

MARZO 2026

RASSEGNA

MENSILE



**ADSP SICILIA OCCIDENTALE
HA IL SUO PRESIDENTE**

follow us



ETS E PORTI, L'ALLARME DI UNIPORT IN COMMISSIONE



Il Segretario Generale di UNIPORT, Francesco Beltrano, è intervenuto in audizione informale presso la X Commissione Attività produttive della Camera dei Deputati nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 20 Febbraio 2026, n. 21. Un passaggio tecnico, ma carico di implicazioni strategiche per il settore marittimo.

Nel suo intervento, Beltrano ha riportato all'attenzione del Parlamento una questione che riguarda direttamente la competitività delle imprese terminalistiche.

Il costo dell'energia, pur in assenza di una classificazione formale come imprese energivore, rappresenta una componente strutturale della gestione portuale.

Gru di banchina, piazzali, cold ironing, logistica integrata: l'infrastruttura portuale contemporanea è sempre più elettrificata.

Ma il nodo centrale dell'audizione riguarda l'utilizzo di 193 milioni di euro provenienti dal sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) per sostenere i costi energetici delle famiglie. Una finalità sociale comprensibile, ha precisato UNIPORT, ma che rischia di interrompere il collegamento funzionale tra chi contribuisce al gettito ETS e chi ne beneficia.

Il sistema ETS nasce infatti per sostenere la transizione e i processi di decarbonizzazione dei settori coinvolti. Deviare parte delle risorse verso capitoli estranei al comparto potrebbe, secondo l'associazione, ridurre la capacità di investimento in infrastrutture verdi e aprire margini di contenzioso con Bruxelles.

I porti, ha ricordato Beltrano, non sono soltanto nodi logistici. Stanno diventando hub strategici per la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e per la transizione del sistema dei trasporti. In una fase segnata da tensioni geopolitiche in Medio Oriente e da un riassetto delle rotte commerciali, la stabilità del quadro normativo e finanziario diventa un fattore competitivo.

Per questo UNIPORT auspica che, nella fase di conversione parlamentare del decreto, vengano individuate risorse alternative, evitando di sottrarre fondi a un comparto che contribuisce in modo crescente alla sicurezza energetica e industriale del Paese.

La partita non riguarda soltanto le bollette. Riguarda la coerenza delle politiche energetiche e la tenuta strategica della portualità italiana.

TDT: OTTIMO IL 2025, PRONTI INVESTIMENTI PER IL 2026



Il 2025 si è chiuso con un bilancio estremamente positivo per il Terminal Darsena Toscana (TDT).

Le performance operative e il piano di investimenti della società, dall'inizio del 2024 parte del Gruppo Grimaldi, testimoniano una gestione solida e orientata allo sviluppo, in grado di rafforzare il posizionamento competitivo del terminal e di confermarne la funzione strategica all'interno del porto di Livorno.

Nel dettaglio, spiega la società, nel 2025 TDT ha movimentato 450.281 TEU tra traffico di import/export e trasbordo, facendo registrare un incremento del 18,1% rispetto all'anno precedente, quando i volumi si erano attestati a 381.198 TEU. Un risultato particolarmente significativo, che conferma il rafforzamento del traffico container quale core business del terminal.

Particolarmente rilevante l'andamento del comparto reefer, che segna una crescita ancora più marcata. I contenitori frigoriferi pieni movimentati nel corso

dell'anno sono stati 28.779, con un aumento del 36% rispetto alle 21.070 unità del 2024.

Un dato che rafforza il profilo di TDT come snodo chiave della cold chain, a supporto delle filiere agroalimentari e farmaceutiche.

Segnali incoraggianti arrivano anche dal fronte dell'intermodalità ferro-mare. Nel 2025 il terminal ha gestito 1.407 convogli ferroviari, contro i 1.303 dell'anno precedente, con una crescita dell'8%.

Investimenti 2025 e 2026

A sostenere questi risultati ha contribuito un articolato programma di investimenti, che nel corso del 2025 ha interessato sia il rinnovo dei mezzi di movimentazione sia interventi di manutenzione straordinaria. L'obiettivo è stato quello di preservare elevati livelli di affidabilità operativa e di accompagnare l'aumento dei volumi con un adeguato incremento della capacità del terminal. A ulteriore potenziamento della flotta del terminal, a Febbraio di quest'anno sono stati consegnati nuovi reachstacker.

Nel corso del 2026 saranno, inoltre, avviati i lavori per l'estensione del raccordo ferroviario interno, finalizzati alla realizzazione di binari lunghi fino a 750 metri, conformi agli standard europei.

Insieme con l'adeguamento della Grande Galleria dell'Appennino sulla linea Prato-Bologna, permetteranno a TDT di operare treni con container high cube su carri standard lungo la direttrice nord del corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, ampliando in modo significativo le opportunità di collegamento con i mercati europei.

In questo scenario di crescita e consolidamento, TDT guarda con fiducia al futuro e conferma la propria disponibilità a svolgere un ruolo centrale anche nello sviluppo della Darsena Europa, opera strategica per la crescita dello scalo livornese, per la quale ha già presentato una formale istanza vincolante accompagnata da un piano di investimenti di quasi 200 milioni di euro.

VIAREGGIO POLO MONDIALE SUPERYACHT: IL RUOLO LUSBEN



Non è soltanto un nome inciso nella geografia della nautica internazionale: è un ecosistema industriale, un Lusbendistretto che ha fatto della cultura del mare un'identità produttiva.

In questo scenario, Lusben rappresenta uno dei cardini storici della filiera toscana del refit e della manutenzione di superyacht.

Paolo Simoncini, Site Director di Lusben Viareggio, ricostruisce il legame tra l'azienda e il territorio partendo da una data simbolica: 1956. È in quell'anno che Lusben nasce a Viareggio, radicandosi fin dall'origine nel tessuto economico e professionale locale.

Un'integrazione che non è soltanto geografica, ma strutturale: manodopera specializzata, competenze artigianali evolute, servizi ricettivi, filiera tecnica e subfornitura.

Investimenti e infrastrutture

Negli ultimi venticinque anni Lusben ha consolidato la propria presenza investendo in infrastrutture e ampliando la capacità operativa della marina.

Un percorso che ha portato alla realizzazione di una nuova banchina dedicata all'accoglienza di imbarcazioni di grandi dimensioni, fino a 70 metri, con 34 postazioni operative utilizzabili sia per transiti sia per attività di refit.

Non si tratta soltanto di posti barca, ma di un'infrastruttura integrata che consente di intercettare traffici internazionali, offrendo servizi tecnici ad alto valore aggiunto.

La marina diventa così non solo punto di approdo, ma piattaforma industriale galleggiante, capace di combinare accoglienza e lavorazioni specialistiche.

Visione di filiera e territorio integrato

Il contributo di Lusben alla leadership viareggina non si esaurisce nella dimensione cantieristica.

Simoncini sottolinea infatti l'importanza della visione di filiera, in cui il singolo operatore si inserisce in un sistema coordinato più ampio.

In questo senso, l'integrazione con il Consorzio Marine della Toscana rafforza il posizionamento strategico dell'intero territorio.

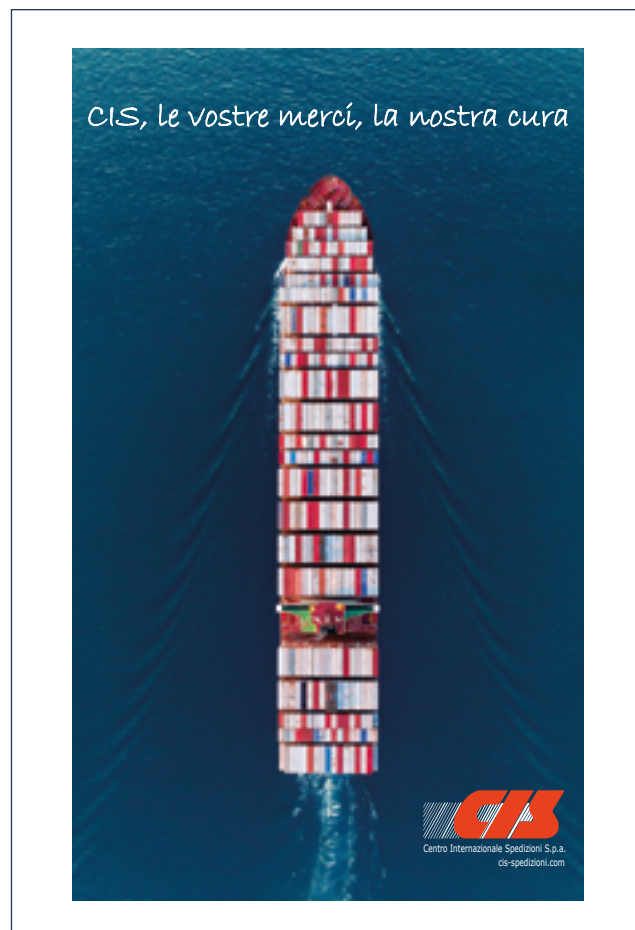
L'aggregazione tra marine e strutture consente di amplificare la visibilità del marchio, ma soprattutto di offrire ai clienti – in particolare agli armatori in transito – un accesso più strutturato al network toscano. L'approdo diventa così porta d'ingresso a un sistema fatto di competenze tecniche, servizi logistici e attrattività territoriale.

Viareggio nel sistema Toscana

La leadership mondiale di Viareggio nella nautica di lusso si fonda proprio su questa capacità di integrare impresa, territorio e promozione coordinata.

Lusben, con la sua storia e con gli investimenti infrastrutturali realizzati negli ultimi decenni, contribuisce a consolidare un modello che guarda oltre il singolo cantiere.

In un mercato globale in cui le destinazioni competono come sistemi, la forza della Toscana nautica risiede nella coerenza della filiera. E Lusben, radicata dal 1956 nel cuore di Viareggio, continua a esserne uno dei protagonisti più riconoscibili.



PORTI E INDUSTRIA MARITTIMA, L'UE VARA DUE STRATEGIE PER RAFFORZARE COMPETITIVITÀ E SICUREZZA



La Commissione europea ha approvato due nuove strategie dedicate al settore marittimo: la EU Ports Strategy e la Industrial Maritime Strategy. L'obiettivo è rafforzare competitività, sostenibilità, sicurezza e resilienza dell'intero comparto waterborne europeo – porti, shipping e cantieristica – in uno scenario segnato da crescente concorrenza globale, transizione energetica e rischi geopolitici.

I due piani delineano una visione integrata e una serie di azioni operative per consolidare l'autonomia strategica dell'Unione, proteggere le catene di approvvigionamento critiche e sostenere la leadership industriale europea.

Porti: infrastrutture strategiche per commercio ed energia

I porti rappresentano un pilastro dell'economia dell'UE: gestiscono circa il 74% del commercio estero, movimentano 3,4 miliardi di tonnellate di merci e quasi 395 milioni di passeggeri l'anno, sostenendo oltre 423.000 posti di lavoro diretti. Sono snodi essenziali per il commercio, la sicurezza e la transizione verso l'energia pulita, oltre a garantire coesione territoriale per isole, regioni costiere, arti- che e ultraperiferiche.

La nuova EU Ports Strategy punta a trasformare gli scali in hub industriali multifunzionali, capaci di aumentare la capacità operativa, decarbonizzare, digitalizzare e rafforzare la sicurezza in modo simultaneo e su larga scala. L'obiettivo finale è contribuire alla neutralità climatica entro il 2050.

Cinque le priorità individuate:

Competitività e innovazione: criteri comuni per finanziamenti UE e investimenti in porti di Paesi terzi; linee guida su proprietà e controllo straniero nelle infrastrutture strategiche; sostegno alla digitalizzazione e alle tecnologie innovative.

Transizione energetica: procedure autorizzative accelerate per progetti energetici e ambientali; piano di elettrificazione dei porti; promozione di partnership per l'uso sostenibile dell'energia, incluso l'idrogeno.

Sicurezza: aggiornamento delle linee guida contro nuove minacce; contrasto al traffico di droga attraverso valutazioni sui porti extra-UE e controlli sui lavoratori; rafforzamento dei protocolli doganali e della cybersecurity con una valutazione dei rischi a livello europeo.

Finanziamenti: utilizzo coordinato di strumenti come Connecting Europe Facility, fondi di coesione e InvestEU, con particolare attenzione ai porti medio-piccoli.

Competenze e occupazione: sviluppo di una nuova generazione di lavoratori qualificati attraverso la Blue Generational Renewal Strategy e un Patto per le competenze nel settore portuale.

Per garantire l'attuazione, sarà istituito un Maritime Industries and Ports Board ad alto livello.

Cantieristica e shipping: sovranità industriale e difesa

Parallelamente, la Industrial Maritime Strategy mira a rafforzare la capacità produttiva europea nella costruzione e riparazione navale, nel trasporto marittimo e nelle tecnologie connesse. Il piano è strutturato su tre pilastri.

Il primo, "Build, Equip and Repair", punta a consolidare la sovranità industriale e la leadership tecnologica europea, promuovendo sinergie lungo la catena del valore e accelerando la trasformazione digitale e circolare dei cantieri. È prevista la creazione di un'Industrial Maritime Value Chain Alliance.

Il secondo, "Transport and Connect", si concentra sulla competitività e sostenibilità del trasporto marittimo: semplificazione amministrativa, sostegno alla transizione verde e digitale, promozione di standard globali in sede International Maritime Organization e mantenimento delle quote di mercato UE attraverso l'uso degli attuali orientamenti sugli aiuti di Stato.

Il terzo pilastro, "Secure and Protect", rafforza le capacità navali, dual-use e militari dell'Europa, sostenendo la produzione navale, la consapevolezza marittima a livello UE e meccanismi di supporto alla costruzione di traghetti con specifiche militari.

Le misure saranno sostenute da strumenti finanziari

europei esistenti – tra cui Connecting Europe Facility, Innovation Fund, Horizon Europe, Fondo europeo per la difesa e InvestEU – oltre a iniziative per colmare il gap di competenze nel settore.

