

FEBBRAIO 2026

RASSEGNA

MENSILE



CONFETRA, 80 ANNI PER LA LOGISTICA ITALIANA

follow us



AL GRUPPO GRIMALDI IL SUSTAINABLE SHIPPING AWARD



Il Gruppo Grimaldi ha ricevuto il Sustainable Shipping Award ai Saudi Maritime Awards di Jeddah, come annunciato sulla propria pagina LinkedIn.

Si tratta della prima edizione del premio, evento sotto il patrocinio di S.E. Saleh bin Nasser Al-Jasser, Ministro dei trasporti e dei servizi logistici e presidente dell'Autorità generale dei trasporti, organizzato in partnership strategica con l'Autorità generale dei trasporti.

Organizzato da Robban Assafina, la piattaforma mediatica marittima MENA, questo evento mira a riconoscere e onorare personaggi di spicco nei settori marittimo e della navigazione per i loro importanti successi e le loro costanti prestazioni di alto livello in settori quali porti, spedizioni e settori correlati.

24 i premi assegnati, dopo la selezione di una giuria indipendente per premiare le diverse parti interessate: agenzie governative regionali, amministrazioni marittime, armatori, compagnie di navigazione, ope-

ratori portuali e di terminal, imprese di costruzione e riparazione navale, rappresentanti dei settori Oil & Gas e Offshore.

Il premio al Gruppo Grimaldi

Il premio assegnato al Gruppo Grimaldi "Sustainable Maritime Transport Award" riflette il forte focus della compagnia sui temi di connettività, sostenibilità e adattabilità, il tutto a sostegno dello sviluppo logistico dell'Arabia Saudita.

"Il Gruppo Grimaldi -si legge in una nota- ringrazia sinceramente gli organizzatori, i partner e gli stakeholder dei Saudi Maritime Awards per aver riconosciuto l'eccellenza e l'innovazione nell'industria della navigazione".

A ricevere il premio Paul Kyprianou, responsabile della Ricerca e Relazioni Esterne, presso il Gruppo Grimaldi, dalle mani di Jamil Al-Ali, direttore regionale Commerciale e Sviluppo Commerciale del Medio Oriente, Bureau Veritas | Marine & Offshore.

LETEXPO, EDIZIONE NUMERO CINQUE: I NUMERI CRESCONO



Alis e Veronafiore si preparano alla quinta edizione di LetExpo-Logistic Eco Transport, in programma dal 10 al 13 Marzo presentando l'evento 2026, anno in cui l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile soffia le prime dieci candeline.

Un'idea che probabilmente la mente del presidente Guido Grimaldi cinque anni fa non avrebbe immaginato poter raggiungere i risultati di oggi, grazie a una squadra alle spalle che porta avanti il messaggio e le attività di Alis.

“Quest'anno LetExpo cresce ancora: saranno 550 gli espositori nei padiglioni di Verona, il 10% in più dello scorso anno, stessa percentuale di crescita dell'area espositiva prevista arrivata a circa 65.000 metri quadri”.

Sale anche a un +25% il dato sugli espositori internazionali presenti, a testimonianza dell'importanza raggiunta dalla manifestazione.

La parte della formazione con Alis Academy e quella dedicata al sociale sono i punti di diamante della ma-

nifestazione che negli anni è riuscita a creare nuovi posti di lavoro, circa 10 mila grazie alle occasioni di recruitment create durante le giornate e a dedicare un intero padiglione al settore sociale, al quale lo scorso anno sono stati destinati fondi per oltre 100 mila euro provenienti dalla fiera stessa.

Il motto di questa edizione “Il punto di incontro per chi muove il mondo” è rappresentativo di quello che LetExpo è, è stata e sarà: quattro giornate di networking e di confronto concreto, innovazione e visione, mettendo al centro sviluppo sostenibile, competitività del Made in Italy, ruolo strategico della logistica, nuove rotte intermodali, digitalizzazione, welfare aziendale, occupazione, competenze e impegno sociale.

Un confronto diretto tra imprese, istituzioni, territori e giovani: saranno presenti i top player del mercato, tra imprese di trasporto e logistica, porti e interporti italiani e internazionali, operatori delle filiere industriali, energetiche e tecnologiche, case costruttrici, società di servizi e consulenza, enti pubblici, associazioni, centri di ricerca ed enti di formazione realtà che si sono unite a Alis.

Le novità

L'edizione 2026 sarà caratterizzata dai temi di innovazione, con un focus particolare su intelligenza artificiale e tecnologie digitali applicate a trasporti e logistica: dall'ottimizzazione di flotte e supply chain all'automazione dei processi, dall'analisi predittiva alla sicurezza operativa, da soluzioni di realtà virtuale a dimostrazioni tecnologiche ed esperienze interattive.

Il Governo è sempre stato vicino a questo percorso come testimonia la presenza ogni anno di tanti ministri che si recano a Verona.

“E' un appuntamento fisso a cui il Governo ormai non vuole mancare” sottolinea il viceministro Edoardo Rixi.

“LetExpo favorisce il confronto tra imprese, istituzioni e territori su temi centrali come infrastrutture, inter-



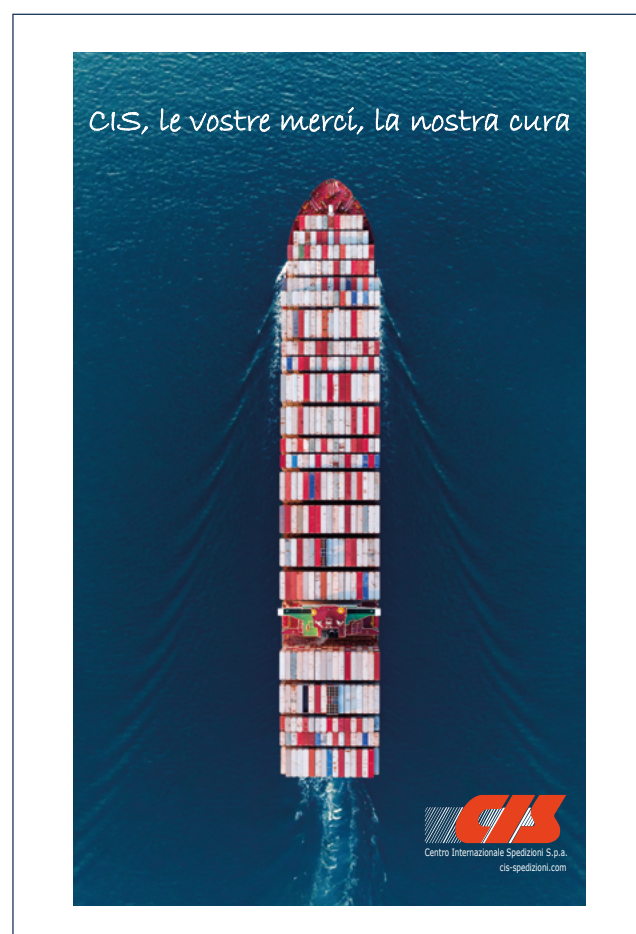
creare piattaforme di mercato e contenuti, mette a disposizione competenze, relazioni internazionali e capacità organizzativa per far evolvere insieme ad Alis la rassegna, anno dopo anno. LetExpo non è solo un appuntamento dedicato al business: è anche un luogo di confronto istituzionale, dove imprese, associazioni e decisori pubblici possono discutere di priorità, regole e investimenti per rendere più competitivo il sistema logistico italiano. In una fase segnata dall'instabilità geopolitica, dalla transizione energetica e dall'innovazione digitale, offriamo così in fiera a Verona un momento dove far sintesi, con l'obiettivo di trasformare le sfide attuali in nuove opportunità per il Paese”.

modalità, sostenibilità e innovazione. Il settore dei trasporti e della logistica rappresenta una componente essenziale per la competitività dell'Italia e per il rafforzamento delle connessioni europee e internazionali. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti segue con attenzione gli eventi come questo che offrono un'occasione concreta di dialogo e proposta, contribuendo, attraverso il confronto con il mondo produttivo, alla definizione di politiche orientate allo sviluppo”.

Questo perchè ormai la logistica racchiude tutte le facce della vita umana e rappresenta a livello mondiale il 10% del PIL. Un settore in crescita e che continuerà a farlo nei prossimi anni.

“A LetExpo si scambiano esperienze e si capisce dove stiamo andando” chiude Rixi.

“La quinta edizione di LetExpo ribadisce la posizione di leadership della manifestazione” aggiunge Federico Bricolo, presidente di Veronafiere, che aggiunge: “L'evento poggia su basi solide: una città che è snodo naturale dei flussi europei e un quartiere fieristico che sa tradurre la promozione di filiere industriali in grandi progetti di sistema. Verona è una capitale della logistica: ospita il più importante interporto italiano, è attraversata da due corridoi europei e concentra infrastrutture che collegano Nord e Sud, Est e Ovest del Paese. E Veronafiere, con la sua esperienza nel



MEDITERRANEO 2030, LIVORNO L'APPUNTAMENTO CHE DIVENTA RIFERIMENTO



Livorno, per una sera, è tornata a essere laboratorio di geopolitica marittima. Il convegno “Mediterraneo 2030 – Le nuove rotte del potere marittimo”, ospitato nella prestigiosa cornice dell’Accademia Navale, ha confermato con numeri, partecipazione e qualità del dibattito quanto il mare sia oggi tornato a essere spazio di potere, non solo economico ma strategico.

Rotte commerciali, sicurezza, energia, infrastrutture critiche, dimensione subacquea e competizione tra potenze: il Mediterraneo si presenta sempre più come uno degli snodi sensibili degli equilibri globali. Qui si incrociano crisi regionali, corridoi energetici, strategie industriali e nuove architetture di sicurezza. È in questo spazio che si misura il posizionamento dell’Italia nello scenario internazionale

Determinante la collaborazione dell’Accademia Navale di Livorno e l’attenzione istituzionale garantita dal Contrammiraglio Tarabotto, che hanno dato all’iniziativa una cornice coerente con il peso strategico dei temi trattati.

Centrale il ruolo del Propeller Club come network nazionale di riferimento per il cluster marittimo e logistico, testimoniato anche dalla presenza del

presidente nazionale Umberto Masucci, ma vero motore dell’iniziativa è stato il Propeller Club Port of Livorno che, sotto la guida della presidente Maria Gloria Giani, ha riportato Livorno al centro del dibattito sulla geopolitica dei mari.

Proprio Giani ha annunciato la continuità del progetto: “Dopo il successo della prima edizione annunciamo la replica dell’evento Geopolitica del Propeller Livorno 2027. Sarà un format annuale che porterà focus su Livorno”, riaffermando “il binomio vincente Propeller–Messaggero Marittimo”.

Il Messaggero Marittimo, media partner dell’evento, ha avuto un ruolo attivo nella moderazione dei lavori e nella realizzazione delle interviste ai protagonisti, contribuendo a trasformare il convegno in un momento di confronto strutturato e non episodico.

Proseguiremo nelle prossime settimane l’approfondimento con contenuti dedicati nella rubrica “Fatti & Potere”, continuando il dialogo con i relatori e ampliando l’analisi geopolitica. Il tema è già entrato nel dibattito editoriale del giornale anche attraverso il contributo dell’onorevole Stefania Craxi.

Sul piano dei contenuti, l’ingegner Alessandro Santi ha aperto la riflessione con una lettura operativa delle trasformazioni nei traffici globali. Dall’Artico al Mar Rosso, da Panama agli stretti strategici, il suo intervento ha evidenziato come le scelte geopolitiche stiano ridisegnando le catene logistiche e imponendo nuove strategie agli operatori.

L’onorevole Ettore Rosato ha riportato il focus sulle priorità nazionali in materia di sicurezza di porti, rotte e infrastrutture critiche, sottolineando come la dimensione marittima sia ormai parte integrante della sicurezza della Repubblica in un contesto globale interconnesso.

La tutela delle infrastrutture subacquee è emersa come uno dei temi più sensibili. L'Ammiraglio Balestra, in rappresentanza della Guardia Costiera, ha richiamato il ruolo operativo di controllo, prevenzione e intervento sulle infrastrutture sottomarine.

L'Ammiraglio Cappelletti, Vice Direttore della Struttura Operativa del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea della Marina Militare, ha invece evidenziato il valore strategico di cavi dati, condotte energetiche e landing station, veri pilastri invisibili dell'economia digitale ed energetica.

L'onorevole Guglielmo Picchi ha collocato la riflessione nel quadro della proiezione italiana verso il Nord Africa e il Mediterraneo allargato, richiamando la dimensione marittima del cosiddetto "Piano Mattei dei mari": diplomazia economica, strumenti finanziari e accompagnamento alle imprese lungo le nuove direttrici energetiche e infrastrutturali.

Lo sguardo si è poi spinto verso l'Artico con Leonardo Parigi direttore dell' "Osservatorio Artico", che ha illustrato come la rotta artica, favorita dallo scioglimento dei ghiacci, stia modificando gli equilibri delle rotte globali. Un processo che rende centrale anche la

partita geopolitica sulla Groenlandia e che ha ricadute dirette sul Mediterraneo.

Il professor Andrea de Guttry ha offerto una lettura giuridica sulle evoluzioni del diritto del mare e sulle discussioni europee in materia di libertà di navigazione, sicurezza e tutela delle infrastrutture critiche, ricordando come il diritto internazionale sia chiamato a rincorrere trasformazioni sempre più rapide.

A chiudere i lavori è stato Stefano Messina, presidente di Assarmatori, portando la voce dell'armamento italiano dentro uno scenario che lui stesso ha definito tra i più sfidanti mai vissuti nel Mediterraneo. Dal suo osservatorio privilegiato, è emersa una visione che tiene insieme prudenza e opportunità: un Mediterraneo complesso, ma anche ricco di spazi per chi saprà leggere in anticipo i nuovi equilibri

Il messaggio finale che arriva da Livorno è chiaro: il mare non è più sfondo ma leva strategica. E chi saprà governarne le trasformazioni avrà un vantaggio competitivo e politico difficilmente colmabile.

 **LOGWIN**
Your Logistics.

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

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

MARINE DELLA TOSCANA, AL VIA IL DOCUVIAGGIO SUI PORTI TURISTICI

Il mare, in Toscana, non è uno sfondo. È un'infrastruttura viva, una trama di approdi, imprese, professionalità e comunità che costruiscono valore lungo la costa.

