chiamata in causa per le istituzioni. Perché nel mondo multipolare che si sta affermando, chi non costruisce una politica industriale e infrastrutturale rischia di diventare solo uno spazio di transito, non un attore.

E per un continente che vive di commercio marittimo, logistica ed export, sarebbe una sconfitta storica.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



ADSP PALERMO, RINVIATO ANCORA IL RICORSO DELLA REGIONE



Nuovo rinvio al Tar nel contenzioso avviato dalla Regione Siciliana contro la nomina di Annalisa Tardino a commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale di Palermo. La richiesta di differimento dell'udienza è stata presentata dal pool di legali che assiste la Regione senza che sia stata fissata una nuova data, elemento che lascia intravedere una possibile ricomposizione della vicenda. Da Palazzo d'Orleans spiegano che la decisione è motivata dalla necessità di procedere a ulteriori approfondimenti, anche alla luce delle recenti scelte adottate dalla gestione commissariale. In particolare, viene sottolineata la riconferma di Luca Lupi nel ruolo di segretario generale dell'AdSp, una figura definita di "riconosciu-

ta e consolidata professionalità", la cui permanenza ha assicurato la piena continuità dell'azione amministrativa dell'ente.

Parallelamente, la Regione ha preso atto dell'attività svolta nei mesi scorsi dalla commissaria straordinaria. Dal governo regionale trapela infatti una valutazione positiva sull'operato di Tardino, che starebbe svolgendo il proprio incarico "con impegno e competenza". Un cambio di clima che segna un evidente ammorbidimento della linea inizialmente adottata dalla Regione e che potrebbe aprire la strada a un ritiro formale del ricorso, chiudendo definitivamente il caso.

Il rinvio del merito si inserisce in un percorso già avviato nei mesi scorsi. Lo scorso Settembre, infatti, la Regione Siciliana aveva già rinunciato alla richiesta di sospensiva cautelare della nomina, spiegando allora di preferire un esame completo e approfondito della vicenda piuttosto che un intervento giudiziario limitato e sommario.

Secondo quanto filtra dagli ambienti istituzionali, la nuova decisione del Tar potrebbe essere il segnale di un'intesa in via di definizione tra il presidente della Regione Renato Schifani e il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini. Un'intesa che, se confermata, consentirebbe di superare definitivamente il contenzioso e garantire stabilità alla governance del porto di Palermo.



MESSINA CHIUDE IL CERCHIO DEL FREDDO: THERMOCAR ENTRA NEL GRUPPO

L'ingresso totale di Thermocar nel perimetro di Ignazio Messina & C. non è una semplice operazione societaria, ma un tassello decisivo nel ridisegno della catena del valore del trasporto refrigerato lungo l'asse Mediterraneo-Medio Oriente-Subcontinente indiano. Con il perfezionamento dell'acquisizione del 100% della società genovese specializzata nei traffici a temperatura controllata, il gruppo armatoriale compie un passo che va ben oltre il rafforzamento logistico, avvicinandosi a un modello di integrazione verticale sempre più raro nel panorama containerizzato europeo.

Thermocar, da decenni attiva nei flussi reefer tra Europa, Africa, Golfo e Asia meridionale, rappresenta uno dei nodi tecnici più sofisticati della filiera del freddo. Non solo perché controlla direttamente flotte, terminal e distribuzione terrestre, ma perché ha costruito negli anni una piattaforma operativa in grado di governare il prodotto più delicato del traffico container: quello che non ammette interruzioni, oscillazioni termiche o ritardi.

Dal mare al terminal: una filiera sotto controllo diretto

L'integrazione con Ignazio Messina & C. consente ora di allineare pienamente la capacità marittima della compagnia con un'infrastruttura logistica dedicata al trasporto refrigerato. Thermocar dispone infatti di una flotta articolata di container frigo, inclusi modelli ad atmosfera controllata e unità palletwide ad alta capacità, oltre a un parco di mezzi stradali specializzati e a un terminal attrezzato all'interno del porto di Genova, con cella frigorifera e prese dedicate allo stoccaggio dei reefer in area doganale.



A rendere l'asset ancora più strategico è la presenza dei container Multitemp, una tecnologia che consente di suddividere un singolo box in comparti termici indipendenti, permettendo il trasporto simultaneo di merci con esigenze di temperatura differenti. Una soluzione che intercetta in modo diretto le esigenze dell'agroalimentare premium, del farmaceutico e delle catene del fresco destinate ai mercati del Golfo e dell'Asia.

Da Genova, cuore operativo del sistema, vengono gestite tutte le attività critiche: test, manutenzione, lavaggio, connessioni elettriche, stoccaggio temporaneo e gestione documentale. Un controllo che, inserito nel perimetro Messina, permette ora di governare l'intero ciclo del freddo, dalla partenza fino alla consegna finale.

Emirati, India e Africa: il freddo come leva competitiva

Non è casuale che Thermocar abbia recentemente avviato un collegamento diretto dedicato al traffico refrigerato dal Sud Europa agli Emirati Arabi Uniti, sotto il marchio Emirates Cool Express. È su queste direttrici che si gioca una delle partite più rilevanti del commercio globale di prodotti freschi, dove la qualità della logistica incide direttamente sul valore della merce.

L'operazione si inserisce inoltre nel piano di rinnovamento e potenziamento della flotta full container di Ignazio Messina & C., che negli ultimi anni ha aumentato in modo significativo la propria capacità, con una particolare attenzione proprio ai volumi reefer verso Mediterraneo orientale, Medio Oriente, Africa e India. L'acquisizione di Thermocar consente di trasformare questa capacità in un servizio realmente end-to-end,

riducendo dipendenze esterne e aumentando l'affidabilità percepita dal mercato.

La continuità gestionale è garantita dal mantenimento dei fratelli Puccetti nel management della società, con Federico Puccetti nominato amministratore delegato. Un segnale di stabilità operativa che accompagna il cambio di controllo, evitando fratture in una struttura che fa della specializzazione il proprio principale vantaggio competitivo.

In un settore dove il trasporto refrigerato è sempre più centrale per la sicurezza alimentare globale, la farmaceutica e le filiere a elevato valore aggiunto, la mossa di Ignazio Messina & C. va letta come un posizionamento industriale di lungo periodo: non più semplice vettore marittimo, ma regista integrato della catena del freddo lungo alcune delle rotte più sensibili del commercio internazionale.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



ITALIA E ARTICO, PRESENTATA LA NUOVA STRATEGIA



L'Artico entra a pieno titolo tra le priorità strategiche dell'Italia, dell'Unione europea e della NATO. È questo il messaggio centrale emerso a Roma in occasione della presentazione della nuova Strategia italiana per l'Artico, aggiornata a dieci anni dalla prima e pensata per rispondere alla crescente rilevanza geopolitica, economica e ambientale del 'Grande Nord'.

Nel messaggio inviato alla conferenza, la presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha ribadito la necessità che l'Artico diventi sempre più un'area di attenzione per l'Ue e per l'Alleanza Atlantica, sottolineando l'importanza di una presenza coordinata capace di prevenire tensioni, preservare la stabilità e contrastare le ingerenze di altri attori globali. L'Italia, pur non essendo un Paese artico, rivendica un ruolo di primo piano grazie a una lunga tradizione di spedizioni e

ricerca scientifica, dalla base "Dirigibile Italia" alle Svalbard fino alle campagne oceanografiche della Marina Militare.

La nuova strategia, elaborata nel corso del 2025, delinea una visione di lungo periodo fondata su tre direttrici principali: sicurezza, ricerca scientifica e sviluppo economico. L'obiettivo è rafforzare l'impegno italiano nella regione mettendo a sistema le diverse componenti del Paese, in un'ottica di cooperazione multilaterale e di integrazione con le politiche dell'Unione europea e della NATO.

Tra le priorità indicate figurano il consolidamento del ruolo dell'Italia come Paese non artico ma fortemente interessato alla regione; il contributo al mantenimento dell'Artico come area di bassa tensione; il rafforzamento della sicurezza euro-atlantica; lo sviluppo delle relazioni con i Paesi artici europei –



dalla Danimarca alla Norvegia, passando per Finlandia, Islanda e Svezia – e il sostegno a un maggiore coinvolgimento dell'Ue sulle questioni artiche. Centrale anche il potenziamento della ricerca scientifica e la valorizzazione delle opportunità economiche emergenti per le imprese italiane.

Il ministro degli Esteri Antonio Tajani ha annunciato, in questo quadro, la preparazione di una missione imprenditoriale dedicata all'Artico, in collaborazione con l'ambasciata italiana a Copenaghen. L'area, ha ricordato, è ricca di materie prime strategiche e rappresenta un fronte industriale e commerciale sempre più rilevante. Un tema che si intreccia con la transizione energetica e con l'accesso a risorse critiche. Secondo il governo, l'interesse per l'Artico non è episodico ma risponde a dinamiche strutturali legate ai cambiamenti climatici. Lo scioglimento dei ghiacci sta aprendo nuove rotte marittime, come la Northern Sea Route, che potrebbe intercettare fino al 40-50% dei traffici oggi in transito da Suez, e rendendo accessibili risorse energetiche e minerarie stimate in circa il 30% delle riserve mondiali di gas e il 13% di quelle di

petrolio non ancora scoperte.

L'approccio italiano esclude una presenza militare autonoma o simbolica. Come chiarito dai ministri della Difesa Guido Crosetto e degli Esteri Tajani, la sicurezza dell'Artico non si garantisce con piccoli contingenti nazionali, ma attraverso una strategia coordinata in ambito Nato e Ue. L'Italia punta invece su innovazione tecnologica e spaziale, eccellenza scientifica, diplomazia e supporto industriale, valorizzando realtà come Leonardo, Eni e Fincantieri, già attive in soluzioni per ambienti estremi.

In un contesto segnato anche dalle tensioni con la Russia, che accusa la Nato di voler militarizzare la regione, Roma rivendica una linea orientata alla cooperazione e al dialogo. L'obiettivo dichiarato è mantenere l'Artico come un "bene pubblico internazionale", area di pace e stabilità, consapevoli che quanto accade nel Grande Nord ha ricadute dirette sulla sicurezza, sulla prosperità e sugli equilibri globali, dal Mediterraneo all'Europa nel suo complesso.

CROCIERE, CIVITAVECCHIA STABILISCE UN NUOVO RECORD NAZIONALE



Il porto di Civitavecchia chiude il 2025 con un risultato senza precedenti per il sistema portuale italiano, superando per la prima volta la soglia dei 3,5 milioni di crocieristi. Con 3.556.559 passeggeri movimentati, lo scalo laziale si conferma primo porto crocieristico d'Italia e rafforza la propria leadership anche a livello europeo. Il dato, certificato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, rappresenta un nuovo record assoluto, migliorando ulteriormente il primato già detenuto dallo stesso porto nel 2024. Un risultato che consolida il ruolo strategico di Civitavecchia nel panorama mondiale delle crociere, sia come porto di transito sia, soprattutto, come home port per imbarchi e sbarchi.

La crescita dei passeggeri è stata accompagnata dall'aumento del numero di scali e dal rafforzamento dell'intera filiera crocieristica, che coinvolge terminalisti, compagnie di navigazione, servizi tecnici,

logistici e operatori locali. Il comparto si conferma così uno dei principali motori economici dello scalo, con ricadute significative sull'occupazione, sul turismo, sul commercio e sull'indotto, a beneficio non solo della città di Civitavecchia ma dell'intero territorio regionale.

"Il record raggiunto nel 2025 non è soltanto un risultato statistico, ma la dimostrazione concreta del valore strategico delle crociere per il porto, il territorio e il Sistema Paese", ha dichiarato il presidente dell'AdSp MTCS, Raffaele Latrofa. "Parliamo di occupazione, attrattività internazionale, sviluppo economico e investimenti infrastrutturali. È il frutto di una programmazione coerente e di una collaborazione efficace tra Autorità di Sistema portuale, terminalista, armatori e operatori locali".

Guardando al futuro, Latrofa ha evidenziato come il

2026 possa segnare un ulteriore salto di qualità, anche grazie al completamento delle opere previste dal Piano Nazionale Complementare al PNRR. Dall'apertura dell'accesso sud del porto al nuovo collegamento con l'antemurale e al suo prolungamento, gli interventi infrastrutturali sono destinati a trasformare profondamente l'assetto dello scalo e la funzionalità dei servizi, in particolare quelli legati al traffico crocieristico. Sono inoltre allo studio soluzioni per aumentare la capacità di accoglienza delle navi, a partire dal 2027-2028.