Leadership europea nel settore marittimo
Secondo il Commissario per i Trasporti sostenibili e il Turismo, Apostolos Tzitzikostas, le due strategie intendono mettere l'Europa nelle condizioni di guidare la transizione energetica, proteggere commercio e difesa e restare competitiva a livello globale. Per il vicepresidente esecutivo Stéphane Séjourné, il piano rappresenta un passo decisivo per rafforzare la sovranità industriale europea e promuovere una leadership "Made in EU" nei segmenti strategici della cantieristica e delle tecnologie marittime.

Nel complesso, l'Unione punta a consolidare il proprio ruolo di potenza marittima globale, con un approccio integrato che combina politica industriale, sicurezza, innovazione e sostenibilità ambientale.

 **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

GIOIA TAURO, PRIMO PASSO VERSO IL COLD IRONING

Prosegue secondo cronoprogramma il progetto di elettrificazione delle banchine del Porto di Gioia Tauro. È stata completata la realizzazione della prima cabina elettrica destinata ad alimentare il sistema di cold ironing, per un investimento complessivo superiore a 28 milioni di euro: oltre 18,3 milioni per le opere civili e circa 10 milioni per le componenti elettromeccaniche. Attualmente in fase di test, l'infrastruttura consentirà, a partire dal mese di Aprile, il primo collegamento di una nave porta-container alla rete elettrica di terra, permettendo lo spegnimento dei generatori diesel durante la sosta in banchina.

Un'infrastruttura strategica per 900 metri di banchina

Il primo lotto funzionale ha visto la costruzione di una cabina di 728 metri quadrati, progettata per alimentare tre prese mobili distribuite lungo 900 metri di banchine attrezzate. Ogni presa coprirà circa 300 metri lineari, prevalentemente destinati alle navi container. All'interno della struttura sono installati tre convertitori, sei trasformatori e 24 quadri elettrici. Le tre prese cold ironing sono omologate per una potenza complessiva di 7,5 MW, con possibilità di estensione fino a 11 MW.

L'obiettivo è chiaro: consentire alle navi ormeggiate di collegarsi alla rete elettrica terrestre, azzerando le emissioni locali durante la permanenza in porto, in linea con le direttive europee sulla transizione energetica nei trasporti.

Verso un porto a emissioni locali zero

Il progetto si inserisce nella strategia ambientale dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Paolo Piacenza, che punta a ridurre in modo strutturale l'impatto ambientale delle attività portuali. "L'elettrificazione delle banchine – ha dichiarato Piacenza – rappresenta un passaggio decisivo per una gestio-



ne dello scalo sempre più sostenibile e allineata agli standard europei. Trasformeremo Gioia Tauro in una moderna infrastruttura green, capace di rispondere alle sfide ambientali imposte dall'Unione Europea al settore della logistica e dei trasporti".

Il cold ironing assume un valore ancora più rilevante nei porti integrati in contesti urbani, dove la riduzione delle emissioni in atmosfera durante l'ormeggio incide direttamente sulla qualità dell'aria.

Potenziamento energetico fino a 160 MW

L'elettrificazione delle banchine comporterà un significativo incremento del fabbisogno energetico dello scalo, con un ampliamento della connessione alla rete di alta tensione per una potenza richiesta pari a 80 MW. Parallelamente, la Medcenter Container Terminal Spa (MCT), concessionaria del terminal container, ha avviato un piano di sviluppo che prevede l'elettrificazione delle gru automatiche di

piazzale (ASC) e il potenziamento delle gru elettriche di banchina (STS), con un ulteriore fabbisogno stimato in 80 MW.

Le rispettive esigenze sono state formalizzate lo scorso Marzo in un Accordo Quadro tra MCT e l'Autorità portuale, che definisce responsabilità operative ed economiche delle parti.

Il progetto complessivo prevede quindi l'ampliamento della connessione alla rete di alta tensione

e la realizzazione di una nuova stazione elettrica di trasformazione AT/MT all'interno dell'area portuale, funzionale sia all'Autorità sia al terminalista, per una fornitura totale di 160 MW.

Con questo intervento, Gioia Tauro consolida il proprio posizionamento tra i principali hub di transhipment del Mediterraneo, puntando su sostenibilità energetica e innovazione infrastrutturale come leve competitive di medio-lungo periodo.

GENERAL EXPORT
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

HORMUZ, L'ICS: "MARITTIMI IN PERICOLO, GLI STATI GARANTISCANO LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE"

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 territoriale, 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 ecosistema 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 Tuscan Yachting Week, appuntamento dedicato allo scambio tecnico e al business. "È un momento di con-

fronto 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.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

PONTE FI-PI-LI FUORI SEDE: CAOS AL PORTO DI LIVORNO



Un improvviso guasto al ponte apribile che collega la FiPiLi alle aree industriali della Darsena Toscana ha provocato pesanti ripercussioni sulla viabilità dell'area portuale livornese.

Il ponte, secondo le prime ricostruzioni tecniche, sarebbe uscito dalla propria sede di scorrimento finendo per incastrarsi, rendendo impossibile il transito dei veicoli lungo uno dei principali assi di collegamento tra la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno e il cuore operativo del porto.

Il traffico è stato immediatamente interrotto nel tratto interessato e l'accesso alle aree industriali portuali è stato dirottato sull'unico collegamento alternativo disponibile, il ponte di via Mogadiscio, con inevitabili rallentamenti e disagi per mezzi pesanti e operatori logistici diretti verso la Darsena Toscana. Fortunatamente non si registrano feriti.

L'episodio riporta alla ribalta una questione infrastrutturale che da anni riguarda la mobilità dell'area

portuale livornese.

Il problema tecnico ricorda infatti un guasto analogo avvenuto diversi anni fa, evidenziando ancora una volta la fragilità di un nodo viario strategico per l'accesso alle banchine industriali e ai terminal container del porto.

Sul posto sono intervenuti tecnici e operatori per valutare l'entità del danno e individuare le prime misure di emergenza. Nel frattempo la circolazione resta limitata e l'intera area portuale continua a risentire delle ripercussioni del blocco.

La Regione: "Intervento urgente e nuova viabilità"

Sull'accaduto è intervenuto anche il presidente della Regione Toscana, Eugenio Gianì, che ha sottolineato la necessità di attivare rapidamente una soluzione viaria alternativa.

"Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena



Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza", ha dichiarato Giani. "La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, e il Comune di Livorno sono già attivi per individuare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta".

Il presidente della Regione ha inoltre ricordato come, nonostante la gravità dell'episodio, non si siano registrati danni alle persone. "Per fortuna non vi sono stati feriti", ha aggiunto, sottolineando tuttavia l'urgenza di affrontare la situazione con interventi immediati.

"Dovremo agire con la massima tempestività per realizzare una viabilità alternativa e ripristinare l'asse viario collassato", ha proseguito Giani. "La situazione attuale non è sostenibile".

L'Authority a sostegno della gestione della criticità

"La struttura dell'AdSp sta supportando le amministrazioni interessate nella gestione dell'emergenza. Il nostro obiettivo primario sarà quello di collaborare con loro al fine di riorganizzare la viabilità e limitare quindi i danni derivanti dalla provvisoria chiusura della sopraelevata che si immette in Darsena Toscana": così il presidente dell'AdSp mTs, Davide Gariglio, a commento della notizia del cedimento di una parte del ponte mobile che si immette nel porto commerciale. "Seguiremo da vicino la situazione con gli operatori - ha aggiunto -, sicuramente ci aspettiamo per i prossimi giorni un possibile congestionamento del traffico veicolare, che sarà provvisoriamente deviato

verso il ponte sottostante".

Il nodo infrastrutturale e il progetto del ponte sullo Scolmatore

L'episodio riaccende inevitabilmente il dibattito sul futuro della viabilità portuale e sulla necessità di rafforzare i collegamenti tra il porto industriale e la rete stradale regionale.

Tra le opere strategiche torna così al centro dell'attenzione il progetto del ponte sullo Scolmatore, infrastruttura ritenuta fondamentale per migliorare l'accesso alle aree produttive e alleggerire la pressione sul sistema viario esistente.

"Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo Scolmatore", ha spiegato Giani, "in modo da offrire un accesso diretto al mare alle imbarcazioni provenienti dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno".

La Regione Toscana si è detta disponibile a velocizzare il percorso amministrativo necessario alla realizzazione dell'opera. "Predisporremo con la massima rapidità un'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e avviare i lavori quanto prima", ha concluso il presidente.

Nel frattempo la priorità resta la gestione dell'emergenza e il ripristino di un collegamento stabile tra la FiPiLi e la sponda occidentale della Darsena Toscana, uno dei nodi logistici più sensibili del sistema portuale livornese.

LETExPO: VISIONE, COLLABORAZIONE, TALENTO

LetExpo 2026 si presenta con la sua quinta edizione in un momento delicato per la situazione geopolitica mondiale.

Situazione che al di là dell'aspetto umano, si ripercuote anche sulle catene di approvvigionamento. E la manifestazione di Alis, può diventare momento di confronto e dibattito.

Quella che, dice dal palco di Casa Alis a Veronafiere il presidente dell'associazione Guido Grimaldi, cinque anni fa e era "un'idea coraggiosa, oggi è una certezza nel panorama italiano ed europeo. E questo non è un punto di arrivo, ma la rampa di lancio per fare ancora meglio in futuro."

Tanti i punti toccati nella sua relazione, con alcune criticità ormai "croniche" e nuove sfide che si affacciano sul panorama logistico italiano ed europeo.

La guerra in Medio oriente

Una logistica che deve fare continuamente i conti con gli scenari internazionali che cambiano: "Quello che sta accadendo in questi giorni in Medio Oriente non è uno sfondo lontano. È uno scenario di guerra che colpisce tutti e che continua a provocare vittime innocenti".

Una crisi lontana ma vicina che, sottolinea il presidente "continuerà ad avere effetti sulle nostre aziende, sulle nostre rotte, sui nostri costi".

Il rischio geopolitico si è trasformato in un disordine operativo concreto e immediato per la logistica globale.

"Lo Stretto di Hormuz, attraverso cui passava circa il 20% del petrolio mondiale e dove transitavano in media 125 navi al giorno, è oggi un fronte di guerra attivo e le conseguenze della sua chiusura potrebbero durare a lungo, mettendo a serio rischio l'approvvigionamento di gas e petrolio e aumentando noli e premi assicurativi. Il traffico merci e passeggeri è segnato profondamente, con le compagnie aeree costrette a cancellare i voli da e per il Golfo e i porti europei che già segnalano le prime ripercussioni e i prezzi che gravano su famiglie e imprese".



Politiche europee efficaci

In questo contesto mondiale sono più che mai essenziali politiche europee all'altezza della sfida "con una regia comune sulla sicurezza, sulle infrastrutture critiche e sull'autonomia energetica" aggiunge Grimaldi.

"Abbiamo bisogno di politiche che premiano i nostri campioni nazionali, di semplificazioni burocratiche e di normative europee che vadano nella direzione della sostenibilità senza imporre ulteriori tassazioni proprio sulle aziende che investono in un futuro green. Il sistema ETS sul trasporto marittimo è emblematico perché sta causando perdita di competitività degli scali europei, extra-costi a danno di imprese e consumatori finali e un back shift modale con l'attuale ritorno di migliaia di camion al giorno su strade e autostrade".

La richiesta è che almeno le risorse provenienti dalla tassazione tornino al mare e siano reinvestiti nelle Autostrade del Mare e che si affianchino a incentivi come Sea modal shift e Ferrobonus.

La logistica cerca personale

Se la logistica è tutto quello che c'è dietro ogni prodotto che arriva in tempo e ogni passeggero che raggiunge una destinazione, da questo settore può arrivare anche un'opportunità di lavoro.

“Ai tanti giovani che vedo qui -sono le parole dal palco del presidente Alis- vorrei dire che il comparto offre innumerevoli opportunità e Alis è qui per supportare anche i giovani talenti con la forza di un gruppo che ha compreso che il vero valore aggiunto stia nella capacità di fare sistema”.

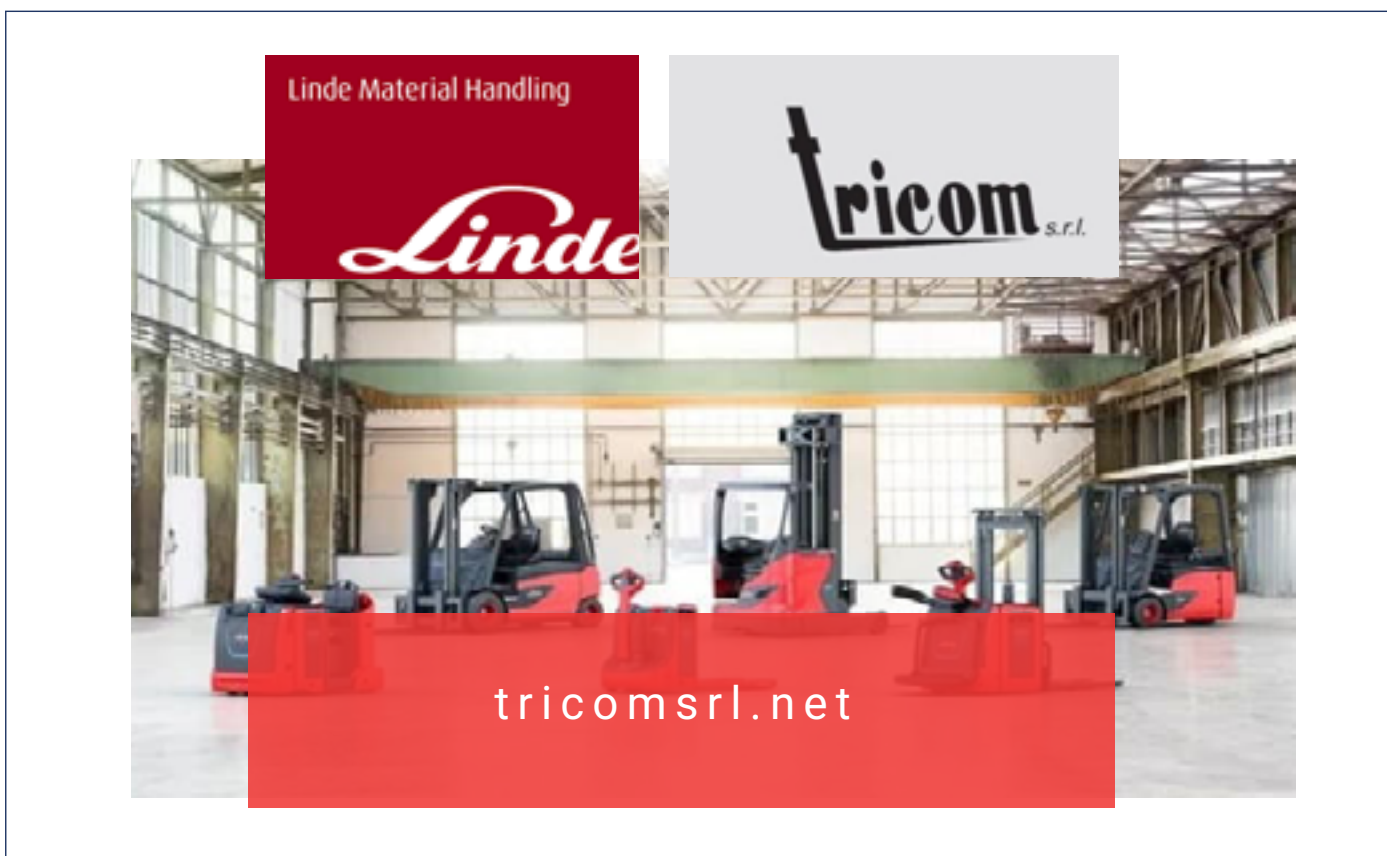
E ricordando le parole del presidente del consiglio in occasione dell’assemblea di Dicembre, su come l’associazione rappresenti una realtà capace di unire visione, competenze e persone, Guido Grimaldi ha dato qualche dato sulla logistica e Alis stessa: “I settori che rappresentiamo muovono l’economia, rafforzano il sistema industriale, generano occupazione, sostengono l’import-export. Pensiamo che, da una recente analisi di Cassa Depositi e Prestiti, è stato confermato come la logistica abbia importanti effetti sul sistema economico: un milione di euro investito genera 2,1 milioni di euro di produzione complessiva aggiuntiva”.