Da qui prende le mosse "Marine della Toscana – Approdi e territori", il nuovo docuviaggio del Messaggero Marittimo che sceglie di raccontare la portualità turistica come sistema economico e culturale, prima ancora che come destinazione.

Non un catalogo promozionale, ma un percorso editoriale continuativo che entra nei porti, osserva i mestieri, ascolta i protagonisti e restituisce la complessità di un ecosistema in cui nautica, servizi, accoglienza e territorio si intrecciano.

Il racconto procede per tappe, marina dopo marina, attraverso video interviste, immagini, reportage e voci dirette di gestori, tecnici, operatori e professionisti che vivono il porto come luogo di lavoro e relazione.

Un sistema, non singole infrastrutture

Il progetto nasce in collaborazione con il Consorzio Marine della Toscana, che aggrega dodici porti turistici per oltre 3.500 posti barca, ma il perimetro del racconto è più ampio. Le marine vengono lette come nodi di una filiera che connette cantieristica, refit, servizi ad alto valore aggiunto, formazione e innovazione. In questo quadro, la portualità turistica diventa leva di attrattività internazionale e motore di turismo di qualità, capace di generare ricadute economiche stabili sui territori.

Raccontare le marine significa allora raccontare la Toscana che investe, che si specializza, che innalza gli standard dei servizi per la grande nautica e il diporto evoluto. Significa osservare come gli approdi dialogano con le città costiere, con l'entroterra, con i distretti produttivi e con i percorsi formativi



che alimentano nuove competenze. È una geografia economica che prende forma lungo la linea di costa e che parla la lingua della competitività.

Yachting destination e visione di lungo periodo

Questo percorso editoriale trova il suo naturale orizzonte nella Yachting Week toscana del 2026, momento di sintesi tra portualità, industria nautica, refit, sostenibilità e ricerca. Il tema della yachting destination assume qui un valore strategico: non solo luogo di produzione e manutenzione, ma sistema integrato di approdi, servizi, accoglienza e qualità territoriale. Una piattaforma che guarda al Mediterraneo e si misura su standard internazionali.

Il Messaggero Marittimo sceglie di accompagnare questo cammino con uno sguardo giornalistico che privilegia l'analisi e la testimonianza. Dare voce ai territori significa mettere in rete esperienze, visioni e progetti, riconoscendo alle marine un ruolo che va

oltre la dimensione turistica. Sono presidi economici, porte d'ingresso, laboratori di innovazione organizzativa e tecnologica.

Un racconto che parla di identità e futuro

“Marine della Toscana – Approdi e territori” è, in fondo, un racconto di identità. Parte dai porti ma parla di sviluppo, di lavoro qualificato, di capacità di fare sistema. In un tempo in cui la competizione tra destinazioni si gioca su servizi, efficienza e reputazione, la Toscana della nautica prova a presentarsi come

modello integrato.

Il mare torna così a essere ciò che storicamente è sempre stato: spazio di scambio, di crescita, di proiezione verso l'esterno. Raccontarlo con continuità significa riconoscerne la centralità strategica. Perché narrare le marine non è solo descrivere infrastrutture, ma osservare un pezzo di Toscana che naviga, investe e innova, costruendo il proprio posto nella blue economy mediterranea.

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

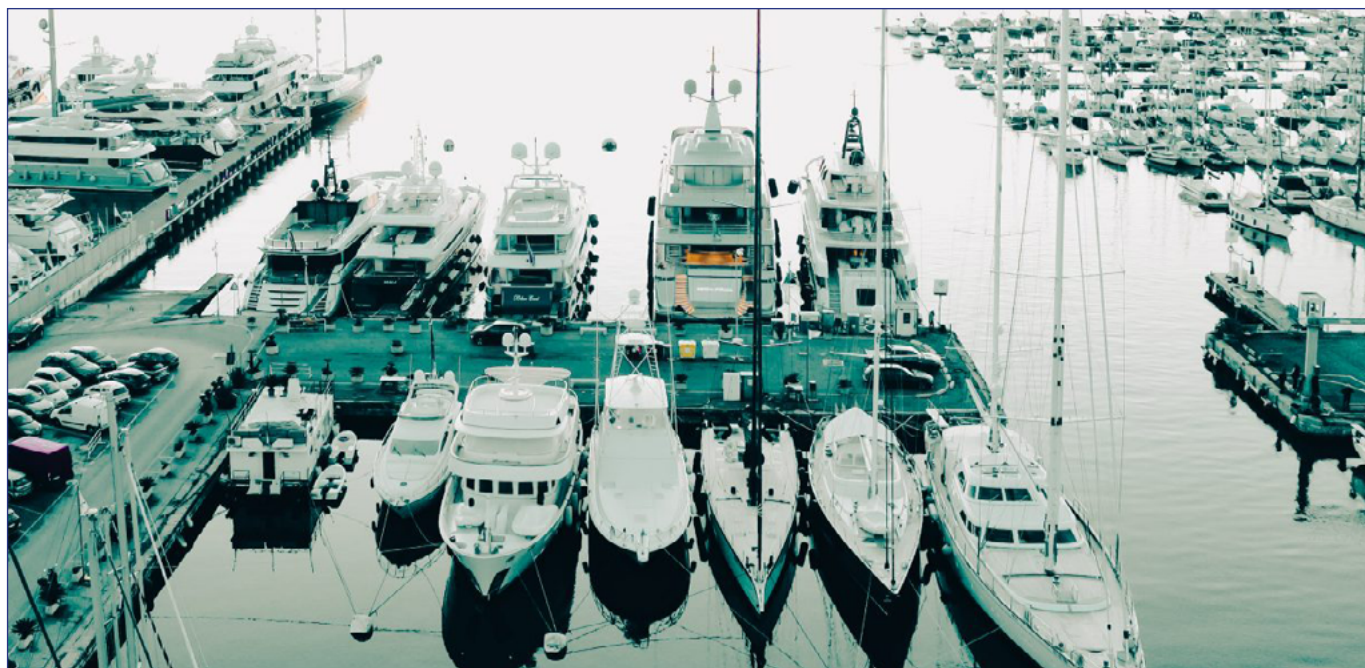
SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA

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

ANGELINI: LE MARINE TOSCANE SONO RETE TERRITORIALE



Le marine non più come semplici punti di ormeggio, ma come nodi di una rete economica, turistica e produttiva capace di raccontare un territorio unitario. È questa la visione che guida il Consorzio Marine della Toscana, come spiega il direttore generale Pietro Angelini nell'ambito del progetto "Marine della Toscana – Approdi e territori", che punta a valorizzare il sistema portuale turistico regionale in chiave integrata.

Il consorzio nasce nel 2019 con un obiettivo preciso: promuovere la Toscana nei contesti internazionali attraverso un'offerta coordinata tra marine e territorio. "L'idea iniziale era presentarsi all'estero in modo integrato, unendo il tema delle marine con quello della Toscana. Oggi questo ruolo si è evoluto: lavoriamo sulla promozione, sulle prenotazioni, sulle innovazioni e sulle tecnologie, condividendo esigenze e sviluppi delle singole marine".

Angelini sottolinea come la partecipazione a fiere ed eventi internazionali abbia rafforzato il brand territo-

riale, trasformando il consorzio in una piattaforma tecnica di servizi e connessioni, più che in una semplice associazione di rappresentanza.

Le marine come infrastrutture economiche

Alla domanda su come le marine possano essere lette come vere infrastrutture economiche, Angelini risponde partendo da un cambiamento culturale. "È cambiata la concezione stessa della barca. I clienti sono più giovani e acquistano con l'idea di muoversi, di viaggiare. Le marine diventano luoghi di connessione con il territorio".

Il porto, in questa visione, è punto di contatto tra mare ed entroterra, tappa di un viaggio che non si esaurisce nell'approdo. "Non basta più il singolo luogo. Conta la connessione tra porti, la capacità di coordinare spostamenti, documenti, rotte. È un modello che nel mondo sta crescendo e che richiede un approccio tecnico, non solo associativo".

L'unitarietà dell'immagine diventa così centrale. "Non vieni a vedere una cosa in Toscana, vieni a vedere la Toscana. Dal nord al sud cambiano paesaggi, culture, cibi, tradizioni. Questa varietà è un valore per chi cerca esperienze ed emozioni".

In quest'ottica, la rete delle marine consente di proporre veri e propri itinerari, trasformando il soggiorno nautico in un viaggio territoriale.

Cantieristica, servizi e formazione

Il legame con la cantieristica rappresenta un altro pilastro. Angelini, che è anche general manager di Navigo, ricorda come la Toscana si sia specializzata nella produzione di motor yacht e superyacht tra i 30 e i 70 metri, con una crescita significativa del comparto. "Oggi non si vende solo la barca, ma la vita della barca. Navigare, raggiungere mete, tornare e ripartire diventa parte dell'offerta".

Servizi di refit, manutenzione, cambusa, servizi turistici e formazione concorrono a costruire un ecosiste-

ma integrato. Centrale il ruolo della formazione, con la scuola ISYL che prepara comandanti, costruttori e marina manager. "In dieci anni sono stati assunti oltre 800 ragazzi. Ogni anno se ne formano circa 200. È un meccanismo virtuoso per il cliente, per il territorio e per l'occupazione".

A dare visibilità a questo network sarà anche la Tuscany Yachting Week dal 9 al 13 Marzo, appuntamento dedicato allo scambio tecnico e al business. "È un momento di confronto tra comandanti e imprese, ma anche un'occasione per parlare di innovazione, startup e nuove idee su cui investire". Accanto al B2B, spazio agli open day della portualità toscana e a momenti dedicati alle radici storiche di un distretto che da due secoli produce eccellenza.

Il messaggio che emerge è chiaro: la nautica toscana non è solo industria o turismo, ma sistema territoriale. E le marine, sempre più, ne rappresentano la porta d'accesso.

UNIPOINT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

PORTS OF GENOA, RECORD STORICO NEL 2025



Il 2025 entra negli annali dei Ports of Genoa come l'anno del nuovo primato container. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha infatti raggiunto quota 2.999.486 TEUs movimentati, sfiorando per la prima volta la soglia simbolica dei tre milioni e segnando una crescita del 6,3% rispetto al 2024. Un risultato senza precedenti, conseguito in un contesto internazionale ancora instabile, caratterizzato da tensioni geopolitiche, ridefinizione delle rotte marittime e profonde trasformazioni delle catene logistiche globali.

A sostenere l'espansione dei traffici è stato innanzitutto il segmento gateway, più direttamente legato all'andamento dell'economia reale. Nel corso dell'anno sono stati movimentati 1.919.700 TEUs pieni in

import ed export, con un incremento del 4,8% su base annua, confermando la solidità dei flussi commerciali connessi al sistema produttivo nazionale e ai mercati internazionali.

Un contributo rilevante è arrivato anche dal transhipment, che ha raggiunto 547.790 TEUs, registrando un balzo del 31,5%. La crescita delle attività di transbordo è legata in larga misura all'aumento delle movimentazioni di container vuoti, effetto delle strategie adottate dai grandi carrier per riorganizzare i servizi e gestire i cicli dei contenitori in risposta alle tensioni sulle principali rotte marittime.

In termini complessivi, nel 2025 il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha movimentato 62,9

milioni di tonnellate di merci, con una lieve flessione dello 0,8% rispetto all'anno precedente. Un dato che riflette andamenti differenziati tra i vari comparti, ancora condizionati da fattori economici e geopolitici esterni.

Guardando ai singoli scali, Savona-Vado Ligure ha chiuso l'anno con circa 590 mila TEUs, in forte crescita (+58,4%), grazie a una componente di transhipment largamente prevalente. Il porto di Genova ha invece movimentato 2,4 milioni di TEUs, con una lieve contrazione (-1,6%), attribuibile principalmente alla riduzione dei volumi di trasbordo, a fronte di una sostanziale tenuta del traffico gateway.

Positivo anche il bilancio del comparto passeggeri, che nel 2025 ha superato i 5 milioni di transiti (+0,6%). In particolare, il traffico crocieristico ha oltrepassato i 2,4 milioni di passeggeri (+6,1%), mentre i traghetti hanno registrato oltre 2,6 milioni di passeggeri, confermando il ruolo strategico degli scali liguri per la mobilità e la continuità territoriale.

Nel segmento delle rinfuse solide, i volumi hanno raggiunto 2,46 milioni di tonnellate, con una crescita del 2,3%, sostenuta soprattutto dall'ottima performance dell'ultimo trimestre (+24,3%). Il porto di Genova ha movimentato 713 mila tonnellate (+3,8%), mentre Savona ha chiuso l'anno con 1,74 milioni di tonnellate (+1,6%). Da segnalare il recupero dei traffici di carbone e il forte aumento delle altre rinfuse solide, trainate in particolare dalla domanda di prodotti metallurgici.

Sul fronte ferroviario, le merceologie non containerizzate hanno visto un aumento del 17% del numero di treni, grazie soprattutto allo sviluppo di nuovi servizi a Savona. Tuttavia, l'impatto dei lavori sulla rete nazionale ha penalizzato l'uso complessivo della ferrovia: i convogli movimentati sono scesi a 7.935 unità

(-14,2%) e i volumi containerizzati a 322.451 TEUs (-11,6%), con una quota modale del 13,2%, in calo rispetto al 2024.

La merce convenzionale, pari a circa il 21% dei volumi complessivi, ha chiuso il 2025 a 12,99 milioni di tonnellate, in lieve flessione (-3,3%), ma con segnali di recupero nel quarto trimestre (+4,5%). In crescita gli acciai, i materiali metallici e soprattutto i prodotti forestali, che hanno registrato un incremento del 30%, mentre restano condizionate dal rallentamento congiunturale alcune filiere chiave come automotive, siderurgia e costruzioni.

Infine, le rinfuse liquide hanno mostrato un andamento differenziato: i prodotti energetici sono scesi dell'1,9%, attestandosi intorno ai 18 milioni di tonnellate, mentre le altre rinfuse liquide sono cresciute del 4,7%, trainate in particolare dal comparto alimentare (+39%). Sfiocata la soglia dei tre milioni di TEU.