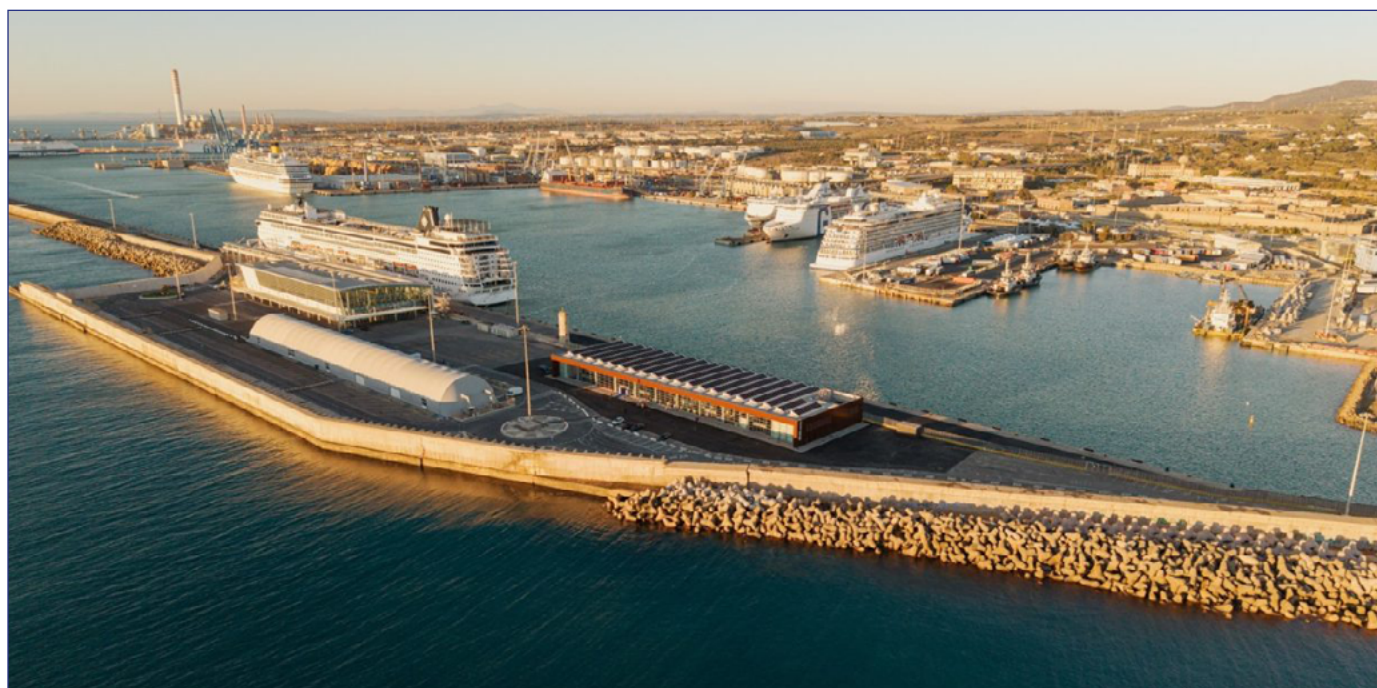
I numeri

Nel dettaglio, secondo i dati diffusi dal concessionario Roma Cruise Terminal, nel 2025 il traffico crocieristico è cresciuto del 2,81% rispetto all'anno precedente. I passeggeri in transito sono stati 1.829.701, in aumento del 5,40%, mentre quelli imbarcati e sbarcati hanno raggiunto quota 1.726.858, con una crescita di circa

l'1%. Gli scali complessivi sono saliti a 862, contro gli 841 del 2024.

L'anno appena concluso ha registrato anche un andamento positivo delle attività di carico merci e delle provviste di bordo a supporto delle navi da crociera, oltre all'inaugurazione del nuovo terminal Donato Bramante, progettato per accogliere le grandi unità di ultima generazione e rafforzare ulteriormente la competitività dello scalo nel contesto europeo.

Commentando i risultati, il direttore generale di Roma Cruise Terminal, John Portelli, ha ricordato che "dal 2007 ad oggi la società ha movimentato quasi 42 milioni di passeggeri nel porto di Civitavecchia", ringraziando armatori, istituzioni e operatori locali per il contributo determinante al raggiungimento di questi nuovi traguardi.



MISTERI D'ITALIA: IL TRAVAGLIATO ITER DELLA DARSENA EUROPA

Un miraggio che da più di un ventennio continua ad abbacinare Livorno, quello della darsena o piattaforma Europa, l'ambiziosa infrastruttura che, una volta ultimata – se mai lo sarà – dovrebbe estendersi su una superficie di ben 60 ettari protetta da due nuove grandi dighe che, in totale, misureranno quasi 7 chilometri.

Sul progredire dell'opera, al di là e al di fuori delle dichiarazioni e dei comunicati ufficiali, le notizie e i non detti continuano a ricorrersi tanto che, volendo andare in qualche modo oltre a quanto viene riportato dalla stampa cittadina, si rischia di perdersi un po' nel mare magnum delle voci... incontrollate che, troppo spesso, sono il frutto di contese politiche condite con dosi, anche rilevanti, di mistificazione e di cattiva informazione. Proviamo, dunque, a districarci nel fitto garbuglio di "confidenze" e di notizie che continuano ad incrostare quella che, a buona ragione, è considerata la grande speranza per il futuro del maggior porto toscano.

Anzitutto merita chiarire che, nonostante le dimissioni presentate nello scorso mese di Ottobre, Luciano Guerrieri è, a tutt'oggi, ancora ben saldo nella sua funzione di commissario straordinario per la darsena Europa e continua ad esercitare in pienezza i suoi poteri e le sue prerogative, tanto è vero che, nelle scorse settimane, già dimissionario, avrebbe proceduto addirittura all'assunzione di due nuovi tecnici. A fronte di ciò, la funzione del prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, nuovo commissario designato, ma non formalmente nominato, resta limitata a quella di responsabile della così detta cabina di regia, senza, però rivestire, in subjecta materia, alcun ruolo realmente istituzionale.

Questo lo stato dei fatti ossia il contesto che fa da cornice alle polemiche scatenate in questi giorni sul mancare dei fatidici "130 milioni" (che, poi, sono



129) per la prosecuzione dei lavori che la politica locale e regionale continua ad attribuire in toto alla responsabilità del governo, in particolare al ministro Salvini e al vice ministro Rixi.

È proprio su questo punto, a dir poco cruciale che – fatti alla mano – dobbiamo cercare di vedere più chiaro e di dissipare il pretestuoso polverone che, più o meno in buona fede, continua ad essere da più parti sollevato a piene mani. Cerchiamo, dunque, di esporre lo stato dell'arte in modo massimamente quanto schematicamente chiaro.

Nel Dicembre del 2024, la Corte dei conti, con propria "deliberazione" n. 59/2024/CCC, denunciava la mancanza di 129 milioni dovuta all'esplosione dei costi fino a circa 629 milioni verificatosi fin dall'apertura dei cantieri mentre il commissario Guerrieri,



fino al Febbraio del 2025, aveva sempre fermamente continuato a negare la mancanza di fondi economici per il completamento dell'opera.

In questi ultimi tempi lo stesso Guerrieri, insieme al suo successore alla presidenza dell'AdSp del mTs, Davide Gariglio, e al presidente della regione Toscana, Eugenio Giani, sostiene che, mancherebbero 130/150 milioni per completare la grande darsena con le necessarie opere di corredo (viabilità, collegamenti ferroviari..., etc) senza le quali l'infrastruttura rischierebbe di risultare inutile, così la trimurti dei "G" (Guerrieri, Giani e Gariglio) rivendica a gran voce l'intervento economico del governo e sollecita (impropriamente) il prefetto Dionisi a farsi carico di intervenire per ottenere l'erogazione dell'importante somma di pubblico denaro.

Sul punto, è oltremodo opportuno chiarire che, riguardo alla richiesta di fondi, il dottor Dionisi non è titolare di alcuna investitura istituzionale e che il dimissionario, ma ancora saldamente regnante, commissario Guerrieri, quelle opere accessorie, ma indispensabili poiché riconducibili a strade di accesso, ferrovie e consolidamento della seconda vasca di colmata, non le ha mai pensate né poste in progettazione né, ovviamente, finanziate, salvo chiederne adesso con forza il finanziamento da parte del Governo vigorosamente fiancheggiato da Giani e Gariglio.

Messa in questo modo, secondo quanto asseriscono i "G", potrebbe sembrare che, ad oggi, i finanziamenti mancanti per le opere accessorie della darsena consistano in 129 milioni, proprio quelli che, già a Novembre 2024, la Corte dei Conti aveva segnalato come mancanti e non finanziati a causa della straordinaria lievitazione dei costi per le opere già appaltate e in corso di realizzazione su un importo di aggiudicazione contrattuale di 405 milioni.

Ebbene, in realtà, quei soldi non riguardano affatto le ulteriori opere di corredo di cui parlano Guerrieri, Giani e il presidente dell'AdSp del mTs, Gariglio, a cui – come vedremo – potrebbe convenire, a propria tutela, una maggiore vigilanza chez soi.

Quindi, alla luce di quanto sopra e dando credito a quanto dichiarano i tre "G", alla mancanza dei citati 129 milioni, derivata dallo straordinario crescere dei costi per le opere già appaltate nel 2021 dal commissario Guerrieri, sembrerebbe doversi verosimilmente aggiungere la somma di ulteriori 150 milioni circa, da destinare – quelli sì – alla realizzazione delle ricordate ed indispensabili opere accessorie, portando così il totale del buco o, se si preferisce, del difetto, alla ragguardevole cifra di poco meno di 300 milioni (per adesso).

Altro che 130 milioni!!

IL MIT RIBADISCE: “NON ESISTE ALCUN COMMISSARIAMENTO”



Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti chiude ogni polemica aperta in seguito alle notizie che facevano pensare a un possibile commissariamento dei porti italiani all'indomani dell'autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio di previsione 2026, concessa fino al 30 Aprile 2026 e limitata, per ciascun mese, a un dodicesimo delle spese previste per ogni capitolo.

Tornando sul tema dal ministero si sottolinea come “ancora una volta, su un tema strategico come quello dei porti, qualcuno ha tentato di sovrapporre la narrazione alla realtà, alimentando letture forzate che nulla hanno a che vedere con i fatti” si legge in una nota.

La verità, si spiega da Porta Pia “è semplice e documentata”.

I bilanci della totalità delle Autorità di Sistema portuale sono stati approvati dal Mit al termine dell'iter istruttorio da parte del Mef.

“Un passaggio che non rappresenta né un'eccezione né una criticità, ma l'applicazione di una prassi consolidata, seguita sotto governi di ogni colore politico, per una corretta vigilanza a tutela della trasparenza e della buona gestione delle risorse pubbliche”.

Già nei giorni scorsi il Mit aveva messo in evidenza che il coinvolgimento del Mef è finalizzato a tutelare la solidità finanziaria delle Autorità di Sistema portua-

le, assicurando la possibilità di sostenere le spese obbligatorie e indifferibili. Una fase durante la quale restano sospese, come previsto dalla normativa, le nuove iniziative discrezionali e gli investimenti non urgenti, una limitazione che accompagna fisiologicamente ogni periodo di esercizio provvisorio in assenza dell'approvazione del bilancio di previsione entro l'inizio dell'anno finanziario.

Un adempimento ordinario, non un segnale di allarme

La nota critica “chi oggi prova a trasformare un adempimento tecnico ordinario in un presunto segnale di allarme” scegliendo consapevolmente di confondere i piani, insinuando dubbi dove non esistono e alimentando tensioni inutili in un settore che richiede invece stabilità, affidabilità e visione.

“Non esiste alcun commissariamento, né formale né sostanziale. Esiste un sistema portuale che opera regolarmente, con conti controllati, procedure rispettate e piena continuità amministrativa garantita, grazie al coinvolgimento degli organi competenti così come previsto dall'ordinamento”.