LetExpo: visione, collaborazione, talento

“Essere presidente di questa associazione è un onore, perché Alis rappresenta migliaia di lavoratori e una responsabilità, perché le decisioni che prendiamo oggi determineranno il futuro di questo settore per i prossimi decenni” ha detto prima di concludere la sua relazione il presidente.

“Ma questa responsabilità non la porto da solo. Ognuno di noi ha un ruolo. Ognuno di noi può fare la differenza. Sono sempre più convinto che, anche grazie ad iniziative come LetExpo, insieme possiamo costruire qualcosa di grande, con coraggio e determinazione.

E oggi, qui a LetExpo, stiamo scrivendo insieme un’importante pagina di futuro e di innovazione, sostenibilità, competitività. Una pagina dove le parole chiave sono visione, collaborazione, talento.”



MARINE D'ITALIA, NASCE LA RETE DEI PORTI TURISTICI ITALIANI



Al Marina Cala de' Medici è stata presentata "Marine d'Italia", una nuova piattaforma nazionale pensata per mettere in rete le aggregazioni regionali della portualità turistica e rafforzare la competitività del sistema italiano a livello internazionale. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di collegare tra loro i principali network regionali di porti turistici già esistenti o in fase di sviluppo. La piattaforma riunisce infatti gli aggregati di alcune delle principali regioni italiane – Toscana, Sardegna, Liguria, Sicilia, Veneto e Puglia – seguendo il modello già sperimentato con successo da Marine della Toscana. L'intento è quello di favorire l'integrazione tra le diverse realtà territoriali, promuovere servizi omogenei e di alta qualità e presentare la portualità turistica italiana in modo unitario sui mercati internazionali, con particolare attenzione al segmento dei grandi yacht.

La presentazione si è svolta nell'ambito della Tuscan Yachting Week, uno dei principali appuntamenti dedicati alla nautica e al turismo nautico. All'incontro sono intervenuti, tra gli altri, il presidente di Marine della Toscana Matteo Italo Ratti e il direttore Pietro

Angelini, insieme a rappresentanti di importanti realtà portuali italiane come Porto Rotondo, Venezia Certosa Marina, Portosole Sanremo e Marina Porto Antico.

"Marine d'Italia" non nasce come una nuova associazione o come soggetto di rappresentanza, ma come una piattaforma operativa al servizio delle aggregazioni regionali. Il suo compito è quello di rafforzarne le capacità operative, commerciali e organizzative, facilitando anche il posizionamento internazionale della portualità turistica italiana.

Il progetto parte dalla consapevolezza che lo sviluppo del settore richiede modelli di cooperazione territoriale strutturata, capaci tuttavia di dialogare all'interno di un sistema nazionale coordinato e in connessione con l'industria nautica e con una nuova generazione di armatori sempre più orientati verso servizi evoluti e territori integrati.

"Il consorzio Marine della Toscana, nato nel 2019, è stato riconosciuto a livello governativo e dalle altre

regioni come una best practice nazionale – ha spiegato Ratti, presidente dell’organizzazione e amministratore delegato del Marina Cala de’ Medici –. In un mercato sempre più internazionale come quello della portualità turistica, la piattaforma Marine d’Italia consente di presentarci all’estero come un unico sistema, una sorta di “Casa Italia”, offrendo al tempo stesso una risposta concreta alle strategie europee».

Tra gli obiettivi della piattaforma figurano l’integrazione dei sistemi di prenotazione tra le diverse reti territoriali, lo sviluppo di servizi condivisi, l’organizzazione di eventi comuni, iniziative di promozione coordinate e la possibilità di attivare acquisti aggregati per ridurre i costi. Allo stesso tempo, il progetto punta a favorire la diffusione di standard operativi omogenei e a rafforzare la formazione professionale nel settore.

Secondo Angelini, i numeri della nautica confermano la necessità di un salto di qualità anche dal punto di

vista infrastrutturale. “I dati più recenti indicano che la produzione nautica toscana, altamente specializzata, rappresenta quasi il 40% della produzione mondiale di unità sopra i 30 metri. Questo dimostra come la crescita della cantieristica non sia sempre accompagnata dallo sviluppo delle infrastrutture portuali”.

Da qui la scelta di puntare su una maggiore integrazione tra le marine italiane, con l’obiettivo di migliorare l’efficienza dei servizi, condividere buone pratiche e rafforzare il brand Italia nel mercato globale della nautica.

In un contesto sempre più competitivo per la portualità turistica, “Marine d’Italia” si propone dunque come uno strumento concreto per mettere in rete le eccellenze territoriali e trasformarle in un sistema coordinato capace di generare economie di scala, innovazione e maggiore presenza sui mercati internazionali.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



RIXI: “UNA RIFORMA CON UNA VISIONE PLURIENNALE DEGLI INVESTIMENTI”



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 ortofruitticoli. 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 permette 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.

ASSOPORTI GUARDA CON PREOCCUPAZIONE ALLA SITUAZIONE MONDIALE



Prima partecipazione a LetExpo per il nuovo presidente di Assoport Roberto Petri che nelle scorse settimane ha iniziato un giro per l'Italia per visitare le Autorità di Sistema portuali.

“Ho sentito il dovere di rendermi conto da vicino delle esigenze di carattere pragmatico di ogni Autorità portuale e approfondire punti di debolezza e lacune per affrontarle” dice.

Le priorità le ha chiare: cercare di coniugare la problematica relativa al disegno legge di riforma dei porti con le esigenze locali: “Voglio rendermi cioè conto del punto di equilibrio tra necessità di una gui-

da centrale che renda armoniche le scelte periferiche e quella di autonomia dei territori, nonostante la scelta giusta del governo di una centralità” spiega Petri.

La situazione geopolitica

Assoport segue da vicino la crisi mondiale prendendo atto che ci troviamo di fronte alla crisi del Mediterraneo, dice il presidente, “più pesante dalla fine della seconda guerra mondiale, la speranza è che sia di breve durata”.

“La portualità guarda a questo momento con una certa preoccupazione perché la chiusura di Hormuz e il traffico a singhiozzo a Suez sta indebolendo i traffici”.

Compresa la crocieristica che sta subendo conseguenze con le compagnie che devono rivedere i progetti per evitare le zone di guerra.

“Il momento è critico con costi appesantiti. Tutto questo si ribalterà in quelle che sono i prezzi al consumo, siamo preoccupati e ci auguriamo che il conflitto cessi al più presto”.

In relazione invece all'agognata riforma della portualità nazionale, il numero uno di Assoport ha tenuto a spazzare via sul nascere alcune piccole polemiche che sarebbero sorte dopo la sua recente visita all'Authority di Venezia: “In relazione ai titoli di alcune testate locali riguardanti la dichiarazione del Presidente di Assoport Roberto Petri nel corso del punto stampa del 9 Marzo scorso presso la sede dell'AdSp del Mar Adriatico Settentrionale a Venezia, si precisa che lo stesso non ha mai dichiarato che la riforma portuale possa attendere a causa delle tensioni geopolitiche. La dichiarazione di Petri ha evidenziato la situazione difficile nella quale si trova la portualità italiana, sposando in pieno il DDL di riforma portuale già approvata in Consiglio dei Ministri”.

YARE 2026, POERIO: “EVENTO STRATEGICO PER LO YACHTING NAZIONALE”

La sedicesima edizione dello YARE – Yachting Aftersales and Refit Experience si conferma uno degli appuntamenti più rilevanti per il mondo dello yachting e per gli operatori della filiera nautica internazionale. A sottolinearlo è Vincenzo Poerio, presidente dell’evento, vicepresidente di Confindustria Nautica e presidente della Fondazione ISYL, che evidenzia il valore strategico della manifestazione all’interno della Tuscany Yachting Week.

Secondo Poerio, lo Yare rappresenta un momento chiave della stagione per gli addetti ai lavori e per l’intero comparto dello yachting, con un forte richiamo internazionale. L’evento consente infatti alle imprese italiane di confrontarsi con clienti e operatori provenienti da tutto il mondo, valorizzando in particolare il ruolo della Toscana come hub di riferimento per i servizi dedicati ai grandi yacht. “Servire i nostri clienti è l’obiettivo principale – spiega Poerio – e in questo contesto internazionale l’attenzione è rivolta alla Toscana, dove arrivano molti armatori e operatori del settore. Allo stesso tempo guardiamo al futuro e alle opportunità di investimento a livello globale, per consentire agli imprenditori italiani di crescere non solo a livello locale ma anche sui mercati internazionali”.

In questo quadro, Confindustria Nautica svolge un ruolo di coordinamento degli eventi del comparto in Italia, con l’obiettivo di favorire lo sviluppo dell’intero sistema. Secondo Poerio è fondamentale che ogni manifestazione possa crescere e consolidare una propria dimensione internazionale, contribuendo in modo equilibrato allo sviluppo dell’industria nautica nazionale e garantendo prospettive di crescita sostenibile e redditizia.

Accanto al tema dello sviluppo industriale, Poerio richiama anche l’importanza della formazione pro-



fessionale, ambito in cui opera la Fondazione ISYL. Nonostante il contesto geopolitico complesso, il settore della nautica e dello yachting continua infatti a mostrare segnali di stabilità e, in alcuni casi, di crescita.

A sostenere il mercato è anche l’aumento del numero di clienti in grado di investire nell’acquisto di grandi yacht, oltre alla qualità dei servizi offerti dalle aziende della filiera. Tuttavia, sottolinea Poerio, gli equilibri dei mercati internazionali sono influenzati dagli sviluppi geopolitici: mentre il Medio Oriente e la Russia rappresentano attualmente mercati rallentati, nuove opportunità arrivano dagli Stati Uniti e dall’Estremo Oriente, che stanno offrendo un impulso significativo alla crescita del settore.

Per sostenere questa espansione, conclude Poerio, è però indispensabile investire sulle competenze. “Per fare industria non bastano i capitali e le infrastrutture: servono soprattutto le persone. È necessario investire sui giovani e sulla formazione, affinché le imprese possano disporre di nuove professionalità preparate e motivate”.

L’obiettivo è costruire un sistema capace di trasmettere le competenze delle figure più esperte alle nuove generazioni, garantendo continuità e sviluppo a uno dei comparti più dinamici della nautica italiana.

RIGASSIFICATORE PIOMBINO, GIANI: “SENZA COMPENSAZIONI, NESSUNA PROROGA”



Si accende il confronto istituzionale sul futuro del rigassificatore ormeggiato nel porto di Piombino. Il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani ha annunciato che non firmerà alcuna proroga della permanenza dell'impianto se prima non verranno realizzate le opere di compensazione promesse al territorio. La presa di posizione arriva dopo l'entrata in vigore del decreto legge 32/2026, che consente agli impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto in scadenza entro il 2026 di continuare a operare fino alla conclusione delle procedure di rinnovo o di trasferimento in un altro sito. La norma riguarda direttamente la nave rigassificatrice gestita da Snam (oggi Italis Lng, già Golar Tundra), installata nello scalo dal 2022 per rafforzare la sicurezza energetica nazionale.

Le condizioni della Regione Toscana

Secondo Giani, la proroga non può essere considerata automatica. Il governatore ricorda infatti che l'autorizzazione originaria, firmata nell'Agosto 2022 quando era commissario straordinario, prevedeva dieci interventi di compensazione per il territorio, concordati con l'allora presidente del Consiglio Mario Draghi. "Se il decreto prolunga l'autorizzazione del rigassificatore – ha dichiarato – voglio vedere

realizzate quelle dieci opere di compensazione. In caso contrario non firmerò". Giani ha inoltre sottolineato che il governo guidato da Giorgia Meloni dovrebbe rispettare gli impegni presi all'epoca con il territorio.

Lo scontro politico

La decisione del governo ha alimentato un acceso dibattito politico. Esponenti del Partito Democratico parlano di un "colpo di mano" da parte dell'esecutivo, accusato di aver prorogato l'impianto senza concertazione con il territorio e senza garantire le compensazioni promesse a cittadini e imprese. Critiche arrivano anche da altre forze politiche regionali, che denunciano il rischio che la Toscana diventi un hub energetico legato ai combustibili fossili senza adeguati benefici per la comunità locale.

La posizione del sindaco e degli operatori

Il sindaco di Piombino Francesco Ferrari, da tempo contrario alla permanenza dell'impianto nel porto cittadino, ha definito il provvedimento una proroga tecnica legata alla sicurezza degli approvvigionamenti energetici, in un contesto internazionale segnato da tensioni geopolitiche. Di diverso avviso una parte del mondo imprenditoriale portuale, che negli ultimi mesi si è espressa a favore della permanenza della nave rigassificatrice, ritenuta funzionale allo sviluppo del porto e alla stabilità delle attività economiche locali.