"Il 2025 entra nella storia del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale", ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Matteo Paroli. "Sfiorare i tre milioni di TEUs in uno scenario internazionale ancora instabile rappresenta un punto di svolta e certifica la maturità operativa e competitiva dei nostri scali. È il risultato di una crescita strutturale, sostenuta dal traffico gateway e rafforzata dal transhipment, oltre che di una visione di lungo periodo fondata su investimenti infrastrutturali, sviluppo delle connessioni logistiche e lavoro di sistema con gli operatori".

Un traguardo che consolida il ruolo dei Ports of Genoa come nodo strategico per la competitività nazionale e rafforza le prospettive di crescita futura del principale sistema portuale del Nord-Ovest italiano.

BYD SCEGLIE AUTOMAR A GIOIA TAURO COME HUB STRATEGICO PER IL CENTRO SUD

Automar si conferma leader tra gli operatori specializzati nella logistica automotive.

BYD infatti annuncia l'avvio operativo di una nuova fase della propria organizzazione logistica in Italia, con Gioia Tauro come hub strategico per la gestione e la distribuzione dei veicoli nella parte del centro sud del territorio nazionale, proprio grazie alla collaborazione con Automar.

Una scelta che risponde a una logica di ottimizzazione dei flussi logistici, grazie alla posizione strategica dello scalo e alla possibilità di gestire ingenti volumi, garantendo al tempo stesso velocità, flessibilità e continuità operativa.

“La crescita che stiamo registrando -sottolinea Alessandro Grosso, country manager BYD e DENZA Italia- richiede una supply chain solida e capillare. Questa partnership è un tassello importante per migliorare il servizio alla nostra rete e la distribuzione. La collaborazione con Automar ci consente di contare su competenze specifiche nella gestione dei veicoli”.

“Desideriamo esprimere la nostra gratitudine a BYD per aver scelto Gioia Tauro e Automar come hub logistico per la distribuzione dei propri veicoli. Collaborare con un brand vincente e in forte crescita come BYD conferma il valore del lavoro svolto e il ruolo strategico del nostro terminal”, commenta Costantino Baldissara, presidente di Automar S.p.A.

Il modello operativo prevede una gestione integrata che combina trasporto marittimo, collegamenti ferroviari e distribuzione su gomma. Automar svolge le attività a Gioia Tauro attraverso una piattaforma dedicata alla logistica automotive e alla gestione dei veicoli in linea con gli standard richiesti da BYD.



Il terminal di Gioia Tauro

Il terminal Automar, che continua il proprio piano di sviluppo in coordinamento con l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, è dotato di ampie aree dedicate, infrastrutture specializzate e collegamenti ferroviari interni direttamente connessi al piazzale operativo, con una capacità potenziale fino a 700 treni/anno, che consentono una gestione efficiente e tempestiva dei volumi e garantiscono una distribuzione intermodale capillare verso i principali mercati nazionali.

Parallelamente, l'AdSp sta proseguendo il proprio programma di investimenti infrastrutturali, ambientali e di sviluppo dell'intermodalità e della logistica, diretti a garantire massima competitività al porto e a fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento, strategico per i traffici industriali e automotive nel Mediterraneo.

Grande soddisfazione è stata manifestata dal pre-

sidente Paolo Piacenza: “La collaborazione tra un operatore globale come BYD e una realtà industriale come Automar conferma l’attrattività del porto di Gioia Tauro per investimenti logistici avanzati. Stiamo trasformando lo scalo in una piattaforma integrata capace di generare valore per il territorio e per le principali filiere industriali internazionali, con particolare attenzione alla mobilità elettrica e alla sostenibilità ambientale”.

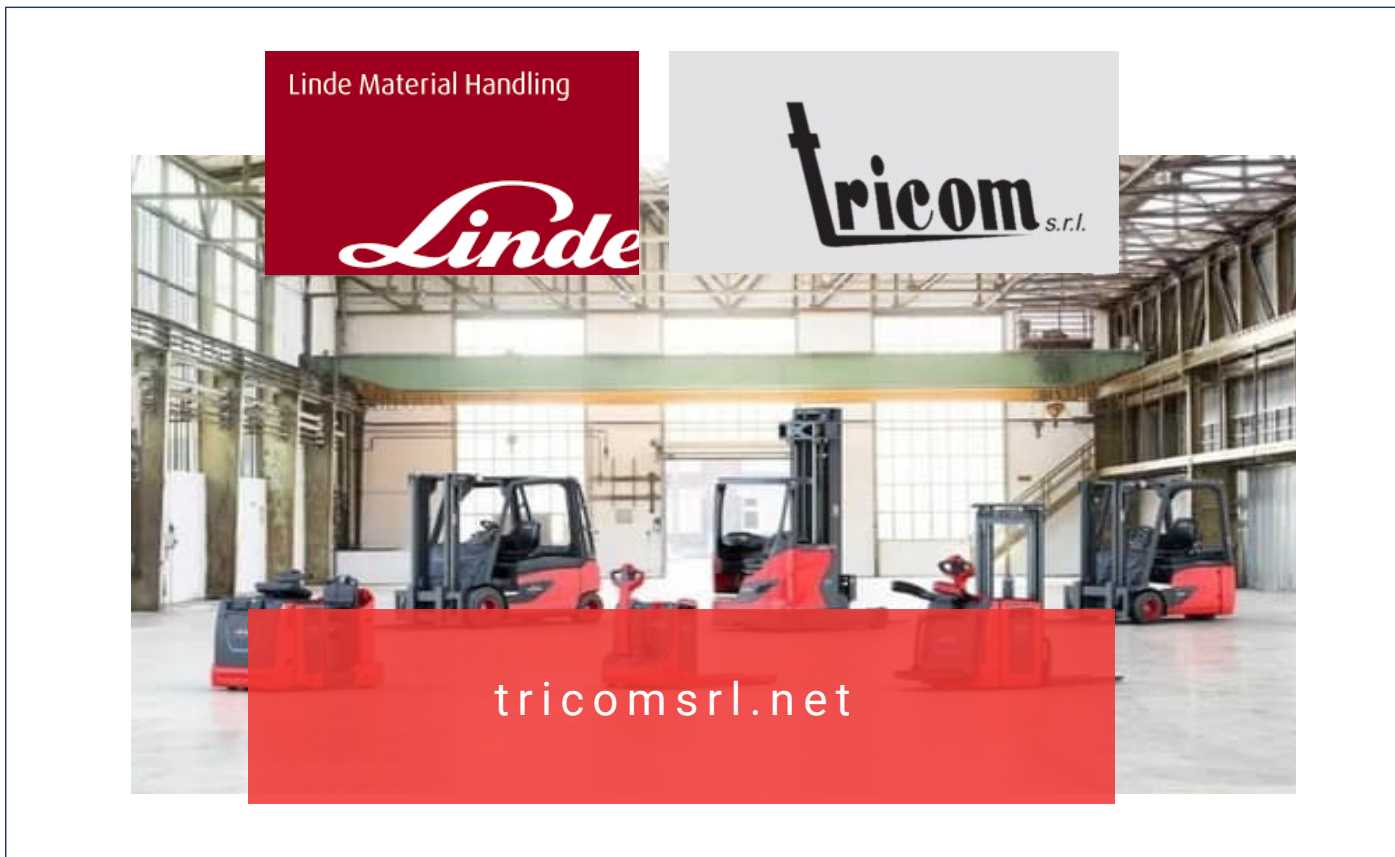
BYD

Dal 1995 BYD produce batterie ricaricabili, sfruttando le innovazioni tecnologiche. Nel tempo ha sviluppato un’attività diversificata che comprende automobili, trasporto ferroviario, nuove energie ed elettronica, con oltre 30 parchi industriali in Cina, Stati Uniti, Canada, Giappone, Thailandia, Brasile, Ungheria, Uzbeki-

stan e India.

Dalla generazione e dall’immagazzinamento dell’energia alle sue applicazioni, BYD è impegnata a fornire soluzioni energetiche a emissioni zero che riducano la dipendenza globale dai combustibili fossili. Nel 2003 è nata poi BYD Auto, filiale automobilistica di BYD, che si concentra sullo sviluppo di veicoli elettrici puri e ibridi plug-in. L’azienda padroneggia le tecnologie di base dell’intera catena industriale dei veicoli a nuova energia, come le batterie, i motori elettrici e i controllori elettronici.

È la prima casa automobilistica al mondo ad aver interrotto la produzione di veicoli a combustibile fossile durante il passaggio ai veicoli elettrici ed è rimasta in testa alle vendite di veicoli passeggeri a nuove energie in Cina per 11 anni consecutivi.



CONFITARMA APRE A RAVENNA LE CELEBRAZIONI PER I 125 ANNI DELL'ASSOCIAZIONE



Ravenna inaugura l'anno celebrativo dei 125 anni di Confitarma. Nello scalo romagnolo si è infatti svolto il primo Consiglio Generale dell'Associazione del 2026, dando ufficialmente avvio a un percorso che accompagnerà per tutto l'anno le iniziative dedicate a uno degli anniversari più significativi della storia della Confederazione italiana degli armatori.

La riunione rappresenta la prima tappa di un vero e proprio viaggio nei principali porti dell'Adriatico e del Tirreno, scelti come luoghi simbolo della marittimità nazionale. Un itinerario che toccherà nel corso dei prossimi mesi Genova – città in cui il 9 Aprile 1901 nacque Confitarma – quindi Bari, Catania e Napoli, per concludersi a Roma con l'Assemblea pubblica annuale.

Il Consiglio Generale è stato ospitato presso le sedi operative di Mediterranea di Navigazione e Micoperi, imprese associate guidate dai consiglieri Paolo Cagnoni e Fabio Bartolotti, e si è svolto alla presenza delle principali istituzioni del territorio. Tra queste il sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni, il comandante della Direzione marittima Maurizio Tattoli, il

presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale Francesco Benevolo e il vicepresidente della sezione logistica e trasporti di Confindustria Romagna e Confindustria Medio Adriatico Giuseppe Ranalli.

“Abbiamo voluto riunire nello scalo ravennate i nostri consiglieri e gli armatori del Nord Adriatico – ha spiegato il presidente di Confitarma, Mario Zanetti – valorizzando al tempo stesso la costante crescita e il sano sviluppo della comunità marittima territoriale”.

Un'iniziativa che si inserisce in una strategia più ampia. “Attraverso questo viaggio nei territori – ha concluso Zanetti – Confitarma intende promuovere la marittimità del Paese, mettendo in evidenza quanta economia e quanto lavoro lo shipping e la portualità italiani generano da sempre per l'Italia”.

Con l'avvio delle celebrazioni a Ravenna, Confitarma riafferma così il legame storico tra armamento, porti e territori, rilanciando il ruolo centrale dello shipping come motore di sviluppo economico e occupazionale.

LIVORNO COLD CHAIN, L'INTEGRAZIONE CHE FA SISTEMA



Quando la logistica del freddo smette di essere una somma di operatori e diventa sistema, il risultato è una piattaforma competitiva capace di parlare ai mercati internazionali con linguaggio industriale. È questa l'immagine che il porto di Livorno ha portato a Berlino, a Fruit Logistica, la principale fiera mondiale dedicata all'ortofrutta, che dal 4 al 6 Febbraio ha riunito oltre duemila espositori provenienti da più di novanta Paesi, confermando la centralità globale della filiera agroalimentare.

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale si è presentata all'appuntamento insieme all'Interporto Amerigo Vespucci, al Terminal Darsena Toscana, a CSC – Cold Storage Customs e a Livorno Reefer, realtà controllata dalla Compagnia Portuale di Livorno, all'interno dello spazio ICE dedicato alla promozione del sistema Italia. Una presenza coordinata che riflette il peso di Livorno in un comparto che, a livello nazionale, esprime un valore della produzione stimato in 17 miliardi di euro.

Lo scalo labronico si conferma nodo strategico per la distribuzione dei prodotti deperibili destinati ai mercati italiani e sud-europei. Oltre 140 mila tonnellate di merce fresca movimentata su pallet nelle strutture specializzate e più di 40 mila container refrigerati transitati annualmente delineano un ecosistema logistico maturo, dove specializzazione e volumi si alimentano reciprocamente.

Alla base di questi risultati vi è il progetto Livorno Cold Chain, modello organizzativo che ha introdotto automazione dei flussi a piazzale, digitalizzazione delle attività di banchina, monitoraggio remoto delle operazioni di checking e corsie preferenziali per il ritiro dei prodotti ortofrutticoli. L'integrazione tra il sistema di gestione dei varchi portuali GTS3 e la piattaforma TPCS per le procedure di import-export e rilascio merci rappresenta uno degli elementi qualificanti di questa architettura digitale.

“La disponibilità di impianti e magazzini dedicati per-

mette una gestione efficiente delle catene del freddo”, osserva Antonio Rognoni del gruppo CPL, sottolineando come la cooperazione tra pubblico e privato stia diventando fattore strutturale di competitività. In questo quadro si inserisce anche l’integrazione funzionale tra Livorno Reefer e CSC, con il terminal Leonardo da Vinci già operativo nella gestione delle strutture dell’Interporto Vespucci e con prospettive di ulteriore consolidamento societario.

Il mercato premia le piattaforme che garantiscono affidabilità, continuità operativa e servizi a valore aggiunto. “Competenza, organizzazione, investimenti continui in automazione e integrazione dei sistemi sono l’unico metodo per rispondere alle richieste

dell’utenza e consolidare la leadership”, afferma il direttore commerciale di TDT Giuseppe Caleo, rimarcando come la coesione tra operatori sia condizione necessaria per soddisfare clienti sempre più esigenti.

Dalla stessa linea di lettura muove il dirigente promozione e formazione dell’AdSp Claudio Capuano, per il quale l’esperienza berlinese conferma che il gioco di squadra rappresenta oggi la vera leva competitiva. In un settore dove tempi, temperatura e tracciabilità definiscono il valore della merce, Livorno prova così a proporsi non solo come porto di transito, ma come piattaforma integrata della logistica del freddo nel Mediterraneo.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

STARTmare

zoom idee che viaggiano lontane

VENEZIA, MANTOVANELLI NUOVO SEGRETARIO GENERALE DELL'ADSP MAS



L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale compie un passo decisivo nel rafforzamento della propria governance. Su proposta del presidente Matteo Gasparato, il Comitato di Gestione ha nominato Roberto Mantovanelli nuovo segretario generale dell'Ente. Contestualmente è stato approvato all'unanimità il Piano Operativo Triennale (POT) 2026–2028, strumento cardine di programmazione per lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia. “Con questa nomina – ha commentato Gasparato – l'assetto dell'Autorità diventa pienamente operativo. Si completa la macchina amministrativa con una figura chiave per affrontare le attività ordinarie e straordinarie che ci attendono, mentre l'adozione del POT ci fornisce una chiara direttrice di sviluppo per i nostri scali”.