L'analisi del Ministero spiega che i numeri sono certificati lasciando poco spazio alle “ricostruzioni fantasiose che restano tali”.

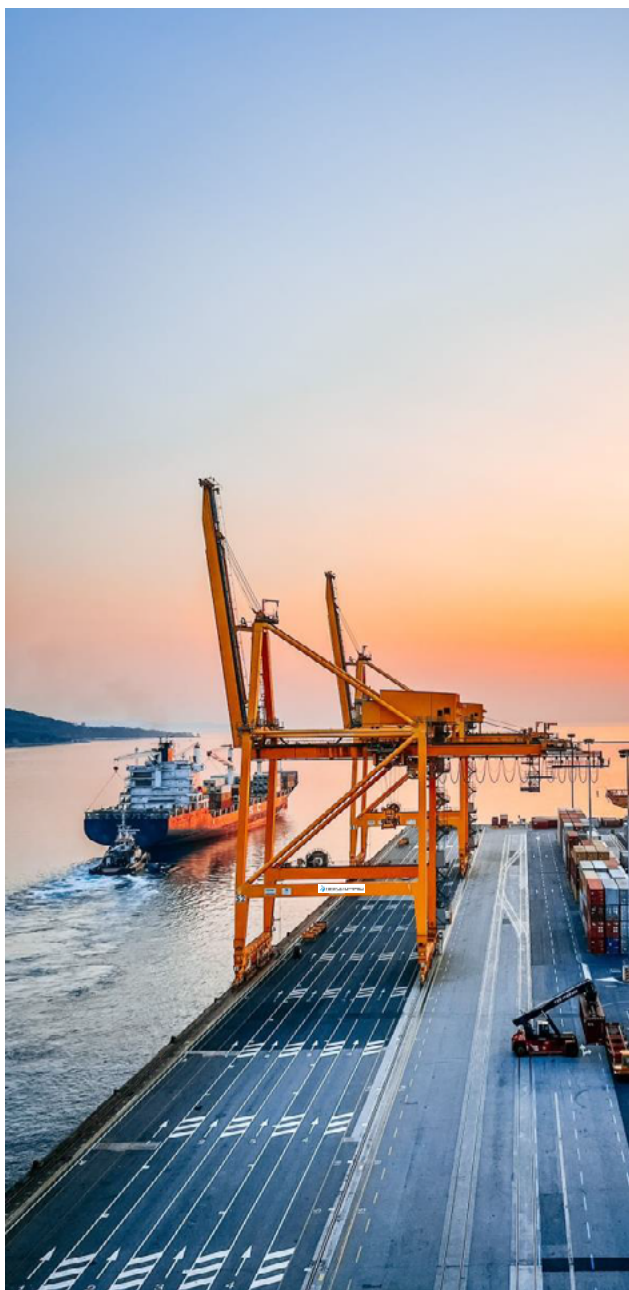
“Tentare di trasformare i tempi di un adempimento tecnico in una presunta criticità rischia solo di innervosire inutilmente il clima -si evidenzia- e di introdurre elementi di confusione in un settore strategico per il Paese, che invece ha bisogno di stabilità, certezze e responsabilità. I porti italiani continuano a operare regolarmente, nel pieno rispetto delle norme vigenti, con bilanci controllati e validati e con l'obiettivo di rafforzare competitività, sviluppo e attrattività del sistema logistico nazionale.

La realtà dei fatti è semplice e lineare: le procedure sono state rispettate e il sistema funziona. Tutto il resto -chiude la nota- appartiene più al terreno delle interpretazioni che a quello dei dati concreti”.



T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



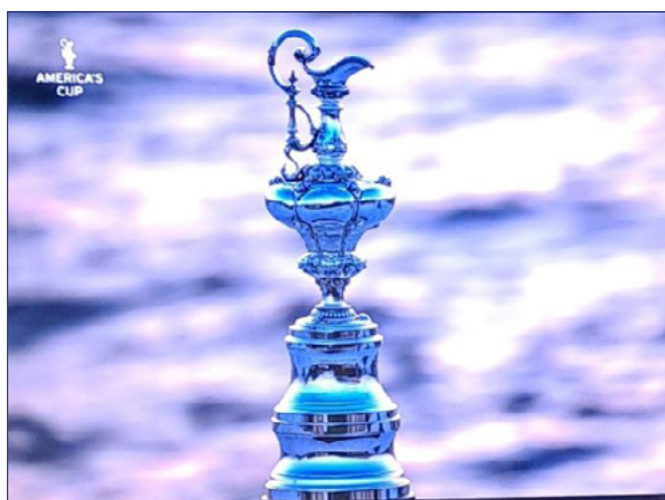
T.O. Delta S.P.A.

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

info@todelta.it

+39 0586 243 907

AMERICA'S CUP 2027, NAPOLI ENTRA NELLA FASE OPERATIVA



Con la presentazione ufficiale dei cinque team sfidanti prende avvio, a Napoli, il percorso di avvicinamento alla America's Cup 2027, in programma nel capoluogo campano nel Luglio del prossimo anno. Un passaggio simbolico ma anche operativo, che segna l'ingresso della città e del suo porto nella fase concreta di preparazione di uno degli eventi sportivi e marittimi più rilevanti a livello globale.

A sottolinearne il significato è stato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Eliseo Cuccaro, che ha voluto evidenziare come la giornata rappresenti l'inizio formale di un lavoro che richiederà coordinamento, visione e continuità istituzionale. "Con la presentazione dei cinque team sfidanti parte ufficialmente il percorso di avvicinamento alla America's Cup che si svolgerà nel Luglio 2027 a Napoli", ha dichiarato Cuccaro, rimarcando la portata strategica dell'evento per il sistema portuale e urbano.

Il presidente ha quindi richiamato il contesto politi-

co-istituzionale che ha reso possibile l'assegnazione e l'avvio dell'organizzazione, parlando di un vero e proprio "allineamento astrale delle istituzioni". Un riferimento esplicito all'impegno costante della Presidenza del Consiglio, dei ministeri competenti e dell'amministrazione comunale, che stanno operando in modo coordinato per garantire la piena riuscita dell'evento.

In questo quadro, centrale resta il ruolo operativo dell'Autorità di Sistema portuale, chiamata a sostenere sotto il profilo tecnico e logistico un appuntamento di dimensione internazionale. "L'Autorità portuale, insieme alla Direzione Marittima di Napoli, sta assicurando in modo continuativo il supporto tecnico necessario, ciascuno per le proprie competenze", ha spiegato Cuccaro, richiamando il lavoro congiunto con la Direzione Marittima guidata dall'Ammiraglio Arturo Aulicino.

Lo sguardo del presidente si è poi allargato agli effetti di lungo periodo dell'America's Cup sul territorio, con particolare riferimento alla riqualificazione della baia di Bagnoli, destinata a diventare uno degli snodi centrali dell'evento. "Il recupero della baia di Bagnoli restituirà a Napoli e alla Campania uno dei luoghi più belli al mondo, capace di unire sport, cultura e qualità della vita", ha affermato Cuccaro, sottolineando come l'America's Cup rappresenti anche un acceleratore di rigenerazione urbana e ambientale.

Per il porto di Napoli e per l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, l'America's Cup 2027 non è soltanto una competizione sportiva, ma una sfida di sistema: un banco di prova sulla capacità della portualità italiana di dialogare con le grandi filiere internazionali, di governare eventi complessi e di trasformare una vetrina globale in un'eredità strutturale per il territorio.

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.

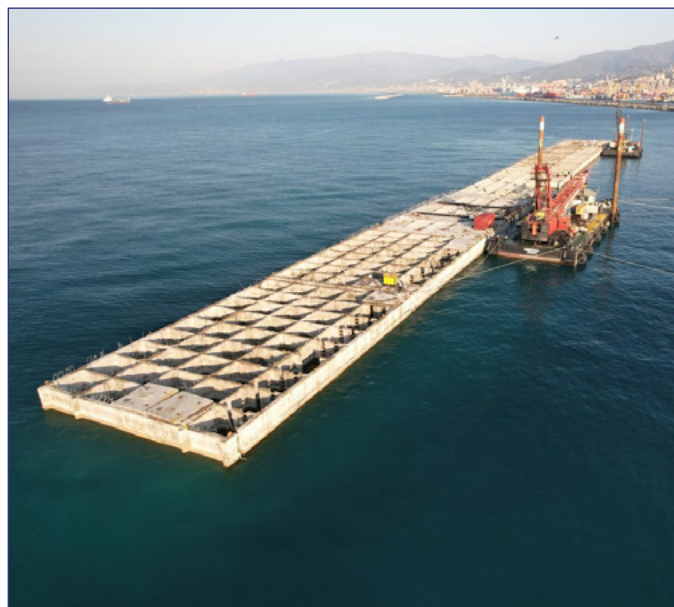
“La regolarità e la correttezza dell'intero iter procedurale sono state confermate dai recenti passaggi amministrativi e dalle valutazioni degli organismi competenti, che hanno ribadito la validità del percorso intrapreso. Il Consorzio resta focalizzato sul completamento della Nuova Diga Foranea, un'opera 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.

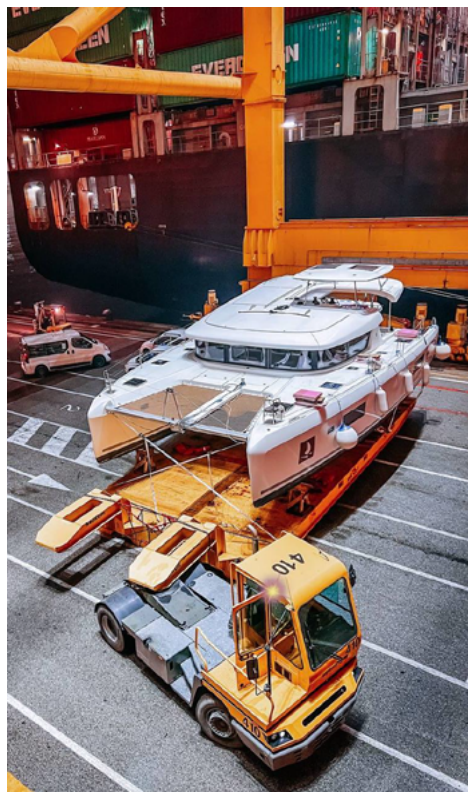
L'appalto per l'opera che da 1,3 miliardi di euro è salito a 1,6 prevede fondi pubblici e europei, considerato che è inserita nei progetti PNRR.

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

RIGASSIFICATORE PIOMBINO, GIANI FRENA SULLA PROROGA

Prima di discutere qualsiasi proroga della concessione, è necessario tornare al punto di partenza: il memorandum allegato all'ordinanza commissariale che autorizzò l'ormeggio della nave rigassificatrice nel porto di Piombino. È questa la linea indicata dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, che sollecita un confronto formale con il Governo e con Snam per chiarire le ragioni dei ritardi sugli impegni assunti.

La nave Golar Tundra, entrata in funzione come risposta emergenziale al fabbisogno nazionale di gas in una fase critica per il sistema energetico, si avvicina alla scadenza della concessione. Ma, secondo Giani, il tema della proroga non può essere affrontato senza prima fare chiarezza sull'attuazione delle opere di mitigazione e compensazione previste nel memorandum approvato dalla Giunta regionale nell'Ottobre 2022.

Il presidente ricorda come l'autorizzazione commissariale fosse subordinata a dieci interventi precisi, concordati per bilanciare l'impatto dell'impianto sul territorio. A oggi, sottolinea, solo una parte di quelle misure risulta effettivamente avviata: le bonifiche ambientali, sostenute da un finanziamento di 88 milioni di euro, e il primo lotto della strada statale 398, destinata al bypass tra Rimaterìa e la circolare di Gagno. Restano invece irrisolti altri nodi strategici, a partire dal secondo lotto infrastrutturale, penalizzato dal definanziamento delle risorse Pnrr, e dalla piena attuazione della Zona logistica semplificata per le aree industriali.

Per Giani, il mancato rispetto degli accordi non è giustificabile, soprattutto alla luce del ruolo assunto dalla Regione nel superare ostacoli procedurali e accelerare un'opera ritenuta essenziale per la sicu-



rezza energetica nazionale e per il contenimento dei costi delle bollette. Da qui la richiesta di un tavolo istituzionale che coinvolga non solo il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, ma anche la Presidenza del Consiglio, indicata nel memorandum tra le autorità attuatrici.