Il dibattito sulla sicurezza energetica

Il confronto resta dunque aperto: mentre il decreto consente la continuità operativa dell'impianto, la Regione Toscana chiede il rispetto degli impegni presi con il territorio. Il futuro del rigassificatore di Piombino sarà quindi al centro di un nuovo negoziato tra governo, istituzioni locali e operatori del settore energetico.

MOSSA: “PIÙ CHE UNA SITUAZIONE STABILE, ATTENDIAMO UNA REDISTRIBUZIONE DEI FLUSSI”

Daniela Mossa è la commercial director Vado Gateway Spa e membro di Wista Italy.

Seguendo il nostro filone di interviste a donne impegnate nei nostri settori di riferimento, l'abbiamo raggiunta per farci dire qualcosa di più sul suo ruolo in società e sulla situazione attuale dello shipping anche in prospettiva di parità di genere.

Il vostro è un terminal da record: è difficile mantenere certi standard di qualità/efficienza? Come ci riuscite?

Siamo molto soddisfatti dei risultati ottenuti dal sistema portuale Vado Gateway nei primi cinque anni di attività del Container Terminal. Ad Agosto 2025 è stato raggiunto il record mensile di oltre 39.700 container movimentati, con una produttività media di 28 CMPH. Un ulteriore milestone di un trend di crescita che ha fatto registrare nel 2025 un aumento dei contenitori movimentati del +60% sul 2024 (oltre 600mila teus), di cui 26% export, 38% import e 36% transhipment.

La gestione di un terminal richiede grande dedizione, impegno e una forte attenzione ai bisogni del cliente. Questo è possibile grazie alla combinazione di personale altamente specializzato, una disciplina volta al miglioramento continuo e la tecnologia che contraddistingue il sistema portuale.

Tutte le movimentazioni sono gestite da un sistema operativo che identifica i container tramite videocamera sulle gru e coordina il loro passaggio tra banchina, piazzale e aree di scambio.

Per quanto riguarda queste ultime, l'accesso dei camion avviene attraverso 14 corsie reversibili automatizzate, gestite da un sistema di appuntamenti digitali denominato Truck Appointment System.

Inoltre, grazie a un'attenta e costante pianificazione, siamo in grado di prevedere i picchi di traffico e di ridurre al minimo le interferenze tra le attività di banchina e di piazzale migliorando ulteriormente le condizioni di sicurezza nelle aree operative.



Tale sinergia ci permette di migliorare continuamente le nostre performance in termini di port hours saved (nel 2025 +34% rispetto al 2021) e di Truck Turnaround Time (22 min in media).

Il vostro è al momento l'unico terminal semi automatizzato in Italia. Sulla banchina la presenza umana è azzerata?

La banchina è strutturata con una netta segregazione tra l'area operativa, in cui si svolgono le attività automatizzate e i percorsi dedicati al personale per l'accesso a bordo nave, garantendo così una gestione ordinata e controllata dei flussi.

È importante sottolineare come la tecnologia sia utilizzata come supporto ai lavoratori e non in loro sostituzione. Infatti, le gru di piazzale completamente automatizzate sono supervisionate da remoto da colleghi specializzati che intervengono, assumendone il controllo diretto, ogni qual volta sia necessario. L'automazione, pertanto, porta anche un beneficio in termini di formazione e cresci-

ta professionale, permettendo loro di specializzarsi nell'esecuzione di nuove tipologie di operazioni. Inoltre, la dotazione tecnologica di Vado Gateway ha portato alla creazione di figure tecniche specializzate anche nelle operazioni di manutenzione dei macchinari più avanzati adottati dai terminal.

Oggi che momento vive il mercato marittimo italiano rispetto a quello mondiale?

Il mercato marittimo italiano, come quello globale, sta vivendo una fase di forte instabilità, determinata principalmente dal contesto geopolitico internazionale. Negli ultimi cinque anni abbiamo assistito a una sequenza di disruption senza precedenti: la pandemia globale, la carenza di semiconduttori, la guerra in Ucraina. Già nel 2023 era evidente che non saremmo tornati a una "normalità" intesa come stabilità prevedibile e lineare.

La chiusura del Canale di Suez e il recente blocco dello stretto di Hormuz a causa delle operazioni militari in corso nel Golfo Persico stanno ulteriormente ridisegnando gli equilibri, e anche una loro piena riapertura non comporterà automaticamente un ritorno alla stabilità, ma piuttosto una nuova redistribuzione dei flussi.

Sviluppo e nuove opportunità commerciali: su cosa puntate?

In questo scenario, la priorità è essere pronti a gestire la complessità e l'imprevedibilità. Come terminal, puntiamo a consolidarci tra i principali gateway di accesso al Centro Europa. Abbiamo dimostrato al mercato di poter accogliere e servire navi di grande stazza in tempi competitivi, anche grazie a fondali superiori ai 16 metri.

Riteniamo di poter rappresentare un'opzione solida ed efficiente non solo per il Nord Italia, ma anche per mercati strategici come la Svizzera e la Germania meridionale, offrendo affidabilità operativa in un contesto globale sempre più dinamico.

Il suo ruolo unisce capacità di relazione e comunicazione con strategie di vendita, analisi dati etc. Sente di dare un "tocco femminile" nel suo approccio alla cosa?

Credo che le competenze non abbiano genere. Il mio

ruolo richiede capacità di ascolto, visione strategica, analisi dei dati e orientamento al risultato: elementi che prescindono dall'essere uomo o donna.

Se c'è un tratto che cerco di avere nel mio approccio, è l'attenzione alla relazione e alla costruzione di fiducia nel tempo, che considero fondamentali tanto quanto la solidità delle analisi e delle strategie commerciali.

Il processo di parità si sta comunque sviluppando o siamo a un punto fermo?

Il processo è sicuramente partito, ma richiede tempo. I dati, però, mostrano che qualcosa si sta muovendo, anche se in modo non uniforme. Non siamo a un punto fermo ma stiamo assistendo a un'evoluzione progressiva, che va sostenuta con continuità e visione di lungo periodo.

Gli ostacoli generali sono più culturali, formali o pratici? Le azioni da mettere in campo devono essere anche politiche?

Oggi direi soprattutto culturali. Dal punto di vista formale molte barriere sono state superate, ma restano percezioni e modelli tradizionali che influenzano ancora l'accesso a determinati ruoli, soprattutto in un settore storicamente tecnico come lo shipping.

Il vero cambiamento passa dalla cultura organizzativa: dalla capacità di valorizzare competenze e merito senza schemi predefiniti.

Le politiche possono dare un impulso importante, soprattutto nel creare condizioni di accesso e pari opportunità. Tuttavia, la parità reale si costruisce anche all'interno delle aziende, attraverso percorsi di crescita trasparenti, criteri meritocratici e modelli di leadership inclusivi. Non è solo una questione normativa, ma di responsabilità condivisa tra istituzioni e imprese.

Il divario retributivo è un altro tema cruciale, soprattutto nei benefit e extra

Il tema del divario retributivo va affrontato con trasparenza. Personalmente credo che la parità non sia solo un tema di equità, ma anche di competitività: il nostro settore, per crescere e innovare, deve essere attrattivo per tutti i talenti. Valorizzare competenze e merito, indipendentemente dal genere, è la strada per rafforzare l'intero sistema.

Un suo commento personale su shipping e parità di genere?

Credo che il tema della parità di genere nello shipping non sia solo una questione di equità, ma anche di evoluzione del settore. È un ambito in cui bisogna essere pronti a cambiamenti repentini per far fronte alle esigenze del mercato e alle continue trasformazioni della catena logistica globale. Proprio per questo ha bisogno di valorizzare competenze come capacità di adattamento, visione strategica, problem solving, leadership inclusiva e orientamento ai risultati – qualità che non hanno genere. La presenza femminile sta crescendo e il percorso è avviato: consolidarlo significa rendere il settore più solido, moderno e competitivo.

La vostra società come si pone di fronte alla parità di genere?

Oggi in Vado Gateway e Reefer Terminal lavorano 75 donne, pari al 17% della forza lavoro, di cui 18 impiegate nei ruoli operativi e di manutenzione dei termi-

nal.

Le due società stanno portando avanti diverse iniziative per rafforzare la sensibilizzazione interna sui temi della parità di genere. Tra queste, un ciclo di incontri formativi dedicati alla Diversity, Equity & Inclusion rivolti inizialmente al top management e ai responsabili di funzione, e poi all'intera popolazione aziendale. Sotto il coordinamento delle Risorse Umane sono state avviate anche attività di sensibilizzazione sulla violenza e sulle differenze di genere, in collaborazione con l'attiva partecipazione e stretta collaborazione delle volontarie del Centro Antiviolenza di Savona.

Le due società avvieranno, inoltre, il percorso per ottenere la UNI/PdR 125:2022, unica certificazione italiana sulla parità di genere, basata su specifici KPI che riguardano cultura aziendale, governance, gestione del personale, crescita professionale, equità retributiva, tutela della genitorialità e conciliazione vita-lavoro. I prossimi step prevedono la costituzione di un comitato guida interno e la definizione della policy aziendale prima dell'audit dell'ente certificatore.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



COMANDANTE SARA VINCI, DALL'ACCADEMIA A NAVE ALPINO: LA SFIDA È VINTA



Sara Vinci è la comandante della Nave Alpino della Marina Militare. Tra le prime donne a capo di una fregata FREMM, unità multiruolo, è entrata in Marina 24 anni fa con gli studi all'Accademia navale di Livorno. Un "colpo di fulmine" arrivato agli inizi del percorso che aveva aperto le porte alle donne. Una grande opportunità accompagnata, racconta, da una responsabilità importante nel contribuire a un cambiamento in atto.

Da dove ci scrive? Perché vi trovate lì?

Scrivo da bordo di Nave Alpino che in questo momento solca le acque del Nord Atlantico occidentale, lungo la East Coast statunitense.

Ci troviamo qui dopo aver partecipato a un intenso periodo di addestramento con la Marina americana finalizzato ad ottenere la certificazione per operare come unità di scorta nei gruppi portaerei. Solcare il mare fianco a fianco con una delle marine più

avanzate al mondo ha costituito un banco di prova impegnativo, superato con risultati di grande rilievo confermando ancora una volta l'elevata credibilità internazionale delle nostre unità e, più in generale, della Marina Militare.

Nave Alpino è ora impegnata in una seconda fase della campagna in cui le soste programmate negli Stati Uniti e in Canada permetteranno di consolidare i rapporti bilaterali e promuovere il nostro Paese.

Nave Alpino è una eccellenza tecnologica della Marina. Quali sono le caratteristiche principali e più evolute?

Nave Alpino è la quinta fregata della classe FREMM "Bergamini" della Marina Militare, unità multiruolo capaci di operare in scenari complessi e ad alta intensità grazie alle capacità avanzate, in particolare nella scoperta sotto la superficie ambito in cui rappresentano un'eccellenza sia tecnologica, sia di competen-

za degli equipaggi.

Oggi le unità FREMM sono considerate la spina dorsale della Marina Militare, con la più alta media annua di ore di moto dell'intera squadra navale. Le dieci navi di questa classe operano costantemente nel Mediterraneo allargato e, sempre più spesso, anche in mari lontani come l'Atlantico e l'Indopacifico, sia come unità isolate, sia come piattaforme di comando e controllo per operazioni nazionali e multinazionali. Ciò è reso possibile dalla flessibilità intrinseca che ha contribuito a rendere il programma FREMM uno dei più significativi del nostro Paese negli ultimi decenni.

L'equipaggio: quanti siete?

In questa campagna l'equipaggio è composto da 186 donne e uomini. Ognuno, con il proprio ruolo e le proprie competenze, contribuisce in modo essenziale al funzionamento e all'efficienza dell'unità. Una nave moderna è, infatti, il risultato di un lavoro di squadra continuo, nel quale professionalità, addestramento e spirito di coesione sono determinanti tanto quanto la tecnologia di cui siamo dotati. In mare, più che altrove, la fiducia reciproca e la consapevolezza del proprio ruolo sono fondamentali: ogni persona sa di essere parte di un sistema più ampio in cui il contributo di ciascuno è indispensabile per il successo della missione e per la sicurezza di tutti.

A completamento, voglio sottolineare che a bordo operano figure con incarichi molto diversi tra loro, dalla condotta della nave ai sistemi di combattimento, dalla manutenzione tecnica alla logistica, fino alle funzioni sanitarie e amministrative, che si integrano e si completano reciprocamente. Ogni settore dipende dagli altri e il buon funzionamento dell'insieme nasce proprio da questa collaborazione costante tra professionalità differenti.

Anche il personale più giovane ricopre ruoli di responsabilità. Fin dai primi incarichi ciascuno è chiamato a contribuire attivamente alla vita e alle attività della nave, sviluppando competenze tecniche, capacità decisionali e senso di responsabilità. Questo approccio favorisce una crescita progressiva sia sul piano professionale sia su quello personale, permettendo

di maturare rapidamente esperienza.

A suo avviso, quali sono le capacità necessarie per stare al comando di una unità come questa?

Il comando di una nave come questa richiede innanzitutto una solida preparazione professionale, maturata nel corso degli anni, ma alimentata quotidianamente attraverso un costante processo di formazione e aggiornamento. Governare sistemi complessi e operare in contesti operativi articolati richiede competenza, capacità di analisi e prontezza decisionale, insieme a equilibrio e senso di responsabilità per affrontare situazioni spesso mutevoli e impegnative.

Accanto alla professionalità sono però fondamentali anche le qualità umane. Comandare significa saper guidare e motivare le persone, ascoltare, creare coesione e mantenere un dialogo costante con il proprio equipaggio. In questo contesto è essenziale saper riconoscere e valorizzare le individualità: ogni donna e uomo a bordo porta con sé competenze, esperienze e sensibilità diverse che rappresentano una risorsa preziosa.

Il compito di chi comanda è mettere ciascuno nelle condizioni di esprimere al meglio il proprio potenziale, affinché ogni professionalità possa contribuire pienamente alla missione.