Mantovanelli, nato a Verona nel 1980 e ingegnere gestionale, vanta una lunga esperienza in ruoli di direzione e governance di organizzazioni complesse. Attualmente è presidente del Consiglio di amministrazione di Sogesid S.p.A., società di ingegneria pubblica in house providing dello Stato, controllata

dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e operante a supporto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso della sua carriera ha maturato competenze avanzate in pianificazione strategica, logistica, infrastrutture, public utilities e amministrazione di alto livello, coordinando interventi a favore della transizione ecologica, della tutela ambientale e dello sviluppo infrastrutturale, con particolare attenzione alle aree portuali.

Nel nuovo incarico, il segretario generale sarà chiamato a coordinare l'attività amministrativa dell'Ente, garantire il funzionamento della struttura, dare attuazione alle direttive del presidente e del Comitato di Gestione e curare i rapporti con le amministrazioni statali, regionali e locali, oltre all'istruttoria degli atti.

Subito dopo la nomina, il Comitato ha approvato il POT 2026–2028, documento che definisce le priorità strategiche e gli investimenti per il prossimo triennio. Il Piano nasce da un'analisi integrata delle dinamiche di mercato e del posizionamento competitivo del sistema portuale veneto e propone una strategia che coniuga crescita dei traffici, sostenibilità ambientale, intermodalità e digitalizzazione, nel pieno rispetto delle peculiarità del contesto lagunare.

Cinque gli obiettivi strategici individuati. Il primo riguarda l'aggiornamento della pianificazione portuale, con l'approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) e l'avvio dei nuovi Piani regolatori portuali di Venezia e Chioggia. Il secondo punta alla valorizzazione del demanio portuale e allo sviluppo degli ambiti produttivi, favorendo investimenti privati e la piena attuazione della Zona Logistica Semplificata (ZLS). Il terzo obiettivo è dedicato al rafforzamento dell'accessibilità terrestre, attraverso il potenziamento delle connessio-

ni stradali e ferroviarie, anche grazie agli interventi finanziati dal PNRR, e allo sviluppo delle infrastrutture di ultimo miglio per una migliore integrazione nella rete TEN-T. Il quarto concerne il miglioramento dell'accessibilità nautica, con interventi sui canali di navigazione e soluzioni tecniche e gestionali orientate ad aumentare sicurezza e affidabilità, nel rispetto dell'equilibrio ambientale. Il quinto obiettivo riguarda la definizione del nuovo assetto crocieristico e gli interventi per la salvaguardia di Venezia e della Laguna, in coordinamento con la Struttura commissariale, per un modello di crocieristica sostenibile e compatibile con il delicato ecosistema lagunare.

Accanto alle infrastrutture, il Piano valorizza anche leve trasversali come la transizione energetica – con l'elettrificazione delle banchine e lo sviluppo di hub

energetici –, la digitalizzazione e la cybersecurity, il rafforzamento organizzativo dell'Autorità e le attività di comunicazione e relazione istituzionale con territori e stakeholder.

“Oggi – ha concluso Gasparato – possiamo contare su una governance solida e su uno strumento di visione chiaro come il Piano Operativo Triennale. Le sfide che ci attendono sono complesse, dalla transizione energetica alla digitalizzazione, dal rafforzamento dell'intermodalità alla tutela della laguna, ma rappresentano anche grandi opportunità di rilancio. Con una struttura definita e una programmazione strategica condivisa, siamo nelle condizioni di trasformare queste opportunità in sviluppo economico, occupazione e valore per i territori di Venezia e Chioggia”.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



TRASPORTO MERCI FERROVIARIO: IL 2024 CONFERMA LE DIFFICOLTÀ

Il trasporto merci su rotaia in Italia continua a muoversi in un quadro complesso, segnato da criticità strutturali di lungo periodo e da shock esogeni che hanno inciso profondamente sui volumi. È quanto emerge dall'ultimo Rapporto Annuale Fermerci, che fotografa un 2024 in flessione rispetto all'anno precedente, pur lasciando intravedere alcuni segnali di possibile recupero nel medio termine, grazie a interventi regolatori e agli investimenti infrastrutturali in corso.

Un trend in calo di lungo periodo

I dati RFI sui treni per km percorsi sulla rete ferroviaria nazionale mostrano una dinamica ormai consolidata. Dopo il picco del 2007, con circa 65 milioni di treni per km, il traffico merci ferroviario ha subito una brusca contrazione a seguito della crisi economico-finanziaria e del crollo della produzione industriale del 2009–2010. Negli anni successivi si è registrata una fase di stabilizzazione, seguita da una risalita culminata nel 2019 con 48,7 milioni di treni per km, prima di una nuova fase discendente. Pandemia, crisi energetica, interruzioni prolungate dei valichi alpini e modifiche ai sistemi tariffari hanno ulteriormente stressato il comparto, determinando una nuova flessione dei volumi tra il 2024 e il 2025.

2024–2025: traffico in contrazione

Il confronto mensile tra 2024 e 2025 evidenzia una riduzione complessiva del 3,5% dei treni per km percorsi sulla rete nazionale, con un totale che passa da 51,17 milioni di km nel 2024 a 49,37 milioni nel 2025. Il calo è diffuso su gran parte dei mesi, con punte negative particolarmente accentuate in giugno, ottobre e novembre, a conferma di una domanda ancora fragile e fortemente condizionata dal contesto economico e infrastrutturale.

Un elemento rilevante, sottolineato da Fermerci, è che alla diminuzione dei treni per km corrisponde una sostanziale tenuta delle tonnellate per km trasportate, segnale di una maggiore saturazione dei convogli e di un tentativo degli operatori di ottimizzare l'offerta in un contesto di riduzione dei servizi.



Il ruolo dei porti

Analoga tendenza si registra per i treni merci con origine o destinazione nei porti italiani. Nel 2024 il traffico ferroviario portuale mostra lievi flessioni rispetto al 2023, mentre nel 2025 la diminuzione risulta più marcata in diversi scali. Nel confronto tra porti, La Spezia si conferma lo scalo con il maggior numero di treni merci movimentati nel 2024, superando Genova Voltri, a testimonianza del ruolo strategico del sistema portuale ligure nei collegamenti intermodali ferroviari.

Le prospettive: tra riforme e investimenti

Nonostante il quadro critico, il settore guarda al futuro con cauto ottimismo. Tra le leve individuate per il rilancio figurano l'anticipo del nuovo sistema tariffario, pensato per riconoscere la ridotta ability to pay delle imprese ferroviarie merci, e il proseguimento degli investimenti infrastrutturali sulla rete, in particolare sui corridoi internazionali e sui nodi logistici.

Sul medio-lungo periodo resta centrale l'obiettivo europeo di incrementare significativamente la quota modale del ferro, con un potenziale aumento stimato fino al +65% delle tonnellate*km entro il 2030 rispetto ai livelli attuali. Un traguardo ambizioso, che richiederà continuità nelle politiche di sostegno, maggiore affidabilità dell'infrastruttura e un'effettiva integrazione tra porti, interporti e rete ferroviaria.

Il Rapporto Fermerci restituisce quindi l'immagine di un comparto ancora in sofferenza, ma non privo di margini di rilancio, a condizione che le riforme annunciate si traducano rapidamente in misure operative capaci di sostenere la competitività del trasporto merci su rotaia.

STEFANO MESSINA CONFERMATO PRESIDENTE ASSARMATORI FINO AL 2030



Stefano Messina resta alla presidenza di Assarmatori per il quadriennio 2026-2030. L'Assemblea dell'associazione armatoriale, riunita nella sede romana di via del Babuino, ha approvato all'unanimità la sua riconferma, dando continuità al percorso avviato dalla fondazione dell'organizzazione nel 2018. La decisione recepisce l'indicazione già emersa lo scorso autunno dalla Commissione di Designazione – composta da Franco Del Giudice in qualità di presidente, affiancato da Stefano Beduschi e Franco Ronzi – che al termine di un articolato confronto con la base associativa aveva espresso orientamento favorevole alla prosecuzione del mandato di Messina.

I lavori assembleari si sono aperti con la relazione del presidente e del Consiglio Direttivo uscenti, accompagnata da un aggiornamento delle norme statutarie, finalizzato – spiega l'associazione – a rafforzare efficienza ed efficacia dell'azione rappresentativa in un contesto regolatorio e di mercato sempre più complesso.

Contestualmente è stato rinnovato anche il Consiglio Direttivo. Confermati Stefano Beduschi, Gaudentio Bonaldo Gregori, Matteo Catani, Franco Del Giudice, Mariaceleste Lauro, Luigi Merlo, Achille

Onorato, Salvatore Ravenna, Vincenzo Romeo e Pasquale Russo. Fanno il loro ingresso nell'organo di vertice Luigi Cafiero, Giacomo Gavarone, Corrado Neri e Ivanhoe Romin, a testimonianza – sottolinea Assarmatori – della crescita dimensionale e qualitativa registrata negli ultimi anni.

Restano in carica i vicepresidenti uscenti Achille Onorato e Vincenzo Romeo, ai quali si affianca Franco Del Giudice. Alla guida della struttura operativa, con sedi a Roma, Genova e Bruxelles, sono confermati il segretario generale Alberto Rossi e il vice segretario generale Giovanni Consoli.

“Sono gratificato per la fiducia dei colleghi, che hanno valutato il lavoro svolto e il posizionamento nazionale e internazionale raggiunto dall'associazione”, ha dichiarato Messina a margine dell'assemblea, richiamando il percorso di consolidamento organizzativo e il contributo delle imprese associate. Il presidente ha tuttavia indicato una linea di mandato improntata al pragmatismo. Tra le priorità dei prossimi mesi figurano la revisione delle politiche europee in materia di sostenibilità ambientale, ritenute penalizzanti per il settore marittimo, l'ulteriore semplificazione dell'impianto burocratico che disciplina il trasporto via mare e la valorizzazione del capitale umano. Obiettivi che, nelle intenzioni della nuova governance, dovranno contribuire a rafforzare la competitività dell'industria armatoriale italiana e a consolidare la storica vocazione marittima del Paese.

IL PROFILO

Stefano Messina, 58 anni, nel 1994 è entrato a far parte delle aziende del Gruppo di famiglia occupandosi principalmente del core-business dell'armamento e dei servizi di trasporto marittimo internazionale di linea. Attualmente è Presidente di Gruppo Messina S.p.a., Vice Presidente Esecutivo di Ignazio Messina & C. S.p.a., Presidente di Terminal San Giorgio S.r.l., oltre a ricoprire incarichi in altre società di capitali. Da gennaio 2018 è Presidente di Assarmatori; attualmente è anche Vice Presidente di Confrtrasporto e Consigliere del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL).

DUE ANNI PER METTERE A TERRA I FUTURI PROGETTI CHE PORTERÀ IL GRUPPO GRENDI A COMPIERE 200 ANNI NEL 2028.

Due anni per mettere a terra i futuri progetti che porterà il Gruppo Grendi a compiere 200 anni nel 2028. Si è parlato anche di questo nella conferenza stampa di stamani che è servita per presentare i numeri della società guidata dalla famiglia Musso.

Investimenti, acquisizioni e iniziative stanno rafforzando giorno dopo giorno gli asset alla base della prima realtà del trasporto marittimo e della logistica integrata con certificazione B Corp™.

Ottimi i risultati finora ottenuti con una previsione del fatturato consolidato che balza a 158 milioni di euro (+33% sul 2024 inclusi i dati di Dario Perioli Group) di cui 130 milioni riferibili al gruppo guidato dalla famiglia Musso, +10% sui 118 milioni del 2024.

“Negli ultimi cinque anni il nostro fatturato è cresciuto del 175%” è uno dei dati salienti messi in luce da Antonio Musso, amministratore delegato del Gruppo Grendi.

“Un salto dimensionale che ci ha spinto ad accelerare il percorso strategico del Gruppo. Abbiamo investito in concessioni terminalistiche, magazzini, flotta e tecnologie con un ulteriore piano di 33,5 milioni di investimenti per il triennio 2026-28, rafforzando al contempo competenze e governance per rendere le operazioni sempre più efficienti e integrate. In questa direzione si inseriscono la crescente intermodalità ferroviaria e il rafforzamento dei traffici marittimi verso il Nord Africa, consolidati anche con l’acquisizione del 70% del capitale di Dario Perioli Group, attivo nei collegamenti con quest’area strategica. Dal 2021 siamo società benefit e oggi anche certificata B Corp: un impegno che orienta ogni nostra scelta verso una crescita sostenibile e di lungo periodo”.

La Sardegna, da 90 anni al centro dei trasporti Grendi. Il Gruppo Grendi si è concentrato sui trasporti per la Sardegna a partire dal 1936 e dopo 90 anni oltre al terminal RoRo, oggi nel porto di Cagliari è in fase di



assegnazione anche la concessione ventennale per MITO of Sardinia – Mediterranean Intermodal Terminal Operator – (Porto Canale LoLo), con investimenti nel periodo della concessione pari a 34 milioni, il 75% in gru.

Il fatturato totale previsto per il 2025 in MITO of Sardinia ha superato i 25 mln contro i 19,4 del 2024 per la domanda da parte di linee internazionali e lo sviluppo del modello LoRo2 Nord Africa che combina i vantaggi della movimentazione di banchine LoLo e il trasporto su tecnologia a cassette RoRo.

In particolare l’azione del Gruppo Grendi di sviluppo e supporto commerciale al Piano Mattei si è concretizzata con volumi della linea internazionale pari a oltre 33.000 container e 59.000 TEUs tra Algeria e Tunisia.

La crescita con l’ingresso in Dario Perioli Group. Lo scorso Agosto ha segnato un passo decisivo per la società con l’ingresso di Grendi Trasporti Ma-

rittimi nel 70% di Dario Perioli Spa, che ha dato vita ad una piattaforma logistica più competitiva a livello europeo con sinergie industriali relative a servizi intermodali, terminali portuali, collegamenti marittimi e competenze doganali integrate.