Il cambio di scenario politico, dal Governo Draghi all'attuale esecutivo, viene indicato come uno spartiacque. Secondo il presidente toscano, dopo le sollecitazioni iniziali, il percorso si è sostanzialmente arrestato. Prima di qualsiasi valutazione sul futuro del rigassificatore di Piombino, conclude Giani, è indispensabile un chiarimento politico e operativo sugli impegni presi e rimasti, in larga parte, sulla carta.

ASSOPORTI SU RIFORMA E TAGLI AI BILANCI ADSP: “CONTENUTI SUPERATI E NON UFFICIALI”



Assoporti interviene per chiarire alcuni aspetti in merito a una notizia pubblicata dalla testata Shipmag, nella quale viene riportata una tabella presentata come parte di un presunto studio dell'associazione.

Secondo quanto precisato da Assoporti, la slide citata nell'articolo risale a circa due mesi fa e fa riferimento a una fase preliminare del dibattito sulla riforma della legislazione portuale, caratterizzata dalla circolazione di bozze del Disegno di Legge tra loro discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti. Si trattava di documenti provenienti da fonti non ufficiali, in un momento in cui il testo definitivo del DDL – successivamente approvato dal Consiglio dei Ministri – non era ancora disponibile.

L'associazione sottolinea che il testo approvato dal Governo rappresenta oggi l'unico riferimento valido su cui impostare un confronto serio e costruttivo sulla riforma del settore. Alla luce di ciò, le informazioni riportate nell'articolo di Shipmag devono essere considerate superate e non più attuali.

Assoporti precisa inoltre che la slide oggetto della notizia non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato dall'associazione, ribadendo la necessità di fare riferimento esclusivamente a fonti e materiali ufficiali nel dibattito sulla riforma portuale. 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.



SICUREZZA SUBACQUEA, L'ITALIA VARA LA LEGGE SU INFRASTRUTTURE E FONDALI



Con l'approvazione definitiva alla Camera dei deputati del disegno di legge A.C. 2521, l'Italia si dota per la prima volta di una disciplina organica e sistemica sulla sicurezza delle attività subacquee, colmando un vuoto normativo che negli ultimi anni è diventato sempre più evidente alla luce della crescente centralità strategica dei fondali marini. Cavi per telecomunicazioni, gasdotti, condotte energetiche, infrastrutture digitali e sensori, oltre alle nuove tecnologie di esplorazione e ai mezzi subacquei civili, hanno trasformato il mare profondo in una vera e propria infrastruttura critica estesa, con ricadute dirette su sicurezza nazionale, continuità dei servizi essenziali, protezione delle persone e sovranità tecnologica.

La legge, composta da 35 articoli suddivisi in sei capi, definisce un perimetro normativo che riguarda le attività svolte nella dimensione subacquea nelle aree sottoposte alla sovranità o alla giurisdizione nazionale e, per le infrastrutture di interesse nazionale, anche nell'alto mare. Il testo chiarisce fin dall'impianto generale che restano escluse dal suo ambito

applicativo le attività militari, di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, nonché le operazioni dei Vigili del fuoco, la pesca, le attività di protezione civile, sicurezza nazionale anche cibernetica, e le attività turistico-ricreative e sportive. Questo consente di concentrare la disciplina su un segmento civile ad alta complessità tecnica, oggi sempre più intrecciato con profili strategici.

La regia politica e l'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee

Il baricentro politico-istituzionale della nuova architettura è collocato presso la Presidenza del Consiglio. Al Presidente del Consiglio dei ministri, o all'Autorità politica delegata per le politiche del mare, viene attribuita l'alta direzione, la responsabilità generale, l'indirizzo e il coordinamento delle politiche della dimensione subacquea. Si tratta di una scelta che rafforza la centralità del mare come ambito trasversale di politica pubblica, superando la frammentazione storica delle competenze e riconoscendo la dimensione subacquea come dominio strategico al

pari di quelli terrestre, aereo, spaziale e cibernetico.

Elemento cardine della riforma è l'istituzione dell'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee. L'Agenzia viene concepita come struttura tecnica specializzata con il compito di tutelare l'interesse nazionale nel campo della sicurezza subacquea. La legge ne disciplina l'organizzazione, prevedendo una struttura snella ma altamente qualificata, con un direttore generale e un collegio dei revisori, articolata in un numero limitato di uffici dirigenziali. Il perimetro delle funzioni assegnate è ampio e riflette una visione integrata: dall'autorizzazione e controllo delle attività subacquee civili alla cooperazione internazionale ed europea, dalla gestione delle interferenze tra attività subacquee e infrastrutture critiche alla definizione delle misure di prevenzione del rischio.

In termini operativi, l'Agenzia diventa il nodo centrale per il coordinamento delle informazioni, per l'analisi dei pericoli connessi a manufatti, relitti e infrastrutture, e per la regolamentazione tecnica dei mezzi subacquei. Vengono attribuite competenze specifiche sulla definizione dei requisiti professionali degli operatori, sui percorsi formativi, sull'idoneità sanitaria, sul libretto personale informatico e sul riconoscimento delle qualifiche conseguite all'estero. Accanto a questo, la legge assegna all'Agenzia un ruolo attivo nella promozione della ricerca, dell'innovazione tecnologica e della conoscenza multidisciplinare dell'ambiente subacqueo, prevedendo anche il ricorso a borse di studio, dottorati, contratti di ricerca e iniziative in ambito universitario e formativo.

Navigazione subacquea, infrastrutture critiche e gestione delle interferenze

Uno dei capitoli più delicati riguarda la navigazione subacquea e la gestione delle interferenze. La normativa introduce l'obbligo di comunicazione all'Agenzia per ogni attività subacquea soggetta a diritti o poteri nazionali. L'Agenzia può adottare misure di mitigazione del rischio e autorizzare, a determinate condizioni, il passaggio inoffensivo di mezzi subacquei stranieri. La valutazione delle richieste deve privilegiare l'interesse pubblico, con particolare riferimento alla sicurezza nazionale e alla tutela delle infrastrutture di rilievo nazionale. Viene inoltre prevista una sanzione

penale per lo svolgimento non autorizzato o non comunicato delle attività subacquee, a conferma della volontà del legislatore di rafforzare in modo sostanziale il presidio giuridico del dominio subacqueo.

Il testo rafforza in modo significativo anche il tema della protezione delle infrastrutture subacquee. L'Agenzia è chiamata a definire misure di sicurezza, monitorare i rischi, predisporre piani di emergenza e coordinare il ripristino dei flussi in caso di interruzioni. Questo è un punto cruciale se si considera il peso strategico dei cavi per telecomunicazioni e dei collegamenti energetici sottomarini, che rappresentano oggi uno dei principali vettori di vulnerabilità geopolitica e tecnologica. La legge prevede inoltre la possibilità di prescrivere l'installazione di sistemi di monitoraggio e sensori, favorendo la condivisione dei dati con le amministrazioni competenti.

Operatori, sicurezza del lavoro, attuazione e quadro strategico

Un altro asse portante è rappresentato dalla disciplina delle attività subacquee e iperbariche professionali. Viene introdotto un sistema strutturato di registri, con l'obbligo di iscrizione per gli operatori subacquei di basso, medio e alto fondale e per i tecnici iperbarici. La riforma ridefinisce anche il registro dei sommozzatori, che diventa il registro degli operatori subacquei e iperbarici professionali, e stabilisce requisiti stringenti per l'accesso, la sorveglianza sanitaria e il possesso del libretto personale informatico. In questo modo il legislatore punta a rafforzare la sicurezza del lavoro, la tracciabilità delle competenze e la qualità professionale in un settore ad alto rischio.

Sul piano istituzionale, la legge introduce modifiche rilevanti al codice dell'ordinamento militare e al codice della navigazione, integrando le competenze della Marina militare e della Guardia di finanza nella protezione delle infrastrutture subacquee e nel contrasto alla navigazione subacquea non autorizzata. Viene inoltre rafforzato il coordinamento interministeriale sulle politiche del mare, includendo nuovi soggetti negli organi collegiali competenti e consolidando il ruolo del Dipartimento per le politiche del mare presso la Presidenza del Consiglio.

Il profilo finanziario della riforma prevede uno stanziamento strutturale pluriennale, con risorse dedicate al funzionamento dell'Agenzia e all'attuazione delle nuove competenze. Le norme transitorie stabiliscono che la legge entri in vigore quindici giorni dopo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, mentre alcune disposizioni particolarmente rilevanti, tra cui quelle su autorizzazioni e qualifiche professionali, entreranno in vigore dal 1° Gennaio 2027, consentendo agli operatori e alle amministrazioni di adeguarsi gradualmente al nuovo quadro regolatorio.

Nel suo complesso, il provvedimento segna un cambio di paradigma: la dimensione subacquea viene riconosciuta come dominio strategico, da governare con strumenti dedicati, competenze specialistiche e una regia centrale. In un contesto internazionale segnato da crescenti tensioni sui fondali, da episodi di

sabotaggio e da una competizione tecnologica sempre più intensa, l'Italia si posiziona tra i primi Paesi europei a dotarsi di una normativa organica su questo fronte, rafforzando la propria capacità di tutela delle infrastrutture critiche e di presidio della sicurezza marittima estesa.

In chiusura, il commento politico che accompagna l'approvazione del provvedimento sottolinea la portata storica della riforma. L'Onorevole Antonio Deidda ha dichiarato: "Oggi è una giornata storica. Con l'approvazione definitiva alla Camera dei deputati, l'Italia diventa uno dei primi Paesi in Unione Europea a dotarsi di una normativa organica per il settore subacqueo. Grazie al lavoro del Ministro del Mare e della Protezione civile Nello Musumeci, grazie alla relatrice Maria Grazia Frijia e ai colleghi di maggioranza e di opposizione della Commissione Trasporti".

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

IN AGENDA

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

LIVORNO, RIASSEGNATE A LTM LE AREE DI DARSENA 1 E CALATA BENGASI

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha disposto la riassegnazione temporanea a LTM – Livorno Terminal Marittimo – Autostrade del Mare S.r.l. di circa 81 mila metri quadrati di aree demaniali marittime situate in Darsena n.1 e sulla Calata Bengasi, nel porto di Livorno. L'autorizzazione decorre dal 19 Gennaio per le superfici già nella disponibilità della società e dalla data di effettiva consegna per le aree oggetto della licenza di subingresso precedentemente rilasciata a Lorenzini. Quest'ultima, nel 2024, aveva infatti ottenuto ai sensi dell'articolo 46 del Codice della Navigazione l'utilizzo fino al 31 Dicembre 2025 di 18 mila metri quadrati destinati alle operazioni portuali legate alla merce varia. Per tutte le aree assentite, la scadenza dell'autorizzazione è fissata al 31 Dicembre 2026.

LTM, costituita nel 1998, opera prevalentemente nel settore delle autostrade del mare ed è specializzata nelle operazioni di imbarco e sbarco di mezzi rotabili – semirimorchi, camion, autoarticolati e autovetture – su navi traghetto di tipo Ro-Ro. Dal 2017 la società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Onorato Armatori S.r.l.

Nel Marzo 2025, a fronte della progressiva contrazione dei traffici, LTM aveva comunicato l'intenzione di non rinnovare la concessione in scadenza a Dicembre dello stesso anno, spingendo l'Autorità portuale ad avviare l'iter per il riaffidamento delle aree. La riassegnazione provvisoria è maturata al termine di una procedura avviata dall'ente per raccogliere manifestazioni di interesse e valutare la disponibilità di operatori a occupare temporaneamente gli spazi, nelle more dell'affidamento pluriennale della concessione in Darsena n.1.



“L'obiettivo è assicurare un proficuo utilizzo del bene demaniale in attesa del completamento dell'iter procedurale, secondo le modalità che emergeranno dalla consultazione preliminare di mercato avviata a Dicembre”, ha spiegato il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio. “In questo modo – ha aggiunto – siamo intervenuti anche a sostegno della continuità occupazionale dei lavoratori di LTM”.