Tutto questo, però, trova la sua piena efficacia solo nella dimensione del gruppo. La forza di una nave risiede, infatti, nella coesione dell'equipaggio e la vera sfida del Comandante è riuscire a costruire quel clima di fiducia incondizionata che nasce dalla condivisione di valori comuni e che si rafforza ogni giorno attraverso la coerenza delle decisioni.

Parlando della sua storia personale, come è arrivata fin qui? Perché ha scelto questa strada?

Il mio percorso nella Marina Militare non nasce da un sogno coltivato fin da bambina. In realtà è iniziato quasi per caso. Una mia cara amica aveva deciso di partecipare al concorso per l'Accademia Navale di Livorno e il suo entusiasmo mi ha contagiata. In quel momento non avevo una visione chiara del mio futuro: più che una vocazione, era una sfida. A ripensarci

oggi, è stato uno di quei momenti della vita in cui una piccola decisione cambia completamente la direzione del percorso.

Quello che era iniziato quasi per caso si è trasformato fin dai primi momenti in uniforme in una passione profonda, lo definirei quasi un colpo di fulmine.

Il mare, la disciplina, il senso di appartenenza a qualcosa di più grande di me hanno dato subito un significato alla mia scelta. Col tempo poi ho maturato piena vocazione per i valori che rappresentano l'essenza stessa della professione militare: il senso del dovere, lo spirito di servizio, il lavoro di squadra e il privilegio di servire il proprio Paese.

Da allora ogni incarico, ogni esperienza in mare e a terra, hanno contribuito alla mia crescita professionale e personale fino a portarmi oggi nel ruolo di Comandante di nave Alpino. Sono passati 24 anni da quando ho iniziato questo percorso, ma continuo ogni giorno ad entusiasarmi e viverlo con la stessa passione dell'inizio.

Il nostro giornale ha sede a Livorno proprio come l'Accademia navale. Che ricordo ha?

Ho avuto l'onore di formarmi presso l'Accademia Navale e il legame con la città di Livorno è nato proprio in quegli anni da allievo ufficiale e non si è mai interrotto. Conservo un ricordo molto intenso di quel periodo. Gli anni trascorsi in Accademia sono stati segnati da studio, sport e disciplina, in un susseguirsi di esperienze e responsabilità non comuni per ragazzi così giovani. Ragazzi tra cui si crea un legame difficile da spiegare: non solo colleghi, ma compagni di corso legati da un senso di appartenenza che resta immutato nel tempo.

L'Accademia Navale non forma solo sotto il profilo della preparazione professionale ma crea l'identità stessa degli Ufficiali del futuro.

In questo percorso, Livorno non è soltanto lo sfondo geografico dell'Accademia: è parte integrante dell'esperienza formativa. La sua tradizione marittima e il suo rapporto quotidiano con il mare accompagnano la vita degli allievi.

Domanda "di rito": è stato più complesso vivere tutto questo da donna?

Sì, in alcuni momenti è stato più complesso essendo tra i primi corsi di Accademia dopo l'inizio del reclutamento femminile. La Marina e l'Accademia Navale stavano evolvendo, adattando routine e procedure che erano state pensate originariamente per un ambiente esclusivamente maschile. Come accade in ogni contesto che evolve, è stato necessario un naturale periodo di adattamento culturale e organizzativo. Allo stesso tempo, questa è stata anche la parte più stimolante: essere tra le prime donne a vivere questo percorso significava avere ogni giorno la sensazione di trovarsi di fronte a una grande opportunità, ma anche a una responsabilità importante nel contribuire a un cambiamento.

Negli anni la presenza femminile nelle Forze Armate è cresciuta progressivamente, e oggi viviamo una stagione di evoluzione in cui sempre più donne dimostrano sul campo competenza, autorevolezza e capacità di leadership, contribuendo in modo naturale alla crescita dell'organizzazione.

La sua è una scelta che si scontra con la sua famiglia o ha trovato la "ricetta" per coniugare i vari aspetti della vita?

Non credo esista una ricetta segreta. Come in molti incarichi impegnativi, conciliare responsabilità professionali e vita familiare richiede soprattutto organizzazione, equilibrio e una solida rete di supporto. Avere accanto un partner che comprenda le responsabilità del ruolo e poter contare sulla famiglia è fondamentale.

Rimane spesso la sensazione di non riuscire a fare mai abbastanza in ogni ambito. Con il tempo, però, ho imparato ad accettare questa realtà e a convivere con maggiore consapevolezza. Ci sono periodi in cui le esigenze professionali richiedono una presenza più intensa e altri in cui è la famiglia ad aver bisogno di maggiore attenzione. L'importante, per me, è non perdere mai di vista i valori di riferimento e la dedizione con cui si affrontano entrambi i ruoli.

Il tempo, purtroppo, non si può moltiplicare. Si può però cercare di renderlo il più possibile significativo, dando il meglio nel momento in cui si è presenti, sia nella dimensione professionale, sia in quella personale.

Il mondo della Marina si è evoluto in questo senso? Oggi è naturale trovare comandanti donne per gli uomini?

Negli ultimi anni la Marina Militare ha compiuto un'evoluzione significativa anche sul piano culturale. L'introduzione del reclutamento femminile ha contribuito ad ampliare la consapevolezza su temi che vanno ben oltre le sole criticità strutturali, inizialmente considerate. È emersa con maggiore chiarezza una realtà che riguarda tutti, uomini e donne: l'equilibrio della dimensione domestica e la serenità familiare sono elementi fondamentali per garantire un rendimento professionale efficace e duraturo, soprattutto in un contesto operativo complesso come quello militare. Per quanto riguarda le donne al comando, oggi rappresentano ormai una realtà consolidata. Dal punto di vista numerico, la presenza non è ancora perfettamente bilanciata, ma questo è legato principalmente a un fattore temporale: il reclutamento femminile nella Marina ha poco più di venticinque anni di storia, quindi si tratta ancora di un'organizzazione relativamente giovane sotto questo profilo. Con il naturale ricambio generazionale, questa presenza è destinata a crescere. Al di là dei numeri, resta però un principio chiaro: la leadership non ha genere. Se esistono preparazione, capacità, senso di responsabilità e attenzione verso le persone, ci sono già tutti gli elementi che definiscono un buon comandante indipendentemente dal fatto che sia un uomo o una donna.

Nel vostro attuale viaggio in America vede realtà diverse da questo punto di vista?

Sì, in questa navigazione lungo la East Coast e durante le tappe negli Stati Uniti e in Canada ho avuto modo di osservare realtà diverse sotto il profilo della presenza femminile nelle Forze Armate. In molti con-

testi, donne e uomini condividono ruoli di responsabilità in modo pienamente naturale, e questo riflette un percorso culturale simile a quello che stiamo vivendo anche in Italia.

È vero che il reclutamento femminile nelle Forze Armate italiane è arrivato relativamente più tardi rispetto ad altri Paesi. Tuttavia possiamo affermare che il modello sviluppato in Italia si è rivelato tra i più efficaci a livello internazionale: l'integrazione è avvenuta in modo pieno e oggi non esistono ambiti preclusi alle donne.

Per questo motivo non mi sento di poter affermare in alcun modo che siamo indietro rispetto ad altri. Al contrario, l'esperienza italiana dimostra come professionalità, competenza e leadership femminile possano essere valorizzate e integrate pienamente nelle attività operative e decisionali, contribuendo in modo concreto all'efficienza e alla coesione di una Marina moderna.

In un momento come quello di oggi di tensioni mondiali, il richiamo alla diplomazia arriva da più fronti. Una missione come la vostra può essere un messaggio di collaborazione?

Sì, in un momento di tensioni internazionali come quello che stiamo vivendo, iniziative come la nostra possono rappresentare anche un messaggio concreto di collaborazione e dialogo.

In tempo di pace, la diplomazia navale è infatti uno strumento fondamentale della difesa nazionale e della stabilità internazionale. Come Comandante di nave Alpino, la considero una naturale estensione della nostra missione in mare: garantire una presenza credibile, costruire fiducia e favorire la cooperazione tra Paesi.

Attraverso le soste nei porti, le esercitazioni congiunte e le attività di cooperazione marittima, dimostriamo la nostra prontezza operativa, la professionalità dei nostri equipaggi e le capacità tecnologiche della nostra Marina, rafforzando al tempo stesso i rapporti con alleati e partner.

La diplomazia navale consente quindi di rendere la nostra presenza visibile e credibile, contribuendo alla

sicurezza internazionale e tutelando la libertà di navigazione.

La diplomazia navale non riguarda soltanto le navi o la tecnologia, ma soprattutto le persone, che con il loro comportamento e la loro professionalità rappresentano ogni giorno, anche all'estero, i valori della nostra Marina trasformando le unità navali non solo in strumenti di sicurezza, ma anche in strumenti di fiducia e cooperazione.

La Marina militare non è solo difesa ma anche un pezzo di Italia nel mondo. Come venite accolti nelle vostre missioni all'estero?

Durante le attività come quella in corso negli Stati Uniti e in Canada, veniamo generalmente accolti con

grande attenzione e rispetto, sia dalle autorità locali sia dai colleghi delle Marine partner. Ogni tappa rappresenta un'occasione importante di incontro e confronto, che si traduce in momenti istituzionali, attività congiunte e occasioni di dialogo con le comunità locali. Anche i numeri dei visitatori a bordo confermano l'interesse delle popolazioni locali nel conoscere da vicino la nostra unità.

Ogni accoglienza conferma quanto la presenza delle nostre navi sia percepita come un segno di amicizia e collaborazione. In questo senso, le missioni all'estero diventano anche un ponte tra istituzioni, culture e persone, contribuendo a portare un pezzo d'Italia oltre i nostri confini e a rafforzare il dialogo e la fiducia reciproca tra le Marine e tra i Paesi.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



SOGECO RAFFORZA LIVORNO: NUOVO DEPOSITO CONTAINER ALL'INTERPORTO



Il gruppo Sogeco consolida la propria presenza nel sistema logistico italiano con l'apertura di un nuovo deposito container all'interno dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Livorno.

L'iniziativa, sviluppata in sinergia con Autamarocchi, si inserisce in una strategia di rafforzamento operativo nel Centro Italia e punta a rendere più efficiente il collegamento tra le piattaforme del Nord – Genova, Milano e Venezia – e quelle del Mezzogiorno, tra cui Napoli, Bari, Catania e Cagliari.

Secondo quanto reso noto dalla società, la nuova struttura consentirà di disporre di una flotta più ampia

e pronta alla distribuzione, con l'obiettivo di garantire tempi di risposta più rapidi alle esigenze della clientela sia in termini di disponibilità dei prodotti sia sul piano dei servizi logistici.

Sogeco era già presente a Livorno con un presidio commerciale: l'attivazione del deposito rappresenta ora un salto di qualità che rafforza il radicamento territoriale e amplia le potenzialità operative del network.

Espansione strategica nel sistema logistico nazionale
L'investimento si colloca nel percorso di crescita del gruppo, attivo da quasi quarant'anni nella vendita e nel noleggio di container nuovi e usati.

L'offerta spazia dai container marittimi a quelli frigoriferi, fino alle soluzioni abitative e agli allestimenti speciali, in linea con una strategia di espansione che guarda sia al mercato domestico sia a quello internazionale.

Nel contesto di una supply chain sempre più integrata e intermodale, la scelta di rafforzare la presenza

nell'area livornese conferma il ruolo strategico del nodo logistico toscano quale piattaforma di connessione tra traffici marittimi, ferroviari e stradali.

Un presidio operativo che contribuisce a rendere più fluido il sistema dei flussi containerizzati lungo l'asse tirrenico.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati

IN AGENDA

Tutti gli appuntamenti
del mondo marittimo, logistico e portuale



GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



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

www.grimaldi.napoli.it

ALESSANDRO BECCE SEGRETARIO GENERALE ADSP SARDEGNA



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 Habben 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.

IL MERCATO DEI DRONI: DOVE SIAMO E VERSO DOVE SI VA



Paola Olivares è la direttrice dell'Osservatorio droni e mobilità aerea avanzata del Politecnico di Milano. Nato nel 2019 dall'unione delle competenze del Dipartimento di Scienze e Tecnologie Aerospaziali e di quello di Ingegneria Gestionale, è uno dei più di 50 osservatori all'interno della più ampia "famiglia degli osservatori Digital Innovation" che studiano tematiche relative all'innovazione digitale.

Quale è l'obiettivo principale?

Il lancio sette anni fa è stato fatto proprio con l'obiettivo di studiare le applicazioni civili dei droni sia di piccola taglia, quindi che possono essere utilizzati ad esempio per monitoraggi e ispezioni, sia di taglia più grossa per trasportare merci e persone.

Per piccola taglia intendo sotto i 25 chilogrammi.

Ci sono poi moltissime macchine di derivazione cinese che pesano pochi chilogrammi, entro i 5, mentre quelle con un peso più interessante, anche da centinaia di chili, rientrano in quelli grandi.

Se pensiamo alle merci, si tratta di droni che possono fare trasporti anche cargo, davvero grandi. Per le persone poi, stiamo pensando a una sorta di elicotteri.

Si tratta di usi potenziali o in Italia sono già realtà? Per quello che riguarda il trasporto merci, in Italia

sono già state fatte parecchie sperimentazioni, soprattutto in ambito di trasporto di materiale biomedicale (provette di sangue, organi, dispositivi medici). Sul trasporto persone siamo molto più indietro, l'Europa in generale lo è.

Lo scorso anno sono fallite le due aziende europee che si stavano occupando di costruire un drone per il trasporto passeggeri, per cui siamo rimasti un po' fermi.drone

Ci sono applicazioni e sperimentazioni già attive in Cina e negli Stati Uniti che invece stanno procedendo a ritmo più spedito.

Dal punto di vista della sicurezza cosa può dirci?

Tendenzialmente per applicazioni civili i droni devono volare entro i 120 metri di quota, tutto ciò che sta sopra è dedicato ad altri tipi di velivoli.

I percorsi autorizzativi sono piuttosto lunghi e complessi, le aziende che operano nel settore sono piccole e quindi fanno fatica, hanno anche poche competenze per svolgere con successo l'iter autorizzativo.

La normativa italiana è completa?

La normativa non è più a livello italiano, ma europeo. L'Italia era stata uno dei primi paesi a normare quest'ambito, con la prima regolamentazione dell'ENAC, del 2013 quando ancora non ce n'erano a livello europeo.