MDC Terminal (Gruppo Dario Perioli) e il terminal Grendi fanno di Marina di Carrara un hub per servizi integrati di movimentazione delle merci con il Nord Africa, per un supporto al ruolo strategico dell'Italia nei corridoi logistici internazionali che sono attesi in forte crescita con la spinta del piano Mattei.

A Marina di Carrara nel 2025 il Gruppo Grendi ha movimentato 3,45 mln di tonnellate di merci (+6,8% sull'anno prima) pari a oltre il 71% della totale movi-

mentazione del porto.

Cresce il fatturato di Grendi Trasporti Marittimi (GTM) L'incremento del fatturato di GTM (circa 90 milioni, +10% sul 2024) riguarda sia il trasporto di container (91.180 TEUs, +6%) che i rotabili (55.729 pezzi, +9%) a seguito della maggiore capacità di stiva e dell'intensificarsi del servizio su Olbia su cui si registrano circa il 20% dei rimorchi e il 13% dei container totali della linea Marina di Carrara-Sardegna. A Cagliari è stato richiesto un ampliamento delle aree del terminal RoRo che porterà a oltre 144.000 metri quadrati totali gli spazi in concessione.

Le rubriche [messaggeromarittimo.it](https://www.messaggeromarittimo.it) per gli abbonati



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

I DAZI AMERICANI NON FERMANO (ANCORA) L'EXPORT ITALIANO



Come è andato il trasporto merci internazionale nel 2025 tra import e export?

La risposta arriva dal 26° "Fedespedit Economic Outlook", l'analisi realizzata dalla Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali.

Il primo dato che salta all'occhio è l'aumento dello 0,7% del PIL italiano nei primi dieci mesi dell'anno passato, con l'inflazione che si è stabilizzata al di sotto del 2%, in linea con i target della BCE, mentre la bilancia commerciale si mantiene positiva con un saldo attivo di 39,6 miliardi di euro.

Focus poi sull'import-export: cresce il primo del 3,8% e del 3,5% il secondo nonostante gli effetti della politica americana in materia di dazi.

Infatti, come effetto di anticipazione degli ordini in vista proprio dei nuovi dazi, l'export italiano verso il Nord America sale dell'8,5%.

Al contrario preoccupano le tensioni geopolitiche che influenzano i costi energetici.

Le incertezze legate alle politiche tariffarie dell'amministrazione Trump continuano a influenzare gli scambi. Tuttavia, nei primi dieci mesi del 2025, l'export italiano verso gli Stati Uniti è cresciuto del 9,1% in valore,

e il mercato USA rappresenta ora il 11,9% dell'export totale italiano. Le esportazioni italiane verso gli Stati Uniti mostrano andamenti divergenti nei settori chiave:

Prodotti farmaceutici: boom del +62,7%, che ora rappresentano il 22,8% dell'export verso gli USA

Automotive: in calo del -20,6% (export autoveicoli)

Prodotti alimentari: in lieve flessione dell'1,3%, con il vino fermo a -7,5%

Secondo il presidente di Fedespedit Alessandro Pizzo, è ancora il quadro politico globale di questo inizio 2026 il fattore che più influenza la scena economica internazionale.

"Alle crisi in corso si è aggiunto l'inasprimento delle relazioni atlantiche, come la recente questione 'Groenlandia' con gli Stati Uniti. Nonostante ciò, i dati mostrano una tenuta del sistema, con un sostegno che proviene dagli investimenti in nuove tecnologie. Tuttavia, osserviamo con attenzione la volatilità delle materie prime energetiche, con il Brent e il gas naturale tornati a crescere a inizio anno a causa delle tensioni in Medio Oriente".

Il commercio globale

A livello globale, il 2025 è stato un altro anno record per il commercio estero della Cina, che ha realizzato una crescita dell'export del 5,5%, con un surplus prossimo ai 1.200 miliardi di dollari.

Nonostante le tariffe imposte, gli Stati Uniti restano partner principale per la nostra economia, assorbendo il 15% dell'export cinese, seguiti da Hong Kong, Vietnam e Giappone.

L'Italia è per la Cina il 19° paese cliente, assorbendo il 1,3% del suo export.

Il traffico via mare

Ma il 2025 nonostante le dinamiche mondiali, è stato positivo per il traffico globale di container che ha registrato un aumento stimabile intorno al 4-5%.

Sono stati 375,3 milioni di contenitori, quelli movimen-

tati dai 25 principali porti mondiali, coincidente a un incremento del 5,9% rispetto al 2024. L'area del Far East rimane trainante, in particolare nell'export verso l'Africa Sub-Sahariana e il Sud America.

I porti italiani censiti hanno movimentato 9,35 milioni di Teu, con una crescita complessiva dell'8,3% rispetto al 2024.

Savona (+58,4%), Cagliari (+33,8%) e Gioia Tauro (+14,2%) sono quelli che hanno registrato dati migliori.

In flessione invece Trieste (-19,1%) e Genova (-1,6%).

Tra gli scali non italiani che si affacciano sul Mediterraneo la movimentazione ha riguardato complessivamente 43,6 milioni di TEUs, con un incremento del 7,8%.

Migliora anche la qualità dei servizi marittimi nel

2025: le navi arrivate in orario sono state in media il 61,4%, contro il 53% del 2024, con un ritardo medio sceso a 4,8 giorni.

Cargo aereo

Sulla base dei dati IATA, la domanda globale a Dicembre 2025 è aumentata del 4,3%. Il 2025 ha registrato un aumento del traffico cargo aereo in Italia dell'1,7%. Milano Malpensa si conferma leader indiscusso, movimentando circa il 60% del totale nazionale con una crescita del +4,3%. Tra gli scali italiani registrano performance positive anche Bergamo (+6,8%) e Napoli (+4%), mentre soffrono Brescia (-18,6%) e Roma Ciampino (-30,4%). A livello europeo, nel primo semestre 2025, Francoforte mantiene il primato, mentre Milano Malpensa si conferma all'11° posto e Roma Fiumicino al 17°.

Le rubriche [messaggeromarittimo.it](https://www.messaggeromarittimo.it) per gli abbonati

IN AGENDA

Tutti gli appuntamenti
del mondo marittimo, logistico e portuale

LA GRANDE MICHIGAN ENTRA IN CASA GRIMALDI



È festa in casa Grimaldi per l'arrivo di una nuova nave, la Grande Michigan, a poche settimane dal varo della Grande Manila.

Unità con una capacità di trasporto di 9.000 CEU e consumi di carburante dimezzati, è l'ottava car carrier ammonia ready del gruppo armatoriale partenopeo, pronta per l'impiego sul servizio Asia-Europa.

Commissionata a China Merchants Heavy Industries Jiangsu, andrà ad aggiungersi alle altre sette unità PCTC (Pure Car & Truck Carrier) predisposte per l'utilizzo dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni di carbonio.

Due le gemelle della Grande Michigan: la Grande Shanghai e la Grande Svezia, già in servizio dal 2025 a cui la nuova unità si unisce distinguendosi per l'elevata capacità di carico e il ridotto impatto ambientale, grazie a un design innovativo e alle numerose soluzio-

ni tecnologiche installate a bordo.

Le caratteristiche

Lunga 220 metri e larga 38 metri, la Grande Michigan ha una stazza lorda di 93.145 tonnellate ed una velocità di crociera di 18 nodi. Sui suoi 14 ponti può trasportare sia veicoli elettrici che quelli alimentati da combustibili fossili, per una capacità massima di 9.000 CEU (Car Equivalent Units).

Il nome della nave rende omaggio allo stato del Michigan, storico cuore pulsante dell'industria automobilistica statunitense, che ospita sedi e impianti produttivi delle principali case automobilistiche americane che collaborano da anni col Gruppo Grimaldi.

Dal punto di vista ambientale, ha ottenuto la notazione Ammonia Ready dal Registro Italiano Navale (RINA), che certifica che potrà essere convertita all'utilizzo

dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. Ma non è questa l'unica tecnologia green adottata a bordo di questa unità così innovativa, capace di abbattere del 50% il consumo di carburante rispetto alle navi car carrier della precedente generazione.

Progettata nel rispetto dei più alti standard, la Grande Michigan ha infatti ottenuto anche le notazioni di classe Green Plus, Green Star 3, Comfort Vibration and Comfort Noise Port. Grande Michigan

La nave è dotata di mega batterie al litio dalla capacità totale di 5 MWh, e potrà, inoltre, ricevere energia elettrica da terra durante le soste in porto negli scali dotati dell'infrastruttura necessaria. Entrambi i sistemi permettono di azzerare le emissioni durante le soste in porto.

La nave utilizza tutte le migliori tecnologie per l'ottimizzazione energetica: dai 2.500 metri quadrati di pannelli solari, alle pitture siliciche per ridurre la resistenza all'avanzamento e sistemi smart di controllo della ventilazione e dell'aria condizionata. Il motore a controllo elettronico è dotato di sistemi di trattamento dei gas di scarico per abbattere le emissioni di ossidi di zolfo (SOx) e di particolato (PM), e di un sistema di riduzione catalitica selettiva degli ossidi di azoto (NOx) sotto i livelli TIER III.

Ulteriori innovazioni tecnologiche che contribuiscono a ridurre ulteriormente l'impatto ambientale includono un sistema di Air Lubrication, un design dello scafo ottimizzato, e un innovativo timone denominato gate rudder installato per la prima volta su navi PCTC, composto da due pale foil posizionate ai lati dell'elica che migliorano l'efficienza propulsiva e la manovrabilità.

Orgoglio Grimaldi

Emanuele Grimaldi "Siamo sempre più orgogliosi della nostra flotta, che continua a crescere nel segno dell'innovazione e della sostenibilità ambientale: caratteristiche che contraddistinguono la Grande Michigan e tutte le nuove navi che abbiamo commissionato negli ultimi anni", commenta Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi.

"Con i nostri investimenti rendiamo i nostri collegamenti marittimi sempre più efficienti, supportando la transizione sostenibile del trasporto marittimo e la crescita dell'industria automobilistica globale".

La Grande Michigan è già pronta per il suo viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europa: tra pochi giorni partirà da Taicang (Cina) con oltre 7.000 fra automobili e van a bordo e più di 100 unità rotabili di altro tipo (mezzi pesanti, mafi e project cargo), destinati a diversi porti del Mediterraneo.

Un'altra novità

La gemella della nuova unità targata Grimaldi, la Grande Svezia ha fatto tra l'altro il suo ingresso nel Mediterraneo proprio nelle ore scorse.

Il terminal Automar di Gioia Tauro è stato il primo approdo europeo della nuova nave progettata per collegare Nord Europa e Mediterraneo.

Con i suoi 220 metri di lunghezza, una capacità di 9.000 CEU e tecnologie di ultima generazione, la Grande Svezia integra anch'essa soluzioni avanzate per la riduzione delle emissioni, dall'alimentazione elettrica da terra alle batterie da 5 MWh, fino ai sistemi di ottimizzazione energetica che riducono i consumi fino al 50%.



GRIMALDI GROUP

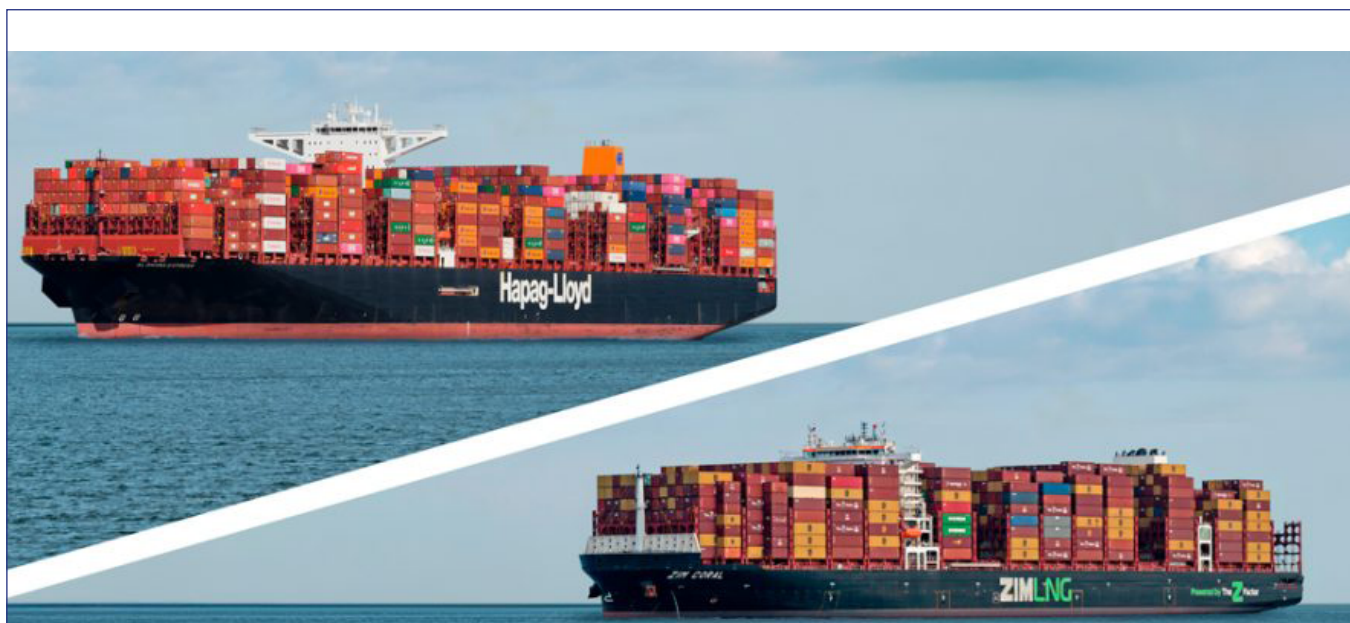
IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



**INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO**
a Zero Emission in Port[®]

www.grimaldi.napoli.it

HAPAG-LLOYD ACQUISISCE ZIM PER OLTRE 4 MILIARDI DI DOLLARI



Maxi-operazione nel trasporto marittimo container. Il gruppo tedesco Hapag-Lloyd ha firmato un accordo per acquisire il 100% della compagnia israeliana ZIM Integrated Shipping Services, attualmente decimo operatore mondiale nel liner shipping. L'offerta prevede un corrispettivo in contanti di 35 dollari per azione, per un valore complessivo dell'operazione superiore ai 4 miliardi di dollari. L'operazione, soggetta all'approvazione degli azionisti ZIM e delle autorità regolatorie competenti, dovrebbe concludersi entro la fine del 2026. Fino al closing, le due compagnie continueranno a operare come concorrenti, mantenendo la collaborazione limitata agli attuali accordi di vessel sharing e slot charter.