CANTIERE NAVALE DI PALERMO, LA VISITA DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA



Celebrare una delle pagine più significative della storia navale italiana e, allo stesso tempo, rilanciare con decisione sul futuro industriale della Sicilia. È questo il messaggio emerso dalla cerimonia dedicata alla storia e alle prospettive del cantiere navale di Palermo, sito produttivo di Fincantieri e principale polo industriale della città, alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Ad aprire l'evento è stato il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani, che ha ricordato le radici storiche del cantiere, nato dalla lungimirante iniziativa pubblico-privata di Ignazio Florio, e ne ha sottolineato il valore strategico per l'economia regionale. "È una storia di successo industriale che va tutelata, ma soprattutto proiettata nel futuro", ha affermato Schifani, ribadendo l'impegno della Regione nel sostenere il sito non solo attraverso le commesse, ma anche con investimenti strategici.

In particolare, il governatore ha evidenziato il ruolo centrale del bacino da 150 mila tonnellate, infrastruttura considerata decisiva per il consolidamento e lo sviluppo del cantiere. Un progetto sul quale – ha spiegato – sono impegnati congiuntamente Regione, Comune di Palermo, Autorità di Sistema

portuale, Fincantieri e Governo nazionale. "La Sicilia cresce attraverso investimenti produttivi, sostegno alle imprese e all'innovazione, come dimostrano i risultati economici degli ultimi anni", ha aggiunto Schifani, sottolineando la volontà di rafforzare ulteriormente la capacità produttiva del sito.

Nel corso della visita istituzionale, Schifani ha accompagnato il Capo dello Stato all'interno del cantiere, fino al Molo Martello, dove è ormeggiata la nave "Costanza I di Sicilia", realizzata da Fincantieri e interamente finanziata dalla Regione. Il nuovo traghetto, che entrerà in servizio dalla prossima estate, è destinato a potenziare i collegamenti con Lampedusa, Linosa e Pantelleria, rafforzando la continuità territoriale e i servizi di trasporto marittimo con le isole minori.

Il Presidente Mattarella ha visitato le principali aree operative dello stabilimento, tra cui l'Area Scalo di costruzione, ricevendo dal direttore del cantiere Marcello Giordano una panoramica sulle attività in corso, inclusi i lavori sulla "Costanza I di Sicilia" e su Nave Tritone.

Alla cerimonia sono intervenuti, tra gli altri, il sindaco di Palermo Roberto Lagalla, il presidente di Fincantieri Biagio Mazzotta, l'amministratore delegato e direttore generale Pierroberto Folgiero, oltre a rappresentanti dei lavoratori. A conclusione dell'evento, il Capo dello Stato ha rivolto un saluto ai presenti, suggellando una giornata che ha unito memoria storica e visione industriale.

Il cantiere navale di Palermo si conferma così non solo come simbolo dell'industria navale italiana, ma come asset strategico per lo sviluppo economico e produttivo della Sicilia, al centro di una strategia condivisa che guarda alla crescita, all'innovazione e al rafforzamento della competitività nel Mediterraneo.

CIRCLE GROUP: UN NUOVO MODELLO DI LOGISTICA “FEDERATA”



Circle Group nel 2025 ha firmato contratti per oltre 3,7 milioni di euro nei porti e nei terminal inland, confermando una strategia vincente.

A supporto della propria attività il gruppo negli anni ha investito in logiche di intelligenza artificiale e machine learning applicando gli strumenti ai propri prodotti.

L'ultimo di questi è Milos 9.0 Win Win lanciato a Novembre 2025, una nuova suite per la gestione delle soste e degli indennizzi automatizzati che portano benefici concreti a tutta la catena logistica.

Non è tanto infatti evitare i ritardi dall'inizio e la fine del processo logistico, ma saper rispondere ad eventuali criticità che si presentano durante i passaggi e gestirle in modo efficace.

Circle Group nell'anno passato si è affiancata anche a aziende per la partecipazione al bando LogIN Business che ha messo a disposizione circa 157 milioni di investimenti per il settore della logistica.

“Abbiamo creduto -ci dice Luca Abatello, presidente e amministratore delegato di Circle Group- in generale al PNRR perchè fin dall'inizio ritenevamo che l'Italia dopo tanti investimenti in qualche modo “frastagliati” avesse un'opportunità di accelerare e diventare più sinergica, federata, come piace dire a me, nei sistemi logistici, portuali e intermodali.

Abbiamo supportato molte aziende, realtà e associazioni a diffondere l'idea di un nuovo modello di di logistica federativa appunto, in cui ogni attore evolve la propria digitalizzazione interna, ma stando attenti a quella degli altri attori della catena logistica e agli standard europei”.

Al centro della logistica, ci spiega, restano ancora i temi legati ai “nodi”, intesi, “in primis come nodi intermodali, che sempre di più richiedono uno scambio modale efficientato, automatizzato e digitalizzato”.

In questo viene in aiuto la tecnologia: “Oggi sono disponibili tante opportunità, ma gli strumenti da utilizzare cambiano in funzione di quella che è la tipologia di problematica. Cose come l'IA devono rimanere uno strumento e non un fine. L'obiettivo è quello di risolvere i problemi di efficienza nella catena logistica e automatizzare dove possibile. Ma il fine rimane mantenere il controllo, la supervisione e la gestione manageriale in mano alle persone che hanno esperienza, che hanno un ruolo”.

“L'Italia -chiude- è al centro del Mediterraneo, ma non basta, lo sappiamo. È pronta a sfruttare le componenti di intermodalità verso il centro Europa che naturalmente ci potrebbero aiutare, ma il percorso va affiancato a una forte infrastruttura digitale federativa che a volte facciamo fatica a sfruttare.”

INTERPORTO PADOVA, NUOVA FASE CON PSA E LOGTAINER



PSA Intermodal Italy NV e Logtainer Srl sono state individuate, a seguito di una procedura pubblica competitiva, come partner per lo sviluppo del Terminal Intermodale di Interporto Padova Spa.

Il raggruppamento selezionato ha presentato alle istituzioni padovane la propria visione strategica per il futuro dell'infrastruttura, in un percorso che prevede ora le successive deliberazioni degli organi collegiali delle amministrazioni pubbliche socie di Interporto Padova, ovvero Comune di Padova, Provincia di Padova e Camera di Commercio di Padova.

Il closing della procedura porterà alla costituzione di Intermodal Terminal Padova Srl, società nella quale Interporto Padova manterrà una partecipazione significativa e un ruolo strategico, con l'obiettivo di ga-

rantire continuità operativa e sviluppo nel medio-lungo periodo.

Il contributo industriale di PSA e Logtainer

PSA è uno dei principali gruppi portuali a livello globale e opera lungo l'intera filiera marittimo-logistica, con un portafoglio di oltre 70 terminal marittimi, ferroviari e inland distribuiti in più di 180 sedi in 45 Paesi, oltre a distripark, magazzini e servizi digitali. In Italia il Gruppo è presente con PSA Italy nei porti di Genova e Venezia, attraverso i terminal PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, con oltre 1.000 addetti e più di 2 milioni di TEU movimentati ogni anno, pari a circa il 25% del traffico containerizzato italiano in import ed export.

Logtainer, leader nazionale nella gestione intermoda-

le, porta in dote una consolidata esperienza nella gestione dei treni container sulla rete ferroviaria italiana. L'azienda integra l'expertise locale con soluzioni operative orientate a rafforzare l'integrazione del terminal padovano nelle reti logistiche europee e globali, con l'obiettivo di sviluppare collegamenti ferroviari efficienti e servizi su misura per la supply chain.

Padova hub intermodale e il ruolo delle istituzioni

Interporto Padova si è affermato negli anni come primo inland terminal nazionale per il traffico marittimo. Il progetto di sviluppo della nuova Intermodal Terminal Padova mira a rafforzare l'intermodalità, favorendo una riduzione del traffico su gomma e valorizzando Padova come hub logistico di primo piano, con connessioni efficienti verso i principali porti italiani, le direttrici nord-sud e i corridoi est-ovest del trasporto ferroviario europeo.

Roberto Ferrari, amministratore delegato di PSA Italy, ha sottolineato come Padova rappresenti uno snodo logistico di grande rilevanza per il sistema industriale italiano ed europeo, evidenziando che la proposta intende offrire una visione di sviluppo di lungo periodo integrata con le reti intermodali e ferroviarie internazionali, contribuendo alla crescita sostenibile del terminal e del territorio.

Giulio Schenone, membro del Consiglio di Amministrazione di Logtainer, ha rimarcato il valore strategico dell'aggiudicazione, definendola l'avvio di una partnership industriale con un territorio di grande rilevanza, nella quale Logtainer e PSA intendono operare in forte sinergia con Interporto Padova, le istituzioni

e il sistema economico locale per sviluppare un terminal moderno, efficiente e competitivo a livello europeo.

Il presidente di Interporto Padova, Luciano Greco, ha evidenziato come la procedura sia stata condotta nel pieno rispetto delle norme e dei principi di trasparenza, con l'obiettivo di individuare una proposta industriale coerente con il piano di sviluppo della società e con l'interesse pubblico. Greco ha inoltre sottolineato l'importanza di tutelare l'assetto strategico del terminal e di generare valore duraturo per il territorio e il sistema produttivo.

Dal fronte istituzionale, il sindaco di Padova e presidente della Provincia ha ribadito l'attenzione verso un passaggio rilevante per una delle principali infrastrutture strategiche della città, sottolineando la volontà di tutelare l'interesse pubblico, il lavoro e lo sviluppo del territorio nel rispetto delle procedure. Il presidente della Camera di Commercio di Padova, Antonio Santocono, ha infine richiamato il ruolo di Interporto Padova come asset fondamentale per la competitività del Nord-Est, evidenziando la centralità di scelte orientate a rafforzare l'attrattività dell'infrastruttura e il servizio alle imprese.

La futura costituzione di Intermodal Terminal Padova Srl apre prospettive di sviluppo infrastrutturale, tecnologico e occupazionale, con investimenti in capacità, digitalizzazione e sostenibilità, posizionando Padova come potenziale punto di riferimento europeo per la logistica intermodale.

PORTI, VIA AGLI SCONTI SULL'ENERGIA PER LE NAVI FERME



Un segnale concreto verso la decarbonizzazione dei porti italiani arriva dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con il Decreto n.10 del 22 Gennaio 2026 prende forma l'agevolazione sugli oneri generali di sistema per l'energia elettrica utilizzata dalle navi ormeggiate, una misura che rende più conveniente il ricorso al cold ironing, la connessione elettrica da terra che consente di spegnere i motori durante la sosta in banchina.

Il provvedimento interviene su uno dei nodi più sensibili della sostenibilità portuale: le emissioni prodotte dalle navi ferme in porto. L'alimentazione elettrica da terra permette infatti di ridurre in modo significativo l'uso dei generatori a combustibili fossili, con effetti diretti sulla qualità dell'aria nelle aree portuali e nelle città costiere, oltre che su rumore e impatto ambientale complessivo.

La misura, prevista dalla normativa nazionale e autorizzata dalla Commissione europea nel giugno 2024, è strutturata per garantire che il beneficio economico si trasferisca effettivamente ad armatori e operatori, assicurando trasparenza nell'utilizzo delle risorse pubbliche. Il decreto disciplina inoltre le modalità di gestione del servizio, il meccanismo di riconoscimento degli sconti e il monitoraggio nel tempo dell'efficacia dell'agevolazione.

Il testo nasce dal confronto con le Autorità di Sistema portuale e con le associazioni di categoria, con l'obiettivo di accompagnare il sistema portuale italiano lungo un percorso che coniuga sostenibilità ambientale e competitività. La riduzione dei costi energetici legati al cold ironing rappresenta infatti anche una leva industriale, in grado di accelerare gli investimenti nelle infrastrutture elettriche di banchina e di rendere i porti italiani più attrattivi nel quadro delle politiche europee per il trasporto marittimo a basse emissioni.

Nel quadro della transizione energetica, il decreto segna dunque un passaggio operativo: non solo indirizzi strategici, ma strumenti concreti per favorire porti più puliti, città più vivibili e un sistema marittimo più allineato agli obiettivi climatici europei.

COMMISSIONE ISPETTIVA ADSP MAR LIGURE OCCIDENTALE: RELAZIONE CONCLUSIVA



Il sottosegretario al Mit Tullio Ferrante risponde in Commissione trasporti della Camera all'interrogazione posta da Luca Pastorino (MISTO+EUROPA) a proposito della Relazione conclusiva sull'esito dei controlli effettuati sull'operato dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale.