Poi dal 2021 tutti i paesi europei sono diventati soggetti alla normativa che regola quasi tutti gli aspetti legati all'utilizzo dei droni, lasciando qualche grado di libertà ai singoli paesi. Dallo scorso anno la regolamentazione è completa e stabile, e va a regolamentare sia i droni di piccola taglia che gli altri più grandi.

A Febbraio avete organizzato e partecipato a un convegno per fare il punto della situazione. Cosa è emerso?

È stato il punto finale della nostra settima edizione di ricerca. Ripartiremo in primavera con l'ottava, un



lavoro sostanzialmente continuativo. Quello che è venuto fuori è che nel 2025 il mercato dei droni in Italia ha raggiunto i 168 milioni di euro, ancora piccolo, ma con un incremento del 5% rispetto all'anno precedente.

Stiamo comunque osservando una crescita costante nel valore assoluto del mercato dal 2020 ad oggi, un settore che continua ad essere sano, ma che ha un po' il fiato corto.

Serve qualche nuovo stimolo per favorire una crescita un po' più sostenuta.

Altro dato interessante è quello sul numero di progetti che possiamo definire pienamente operativi e che hanno sostituito o affiancato il modo in cui aziende e pubbliche amministrazioni svolgono le loro attività.

Se guardiamo il dato anche a livello globale siamo attorno al 15-18% dei progetti complessivi, quindi una quota ancora piccola, molti sono sperimentazioni.

Cosa serve fare?

La discussione è stata lunga in questo senso.

Servono interventi sull'ambito economico per aiutare questo ecosistema che è abbastanza fragile dal punto di vista delle risorse a disposizione.

Ma anche dal punto di vista normativo per snellire ad esempio i processi autorizzativi.

Si richiedono interventi anche dal punto di vista tecnologico per sviluppare ulteriormente la tecnologia,

migliorando, ad esempio, l'autonomia di questi velivoli, e provare a sviluppare nuovi modelli in grado di nuove configurazioni, per supportare attività anche a valore aggiunto maggiore.

È necessario lavorare anche sull'aspetto sociale per lo sviluppo di competenze nel settore e la sua accettazione.

Lei ci ha parlato di settore civile, analizzate anche il settore della difesa?

Non abbiamo mai fatto una focalizzazione sul settore militare, semplicemente perché è molto diverso da quello civile, per cui anche le "lenti teoriche" con cui provare a guardare questo mercato sono molto differenti.

Non posso portare dati da questo punto di vista, ma posso fare giusto un paio di considerazioni.

I droni utilizzati in ambito militare non sono molto diversi da quelli utilizzati in ambito civile.

Quello che cambia è semplicemente il campo di applicazione, per cui possiamo dire che tecnologie civili possono, con minime modifiche, essere utilizzate anche in ambito militare.

Questo apre ad uno scenario prospettico, che può essere anche favorevole, per l'ambito civile: i tantissimi investimenti che si stanno purtroppo facendo in ambito militare, potrebbero avere un riverbero molto importante anche sull'ambito civile, fosse solo per la crescita di maturità della tecnologia.

Secondo lei potremmo veder volare in modo sistematico droni nelle nostre città nei prossimi anni o decenni?

Io penso di sì. Durante una delle principali fiere di settore di questi giorni, DronItaly, insieme ad altri attori che rappresentano l'industria e l'ente regolatore, siamo stati tutti cautamente ottimisti nell'idea dello sviluppo del settore.

C'è tantissimo potenziale, per cui sicuramente vedremo uno sviluppo nei prossimi anni.

Per il trasporto di persone probabilmente ci vorranno più di 5 anni, però anche quello è un ambito che penso si svilupperà in modo interessante.

CIVITAVECCHIA, VIA LIBERA AL POT 2026-2028 E AL DPSS: URBANI NUOVO SEGRETARIO GENERALE

Si è riunito per la prima volta nella sua composizione completa il Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, segnando un passaggio istituzionale rilevante per il futuro dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. La seduta, presieduta dal presidente Raffaele Latrofa, ha visto la partecipazione dei rappresentanti istituzionali e degli enti territoriali, oltre al segretario generale facente funzioni Maurizio Marini.

Tra le decisioni principali, l’approvazione all’unanimità della nomina dell’avvocato Fabrizio Urbani a nuovo Segretario Generale. “La nomina di Urbani rappresenta un passaggio fondamentale per il rafforzamento della struttura amministrativa”, ha dichiarato Latrofa, sottolineando al contempo il contributo garantito nei mesi precedenti da Marini nel garantire continuità operativa in una fase delicata.

Sul piano strategico, il Comitato ha approvato il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028, individuando cinque direttrici di sviluppo: completamento delle opere infrastrutturali già avviate, accelerazione della transizione energetica – con interventi come cold ironing e impianti da fonti rinnovabili – piena operatività della Zona Logistica Semplificata del Lazio, potenziamento dell’intermodalità, in particolare ferroviaria, e riorganizzazione interna dell’ente attraverso digitalizzazione e semplificazione dei processi.

Contestualmente è stato adottato l’aggiornamento del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS), considerato uno strumento chiave per una visione integrata dei tre scali. Il documento, frutto del confronto con enti locali e Regione Lazio, costituisce la base per l’aggiornamento dei piani regolatori portuali, con l’obiettivo di arrivare all’approvazione ministeriale entro l’estate.



Tra gli atti approvati figura anche la prima variazione al bilancio di previsione 2026, che registra un incremento di 2,4 milioni di euro nelle entrate in conto capitale, grazie a contributi della Regione Lazio e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Risorse che consentiranno di rafforzare gli investimenti, in particolare sul fronte infrastrutturale e della sostenibilità, mantenendo l’equilibrio finanziario dell’ente. Una quota significativa, pari a 1,5 milioni di euro, sarà destinata agli interventi sul waterfront del lungomare Caboto a Gaeta.

Infine, il Comitato ha approvato la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino, con l’obiettivo di ottimizzare l’uso delle aree portuali senza modificare le infrastrutture esistenti, migliorando l’integrazione tra porto e tessuto urbano.

Le decisioni adottate hanno registrato un ampio consenso anche da parte dell’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, confermando una linea di sviluppo condivisa, orientata a rafforzare competitività, sostenibilità e integrazione territoriale del sistema portuale.

DEPOSITI CHIMICI A GENOVA, IL CONSIGLIO DI STATO BLOCCA IL TRASFERIMENTO A SAMPIERDARENA



Si chiude, almeno per ora, una delle vicende più controverse degli ultimi anni per il porto di Genova: il trasferimento dei depositi chimici da Multedo a ponte Somalia, nel quartiere di Sampierdarena, non si farà. Il Consiglio di Stato ha infatti respinto i ricorsi presentati dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, dalla struttura commissariale guidata dal presidente della Regione Liguria Marco Bucci e dalla società Superba, confermando lo stop già disposto in primo grado dal Tar.

Al centro della decisione, l'inadeguatezza della pro-

cedura di Adeguamento tecnico funzionale (Atf) utilizzata per autorizzare il progetto. I giudici hanno evidenziato come l'insediamento di depositi di sostanze pericolose e infiammabili in un'area portuale destinata a traffici diversificati comporti un incremento del carico ambientale non compatibile con questo tipo di iter semplificato, rendendo necessaria invece una revisione più strutturata degli strumenti di pianificazione.

La sentenza rappresenta un punto fermo nella lunga battaglia che ha visto opporsi istituzioni, aziende e cittadini residenti, con questi ultimi protagonisti di

una mobilitazione culminata in ricorsi e iniziative pubbliche. Soddisfazione è stata espressa anche dalla sindaca di Genova Silvia Salis, che ha ribadito la necessità di una soluzione alternativa: i depositi chimici dovranno essere ricollocati in area demaniale portuale, il più lontano possibile dai centri abitati. Secondo la prima cittadina, la risposta non può essere un semplice spostamento “sulla carta”, ma deve passare attraverso un approccio sistemico, capace di conciliare sicurezza, salute pubblica e sviluppo dei traffici.

In questa prospettiva, il dossier torna ora nelle mani dell’Autorità portuale, impegnata nella redazione del nuovo Piano regolatore portuale, individuato come lo strumento chiave per definire una collocazione sostenibile degli impianti.

Di diverso tenore la posizione di Bucci, che pur prendendo atto della sentenza sottolinea come l’obiettivo del progetto fosse quello di migliorare la sicurezza e l’efficienza del porto, oltre ad allontanare impianti impattanti da aree densamente abitate. Il governatore evidenzia tuttavia che la decisione dei giudici non entra nel merito della localizzazione finale, ma impone una procedura diversa, demandando alle amministrazioni future l’individuazione di una soluzione tecnica adeguata.

Anche l’AdSp “prende atto della sentenza del Consiglio di Stato pubblicata in merito al procedimento relativo alla delocalizzazione dei depositi chimici dall’area di Moltedo a quella portuale di Sampierdarena – si legge in una nota – La decisione del Consiglio di Stato interviene su un provvedimento adottato nel 2021 nell’ambito di un percorso avviato su richiesta dell’Amministrazione comunale, con l’obiettivo di individuare una soluzione a una problematica presente da tempo sul territorio. Nel rispetto della pronuncia, l’Autorità conferma la propria disponibilità a contribuire, per quanto di competenza, a una riconsiderazione complessiva della questione, che mantiene carattere di attualità e rilevanza per la città e per il sistema portuale. Il provve-



dimento oggi cassato si collocava infatti in un normale quadro di collaborazione istituzionale con il Comune di Genova, che continua a caratterizzare i rapporti tra gli enti.

In tale prospettiva, l’apertura di un confronto tecnico condiviso potrà avvenire già a breve e, come di consueto nei rapporti istituzionali, nell’ambito di una specifica iniziativa da parte dell’Amministrazione comunale, alla quale l’Adp è disponibile a rispondere positivamente.”

Archiviata dunque l’ipotesi Sampierdarena, resta aperta la questione strategica della collocazione dei depositi chimici, destinata a incidere sul futuro assetto del porto e sul rapporto tra infrastrutture logistiche e tessuto urbano. Una partita che si giocherà ora sul terreno della pianificazione, tra esigenze di competitività del sistema portuale e crescente attenzione alla sostenibilità e alla qualità della vita nei quartieri cittadini.



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

ESOSCHELETRI HIGH-TECH IN PORTO A LIVORNO



Meno fatica, maggiore sicurezza e un concreto miglioramento della qualità del lavoro: nel porto di Livorno gli esoscheletri entrano ufficialmente nelle operazioni portuali, segnando il passaggio dalla fase sperimentale all'utilizzo operativo. Il progetto, avviato nel 2022 dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale in collaborazione con la Compagnia Portuale di Livorno, giunge oggi a maturazione dopo tre anni di test e monitoraggi. I risultati sono stati presentati nella sede della Port Authority, a Palazzo Rosciano, e confermati anche da una dimostrazione pratica a bordo di una nave della classe Eco del gruppo Grimaldi Group.

Al centro dell'iniziativa l'impiego di esoscheletri passivi sviluppati da IUVO, spin-off della Scuola Superiore Sant'Anna, e prodotti da Comau. Due i modelli testati: il MATE-XB, progettato per supportare la

zona lombare durante attività di sollevamento, e il MATE-XT, pensato per ridurre lo sforzo degli arti superiori nelle operazioni più gravose.

Le sperimentazioni, condotte in contesti operativi reali come il Terminal Reefer e la Darsena Toscana, hanno evidenziato risultati significativi: riduzione fino al 25% dell'attività muscolare della schiena e fino al 35% per le spalle. Ancora più rilevante il dato relativo alla percezione dello sforzo da parte dei lavoratori, diminuito fino al 50% durante le attività quotidiane. Nella seconda fase del progetto, gli esoscheletri sono stati utilizzati direttamente in condizioni di lavoro effettive, confermando non solo l'efficacia ergonomica ma anche l'assenza di interferenze con le normali operazioni portuali. Un passaggio decisivo che ha aperto la strada alla loro adozione su scala più ampia.

Soddisfazione è stata espressa dal presidente dell'Autorità Portuale, Davide Gariglio, che ha sottolineato come l'innovazione tecnologica rappresenti oggi un elemento chiave non solo per l'efficienza operativa, ma anche per la tutela della salute dei lavoratori. Una linea condivisa dalla Compagnia Portuale, che ha già avviato investimenti per dotarsi di questi dispositivi. Il presidente della CPL, Enzo Raugei, ha evidenziato come l'introduzione degli esoscheletri risponda all'esigenza di contrastare il progressivo logoramento fisico cui sono esposti i portuali, riducendo nel tempo il rischio di patologie professionali.

A margine dell'iniziativa, l'amministratore delegato di IUVO, Alberto Fornaro, ha ribadito l'importanza di un approccio integrato che coniughi innovazione tecnologica, formazione e valutazione ergonomica, sottolineando il potenziale di questa soluzione in numerosi settori industriali.

La dimostrazione operativa a bordo della nave Eco



Valencia ha fornito un riscontro concreto: durante le operazioni di rizzaggio e derizzaggio, uno degli ambiti più impegnativi dal punto di vista fisico, i lavoratori hanno registrato un sensibile calo dell'affaticamento, soprattutto a livello di schiena e arti inferiori. Al termine della conferenza stampa, i giornalisti si sono poi spostati in porto, presso l'accosto 15 C della sponda est della Darsena Toscana, per assistere ad una applicazione dimostrativa di un esoscheletro lombare, usato da un lavoratore della Compagnia per le manovre di rizzaggio e derizzaggio di un rimorchio. "Gli effetti benefici ci sono, soprattutto per la schiena e per le gambe" è la testimonianza offerta da Jonathan, che ha utilizzato l'apparecchiatura tecnologica per assicurare un semirimorchio. "A fine turno mi sento

meno affaticato anche perché l'armatura mira a correggere la postura della schiena, spesso agendo da richiamo passivo per mantenere la colonna dritta" ha dichiarato, sottolineando che si tratta di "un ottimo risultato, soprattutto se si pensa che, nel caso di un imbarco, si effettuano sino a 250 attività di rizzaggio a bordo nave".