Un gruppo da oltre 400 navi e 18 milioni di TEUs

La combinazione tra Hapag-Lloyd e ZIM porterebbe alla nascita del quinto operatore mondiale nel trasporto container, con una flotta moderna di oltre 400 navi, una capacità complessiva superiore a 3 milioni di TEUs e volumi trasportati annui oltre i 18

milioni di TEUs. L'integrazione rafforzerebbe in modo significativo la presenza sui principali trade globali – Transpacifico, Intra-Asia, Atlantico, America Latina e Mediterraneo orientale – consolidando la posizione nei mercati a maggiore crescita. Secondo le stime, l'operazione genererà sinergie annuali per diverse centinaia di milioni di dollari.

L'amministratore delegato di Hapag-Lloyd, Rolf Haben Jansen, ha sottolineato come l'accordo consentirà di offrire ai clienti una rete potenziata e un servizio di qualità ancora più elevata, facendo leva sulle competenze e sulle piattaforme digitali di entrambe le società.

FIMI rileva la "Golden Share" e crea una nuova compagnia israeliana

Parallelamente all'acquisizione, il fondo di private equity FIMI Opportunity Funds rileverà un ramo d'azienda scorporato, dando vita a una nuova compagnia di linea israeliana. La nuova entità partirà con

16 navi moderne e assumerà la titolarità della “Golden Share” detenuta dallo Stato di Israele in ZIM, nonché il controllo del marchio. Secondo Ishay Davidi, fondatore e CEO di FIMI, l’obiettivo è garantire al Paese una compagnia marittima nazionale solida e indipendente, con una presenza strategica sulle rotte transatlantiche ed europee, verso Africa, Mediterraneo e Mar Nero, in stretta sinergia operativa con la rete globale di Hapag-Lloyd.

Revisione strategica e valore per gli azionisti

Il presidente del board di ZIM, Yair Seroussi, ha spiegato che la decisione è il risultato di un’approfondita revisione strategica volta a massimizzare il valore per gli azionisti, ritenendo l’operazione la soluzione più vantaggiosa per tutti gli stakeholder.

Fondata nel 1945, ZIM opera in oltre 90 Paesi e serve circa 33.000 clienti in più di 300 porti, con una strategia focalizzata su mercati di nicchia e su una gestione flessibile della flotta. Hapag-Lloyd, dal canto suo, dispone oggi di 305 navi e una capacità di circa 2,5 milioni di TEU, con una presenza capillare in 140 Paesi e partecipazioni in 22 terminal a livello globale.

Se approvata, l’operazione segnerà uno dei passaggi più rilevanti nel consolidamento recente del liner shipping, in un contesto di crescente concentrazione industriale e di ridefinizione degli equilibri competitivi sulle principali rotte mondiali.



ANCIP, UN PACCHETTO PER ARMONIZZARE IL MERCATO PORTUALE



Un intervento di “manutenzione evolutiva” della legge portuale per rafforzare omogeneità, certezza delle regole e competitività del sistema. È quanto propone ANCIP, che ha trasmesso a Governo e Parlamento un articolato pacchetto di aggiornamenti regolatori riferiti alla legge 28 Gennaio 1994, n. 84, disciplina cardine del mercato portuale italiano.

L’iniziativa si colloca su un piano distinto e autonomo rispetto al più ampio disegno di riforma del settore approvato dal Consiglio dei Ministri il 22 Dicembre 2025 e in attesa di esame parlamentare. Le misure avanzate dall’associazione – che riunisce circa 60 imprese operanti nei porti commerciali italiani, per oltre 3.000 addetti tra imprese portuali, terminalisti, fornitori di lavoro temporaneo e concessionari di servizi di interesse economico generale – mirano infatti a intervenire su criticità applicative emerse nella prassi operativa, senza modificare l’impianto strutturale della normativa vigente.

L’obiettivo dichiarato è ridurre le disomogeneità tra scali, chiarire i perimetri di competenza, limitare le sovrapposizioni istituzionali e uniformare le prassi delle Autorità di Sistema portuale, rendendo il qua-

dro regolatorio più lineare e prevedibile per gli operatori economici. Un’azione orientata a consolidare un mercato portuale nazionale più coerente, trasparente e allineato ai principi del diritto europeo.

Parte delle proposte è già stata oggetto di confronto con le altre associazioni datoriali del cluster e con le organizzazioni sindacali. Tra i temi condivisi figurano la concretizzazione del fondo di accompagnamento all’esodo pensionistico, l’inserimento di alcuni profili professionali tra i lavori usuranti, la razionalizzazione dei canoni concessori e una più ampia armonizzazione delle regolamentazioni su scala nazionale. Altre misure rispondono invece a esigenze specifiche di alcune categorie di imprese rappresentate dall’associazione.

Al centro del documento anche la valorizzazione del lavoro portuale come leva strategica per la competitività del sistema logistico nazionale. Secondo ANCIP, l’evoluzione del comparto non può limitarsi a interventi infrastrutturali o di governance, ma deve investire su organizzazione del lavoro, competenze – in particolare digitali – e strumenti per favorire il ricambio generazionale, preservando un modello operativo che ha garantito nel tempo flessibilità ed efficienza.

L’associazione sottolinea inoltre che la maggior parte delle misure prospettate opera a saldo invariato per la finanza pubblica, configurandosi come interventi di razionalizzazione normativa e miglioramento dell’efficienza amministrativa.

Alla luce della rilevanza delle tematiche trattate, ANCIP ha infine invitato le Istituzioni a promuovere un momento di confronto con l’intero cluster portuale, con l’obiettivo di approfondire i contenuti tecnici delle proposte e favorire soluzioni condivise nell’interesse del sistema portuale nazionale.

RICCARDO FUOCHI: LA LOGISTICA, L'ARTE E IL RUOLO DELL'ITALIA

Riccardo Fuochi è CEO di Logwin, amministratore delegato di Olg International Hong Kong, e presidente di Swiss Logistics Center SA.

Grande esperto di logistica e conoscitore dei processi che regolano il commercio mondiale, ha risposto ad alcune nostre domande per capire dove stanno andando i mercati e come si colloca in questo scenario il nostro Paese.

Ecco cosa ha detto.

Dottor Fuochi, con la sua società si occupa di tante eccellenze italiane, moda, arte, agroalimentare, vino e le porta in giro per il mondo. Una logistica particolare?

Sì, la logistica dell'arte o comunque "del Made in Italy" è assolutamente molto particolare.

Con l'arte trasportiamo e movimentiamo pezzi di grandissimo valore che hanno la caratteristica di essere unici e non sostituibili.

Per questo motivo l'attenzione, la cura, la professionalità richiesta nel gestire questo tipo di logistica è altissima, una grande responsabilità, un'attività che richiede un impegno notevole.

In particolare non ci sono orari: se è necessario inaugurare una mostra, o installare delle opere in un museo serve essere ben organizzati per poter gestire queste attività nel modo più professionale possibile. Quindi direi che è una logistica che richiede molta competenza.

C'è un carico in particolare che ricorda come il più difficile da trasportare?

In parte sono difficili tutti i lavori che si effettuano nel mondo dell'arte, ma un caso in particolare che ricordo, non particolarmente difficile da un punto di vista tecnico, ma da quello della responsabilità è stato il trasporto della Bella principessa di Leonardo da Ginevra a Astana in Kazakistan.

Questo viaggio ha richiesto una serie di attenzioni e interventi compreso l'accompagnamento dell'opera con un courier e scorte armate, e con assicurazioni non sempre facili da ottenere con una serie di ac-



corgimenti e cure sia in partenza che all'arrivo per garantire il trasporto dell'opera in massima sicurezza.

Ha parlato di assicurazione, di trasporto...tutto il ciclo è in mano vostra?

Sì, questa è la peculiarità del trasporto delle opere d'arte: dal momento in cui si ritira l'opera e si crea l'imballaggio.

Imballaggio che ha caratteristiche particolari perché deve garantire il mantenimento di umidità e temperatura controllata da quel momento fino all'installazione nel luogo in cui avviene l'esposizione.

Abbiamo detto che vi occupate anche di vini. I dazi americani hanno influito sul vostro commercio? O vi rivolgete a mercati diversi?

A mio avviso, i dazi sono un falso problema perché l'incidenza del dazio sul valore d'origine del prodotto è veramente minima. E in effetti non vi è stata una grande flessione sull'esportazione verso l'America. Quindi non penso proprio che i dazi, a questo livello quantomeno, possano influenzare i flussi di mercato.

Tornando invece in Italia, fare logistica oggi è facile? Quali sono le criticità maggiori? Infrastrutture, burocrazia o mancanza di personale adeguato?

C'è un po' di tutto questo e sicuramente la mancanza di personale è rilevante.

Il nostro è un lavoro che richiede moltissimo impegno, spesso come dicevo con orari particolari e questo non ha grande appeal soprattutto tra i giovani.

Ma a parte questo, uno dei problemi maggiori, a mio avviso, è la mancanza di una mentalità che voglia mantenere il controllo della catena logistica in Italia. È una parte di valore aggiunto che gli esportatori o gli importatori italiani regalano alle loro controparti. Quindi questa tendenza a vendere Ex Works (franco fabbrica) ed acquistare chief si concentra purtroppo sempre di più e questo impedisce di fare programmi di sviluppo che consentano di realizzare delle strutture adeguate e mantenere questo valore aggiunto in Italia.

Un altro aspetto che a mio avviso è da migliorare è quello del modo in cui si può promuovere la logistica in Italia.

Tendenzialmente i grossi gruppi multinazionali realizzano un hub logistico europeo in Olanda, Germania, più recentemente in Polonia o in Ungheria. L'Italia viene considerato un paese "difficile" cosa che è vera fino a un certo punto perché abbiamo tutte le condizioni per gestire qualsiasi aspetto della logistica e quindi della distribuzione sia verso l'Europa che il Nord Africa.

Quindi dovremo migliorare per mantenere una competitività a livello europeo.

E dobbiamo essere più convinti delle capacità e delle strutture che abbiamo che devono essere migliorate con tempi di realizzazione che non siano faraonici come come avviene adesso.

Logwin ha un mercato importante anche in Cina, con diversi uffici, come si muove in questa direzione il mercato italiano?

Anche lì c'è una certa prudenza soprattutto da parte della politica e delle istituzioni.

Gli imprenditori hanno molta fiducia nel mercato cinese, ne capiscono la potenzialità e capiscono an-

che quanto sia un mercato assolutamente dinamico. Nella parte logistica i processi di automazione, innovazione, robotizzazione sono avanzatissimi: i magazzini sono tutti robotizzati ma c'è anche un numero importante di tecnici, ingegneri e informatici che ormai sono integrati nel sistema e rendono la logistica sempre più efficiente.

In Cina ci sono fabbriche che producono per conto di aziende italiane e da lì spediscono in tutto il mondo. Di conseguenza dobbiamo anche tenere conto della dimensione delle fabbriche e del fatto che non si produce soltanto per il mercato italiano o europeo, ma per il mondo.

Quindi è importante mantenere un controllo della catena logistica.

Alla luce di tutto questo e vedendo le difficoltà a livello mondiale della logistica e dei trasporti, che scenario immagina per i prossimi anni? Una continua emergenza da cavalcare?

Dobbiamo dire che l'emergenza spesso gioca a favore del mondo della logistica: quando ci sono le emergenze si scopre la sua importanza e quella del lavoro degli spedizionieri, degli operatori logistici e così via.

Quando le cose vanno bene, allora l'unica componente che fa la differenza è il prezzo. 50 dollari in meno a container fanno passare da un provider a un altro. Detto questo tra l'incertezza del mercato, i cambiamenti delle rotte, un fenomeno preoccupa soprattutto le aziende medio piccole: la concentrazione.

Grosse compagnie che ormai hanno il controllo quasi totale della catena logistica, una tendenza sempre più accentuata, che diventa un grosso problema per le aziende di piccole e medie dimensioni.

La risposta è essere sempre attenti ai cambiamenti del mercato, cercare di realizzare aggregazioni tra aziende di determinate dimensioni e soprattutto essere attenti all'innovazione tecnologica perché è il fattore che può fare la grande differenza.

Quindi anche con l'avvento dell'intelligenza artificiale, di nuove tecnologie eccetera, i giochi possono essere anche in qualche modo ribaltati a favore di aziende medio piccole. L'Italia ha tutte le capacità per farlo.

METINVEST ADRIA, IL PROGETTO PIOMBINO TRA I 5 MEGA-INVESTIMENTI IN EUROPA



Il progetto siderurgico green di Piombino firmato Metinvest Adria conquista un nuovo riconoscimento internazionale: è tra i cinque investimenti diretti esteri a maggiore impatto in Europa secondo il Financial Times, attraverso la piattaforma specializzata fDi Intelligence. L'iniziativa, sviluppata da Metinvest in partnership con Danieli & C. Officine Meccaniche, si è classificata al quinto posto nella categoria "Mega-project" degli Investment Impact Awards 2026, riservata a investimenti superiori ai 500 milioni di euro.

Il riconoscimento arriva dopo che, lo scorso 20 Novembre, il Governo italiano aveva già indicato il progetto come strategico a livello nazionale, rafforzandone il profilo industriale e istituzionale. A livello europeo, l'operazione è stata inserita tra i progetti con il maggiore potenziale di generare un impatto significativo sul territorio in termini economici, occupazionali e di filiera.

Secondo Luca Villa, CEO di Metinvest Adria, l'ingresso nella top 5 rappresenta una conferma della solidità dell'iniziativa, anche alla luce della concorrenza con investimenti in settori come batterie, data center e combustibili puliti. Un segnale che rilancia il ruolo della siderurgia in chiave innovativa e sostenibile nel panorama industriale europeo.

All'edizione 2026 del premio hanno partecipato 106 realtà. La candidatura del progetto è stata presentata in modo indipendente dall'agenzia regionale Invest in Tuscany.

Il risultato consolida la visibilità internazionale del polo siderurgico di Piombino e rafforza la prospettiva di un investimento che punta a coniugare decarbonizzazione, innovazione tecnologica e rilancio produttivo di un sito strategico per l'industria italiana.