Il sottosegretario apre sottolineando come la nuova governance dell'AdSp abbia assunto fin dal suo insediamento "un approccio improntato alla massima responsabilità istituzionale, nell'ottica di proseguire quanto già avviato dall'ultima gestione commissariale. Proprio in questa direzione si colloca il lavoro già

avviato per dare piena attuazione alle misure correttive indicate dalla commissione ispettiva".

Le parole di Ferrante mettono in evidenza come l'ente portuale genovese stia procedendo con determinazione nell'implementazione degli interventi necessari a recepire le osservazioni e i suggerimenti formulati: "Si tratta -dice- di un percorso che mira a rafforzare trasparenza, efficienza e correttezza amministrativa. Tale attività ha evidenziato la necessità di rafforzare alcune misure organizzative e procedurali, successivamente integrate nel PIAO 2025-2027".

In particolare viene evidenziato l'avvio dell'implementazione di un sistema gestionale unico per l'intero ciclo di vita delle concessioni demaniali marittime, sviluppato per fasi al fine di garantire continuità operativa e piena interoperabilità con i sistemi esistenti. "Parallelamente -spiega- è in corso la definizione di una regolamentazione organica delle attività di vigilanza ispettiva, alla luce della recente revisione della struttura organizzativa che ha ridistribuito le funzioni ispettive tra Safety, Demanio e Security."

Tra le misure adottate per rafforzare i meccanismi decisionali, si cita l'aggiornamento del Codice etico del comitato di gestione, con nuove disposizioni su riservatezza, indipendenza, conflitti di interesse e obblighi di segnalazione.

"In attuazione al codice dei contratti pubblici, l'Autorità ha approvato la procedura per la definizione del "Quadro Esigenziale" relativo alla programmazione delle opere. È stata avviata anche l'attività per disciplinare i rapporti con i portatori di interessi particolari".

Sul piano organizzativo poi è stata approvata una nuova struttura dell'ente, che prevede, tra altro, un'unica direzione demaniale per garantire uniformità nelle procedure e una razionalizzazione delle funzioni digitali in un unico servizio dedicato.

"È prevista, inoltre, l'unificazione delle unità organizzative dedicate alla gestione di gare e contratti dell'ente, con la creazione di una specifica direzione, direttamente dipendente dal segretario generale e quindi resa funzionalmente autonoma dalle strutture che si occupano dell'esecuzione di lavori, servizi e

forniture, in tal modo garantendo indipendenza, parità di trattamento procedurale degli operatori economici, segregazione di ruoli e funzioni.

Si evidenzia, inoltre, che l'Autorità ha avviato anche il percorso per ottenere la certificazione ISO 37001 sul sistema di prevenzione della corruzione, affidando a un operatore specializzato il supporto tecnico necessario".

Parallelamente, Ferrante ricorda che la nuova governance ha confermato la volontà di mantenere un dialogo aperto, leale e costante con la magistratura, ritenendo la collaborazione tra istituzioni dello Stato un valore imprescindibile.

"Questa impostazione – fatta di rigore amministrativo, trasparenza e dialogo istituzionale – rappresenta la linea guida dell'azione dell'AdSp, che prosegue con fermezza nel percorso di miglioramento e adeguamento richiesto, nell'interesse del porto, del territorio e del Paese.

Infine, in ordine al tema della pubblicazione/ostensione della relazione conclusiva della commissione ministeriale, che si basa sulla disamina dei piani economici ed industriali delle imprese concessionarie, si rappresenta -spiega il sottosegretario- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti assicura la piena disponibilità all'ostensione della documentazione, ove richiesta, nel rispetto delle disposizioni in materia di accesso ai documenti amministrativi di cui alla legge n. 241 del 1990, ivi compresa la disciplina in materia di tutela della riservatezza e degli ulteriori interessi pubblici e privati giuridicamente rilevanti".

TASSA DI SBARCO CROCIERISTI: NE DISCUTE ANCHE LIVORNO

Anche a Livorno si discute sulla tassa di sbarco dei crocieristi. Dopo Genova e Civitavecchia che si stanno coordinando insieme, il tema per lo scalo labronico è stato al centro di una mozione presentata in Consiglio comunale da Buongiorno Livorno.

La proposta è quella di un "Coordinamento Comuni con scalo portuale", una "rimodulazione" sulla definizione di una "tassa di sbarco", a parziale ristoro dell'impatto causato dal traffico navale, in primis quello crocieristico, sulla città, dicono gli esponenti del partito che ha presentato la mozione.

"Da diverso tempo -si legge in una nota- è in corso un dibattito circa la necessità di assicurare alle città portuali finanziamenti aggiuntivi, derivanti dall'enorme movimento di passeggeri di traghetti e crociere che ormai pesa su molte realtà soprattutto in termini di overtourism e inquinamento.

Considerando che la normativa vigente in materia non consente l'applicazione di ristori riferenti alle problematiche derivanti dal traffico portuale, tipo "tassa di sbarco", abbiamo ritenuto che la convergenza tra i comuni con scali portuali avrebbe sicuramente una funzione di stimolo per raggiungere il peso necessario nei confronti del legislatore".

Quello che si chiede è una normativa comune a livello italiano e che impegna la Giunta Comunale a promuovere e concretizzare nel corso del 2026, partendo da quanto già portato avanti dai Comuni di Genova Venezia, Salerno e Palermo, incontri tra i Comuni portuali così da promuovere "un'azione legislativa che consenta anche ai Comuni attualmente impossibilitati l'applicazione di ristori riferenti alle problematiche derivanti dal traffico portuale".

La mozione ha ricevuto l'appoggio del sindaco e approvata con 21 favorevoli, 6 astenuti e nessun voto contrario.

Gli altri comuni

A Genova la tassa di imbarco è già attiva: chi sbarca paga 3 euro e si prevede così che nel 2026 saranno oltre 5 i milioni che andranno alla città.



Introiti che sono resi possibili dalla normativa vigente che non può essere applicata al momento a tutti i comuni che si affacciano sul mare.

Da qui il confronto con Civitavecchia per riunire sotto un quadro normativo chiaro tutti gli scali portuali italiani e la proposta presentata all'Anci.

Quello che viene messo in evidenza è come il numero elevato di persone in città in attesa di imbarcarsi o una volta a terra, si ripercuota su servizi e infrastrutture necessarie per l'accoglienza senza però portare reale ricaduta sul territorio.

La tassa è vista allora nella prospettiva di garantire un qualche tipo di ristoro di fronte ai costi sostenuti dalle amministrazioni.

"La tassa d'imbarco -hanno scritto i comuni di Genova e Civitavecchia dopo un confronto- rappresenta oggi uno strumento applicato in modo disomogeneo sul territorio nazionale, previsto solo in alcuni casi e regolato da norme non unificate, con il risultato di generare disparità evidenti tra i Comuni portuali. Una condizione che penalizza soprattutto città come Genova e Civitavecchia, che ogni anno gestiscono flussi molto elevati di passeggeri, con impatti significativi in termini di mobilità, pressione sui servizi pubblici, gestione dei flussi e costi ambientali, senza che a questo corrisponda un riconoscimento economico adeguato per le comunità locali".

GREEN PEARL: SVOLTA PER BUNKERAGGIO GNL NEL MAR LIGURE OCCIDENTALE



L'avvio operativo della Green Pearl, nuova unità di bunkeraggio di Gas Naturale Liquefatto (GNL) di ultima generazione, segna un passaggio chiave per la transizione energetica dello shipping nel Mediterraneo e per il rafforzamento del ruolo dei porti del Mar Ligure Occidentale come hub energetici e logistici a basso impatto ambientale. Il battesimo istituzionale della nave si è svolto al Waterfront di Levante, alla presenza delle istituzioni, degli operatori del settore e dei protagonisti industriali del progetto. A sottolinearne

il valore strategico è stato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, che ha definito la Green Pearl "la dimostrazione concreta che tecnologia, competenze e filiera italiana possono realizzare ciò che per decenni era rimasto sulla carta".

Una nave ammiraglia del bunkeraggio LNG

La Green Pearl non è una semplice bettolina, ma una nave gasiera a tutti gli effetti: lunga circa 117 metri, larga 18, con una capacità di 7.500 metri cubi di GNL.

È il primo esempio in Europa di unità capace di combinare operazioni di bunkeraggio ship-to-ship e ship-to-truck, offrendo una flessibilità operativa inedita per il mercato small scale di LNG e bio-LNG.

Progettata e costruita interamente in Italia dal cantiere genovese San Giorgio del Porto per conto di G&H Shipping – joint venture tra Gas and Heat e San Giorgio del Porto, poi affiancata da Sofipa – la nave è stata noleggiata dal Gruppo Axpo per un periodo iniziale di dieci anni. Opererà prevalentemente nel Mediterraneo occidentale e lungo le coste italiane, adattando il proprio impiego alle esigenze di rifornimento dei principali scali.

Benefici ambientali e ricadute sul territorio

Secondo Paroli, l'entrata in servizio della Green Pearl rende "più concreta l'integrazione virtuosa tra porto, città e territorio", con benefici immediati sia ambientali sia economici. L'impiego del GNL consente infatti una drastica riduzione degli ossidi di zolfo e del particolato, oltre a un taglio significativo delle emissioni di CO₂ rispetto ai carburanti tradizionali. Nel solo porto di Genova, a regime, sono previsti fino a 56 rifornimenti settimanali di traghetti alimentati a GNL, con ricadute positive sulla qualità dell'aria e sulla vivibilità urbana. "Il valore della marittimità – ha evidenziato Paroli – può così estendersi anche ai quartieri cittadini".

Un progetto di sistema

Il presidente dell'AdSp ha rimarcato anche il ruolo determinante del coordinamento istituzionale, ringraziando la Capitaneria di Porto per aver garantito procedure chiare, sicure e tempi certi, consentendo il passaggio dalla sperimentazione all'operatività industriale. L'avvio della Green Pearl si inserisce in una strategia più ampia del sistema portuale ligure: elet-

trificazione delle banchine con il cold ironing operativo da Giugno, sviluppo del fotovoltaico in ambito portuale, sistemi intelligenti di gestione dell'energia e realizzazione del deposito costiero di GNL a Vado Ligure, tassello chiave per consolidare la filiera del bunkeraggio nel Nord Tirreno.

Il ruolo di Axpo e dell'industria italiana

Per Axpo, la Green Pearl rappresenta un asset strategico nello sviluppo del mercato small scale LNG e bio-LNG. "Con l'avvio dell'operatività rafforziamo la nostra leadership nel settore e il ruolo dell'Italia come hub energetico nel Mediterraneo", ha dichiarato Domenico De Luca, Head of Trading & Sales del gruppo. Sulla stessa linea l'amministratore delegato di Axpo Italia, Simone Demarchi, che ha parlato di "un progetto concreto, capace di accelerare la transizione del trasporto marittimo e rafforzare la sicurezza di approvvigionamento del Paese".

Soddisfazione anche da parte di G&H Shipping. Il presidente Marco Novella ha sottolineato l'orgoglio per una nave che batte bandiera italiana e per una collaborazione pubblico-privata che ha consentito di superare un iter complesso, trasformando un'innovazione tecnologica in realtà operativa.

Una sfida anche culturale

"La sfida tecnica è vinta – ha concluso Paroli – ora dobbiamo saper comunicare alla città il senso di questi investimenti". L'obiettivo è chiaro: dimostrare che il porto non è un problema, ma parte della soluzione, capace di crescere riducendo l'impatto ambientale e migliorando la qualità della vita.

Con la Green Pearl, il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale si candida così a laboratorio avanzato della transizione energetica marittima, coniugando competitività, sostenibilità e innovazione industriale.

CSC E LIVORNO REEFER INSIEME SUI PRODOTTI ORTOFRUTTICOLI ED ESOTICI



Nel porto di Livorno nascerà una nuova piattaforma a temperatura controllata unica dedicata ai prodotti ortofrutticoli ed esotici.

La novità giungerà grazie all'accordo di collaborazione avviato dalle società CSC, Cold Storage Customs Vespucci e LR, Livorno Reefer che permetterà di raggiungere l'obiettivo, dopo l'esito della due diligence in corso.