L'introduzione degli esoscheletri segna così un passaggio significativo per il porto di Livorno, che si posiziona tra i primi scali a sperimentare e adottare su larga scala soluzioni indossabili per migliorare le condizioni di lavoro, con potenziali ricadute positive sull'intero sistema portuale nazionale.

SHIPPING A ZERO EMISSIONI: “SFIDA VINCIBILE, MA PER GRADI”



Daniele Melideo è PhD Assistant Professor al Dipartimento di Ingegneria dell’Energia, dei Sistemi, del Territorio e delle Costruzioni dell’Università di Pisa. Attualmente lavora come responsabile di progetto di ricerca, gestendo progetti finanziati da Horizon 2020 nel settore energetico.

Shipping a zero emissioni oggi è una sfida che si può vincere?

Direi che è una sfida che si può vincere, ma non tutta in una volta e non senza condizioni. Oggi lo zero emissioni nello shipping è già tecnicamente plausibile in alcuni segmenti — soprattutto quelli con rotte regolari e prevedibili — mentre su altre tratte e potenze elevate è ancora una transizione complessa. Il motivo è che non basta avere una tecnologia “pulita”: bisogna farla funzionare con continuità, con rifornimento affidabile e con regole portuali chiare.

Dal punto di vista tecnico, ci sono però segnali solidi. Lo shipping oggi pesa ancora in modo rilevante sul clima: l’IMO stima che nel 2018 le emissioni complessive del settore siano state elevate, circa 1.056 milioni di tonnellate di CO₂, pari a circa 2,89% delle

emissioni globali antropiche di CO₂. Quindi il potenziale di riduzione non è marginale. Inoltre, quando si sostituisce il diesel con un sistema a idrogeno e celle a combustibile, si elimina l’emissione di CO₂ allo scarico, mentre il beneficio complessivo dipende da come l’idrogeno viene prodotto. Per dare un ordine di grandezza comprensibile: bruciare un litro di diesel genera circa 2,68 kg di CO₂. Questo aiuta a capire perché anche miglioramenti relativamente “piccoli” sul consumo di carburante abbiano effetti grandi.

Sul fronte energetico, l’idrogeno è molto interessante in termini di energia per massa: il suo potere calorifico inferiore è circa 33,3 kWh per kg. Le celle a combustibile, poi, in funzione delle condizioni operative, lavorano tipicamente con efficienze elettriche nell’ordine di 40–60%. Detto in modo semplice: la “fisica” è favorevole, ma la sfida vera è industriale e operativa — stoccaggio, logistica, sicurezza e autorizzazioni — e su questo servono dimostrazioni credibili.

Per questo io la definirei una sfida vincibile, ma per gradi: iniziando dai casi d’uso dove tecnologia e filiera possono essere organizzate con continuità, e poi scalando.

Quanto ci vorrà?

Dipende dall’orizzonte a cui si guarda. Oggi siamo nella fase in cui una dimostrazione industriale è possibile e necessaria: possiamo portare la tecnologia fuori dai test e farla lavorare in condizioni reali, raccogliendo esperienza operativa.

In CleanH2Shipping, ad esempio, l’obiettivo è una campagna prolungata di esercizio, perché sono le ore di funzionamento quotidiano — in navigazione e in porto — che trasformano un’idea in una soluzione affidabile. Se però parliamo di diffusione su vasta scala, serve più tempo: bisogna costruire standard tecnici condivisi, procedure autorizzative ripetibili, una disponibilità regolare del combustibile e un quadro stabile che permetta a operatori e porti di investire con fiducia. In altre parole, la domanda non è solo “quanto ci vuole tecnicamente”, ma “quanto ci vuole perché porto, nave e filiera dell’energia diventino una routine industriale”.

Ha citato il progetto CleanH2Shipping. Ce lo può spiegare in modo sintetico?

CleanH2Shipping è un progetto europeo con un obiettivo molto pratico: dimostrare lo shipping a idrogeno non solo come possibilità tecnica, ma come soluzione applicabile in modo realistico. L'idea è far operare una nave alimentata da celle a combustibile e, allo stesso tempo, costruire la catena che rende questa operazione sostenibile dal punto di vista portuale e logistico.

L'elemento distintivo è il concetto di H2Tank-Tainer, cioè un modulo di stoccaggio idrogeno in formato container: un container da 20 piedi che integra serbatoi rivestiti di materiale composito (Type IV) per idrogeno gassoso stoccato fino a 500 bar. Il progetto punta a usare questi moduli come "unità logistiche" per l'energia: possono essere caricati, trasportati e gestiti con processi compatibili con l'operatività di un terminal container, ma con procedure e requisiti di sicurezza specifici per l'idrogeno. In porto, invece di dipendere esclusivamente da un impianto fisso di bunkeraggio, si abilita uno scenario di scambio rapido del modulo (vuoto con pieno), riducendo tempi di sosta e abbassando la soglia di adozione iniziale, perché una parte della complessità viene spostata su logistica, procedure e autorizzazioni standardizzabili.

A cosa punta?

Punta a dimostrare un sistema completo, non un singolo componente. Dal lato nave, l'obiettivo è integrare e far operare un sistema a celle a combustibile sulla nave dimostratrice Sylvania, con un'impostazione coerente con una futura scalabilità.

Dal lato logistico e portuale, il progetto vuole dimostrare che si può costruire un ecosistema di approvvigionamento e gestione dell'idrogeno basato su moduli intercambiabili, rendendo l'operazione più semplice e trasferibile ad altri porti.

Ma c'è un obiettivo meno visibile e decisivo: costruire basi solide su sicurezza, autorizzazioni e preparazione del porto, perché spesso non è la tecnologia a fermare l'adozione, ma il fatto che manchino procedure e percorsi autorizzativi chiari e ripetibili. Il progetto lavora proprio per rendere più chiari questi aspetti e ri-

durare l'incertezza che oggi rallenta molti investimenti.

Sono in corso sperimentazioni?

Sì, sono previste e la cosa importante è capire che non parliamo di "prove da laboratorio", ma di sperimentazioni pensate per mettere alla prova la soluzione in condizioni operative reali. L'obiettivo è far lavorare la nave su scenari rappresentativi, dove entrano in gioco tutti gli aspetti che contano davvero nello shipping: disponibilità dell'impianto, stabilità di funzionamento, gestione dei transitori di potenza, avviamenti e arresti, e integrazione con il sistema elettrico di bordo e con l'eventuale accumulo. In pratica si valuta se il sistema riesce a seguire la missione della nave senza penalizzare l'operatività.

Una parte centrale della sperimentazione riguarda anche il "contorno" portuale, perché è lì che spesso si crea il collo di bottiglia: tempi e modalità di rifornimento o scambio dei moduli, procedure di sicurezza, coordinamento tra equipaggio e operatori di terminal, e gestione delle attività in banchina senza interferire con le operazioni commerciali. L'idea è misurare e documentare non solo le prestazioni energetiche, ma anche la ripetibilità del processo: quanto è regolare, quanto è scalabile, quante eccezioni genera.

Infine, si raccolgono dati su manutenzione e affidabilità: tempi di fermo, interventi programmati e non programmati, comportamento nel tempo dei componenti critici e impatto sull'organizzazione di bordo. Perché alla fine è questo che conta: capire se questa tecnologia può diventare un servizio regolare, con prestazioni prevedibili, e non un caso singolo.

L'AdSp di Livorno è vostro partner in questo. In che modo?

Il ruolo dell'Autorità di Sistema portuale, in un progetto come questo, è fondamentale perché porta la dimensione reale del porto: aree operative, compatibilità con le attività esistenti, procedure, sicurezza, gestione dei flussi e dialogo con enti e servizi di emergenza. L'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale contribuisce soprattutto sul tema della preparazione del porto all'idrogeno, cioè su come rendere l'operazione possibile in modo sicuro e conforme, e su come costruire per-

corsi autorizzativi ripetibili. Inoltre, la presenza di un partner portuale italiano aiuta a verificare la trasferibilità del modello anche in un contesto mediterraneo e di short-sea shipping, che ha dinamiche e vincoli diversi rispetto ai corridoi fluviali del Nord Europa.

Cosa frena ancora l'uso dell'idrogeno? Costi? Infrastrutture? Unità navali?

Frena soprattutto il fatto che oggi, in molti casi, manca ancora un "pacchetto completo" pronto per l'adozione: tecnologia, filiera del combustibile, regole e procedure operative devono maturare insieme. Certo, il costo dell'idrogeno e dei sistemi a bordo conta, ma nella pratica il freno maggiore è spesso l'incertezza: regole non ancora armonizzate, percorsi autorizzativi complessi e diversi da porto a porto, e dubbi su responsabilità operative e gestione delle quantità in ambito portuale. Anche le infrastrutture non sono solo impianti fisici: "infrastruttura" significa anche procedure, competenze, formazione del personale e capacità di operare in sicurezza con un processo standard. Dal lato nave, l'integrazione è possibile, ma richiede ingegneria di sistema, certificazione e standardizzazione: lo shipping non può procedere con soluzioni diverse caso per caso. Ecco perché le dimostrazioni su scala reale sono importanti: servono a trasformare una soluzione tecnica in un processo ripetibile e trasferibile.

È possibile e conveniente riadattare navi già in servizio all'idrogeno?

È possibile e spesso è anche una strada realistica per accelerare la transizione, perché la flotta non si rinnova in tempi brevi. Il retrofit può avere senso soprattutto su navi impiegate su tratte regolari, dove è più facile garantire disponibilità del combustibile e organizzare le operazioni portuali. Detto questo, non tutte le navi sono uguali e non tutte sono adatte allo stesso modo: la convenienza dipende dallo spazio a bordo, dall'integrazione con i sistemi esistenti, dai profili di potenza e dalle esigenze operative. Per questo è essenziale dimostrare l'operatività reale: è lì che si capisce quando un retrofit è davvero sostenibile e quando invece è meglio puntare su nuove costruzioni.

Dal punto di vista della sicurezza cosa può dirci?

L'idrogeno è un vettore energetico che richiede una gestione rigorosa: valutazioni di rischio, definizione delle aree e delle distanze di sicurezza, procedure operative, formazione del personale, piani di emergenza e coordinamento tra porto e nave. In un contesto portuale è fondamentale chiarire ruoli e responsabilità lungo tutte le fasi: quando il modulo è in movimentazione, quando è stoccato, quando diventa parte della nave e quali regole valgono in ciascun passaggio. Se questi aspetti sono definiti con chiarezza e supportati da analisi e procedure solide, l'adozione accelera; se restano ambigui, anche una tecnologia matura fatica a decollare.

Il progetto è europeo. L'Italia che know how può portare?

L'Italia può portare un contributo importante su più livelli, non solo dentro questo progetto. Da un lato c'è un patrimonio tecnico e industriale: competenze consolidate in ingegneria navale, impiantistica energetica, sicurezza, automazione e gestione di sistemi complessi, che sono essenziali quando si passa dalle idee ai sistemi reali a bordo e in porto. In parallelo, l'Italia ha una rete portuale molto articolata, con un ruolo naturale nel Mediterraneo e nello short-sea, quindi può offrire casi d'uso concreti dove testare soluzioni a emissioni zero in contesti operativi diversi da quelli del Nord Europa: spazi portuali più vincolati, traffici misti, interfaccia stretta tra porto e città e necessità di standard elevati su sicurezza e qualità dell'aria.

Poi c'è la componente della ricerca, che in Europa è determinante per trasformare una dimostrazione in conoscenza trasferibile: modelli, metodi di validazione, dati di esercizio, valutazioni tecnico-economiche e ambientali che aiutano a capire dove l'idrogeno è davvero la scelta giusta e dove servono alternative. In questo quadro, l'Università di Pisa porta un know how specifico di ingegneria di sistema: analisi delle architetture energetiche, supporto all'integrazione e alla validazione, e contributo alle valutazioni che servono per confrontare soluzioni e rendere replicabili le scelte.



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

SI INSEDISIA COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

Si è riunito per la prima volta, in seduta ufficiale, il nuovo Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, segnando l'avvio operativo della presidenza di Paolo Piacenza. Un passaggio istituzionale che apre una nuova fase amministrativa e strategica per l'Ente, chiamato a governare e sviluppare il sistema dei cinque porti ricadenti nella propria giurisdizione. A comporre il Comitato, guidato dallo stesso Piacenza, sono il contrammiraglio Giuseppe Sciarrone, direttore marittimo della Calabria e della Lucania tirrenica, l'ingegnere Massimo Galante, in rappresentanza della Città Metropolitana di Reggio Calabria, e l'avvocato Natale Polimeni, designato dal Comune di Gioia Tauro.

Nel suo intervento di apertura, il presidente ha evidenziato il significato dell'insediamento, definendolo l'inizio di un percorso improntato a responsabilità e visione strategica. Tra le priorità indicate figurano il rafforzamento degli investimenti, il sostegno all'occupazione e l'incremento dei traffici marittimi, leve ritenute fondamentali per la crescita del sistema portuale.

Piacenza ha inoltre sottolineato l'importanza della pianificazione e della gestione integrata, evidenziando la necessità di valorizzare le specificità dei singoli scali, differenti per vocazione ma inseriti in un disegno unitario. L'obiettivo è promuovere uno sviluppo equilibrato, fondato su indirizzi amministrativi condivisi e coerenti.

Il presidente ha quindi rimarcato il valore della collaborazione istituzionale e della qualità delle competenze presenti all'interno del Comitato, definito una squadra solida e in grado di affrontare le sfide future, contribuendo allo sviluppo delle infrastrutture e dei territori interessati.

Nel corso della seduta sono stati adottati alcuni provvedimenti rilevanti. In particolare, è stata approvata all'unanimità una variazione urgente al



Bilancio di previsione 2025, che prevede la riduzione delle tasse d'ancoraggio per un importo complessivo di 1,5 milioni di euro. La misura, finanziata attraverso maggiori entrate proprie dell'Ente, è finalizzata a sostenere la competitività dei porti del sistema – Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotona, Vibo Marina e Tauriana di Palmi – e sarà applicabile alle compagnie di navigazione e ai consorzi armatoriali impegnati nel trasporto merci.

Il Comitato ha inoltre esaminato e approvato all'unanimità 18 istanze di concessione demaniale marittima relative ai cinque scali di competenza.