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

SALVINI RILANCIA SUL PONTE DELLO STRETTO, SCHIFANI DÀ L'OK PER TARDINO PRESIDENTE



Il direttivo regionale della Lega Sicilia diventa la cornice per un intervento a tutto campo del segretario della Lega nonché ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, che in videocollegamento affronta insieme dossier infrastrutturali, assetti di potere e ambizioni politiche future. Al centro del discorso, inevitabilmente, il Ponte sullo Stretto di Messina, indicato non solo come grande opera strategica ma come simbolo identitario e politico. Salvini conferma la propria partecipazione alla manifestazione del 28 Marzo a Messina a sostegno del progetto e fissa un obiettivo temporale preciso: l'avvio dei lavori entro la fine della legislatura. Un impegno personale, ribadito con toni determinati, che lega la realizzazione dell'opera alla credibilità politica della Lega.

A sostegno della necessità del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, Salvini richiama episodi concreti di criticità nei trasporti, come le lunghe attese dei mezzi pesanti al porto di Tremestieri in caso di maltempo. Il Ponte, nella sua narrazione, rappresenta la risposta strutturale ai limiti della continuità territoriale, con benefici per pendolari, professionisti e imprese.

Ma l'iniziativa messinese non si esaurisce nella dimensione infrastrutturale. Sul piano politico, il leader leghista rafforza l'asse con il presidente della Regione, Renato Schifani, annunciando il via libera alla

nomina di Annalisa Tardino alla guida dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale. Una scelta che consolida la presenza del partito nei gangli strategici del sistema portuale isolano. Si sblocca quindi la partita per la guida dell'AdSp palermitana. La nomina chiude una fase di frizione tra Governo e Regione. Nei mesi scorsi, infatti, Schifani aveva infatti impugnato davanti al Tar la precedente designazione di Tardino a Commissario straordinario, aprendo un confronto istituzionale che aveva rallentato il percorso. Con la firma dell'intesa, la querelle viene archiviata e si inserisce nel più ampio riassetto delle presidenze delle Autorità.

Per il perfezionamento definitivo della nomina resta ora il parere delle Commissioni competenti di Camera e Senato. Solo dopo questo passaggio formale l'iter potrà dirsi completato. L'intesa tra Schifani e Salvini apre dunque una nuova fase per l'Autorità portuale della Sicilia Occidentale, con l'obiettivo di consolidare la governance e imprimere un'accelerazione ai programmi di sviluppo degli scali dell'area.

“Non sono stati mesi facili, ma se è vero che le difficoltà formano il carattere e ti costringono a imparare alla svelta, per me è stato così. La decisione del Ministro Matteo Salvini e del Presidente della Regione Sicilia, Renato Schifani, di nominarmi Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale – ha affermato Annalisa Tardino – mi riempie quindi di orgoglio e, sia pure con la prudenza e il rispetto istituzionale per le audizioni in Parlamento che dovranno suggellare questa scelta e completare l'iter di nomina, mi fornisce un'eccezionale spinta per procedere sulla strada imboccata nell'interesse dei porti che mi sono stati affidati”. “Sono sempre più convinta – ha concluso – che il lavoro e la correttezza paghino, e questi saranno i fari che impronteranno la mia presidenza, contando su una squadra di collaboratori che mi ha consentito di bruciare le tappe e affrontare i dossier aperti con serenità e competenza. Ma la nostra nave ha solo mollato gli ormeggi, oggi ci attende una navigazione che spero, e credo, sicura”.

MILLEPROROGHE, ANCIP: PROSEGUE ART.199 E BUONO PORTUALE



Nel percorso di conversione del decreto-legge “Milleproroghe”, il sistema portuale incassa un segnale politico che va oltre la mera tecnica normativa. ANCIP, l’Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, esprime soddisfazione per la proroga del contributo previsto dall’articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, misura che negli anni ha rappresentato uno strumento di equilibrio per la cosiddetta flessibilità regolata nei porti italiani.

La decisione, maturata nell’ambito dei lavori delle Commissioni parlamentari I e V riunite in sede referente, viene letta dall’associazione come conferma dell’attenzione trasversale verso un comparto che incrocia occupazione, continuità operativa e tenuta competitiva delle infrastrutture marittime nazionali. In un contesto di volatilità dei traffici e di crescente pressione sui costi, la proroga del contributo ex art. 199 assume il valore di presidio di stabilità.

Non meno rilevante, secondo ANCIP, è il rafforzamento e l’estensione del cosiddetto “buono portuale”, ora fruibile anche dalle imprese concessionarie di servizi di interesse economico generale. Il riconosci-

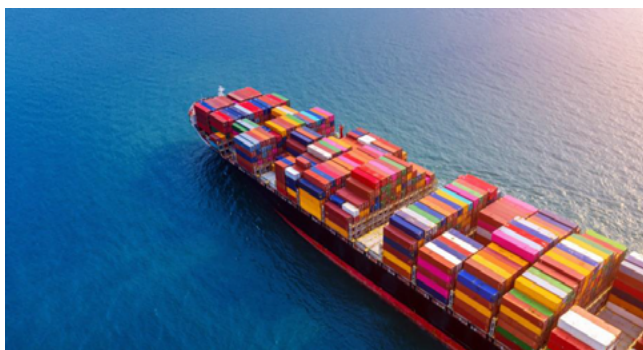
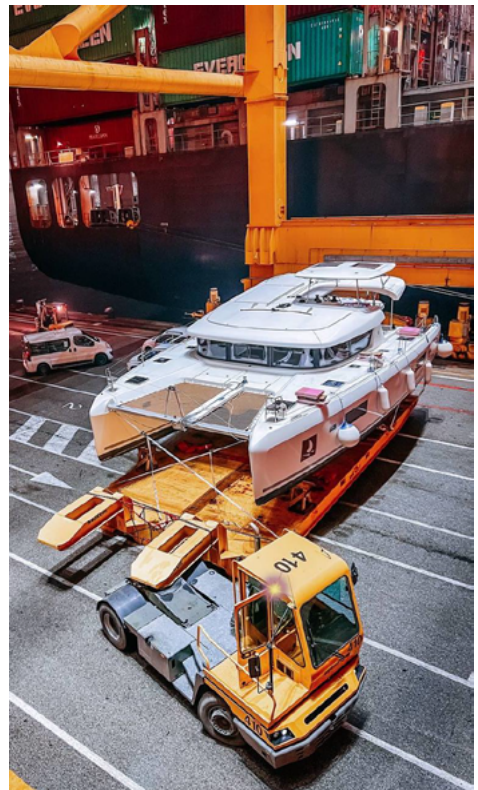
mento delle SIEG all’interno dell’architettura portuale italiana consolida un’impostazione che considera il porto non soltanto come nodo logistico, ma come ecosistema produttivo complesso, dove servizi, lavoro e infrastruttura dialogano in modo strutturale.

L’associazione rivolge un ringraziamento alle forze politiche di maggioranza e opposizione che hanno sostenuto gli emendamenti, citando tra gli altri il presidente della IX Commissione Salvatore Deidda, le parlamentari Valentina Ghio e Maria Grazia Frijia, i deputati Roberto Traversi e Mauro D’Attis, la senatrice Erika Stefani Petrucci, i senatori Lorenzo Basso e Manfredi Potenti, nonché il viceministro Edoardo Rixi e la struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

ANCIP conferma infine la disponibilità a proseguire il confronto istituzionale con l’obiettivo di rafforzare competitività, stabilità occupazionale e sviluppo imprenditoriale del sistema portuale italiano, in una fase in cui la dimensione marittima torna ad essere asse strategico della politica industriale nazionale.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

PANAMA, MAERSK E MSC SUBENTRANO NEI TERMINAL DEL CANALE DOPO LO STOP ALLE CONCESSIONI HUTCHISON

Cambio di gestione ai principali terminal d'accesso al Canale di Panama. A seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della sentenza della Corte Suprema di Panama che ha annullato le concessioni storiche detenute dalla Panama Ports Company (PPC), controllata del gruppo CK Hutchison, il governo panamense ha disposto il subentro temporaneo di nuovi operatori internazionali. La decisione rende definitiva la pronuncia che ha invalidato i contratti in vigore dal 1997 per la gestione dei terminal di Balboa, sul versante Pacifico, e Cristóbal, sull'Atlantico. Con un decreto immediatamente esecutivo, l'Autorità Marittima di Panama ha assunto il controllo delle due infrastrutture "per garantire la continuità operativa", avviando contestualmente una fase transitoria della durata massima di 18 mesi.

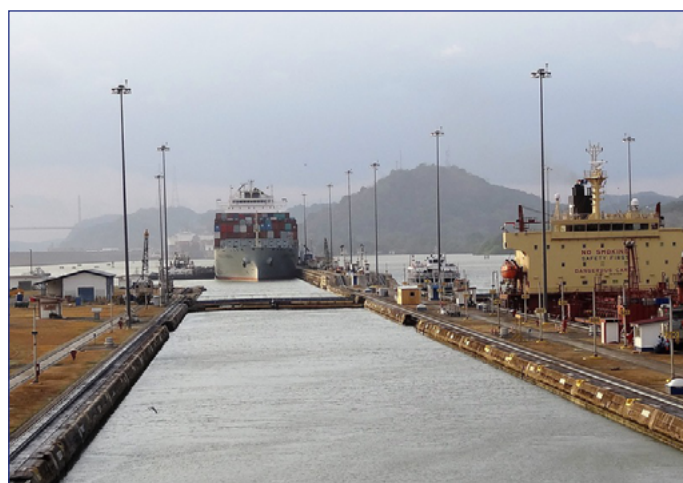
Licenze temporanee a APM Terminals e TIL

Nel quadro delle autorizzazioni provvisorie approvate dall'esecutivo, la gestione del terminal di Balboa è stata affidata ad APM Terminals Panama, controllata del gruppo Maersk, mentre Cristóbal sarà operato da Terminal Investment Limited (TIL), società partecipata da Mediterranean Shipping Company (MSC). Il presidente panamense José Raúl Mulino ha definito la misura una soluzione temporanea, necessaria per assicurare la piena funzionalità dei porti in attesa della definizione del loro valore effettivo e dell'elaborazione di un nuovo schema concessorio competitivo di lungo periodo. Il capo dello Stato ha precisato che l'operazione non configura un'espropriazione e che occupazione e operatività quotidiana non subiranno impatti.

L'AMP sta predisponendo due contratti distinti – uno per ciascun terminal – che saranno sottoposti all'approvazione del consiglio di amministrazione dell'autorità.

La reazione di CK Hutchison

Dura la posizione di CK Hutchison, che ha qualificato l'intervento statale come illegittimo, denunciando presunte irregolarità nell'ingresso delle autorità



nei terminal e paventando rischi per la sicurezza operativa. Il conglomerato ha annunciato l'avvio di azioni legali sia a livello nazionale sia internazionale, notificando una controversia nell'ambito del trattato di protezione degli investimenti e attivando una procedura arbitrale presso la Camera di Commercio Internazionale. Il caso ha assunto anche una dimensione geopolitica. L'ufficio cinese per gli affari di Hong Kong e Macao ha avvertito Panama di possibili conseguenze per la decisione. Di segno opposto la posizione dell'ambasciatore statunitense a Panama, Kevin Cabrera, che ha difeso la legittimità del procedimento giudiziario, definendo la sentenza "molto positiva" per il Paese e ribadendo il diritto delle istituzioni panamensi di decidere in autonomia.

Transizione e tutela occupazionale

La fase di transizione, limitata a un massimo di 18 mesi, sarà regolata da concessioni temporanee in attesa del lancio di una nuova gara internazionale. La ministra del Lavoro Jackeline Muñoz ha garantito che non sono previsti licenziamenti tra i circa 1.200 dipendenti dei due terminal. Il riassetto della governance dei porti di Balboa e Cristóbal rappresenta un passaggio cruciale per uno dei nodi logistici più sensibili al mondo, in un contesto in cui infrastrutture e catene di approvvigionamento sono sempre più intrecciate con gli equilibri geopolitici globali.

ACCORDO DA UN MILIARDO PER IL TERMINAL PSA GENOVA PRA'



Un investimento privato record da un miliardo di dollari rivoluzionerà il terminal PSA Genova Pra', rafforzando la competitività del Porto di Genova e del sistema logistico nazionale. L'intesa strategica è stata firmata a Singapore da Matteo Paroli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, e da Roberto Ferrari, CEO di PSA Italy, alla presenza del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e del Group CEO di PSA International Ong Kim Pong.

L'accordo quadro prevede una prima fase di interventi tecnologici e infrastrutturali, tra cui l'installazione di Automated Stacking Cranes (ASC) e sistemi digitali avanzati, volti a incrementare la capacità di movimentazione dei container, ottimizzare i flussi logistici e garantire l'accesso alle grandi navi senza limitazioni operative. Il progetto include inoltre

attività di dragaggio, l'impiego di mezzi elettrici a zero emissioni e soluzioni a basso impatto acustico, in linea con gli obiettivi nazionali ed europei di sostenibilità ambientale.

"Il Mediterraneo è tornato ad essere un'area strategica centrale per i traffici globali e l'Italia ha il dovere di giocare un ruolo da protagonista. Il nostro obiettivo è mettere i porti italiani nelle condizioni di competere alla pari con i grandi hub globali, governando i processi di trasformazione tecnologica con una visione strategica, nell'interesse del sistema Paese e del lavoro. La missione a Singapore conferma la scelta del Governo di rafforzare una politica industriale dei porti fondata su investimenti, innovazione e competitività internazionale", ha dichiarato il Viceministro Rixi.

"L'intesa raggiunta segna un passaggio strategico per il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e per la sua proiezione internazionale. L'investimento previsto – pari a un miliardo di dollari – rappresenta un impegno privato di dimensioni mai registrate in precedenza in un porto italiano e conferma la capacità del sistema di attrarre capitali di lungo periodo, anche grazie ai 3,6 miliardi di euro di investimenti pubblici già stanziati. Dopo lo sviluppo a Vado, il potenziamento di un altro terminal integrato nel sistema migliorerà le performance operative e la competitività internazionale dello scalo, garantendo al contempo la continuità occupazionale e la valorizzazione delle professionalità esistenti. Tale evoluzione avverrà nel pieno rispetto della continuità occupazionale: le professionalità oggi impiegate rappresentano un patrimonio del sistema e saranno valorizzate in coerenza con i previsti incrementi dei volumi di traffico. L'accordo definisce inoltre un quadro rinnovato nei rapporti tra Autorità e operatori, superando una fase prolungata di complessità che



aveva generato inevitabili incertezze. La stabilità dei rapporti istituzionali rappresenta infatti la premessa indispensabile per attrarre investimenti di lungo periodo e assicurare al porto di Genova una prospettiva di crescita solida e sostenibile”, ha aggiunto il Presidente dell’AdSp genovese Paroli.