Gli operatori potranno contare così su un ventaglio di servizi integrati, completi ed efficienti, in grado di rispondere alle esigenze di un settore dinamico ed in continua evoluzione.csc

Sarà la Livorno Reefer a gestire fin da ora entrambe le

strutture fino alla definizione dell'ingresso di Livorno Reefer nel capitale di CSC.

Nel 2025 le due aziende hanno movimentato complessivamente un volume di 9.500 contenitori reefer, rappresentando un punto di riferimento del mercato nazionale grazie ai vantaggi della imbattibile posizione geografica del porto di Livorno e dai servizi logistici erogati dai due stabilimenti industriali.

Cosa offre oggi CSC

CSC oggi copre l'intera catena logistica distributiva di vino, frutta e verdura, latticini, carne, pesce, prodotti surgelati e merci varie con soluzioni personalizzate per soddisfare ogni specifica esigenza.

L'infrastruttura e i magazzini refrigerati si trovano all'interno dell'Interporto di Livorno, parte della piattaforma logistica di Amerigo Vespucci Freight.

L'azienda è specializzata in celle frigorifere (-31°C) per prodotti surgelati e celle frigorifere omologate (-2°C a +18°C) per la distribuzione di merci deperibili.

Livorno Reefer

Partecipata al 100% da Cilp tramite Livorno Reefer Terminal, la società agisce su una superficie interna con 12 celle di stoccaggio, 9.000 pallets di capacità per 11.000 m² con temperature da -2° a 18°, e su 19.000 m² per la parte scoperta per servizi esterni e ricezione mezzi.

Il servizio shuttle che collega il terminal contenitori all'hub Livorno Reefer garantisce i trasferimenti quotidiani dei contenitori in import-export per le commodity vino e frutta.

Livorno Reefer serve infatti il settore della frutta e lo stoccaggio di vini pregiati destinati all'export, produzioni provenienti da prestigiose cantine italiane.

L'azienda concentra l'organizzazione e i rendimenti economici su un volume di 150.000 tonnellate di frutta soprattutto da contenitori e in parte dalle navi break bulk reefer convenzionali.

PONTE MOBILE SUL CANALE SCOLMATORE: VIA LIBERA AL PROGETTO CONDIVISO



Accordo raggiunto per la realizzazione del ponte mobile sul canale Scolmatore. La nuova infrastruttura si farà sulla base di un progetto condiviso da Regione Toscana, Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Province di Pisa e Livorno e Comuni di Pisa e Livorno, che hanno presentato ufficialmente il documento di fattibilità e definito le prossime tappe operative. Il progetto è stato illustrato dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani e dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale Davide Gariglio, insieme ai rappresentanti delle amministrazioni coinvolte. Primo step del percorso sarà l'avvio della progettazione di fattibilità tecnico-economica, attraverso la messa a gara dei relativi servizi, per un investimento complessivo di 1,4 milioni di euro, di cui 1,2 milioni finanziati dall'Autorità di Sistema portuale e 200 mila euro dalla Regione Toscana.

Nei prossimi giorni verrà inoltre rinnovato il Protocollo di intesa del 2024, che ha istituito il tavolo tecnico incaricato di individuare il soggetto attuatore dell'intervento. Tra i compiti del tavolo figurano anche la scelta della soluzione progettuale più idonea e la verifica delle modalità e dei tempi di reperimento e utilizzo delle risorse necessarie alla realizzazione dell'opera, stimate in circa 35 milioni di euro.

Il passaggio successivo sarà la predisposizione dei documenti di gara per l'appalto dei lavori, con l'obiettivo di arrivare all'affidamento nel 2027.

Soddisfazione è stata espressa dal presidente Giani, che ha anche ipotizzato di dedicare la futura opera al Granduca Cosimo I, ideatore del Canale dei Navicelli. "Questo ponte mobile rappresenta la soluzione

a una questione annosa e complessa – ha dichiarato –. Il meccanismo di apertura consentirà anche agli yacht di maggiori dimensioni costruiti nei cantieri dei Navicelli di raggiungere direttamente il mare, senza gravare sul porto di Livorno. Oggi ciò non è possibile a causa del ponte fisso, troppo basso. Con la nuova infrastruttura il sistema diventerà più fluido, diretto ed efficiente, con benefici anche sui costi di manutenzione portuale”. Giani ha inoltre ricordato l’impegno della Regione sullo scalo labronico, citando i 200 milioni di euro già stanziati per la Darsena Europa, sottolineando il valore strategico dell’intervento nel quadro complessivo di potenziamento del porto di Livorno.

Sulla stessa linea il presidente dell’Autorità di Sistema portuale Davide Gariglio: “Quello di oggi è il primo passo di un percorso che mette insieme esigenze convergenti. A beneficiare dell’opera non sarà solo il porto di Livorno, ma anche l’intero litorale pisano, soprattutto in termini di fluidità del traffico veicolare. Il territorio non può prescindere da questa infrastruttura”.

L’assessore regionale ai trasporti e alle infrastrutture Filippo Boni ha infine evidenziato le ricadute positive dell’intervento sull’intera Toscana: “La mobilità maritti-

ma del porto di Livorno è strategica per lo sviluppo regionale, sia sul piano industriale sia turistico. Ora che la soluzione tecnica è stata individuata e il percorso progettuale è avviato, occorre uno sforzo comune per reperire le risorse necessarie alla realizzazione dell’opera”.

Dal punto di vista tecnico, l’ipotesi progettuale prevede un ponte di circa 145 metri, articolato su tre campate, con una campata centrale mobile a doppia volata. La fascia navigabile sarà di circa 35 metri, garantendo continuità con la larghezza del Canale dei Navicelli (32 metri). L’altezza libera netta sarà di 5 metri s.l.m. in prossimità delle pile e di 7 metri nella zona di congiunzione delle due volate, con una larghezza libera complessiva di circa 40 metri.

Per assicurare la continuità del collegamento stradale, l’attuale ponte fisso resterà in esercizio fino alla realizzazione della nuova infrastruttura, per poi essere demolito. Una volta completato, il ponte mobile consentirà a yacht e superyacht prodotti dai cantieri nautici del Canale dei Navicelli di raggiungere direttamente il mare aperto, rafforzando il ruolo strategico dell’area per la nautica e la portualità dell’Alto Tirreno.



RIGASSIFICATORE PIOMBINO, VERSO LA PROROGA TECNICA: SNAM CHIEDE 30 MESI

Il rigassificatore di Piombino si avvia a restare in porto ben oltre la scadenza prevista dell'estate 2026. Snam ha infatti presentato una richiesta di proroga "minima" di due anni e mezzo per la permanenza della nave Italis LNG alla banchina est, dove l'impianto è operativo dal Luglio 2023. A confermarlo è stato l'amministratore delegato del gruppo, Agostino Scornajenchi, a margine dell'Annual Meeting di Baker Hughes a Firenze, definendo i 30 mesi come il "tempo tecnico minimo" necessario per un eventuale trasferimento in un'altra sede.

Una presa di posizione che, pur presentata come valutazione esclusivamente tecnica, ha immediatamente riaperto il confronto politico e istituzionale. Scornajenchi ha chiarito di non voler entrare nel dibattito politico, ma i numeri e le caratteristiche dell'impianto rendono evidente la complessità dell'operazione: una nave lunga quasi 300 metri, larga 40, con una capacità di stoccaggio di circa 170 mila metri cubi di Gnl e una potenzialità di rigassificazione pari a 5 miliardi di metri cubi l'anno. Spostarla non è un'operazione realizzabile in poche settimane.

La richiesta di proroga nasce anche dall'assenza di alternative concrete. È definitivamente tramontata l'ipotesi di Vado Ligure, dopo il no bipartisan di Regione Liguria ed enti locali del Savonese, mentre da tempo è chiuso il capitolo Gioia Tauro. In questo scenario, con la scadenza dell'autorizzazione fissata per Luglio 2026 sempre più vicina, la permanenza a Piombino appare, di fatto, l'unica opzione praticabile nel breve periodo, anche per evitare ripercussioni su un mercato strategico e volatile come quello del Gnl.

Sul fronte istituzionale, però, il muro resta alto. Il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, commissario straordinario per l'opera, ha ribadito la propria contrarietà a qualsiasi proroga. Per il governatore, che rivendica di aver realizzato l'impianto in poco più di sei mesi, i tempi indicati da Snam non sarebbero giustificati e risponderebbero a una



scelta già orientata a mantenere il rigassificatore dov'è. Giani ha anche chiarito che, finché resterà commissario, non firmerà alcuna estensione: se il governo intenderà procedere, dovrà sostituirlo. A sostegno di questa linea si sono schierati i consiglieri regionali di Alleanza Verdi e Sinistra, che definiscono "inaccettabile" la richiesta di proroga e chiedono il rispetto degli accordi, compresa la realizzazione delle opere di compensazione promesse al territorio. Secondo Avs, l'assenza di soluzioni alternative dimostra che la volontà politica nazionale è sempre stata quella di mantenere il rigassificatore a Piombino, scaricando i costi della scelta sulla costa toscana. Anche il Comune di Piombino, guidato dal sindaco Francesco Ferrari, resta contrario alla permanenza della nave in porto, pur in un clima di tensione istituzionale che vede il primo cittadino attribuire alla Regione una parte rilevante delle responsabilità dell'attuale impasse. In questa fase, Ferrari ha scelto un profilo più defilato, annunciando comunque che il confronto verrà portato "nelle sedi opportune".

Nel frattempo, cresce la convinzione, in città e non solo, che l'esito finale sia già scritto: Italis LNG resterà a Piombino ancora a lungo. Se così sarà, la partita decisiva si sposterà sul terreno delle compensazioni economiche, ambientali e infrastrutturali per il territorio, finora annunciate ma mai pienamente concretizzate. Una partita che rischia di diventare il vero banco di prova del rapporto tra governo, Regione, enti locali e comunità interessate.

MEDITERRANEO 2030: GEOPOLITICA E ROTTE MARITTIME



Il Mediterraneo torna al centro della riflessione strategica italiana non per nostalgia geopolitica, ma per necessità concreta. Rotte energetiche, traffici commerciali, sicurezza marittima e nuovi equilibri globali stanno ridisegnando la geografia del potere sul mare. In questo scenario si inserisce l'iniziativa "Mediterraneo 2030 – Le nuove rotte del potere marittimo", promossa dal The International Propeller Clubs – Port of Livorno, con la media partner del MESSAGGERO MARITTIMO e ospitata nella cornice istituzionale dell'Accademia Navale di Livorno, luogo simbolico dove dimensione militare, marittima e strategica si incontrano.

A spiegare il senso dell'iniziativa è la presidente del Propeller Club livornese, Maria Gloria Giani, che individua nell'orizzonte 2030 una soglia temporale decisiva. Non si tratta soltanto di geopolitica in senso classico, ma di trasformazioni reali che toccano clima, commerci e assetti globali. Lo scioglimento dei ghiacci e la progressiva praticabilità di rotte artiche, osserva, potrebbero ridisegnare i flussi commerciali

internazionali, con il rischio di una marginalizzazione relativa del bacino mediterraneo. Da qui l'esigenza di "fare focus", di interrogarsi su ciò che sta cambiando e su dove indirizzare l'attenzione strategica del sistema Paese.

Geopolitica, industria e politica: un dialogo necessario

Il convegno nasce proprio come luogo di confronto tra saperi diversi. Esperti, operatori del settore, rappresentanti istituzionali e mondo politico sono chiamati a leggere insieme i segnali deboli del presente. Giani sottolinea come l'obiettivo non sia solo analitico ma anche operativo: comprendere quali scenari si stiano aprendo e quali interessi vadano tutelati.

La presenza di esponenti politici, tra cui il contributo della senatrice Stefania Craxi, inserisce la riflessione in un perimetro nazionale più ampio. Allo stesso tempo, la struttura del panel – con l'apertura affidata al mondo degli agenti marittimi Con l'Ing. Alessandro Santi e la chiusura a quello armatoriale grazie al contributo del Presidente Stefano Messina – riflette la logica di filiera propria del cluster marittimo. Per il Propeller, mettere allo stesso tavolo chi intermedia traffici e chi li realizza sul mare significa favorire una visione sistemica, dove diplomazia economica e operatività portuale dialogano.