Tra le decisioni assunte, figura anche l'approvazione dell'atto di sottomissione e anticipata occupazione, della durata di quattro anni, a favore della società Meridionali Petroli, gestore del deposito costiero di prodotti petroliferi nel porto di Vibo Valentia Marina. Il provvedimento, adottato ai sensi della normativa vigente, consentirà di verificare concretamente il percorso di delocalizzazione dei depositi, prevedendo che ogni successiva determinazione venga nuovamente sottoposta all'esame del Comitato.

L'insediamento segna dunque l'avvio concreto di una nuova fase per l'Autorità portuale, orientata a rafforzare competitività, efficienza e integrazione del sistema logistico-portuale di riferimento.

DDL MARE, ASSARMATORI: “PASSO AVANTI PER COMPETITIVITÀ E DIGITALIZZAZIONE”



Dopo l’approvazione in Senato del disegno di legge sulla valorizzazione della risorsa mare, arriva il plauso del mondo armatoriale. Assarmatori esprime infatti piena soddisfazione per un provvedimento che introduce misure attese da tempo per modernizzare il comparto marittimo e rafforzarne la competitività. Secondo il presidente Stefano Messina, il testo rappresenta un passo concreto verso l’adeguamento del settore alle nuove esigenze del mercato: “Vengono finalmente superate alcune norme ormai obsolete, senza oneri per lo Stato, e si amplia il ricorso alla digitalizzazione, creando condizioni più favorevoli per lo sviluppo del trasporto marittimo e per la crescita dell’attrattività della bandiera italiana”.

Tra gli elementi di maggiore rilievo, l’aggiornamento delle regole sull’arruolamento dei marittimi: il disegno di legge consente infatti l’iscrizione alla Gente di Mare anche ai lavoratori extracomunitari residenti in Italia, superando un limite storico del Codice della Navigazione che finora restringeva l’accesso ai soli cittadini italiani e dell’Unione europea. L’associazione sottolinea inoltre il valore del percorso che ha portato all’approvazione del provvedimento, definito come un iter condiviso tra istituzioni e stakeholder del settore, sviluppato a partire dalle linee guida del Piano del Mare. In questo contesto,

Assarmatori ha voluto riconoscere il lavoro del ministro Nello Musumeci, della relatrice Simona Petrucci e delle forze politiche che hanno contribuito al risultato.

Nel merito, il Ddl introduce anche chiarimenti sulla distinzione tra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto, un tema particolarmente rilevante per il mercato e per la certezza del quadro regolatorio.

Guardando ai prossimi passaggi, Assarmatori auspica un’approvazione rapida anche alla Camera, evidenziando però la necessità di intervenire su ulteriori dossier rimasti fuori dal testo. Tra questi, la mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti di responsabilità dell’armatore in materia di crediti marittimi, considerata una lacuna da colmare per allineare l’Italia agli standard internazionali.

Altro nodo riguarda il trattamento fiscale dei marittimi imbarcati su navi battenti bandiera europea o dello Spazio economico europeo, per i quali si chiede l’estensione delle stesse condizioni già previste per chi opera sotto bandiera italiana, in linea con gli impegni assunti a livello comunitario.

Infine, l’associazione richiama l’attenzione sulla necessità di rivedere i criteri di assegnazione dei contributi destinati alla formazione iniziale del personale marittimo, considerata una leva strategica per sostenere il ricambio generazionale e la qualificazione delle competenze.

Nel complesso, il giudizio di Assarmatori è positivo: il Ddl rappresenta un primo passo verso un sistema marittimo più moderno ed efficiente. Resta ora la sfida di completare il percorso parlamentare e di intervenire sulle questioni ancora aperte per consolidare la competitività del cluster marittimo nazionale.

PORTI DELLA SICILIA OCCIDENTALE, TARDINO NOMINATA PRESIDENTE



Dopo mesi di stallo istituzionale, Annalisa Tardino è stata ufficialmente nominata presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. Il via libera è arrivato con il decreto firmato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, a seguito del parere favorevole delle commissioni parlamentari. La nomina chiude una fase di incertezza iniziata nell'Agosto 2025, quando Tardino era stata designata commissaria straordinaria dell'ente. Il percorso si era infatti interrotto per un contenzioso tra il Ministero e la Regione Siciliana guidata da Renato Schifani, risolto solo lo scorso 19 Febbraio con il consenso formale della Regione.

Avvocata, 44 anni e con oltre vent'anni di esperienza professionale, Tardino aveva già assunto la guida operativa dell'Authority incontrando, al momento del suo insediamento, il segretario generale Luca Lupi e la struttura dirigenziale. Nel suo primo intervento pubblico ha sottolineato il valore simbolico della nomina, evidenziando come rappresenti anche un segnale di maggiore presenza femminile ai vertici del

sistema portuale italiano. Tra le priorità indicate, il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi per rendere gli scali siciliani più competitivi nello scenario mediterraneo.

La designazione, tuttavia, non è stata priva di tensioni. La scelta del Governo di sostituire il precedente presidente, Pasqualino Monti, aveva alimentato polemiche politiche e divisioni anche nella maggioranza, oltre alle critiche delle opposizioni – in particolare del Partito Democratico – che avevano sollevato dubbi sull'esperienza specifica della neo presidente nel settore portuale. La stessa Regione aveva inizialmente impugnato il provvedimento. Tardino ha però da subito minimizzato le contestazioni, ribadendo la volontà di concentrarsi esclusivamente sul mandato ricevuto: lavorare per lo sviluppo del sistema portuale della Sicilia occidentale, considerato strategico per la crescita economica dell'isola e per i traffici marittimi nazionali e internazionali.

Nonostante il clima inizialmente conflittuale, la nuova presidente ha da subito guardato avanti, puntando su una gestione orientata ai risultati e alla valorizzazione del ruolo dei porti siciliani nelle reti logistiche del Mediterraneo.



ADSP LIVORNO, 55 CANDIDATURE PER IL RUOLO DI SEGRETARIO GENERALE



Si è chiuso il termine per la presentazione delle candidature alla carica di segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, con un totale di 55 manifestazioni di interesse ritenute proceduralmente regolari. L'avviso pubblico, scaduto giovedì 26 Marzo alle ore 13, non prevedeva una procedura concorsuale né la formazione di graduatorie, ma ha comunque registrato una partecipazione significativa, anche grazie alla diffusione del bando sulle principali testate locali e nazionali.

Nelle prossime settimane sarà il presidente dell'AdSp, Davide Gariglio, a esaminare i curricula per individuare il profilo più idoneo. La proposta di nomina, come previsto dalla normativa, sarà successivamente sottoposta al Comitato di Gestione per l'approvazione.

Si apre dunque una fase decisiva per la scelta di una figura chiave nella governance dell'ente portuale, chiamata a supportare la gestione operativa e strategica di uno dei principali sistemi portuali italiani.

MINACCE INFORMATICHE E ADSP: COME DIFENDERSI



Consapevoli del rischio continuo e di una risposta che anch'essa deve coprire ogni attimo di attività, le Autorità di Sistema portuale italiane negli ultimi anni si sono messe a lavoro per rispondere agli attacchi cyber.

Di questo si è parlato nel workshop organizzato nella sede dell'AdSp del mar Adriatico centrale ad Ancona, per un confronto tra istituzioni sulla sicurezza digitale dei sistemi portuali ormai definiti "critici".

Non basta più considerare i rischi economici o quelli legati alle infrastrutture fisiche, le AdSp hanno dovuto mettere nel conto anche il rischio cyber.

L'evento si inserisce nell'ambito del progetto europeo CRESPOINTERreg Italia Croazia, sviluppato con l'obiettivo di rafforzare la cooperazione tra i sistemi portuali dell'area adriatico-ionica e promuovere un approccio condiviso alla gestione dei rischi digitali, progetto di cui il porto di Ancona è partner e quello di Ravenna capofila.

Un approccio condiviso è essenziale, è quello che emerge in tutti gli interventi del pomeriggio perchè è difficile prevenire senza dialogare.

Una materia, quella della cybersicurezza, che il segretario dell'ente portuale Salvatore Minervino definisce "ostica", e complessa perchè mette insieme componenti di vario genere e richiede competenze altrettanto diversificate.

Ma essere vigili sul tema della minaccia informatica è

essenziale per garantire l'operatività dei porti.

Anche in questo senso nel Luglio 2024 l'AdSp dorica ha sottoscritto un protocollo con la Polizia Postale.

"Il salto qualitativo della criminalità informatica -ha spiegato Lorenzo Sabatucci, Polizia Postale e delle Comunicazioni- ha reso gli attacchi insidiosi in termini di prevenzione e contrasto, per questo è importante promuovere la collaborazione tra istituzioni e infrastrutture critiche".

Quello che emerge nel corso degli interventi è la fondamentale necessità di formazione, per colmare un gap che negli ultimi anni l'Italia ha cercato di ridurre: "Gli attacchi informatici aumentano sempre di più -ha spiegato l'ammiraglio Gianluca Galasso dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale- e il nostro Paese è tra i primi posti per numero, non perchè non sia in grado di proteggersi ma perchè una dei maggiori bersagli posizionandosi ai vertici delle potenze europee, destinata così ad essere esposta."

Le altre parole chiave che si ritrovano durante il workshop sono monitoraggio e analisi dei rischi.

In questo senso la nuova normativa NIS2 rappresenta un salto culturale che amplia i settori interessati dalle regole europee.

Mettere a sistema comune strategie da condividere resta una delle soluzioni, uno degli obiettivi dell'incontro, considerando anche quanto oggi la portualità sia interconnessa e che se nella catena si presenta un anello debole, a risentirne è l'intero sistema.

E dato che oggi i porti, la logistica e i trasporti sono ormai nodi essenziali dell'economia nazionale, la cybersicurezza si configura sempre più come una funzione di governance pubblica, capace di garantire continuità operativa, affidabilità dei sistemi e tutela degli interessi strategici.

Accrescere la cultura generale in questo campo e formare il personale, resta una delle carte vincenti che non può eliminare il rischio, ma dare almeno gli strumenti per mitigarlo e saper rispondere ad esso.

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



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 - Malè	7 ^{bis}	CAPE SOUNIO	MC614A	4/4							
	MSC GAYANE	MC615A	11/4								
	VALUE	MC616A	18/4				vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC ADONIS	MC617A	18/4								
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	CAPE SOUNIO	MM614A		---	5/4	---				
	MSC FIRENZE	MM615A	10/4	---	12/4	---					
	MSC MELINE	MM616A	17/4	---	19/4	---		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	AMERICA	MZ613A		---	---	9/4					
MSC PRELUDE V	MZ614A		---	---	16/4						
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 SOUNIO	MC614A	4/4	8/4	30/3					
	MSC GAYANE	MC615A	11/4	15/4	6/4						
	VALUE	MC616A	18/4	22/4	13/4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC ADONIS	MC617A	25/4	29/4	20/4						
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 ENGLAND	CD614A	7/4							
	MSC KILIMANJARO IV	CD615A	14/4					vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC BARBADOS	CD616A	21/4								
	MSC ELENI	CD617A	28/4								
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	CAPE SOUNIO	MC614A	3/4	8/4	30/3					
	MSC GAYANE	MC615A	10/4	15/4	6/4			vedi servizio 15	vedi servizio 15	vedi servizio 15	vedi servizio 18
	VALUE	MC616A	17/4	22/4	13/4						
	MSC ADONIS	MC617A	24/4	29/4	20/4						
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 ANCHORAGE	MA612A	2/4	-						
	APL BOSTON	ONNNKE	9/4	-							
	MSC ASYA	MA614A	16/4	-			vedi servizio 15	vedi serv 4 via lsp	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	MSC ROMA	MA615A	23/4	-							
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 BARCELONA	MG614W				3/4				
	MSC NIOVI VII	MG615W				10/4					
	MSC LE HAVRE	MG616W				17/4					
	MSC TIANJIN	MG617W				24/4					
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 + Salaha = Hamad ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe	13	MSC ALLEGRA	GJ614E				10/4				
	MSC METTE	GJ615E				23/4		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC MICHELE CAPPELLINI	GJ616E				1/5					
	TBN	TBN				8/5					

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	DA	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}	ONE FRUITION	O10E		9/4			8/4				
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		ONE FOCUS	O07E		12/4			11/4	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)		TBN	TBN		16/4			15/4				
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Ormeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		23/4			22/4				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri	14	MSC POTOMAC	YA615A		13/4							
		MSC IRA II	YA616A		18/4							
		MSC POTOMAC	YA617A		25/4							
		MSC IRA II	YA618A		5/2							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15	MSC RENAISSANCE III	YM615A		11/4							
		MSC RITA V	YM616A		18/4							
		MSC RENAISSANCE III	YM617A		25/4							
		MSC RITA V	YM618A		2/5							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	16											
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	17	MSC PRELUDE	ML614A					5/4	8/3			
		MSC CARPATHIA	ML615A					12/4	15/3			
		MSC JOHANNESBURG	ML616A					19/4	22/3			
		MSC SINGAPORE	ML617A					26/4	29/3			
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO												
	18	MSC EAGLE III	AE614A		8/4	6/4			5/4			
		MSC ELEONORA III	AE615A		17/4	13/4			12/4			
		MSC EAGLE III	AE616A		24/4	20/4			19/4			
		TBN	AC613A					2/4	4/4	30/3		
		MICHIGAN	AC614A					9/4	11/4	6/4		
		MSC MANASVI II	AC615A					16/4	18/4	1/1		
		MSC HANNAH	AB614A		8/4	2/4	30/3		4/4	11/4		
		MSC AGATA	AB615A		15/4	7/4	6/4		10/4	18/4		
		MSC BANU	AB616A		22/4	14/4	13/4		17/4	25/4		
		MSC MADISON	AW612R	7/4					9/4			
		MSC MADISON	AW613R	14/4					16/4			
		MSC HARMONY III	AI616R						12/4			
		MSC HARMONY III	AI615R						21/4			
		MSC HARMONY III	AI617R						28/4			
		TBN	AS613A		4/4	5/4			1/4			
		MED SAMSUN	AS614A		11/4	12/4			8/4			
		MED AYDIN	AS615A		18/4	20/4			15/4			
		MSC OLGA F	AA615A		14/4	15/4			12/4			
		MSC RACHEL F	AA616A		21/4	22/4			19/4			
		MSC CHARLOTTE	AA617A		28/4	29/4			26/4			