La firma dell’accordo si inserisce in una missione istituzionale a Singapore, che ha incluso la visita al terminal di Tuas – inaugurato ufficialmente il 1° Settembre 2022, con completamento programmato nel 2040 e una capacità di movimentazione a regime di

65 milioni di TEUs, il terminal di Singapore è considerato all’avanguardia a livello mondiale per una combinazione unica di automazione, digitalizzazione, gestione e sostenibilità – e un confronto con l’Autorità Portuale di Singapore, dedicato anche ai sistemi di gestione digitale delle comunità portuali.

Con questo intervento, il porto di Genova rafforza la sua competitività internazionale, punta alla piena sostenibilità e si posiziona come hub tecnologico di riferimento nel Mediterraneo.

CONFETRA, 80 ANNI PER LA LOGISTICA ITALIANA



In occasione dell'assemblea nazionale per l'ottantesimo anniversario di Confetra, il presidente Carlo De Ruvo ha tracciato un bilancio del ruolo della confederazione nella storia economica del Paese e delineato le priorità strategiche per il futuro del sistema logistico italiano.

Ottant'anni di storia e il riconoscimento delle istituzioni

La ricorrenza è stata impreziosita dai messaggi del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, e della Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni. Un segnale che De Ruvo interpreta come un importante attestato di stima verso un comparto spesso sottovalutato.

“Dopo il Covid eravamo considerati gli eroi del momento – osserva – ma in Italia si tende a dimenticare in fretta”. Secondo il presidente, il problema non è soltanto politico o istituzionale: manca una vera e propria narrazione pubblica capace di spiegare il

valore strategico della logistica, del trasporto e delle spedizioni per la competitività del Paese. Una responsabilità che, ammette, riguarda anche il settore stesso, non sempre efficace nel raccontare il proprio contributo.

L'assemblea è stata anche l'occasione per ricordare le origini della Confederazione, fondata nell'immediato dopoguerra, quando l'Italia usciva distrutta dal conflitto. Allora l'intuizione fu quella di creare un soggetto capace di sostenere la ricostruzione e accompagnare la crescita economica negli anni del boom. Oggi, a distanza di ottant'anni, la sfida è proiettare quel ruolo in uno scenario radicalmente mutato, segnato da transizione ecologica, innovazione tecnologica e nuove tensioni geopolitiche.

Riforma portuale: equilibrio tra regia centrale e autonomia territoriale

Tra i passaggi più applauditi della relazione, le considerazioni sulla riforma della governance portuale.

De Ruvo ha sottolineato la necessità di mantenere un equilibrio tra il rafforzamento di un centro con funzioni di indirizzo strategico e la salvaguardia dell'autonomia operativa delle Autorità di Sistema Portuale.

La preoccupazione nasce dal disegno di legge che prevede il trasferimento di risorse e personale verso un livello centrale. "Le Autorità di Sistema – evidenzia – conoscono i territori, hanno capillarità e capacità di lettura delle esigenze locali che non possono essere disperse".

Nel testo, tuttavia, non mancano elementi positivi. Tra questi, la semplificazione delle procedure per i dragaggi di manutenzione ordinaria, interventi essenziali per garantire l'operatività degli scali e la competitività dei traffici. Il giudizio complessivo resta quindi interlocutorio: apprezzamento per le aperture, ma attenzione alta sugli equilibri istituzionali.

Ferrovia: perdita di affidabilità e nodo infrastrutturale Forte anche la preoccupazione sul trasporto ferroviario merci, chiamato a svolgere un ruolo centrale nelle politiche europee di decarbonizzazione ma oggi in difficoltà.

Secondo De Ruvo, l'arretramento è legato in larga parte ai grandi cantieri infrastrutturali in corso, che incidono sulla puntualità e sulla regolarità dei servizi. "Quando si perde affidabilità – osserva – si perde fiducia". Un fattore critico in un mercato dove il rispetto dei tempi concordati con il cliente è determinante.

L'auspicio è che i lavori si concludano nei tempi previsti e che l'ammodernamento della rete sia accompagnato da un piano strutturato di manutenzione, storicamente punto debole del Paese e tema reso ancora più sensibile da precedenti tragedie infrastrutturali.

Autotrasporto: carenza di autisti e questione demografica

Sul fronte dell'autotrasporto, la criticità principale resta la carenza di conducenti. L'età media degli autisti è elevata – con una forte presenza di over 55 – e nei prossimi anni il settore rischia di trovarsi di fronte a un'ondata di pensionamenti senza adeguato ricambio generazionale.

Le soluzioni, secondo il presidente di Confetra, devono muoversi su un doppio binario. Da un lato, costruire una nuova narrazione della professione: oggi il lavoro dell'autista è più tecnologico e meno gravoso rispetto al passato, ma questa evoluzione non è percepita dall'opinione pubblica e dai giovani.

Dall'altro, servono interventi concreti e immediati: aree di sosta attrezzate e dignitose, servizi adeguati per chi trascorre molte ore su strada e, soprattutto, canali dedicati nei flussi migratori per l'ingresso di conducenti stranieri qualificati. Senza misure rapide – avverte De Ruvo – il sistema rischia di andare incontro a gravi difficoltà operative, in un Paese dove il trasporto su gomma continua a rappresentare una componente imprescindibile della catena logistica.

Una visione per il futuro

A ottant'anni dalla fondazione, Confetra rivendica dunque un ruolo storico nella crescita economica nazionale ma, al tempo stesso, chiede che la logistica venga riconosciuta come infrastruttura immateriale strategica.

La sfida, conclude De Ruvo, è duplice: rafforzare l'efficienza del sistema – dai porti alla ferrovia, fino alla strada – e costruire una consapevolezza diffusa del suo valore. Perché senza logistica non c'è industria, export né competitività internazionale.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

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

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

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

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.

GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.

MODENA:
Tel. 059 351381
Fax. 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.

NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax. 081 9634699
napoli@messinaline.it



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	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York, BOSTON, Norfolk, Charleston, e prosecuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC PRATITI	MZ608A	9/3			7/3		vedi servizio 4				
		MSC MOMBASA	MZ609A	16/3			14/3						
		MSC INGRID	MZ610A	23/3			21/3						
		MSC LUCY	MZ611A	30/3			26/3						
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York, BOSTON, Norfolk, Charleston, e prosecuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC TERESA	FD609E		10/3	2/3			vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC CANDICE	FD610E		17/3	9/3		21/3					
		MSC MARIAGRAZIA	FD611E		24/3	16/3		28/3					
		MSC FATMA	FD612E		31/3	23/3		4/4					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	MSC ASSUNTA III	ML609A				2/3		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC JOHANNESBURG	ML610A				9/3						
		MSC SINGAPORE IV	ML611A				16/3						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
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 AGADIR	MG609W	2/3		25/2	27/2	5/3	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC IVORY COAST	MG610W	9/3		4/3	6/3	12/3					
		MSC GIULIA	MG611W	16/3		11/3	13/3	19/3					
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC JASPER VIII	MG612W	23/3		18/3	20/3	26/3	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC GHANA	MG613W	30/3		25/3	27/3	2/4					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Phillipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Cristobal): Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC CALAIS	MC609A		4/3	23/2			27/2	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ELISABETTA	MC610A		11/3	2/3		6/3					
		MSC HORTENSE	MC611A		18/3	9/3		13/3					
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosecuzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC ATHOS	MC612A		25/3	16/3		20/3	20/3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it													
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	5	MSC TOGO	NL606R		28/2		27/2		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC BRITTANY	NL607R		7/3		6/3						
		MSC ABIDJAN	NL608R		14/3		13/3						
		MSC GISELLE	NL609R		21/3		20/3						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it													
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC KILIMANJARO IV	CD609A	26/2	28/2	3/3	4/3		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC BARBADOS	CD610A	5/3	7/3	10/3	11/3						
		MSC ELENI	CD611A	12/3	14/3	17/3	18/3						
		MSC WEST V	CD612A	19/3	21/3	24/3	25/3						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it													
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	7	MSC LAURENCE	IS608R			23/2			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC MARIE LESLIE	IS609R			2/3							
		MSC VEGA	IS610R			9/3							
		MSC SIENA	IS611R			16/3							
		MSC LUANDA VIII	MG608W			26/2							
		MSC CADIZ	MG609W			5/3							
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosecuzioni interne),Ennore (e prosecuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.		MSC IVORY COAST	MG610W			12/3			19/3				
		MSC JASPER VIII	MG611W			19/3							

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	CIVIT	SP	GIT	NA	CIV	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
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 - Male	7 ^{bis}	MSC FLORA	MC608A	21/2	25/2	20/2	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC CALAIS	MC609A	28/2	4/3	27/2						
	MSC ELISABETTA	MC610A	7/3	11/3	5/3						
	MSC GIULIA	MC611A	14/3	18/3	12/3						
	MSC ATHOS	MC612A	22/3	26/3	18/3						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde URUGUAY - Montevideo PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.	8	MSC ALBANY	MM608A	20/2	---	27/2	---	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC AGADIR	MM609A	27/2	---	1/3	---				
		MSC HORTENSE	MM610A	6/3	---	8/3	---				
		MSC PRELUDE V	MZ606W	---	---	28/2	---				
		MSC LAURA	MZ608A	---	---	7/3	---				
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne) PERU - Callao, Paita ECUADOR - Guayaquil 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 NICARAGUA - Corinto	9	CAPE TAINARO	MC607A	14/2	18/2	9/2	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC FLORA	MC608A	21/2	25/2	16/2					
		MSC CALAIS	MC609A	28/2	4/3	23/2					
		MSC ELISABETTA	MC610A	7/3	11/3	2/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo vedi servizio 8	10	MSC KILIMANJARO IV	CD609A	3/3			vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC BARBADOS	CD610A	10/3							
		MSC ELENI	CD611A	17/3							
		MSC WEST V	CD612A	24/3							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo, vedi Serv.7	11	MSC CALAIS	MC609A	27/2	4/3	23/2	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ELISABETTA	MC610A	6/3	11/3	2/3					
		MSC HORTENSE	MC611A	13/3	18/3	9/3					
		MSC ATHOS	MC612A	20/3	25/3	16/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne. NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne NUOVA CALEDONIA - Noumea INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment	12	MSC TOKYO	MA608A	26/2	-		vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		CMA CGM LOIRE	ONNNAE	5/3	-						
		MSC ALTAMIRA	MA609A	12/3	-						
		MSC ALINA	MA610A	19/3	-						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne. NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne NUOVA CALEDONIA - Noumea INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment SUD AFRICA / WEST AFRICA Vedi Servizio 17	12 ^{bis}	MSC IVORY COAST	MG610W			6/3	vedi servizio 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC GIULIA	MG611W			13/3					
		MSC JASPER VIII MC612W	MG612W			20/3					
		MSC GHANA	MG613W			27/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama	13	MSC LORETO	GJ610E			16/3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC NICOLA MASTRO	GJ611E			23/3					
		MSC MIA	GJ612E			25/3					

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
GOLFO PERSICO - Dubai, Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13^{bis}	ZEPHYR LUMOS	017E		3/3		-----	28/2				
ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		YM WIND	033E		6/3	vedi serv. 16	-----	3/3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		ONE FANTASTIC	008E		12/3		-----	8/3				
JAPAN- via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		19/3		-----	18/3				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri	14	MSC POTOMAC	YA610A		7/3							
		MSC AGNA II	YA611A		14/3		vedi serv. 2	vedi serv. 4	vedi servizio 18			
		MSC POTOMAC	YA612A		21/3							
		MSC AGNA II	YA613A		28/3							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15	MSC RENAISSANCE III	YM610A		28/2							
		MSC JORDAN	YM611A		9/3							
		MSC RENAISSANCE III	YM612A		16/3		vedi servizio 1	vedi serv. 4	vedi servizio 18			
		MSC JORDAN	YM613A		23/3							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	16						vedi serv 18 (AC)					THYRR SHUTTLE
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	17	MSC JOHANNESBU	ML609A		6/3	9/3						
		MSC SINGAPORE	ML610A	vedi serv. 8	13/3	16/3						
		MSC SANDRA	ML611A		20/3	23/3						
		MSC SORAYA	ML612A		27/3	30/3						
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO												
	18	MSC EAGLE III	AE609A		3/3	2/3			1/3			
		MSC RHIANNON	AE610A		10/3	9/3			8/3			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC EAGLE III	AE611A		17/3	16/3			15/3			
		MSC MANASVI II	AC609A					11/3		14/2	9/3	
		TBN	AC610A					18/3		21/2	16/3	EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COORDINATE, ISTANBUL, GEMLIK, ALAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MICHIGAN	AC611A					25/3		28/2	1/1	
		MSC CAITLIN II	AB609A		5/3	1/3	7/3		5/3	11/2		
		MSC HANNAH	AB610A		12/3	3/7	11/3		9/3	18/2		
		MSC AGATA III	AB611A		19/3	10/7	18/3		16/3	25/2		
		MSC MADISON	AW606R	9/3						11/3		BARU GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC MADISON	AW610R	15/3						18/3		
		MSC TERESA	FD610E						5/3			
		MSC MARIAGRAZIA	FD611E							17/3		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg04@mscspadoni.com)
		MSC FATMA	FD612E						26/3			
		MED SAMSUN	AS610A		7/3	9/3			6/3			
		MED TRABZON	AS611A		14/3	16/3			13/3			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MED SAMSUN	AS612A		21/3	23/3			20/3			
		MSC OLGAF	AA609A		9/3	10/3			7/3			
		MAUREN	AA610A		16/3	17/3			14/3			PIRAEUS, LIMASSOL, BERTUT, ALEXANDRIA, EL BERHIEA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC CHARLOTTE	AA611A		23/3	24/3			21/3			