La scelta dell'Accademia Navale come sede non è solo logistica. È un segnale di prestigio e di consapevolezza: il mare è insieme spazio economico e spazio di sicurezza, e Livorno rivendica il proprio ruolo storico in questa duplice dimensione.

Il ruolo nazionale del Propeller

A dare respiro nazionale all'iniziativa è il presidente nazionale del Propeller, Umberto Masucci, che richiama innanzitutto il valore della presenza della Marina Militare nella tutela dei mari. Il riferimento alle unità navali impegnate nella sorveglianza marittima evidenzia come la libertà delle rotte non sia mai un dato scontato, ma il risultato di una costante azione di presidio.

Masucci colloca poi il Propeller in una dimensione di diplomazia informale del cluster. Con i suoi numerosi club e una base associativa ampia e qualificata, l'organizzazione si muove come rete di connessione tra eccellenze portuali, logistiche e marittime. Le missioni internazionali nel Mediterraneo – dal Nord Africa alla sponda europea – diventano così strumenti di relazione economica e culturale, oltre che occasioni di promozione del sistema italiano.

L'annuncio di una prossima missione a Londra, con la partecipazione di istituzioni marittime, amministra-

zioni e operatori privati, conferma questa vocazione. Non un'associazione datoriale, precisa Masucci, ma un luogo di sintesi e circolazione delle idee, dove pubblico e privato si incontrano per discutere le traiettorie del settore.

In filigrana emerge una convinzione condivisa: il Mediterraneo non è un mare del passato, ma un laboratorio del futuro. Chi saprà leggerne per tempo le trasformazioni potrà trasformare le rotte in opportunità. Chi le subirà, rischierà di trovarsi ai margini di una nuova geografia del potere marittimo.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

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

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

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

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT
IGNAZIO MESSINA & C.

GENOVA:

Tel. 010 53961

Fax 010 5396264

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

MODENA:

Tel. 059 351381

Fax. 059 357719

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

NAPOLI:

Tel. 081 963461

Fax. 081 9634699

napoli@messinaline.it

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI													
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200													
													
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO													
PER		NAVE	VOY	DA									
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT		RA	AN	TS
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	AMERICA	MZ604A	09/2			7/2		vedi servizio 4				
		MSC TIANJIN	MZ605A	16/2			14/2						
		VALENCE	MZ606A	23/2			21/2						
		MSC PRELUDE	MZ607A	02/03			28/2						
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC ANNABELLA	FD605E		10/2	2/2		14/02	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC NAPOLI	FD606E		17/2	9/2		21/02					
		MSC VANDYA	FD607E		24/2	16/2		28/02					
		MSC FAITH	FD608E		3/3	23/2		7/3					
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 SINGAPORE IV	ML605A				2/2		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC SANDRA	ML606A				9/2						
		MSC SANDRA	ML607A				16/2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIOIA TAURO	NA	GE	CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA GOLFO - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MSC NIOVI VIII	MG605W	2/2			28/1	30/1	5/2	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC LE HAVRE	MG606W	9/2			4/2	6/2	12/2				
		MSC NAMIBIA	MG607W	16/2		MSC NIOVI VII	11/2	13/2	19/2				
		MSC CADIZ	MG608W	23/2			18/2	20/2	26/2				
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC TOMOKO	MG609W	2/3			25/2	27/2	5/3				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE -(Servizio via Cristobal); Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	4	CAPE KORTIA	MC605A		4/2		26/1		30/1	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC LE HAVRE	MC606A		11/2	2/2			6/2				
		CAPE TAINARO	MC607A		18/2	9/2			13/2				
		MSC FLORA	MC608A		25/2	16/2			20/2				
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosezuzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"													
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	MSC ABIDJAN	NL602R		31/1		30/1			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC GISELLE	NL603R		7/2		6/2						
		MSC LAGOS X	NL604R		14/2		13/2						
		MSC ELMA	NL605R		21/2		20/2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				GIT	SA	LI	GE			VE	RA	AN	TS
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosezuzioni interne)	6	MSC ELENI	CD605A	29/1	31/1	3/2	4/2			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC WEST V	CD606A	5/2	7/2	10/2	11/2						
		MSC CARPATHIA III	CD607A	12/2	14/2	17/2	18/2						
		MSC ENGLAND	CD608A	19/2	21/2	24/2	25/2						
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 - Malé	7	MSC ALIYA	IS606R			9/2			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC RAPALLO	IS607R			16/2							
		MSC LAURENCE	IS608R			23/2							
		MSC MARIE LESLIE	IS609R			2/3							
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosezuzioni interne),Ennore (e prosezuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malé.		MSC NIOVI VIII	MG605W				30/1						
		MSC LE HAVRE	MG606W				6/2						
		MSC NAMIBIA	MG607W				13/2						
		MSC CADIZ	MG608W				20/2						

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail: T015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



PER		NAVE		VOY												
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it						CIVIT	SP	GIT	NA	CIV			VE	RA	AN	TS
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè		7 ^{bis}	CAPE KORTIA	MC605A	31/1				vedi servizio 4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
			MSC LE HAVRE	MG606W	7/2											
			CAPE TAINARO	MC607A	14/2											
			MSC FLORA	MC608A	21/2											
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 SOFIE PAZ	MM606A	30/1	---			---							
URUGUAY - Montevideo			MSC MELINE	MM606A	6/2	---	8/2	---				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar			MSC ALBANY	MM607	13/2	---	15/1	---								
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.			AMERICA	MZ604A		---	---	29/1								
		MSC TIANJIN	MZ605A	---	---	---	5/2									
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it						CIVIT	SP	GIT	PA				VE	RA	AN	TS
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne)		9	CAPE KORTIA	MC605A	31/1	4/2	26/1									
PERU - Callao, Paíta			MSC LE HAVRE	MC606A	7/2	11/2	2/2						vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ECUADOR - Guayaquil			CAPE TAINARO	MC607A	14/2	18/2	9/2									
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto			MSC FLORA	MC608A	21/1	25/2	16/2									
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						LI	GIT	GE	NA	SPE	AN	CIV	VE	RA	TS	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)		10	MSC ELENI	CD605A	3/2											
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau			MSC WEST V	CD606A	10/2								vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe			MSC CARPATHIA III	CD607A	17/2											
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo vedi servizio 8			MSC ENGLAND	CD608A	24/2											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						CIVIT	SP	GIT					VE	RA	AN	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)		11	CAPE KORTIA	MC605A	31/1	28/1	26/1									
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau			MSC LE HAVRE	MC606A	7/2	11/2	2/2						vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe			CAPE TAINARO	MC607A	14/2	18/2	9/2									
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou			MSC FLORA	MC608A	21/2	25/2	16/2									
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7																
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						SP	GIT	NA		AN	CIV		VE	RA	TS	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.		12	APL VANCOUVER	ONNMVE	29/1	-					vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp				
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne			MSC SAHA	MA603A	5/2	-								vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
NUOVA CALEDONIA - Noumea			APL SAVANNAH	ONNNIE	9/2	-										
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets			MSC JOANNA	MA605A	12/2	-										
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga																
MAURITIUS - Port Louis																
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment																
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it								NA								
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.		12 ^{bis}	MSC NIOVI VIII	MG605W					30/1							
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne			MSC LE HAVRE	MG606W					6/2							
NUOVA CALEDONIA - Noumea			MSC NAMIBIA	MG607W					13/2							
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 CADIZ	MG608W					20/2							
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it						R		NA	GIT	GE		VE	RA	AN	TS	
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad		13	MSC CLAUDE GIRARDET	GJ605E					6/2							
ESTREMO ORIENTE CINA- direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan			MSC ELOANE	GJ606E					14/2			vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
JAPAN- via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama			MSC RIFAYA	GJ607E					19/2							
JAPAN- via Busan Osaka, Hakata, Kobe			MSC SIXIN	GJ608E					25/2							

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER		NAVE		VOY		DA																					
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				LI		SP		NA		GIT		GE		VE		RA		AN		TS							
GOLFO PERSICO – Dubai Abu dhabi – destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)		13bis		CAPE KORTIA		MC605A		5/2		vedi serv. 16		-----		-----		4/2		vedi servizio 18		vedi servizio 18							
ESTREMO ORIENTE CINA– Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		ONE FORTUNE		O06E		11/2		-----				-----		10/2													
SUD-EST ASIATICO – via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		TBN		TBN		18/2		-----				-----		17/2													
JAPAN– via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Ormeozachi, Nagoya, JAPAN – via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN		TBN		25/2		-----				-----		24/2													
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		14		MSC IZMIR F		YA605A		2/4		vedi serv. 2		vedi serv. 4		ADRIATICO													
ALGERIA – Algeri		MSC POTOMAC F <th colspan="2">YA606A</th> <th colspan="2">2/6</th> <td colspan="8" rowspan="3">vedi servizio 18</td>		YA606A		2/6		vedi servizio 18																			
		MSC IZMIR F <th colspan="2">YA607A</th> <th colspan="2">13/2</th>		YA607A		13/2																					
		MSC POTOMAC F <th colspan="2">YA608A</th> <th colspan="2">20/2</th>		YA608A		20/2																					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		15		MSC ASLI		YM606A		2/2		vedi servizio 1		vedi serv. 4		ADRIATICO													
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC ORIANE <th colspan="2">YM607A</th> <th colspan="2">9/2</th> <td colspan="8" rowspan="3">vedi servizio 18</td>		YM607A		9/2		vedi servizio 18																			
		MSC ASLI <th colspan="2">YM608A</th> <th colspan="2">16/2</th>		YM608A		16/2																					
		MSC ORIANE <th colspan="2">YM609A</th> <th colspan="2">23/2</th>		YM609A		23/2																					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		16								LI		SP		GE		GIT		VE		RA		NA		TS			
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA – via Gioia Tauro										LI <th colspan="2">GIT</th> <th colspan="2">GE</th> <th colspan="2">NA</th> <th colspan="2">VE</th> <th colspan="2">RA</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">AN</th> <th colspan="2">TS</th>		GIT		GE		NA		VE		RA				AN		TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		17		MSC SANDRA		ML606A		vedi serv. 8				6/2		9/2													
ISOLE CANARIE – Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC SORAYA <th colspan="2">ML607A</th> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">13/2</td> <td colspan="2">16/2</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td>		ML607A						13/2		16/2															
		MSC ASSUNTA III <th colspan="2">ML608A</th> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">20/2</td> <td colspan="2">23/2</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td>		ML608A						20/2		23/2															
		MSC NISHA <th colspan="2">ML609A</th> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">27/2</td> <td colspan="2">2/3</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td>		ML609A						27/2		2/3															
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO		18		MSC RHIANNON		AE605A		6/2		6/2						3/2											
		MSC EGALE III		AE606A		13/2		13/2								10/2								HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
		MSC RHIANNON		AE607A		20/2		20/2								17/2											
		TBN		AC605A										30/1				1/2		28/1							
		MSC REET II		AC606A										6/2				8/2		4/2				EYUAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTINOPOLI, GEMLIK, ALJAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
		MSC MANASVI		AC607A										13/2				15/2		1/1							
		MSC HANNAH		AB606A		5/2		4/2		9/2				7/2		14/2								PIRAEUS,ALEXANDRIA OLD PORT, MERSEN, BIKENDERLIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
		MSC AGATA III		AB607A		12/2		11/2		16/2				14/2		21/2											
		MSC PORTO		AB608A		19/2		18/2		23/2				21/2		28/2											
		MED URLA		AW604R		26/1										28/1								BARI,GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
		TBN		AW605R		2/2												4/2									
		MSC DIANA		FD605E												8/2											
		MSC FAITH		FD608E												28/2								SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, YINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)			
		MSC TERESA		FD609E												4/3											
		MED TRABZON		AS605A				2/2		5/1						2/2											
		MED AYDIN		AS606A				9/2		12/1						9/2								ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, SIFONCE, ALJAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
		MED SAMSUN		AS607A				16/2		18/2						16/2											
		MSC CHARLOTTE		AA605A				1/2		2/2						30/1											
MSC OLGA F		AA606A				8/2		9/2						6/2								PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA S. CECILIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
MAUREN		AA607A				15/2		16/2						13/2													