

APRILE 2026

RASSEGNA

MENSILE



RIFORMA DEI PORTI

follow us



CROCIERISMO GENOVA – SAVONA: “SERVONO MISURE CONDIVISE PER TUTELARE COMPETITIVITÀ”



All'indomani del workshop dedicato al valore della cruise economy, l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale richiama l'attenzione sulla necessità di un approccio coordinato e condiviso rispetto a eventuali interventi fiscali sul comparto crocieristico. Secondo l'ente, ogni misura non può prescindere da un confronto preventivo con gli operatori della filiera, al fine di preservare la competitività di un settore che rappresenta un importante motore economico per i territori e per il Paese. I dati emersi durante l'incontro evidenziano con chiarezza la rilevanza del comparto: nei porti di Genova e Savona, nel 2025, il traffico crocieristico ha generato un impatto economico diretto pari a 346 milioni di euro, con almeno 2.700 occupati diretti, a cui si aggiunge una significativa componente di occupazione indiretta. Di questo valore, ben 255

milioni di euro – pari al 73% – derivano dalle attività di home port, segmento a più alto valore aggiunto grazie alla maggiore permanenza dei passeggeri e all'attivazione di servizi sul territorio.

“Gli importanti investimenti in corso richiedono un quadro di riferimento stabile e coerente – sottolinea il presidente Matteo Paroli –. Parliamo di un settore che nei porti di Genova e Savona genera centinaia di milioni di euro e sostiene migliaia di posti di lavoro lungo una filiera articolata, con una componente di home port particolarmente rilevante”.

Paroli evidenzia come i risultati raggiunti siano il frutto di un percorso costruito nel tempo, basato su una collaborazione strutturata tra pubblico e operatori privati e sostenuto da investimenti infrastrutturali e ambientali significativi, che hanno contribuito a rafforzare il posizionamento competitivo degli scali liguri.

In questo contesto, prosegue il presidente, interventi non adeguatamente calibrati rischiano di compromettere un equilibrio consolidato: “Il crocierismo opera in un mercato globale altamente competitivo, nel quale le scelte delle compagnie sono fortemente influenzate dalla stabilità e dalla prevedibilità del quadro normativo e fiscale. Per questo ribadiamo la contrarietà a misure fiscali territoriali non condivise, che non tengano conto delle ricadute economiche, occupazionali e industriali del settore”.

L'Autorità sottolinea infine come solo attraverso un approccio coordinato e partecipato sia possibile sostenere la crescita del comparto e consolidare il contributo che il crocierismo continua a offrire al sistema portuale nazionale.

PROROGATA AL 1° MAGGIO LA RIDUZIONE DELLE ACCISE



“Abbiamo appena approvato un decreto legge che affronta la situazione di emergenza che viviamo e che richiede un’azione urgente. Pertanto la riduzione delle accise, che sarebbe dovuta scadere il prossimo 7 Aprile, sarà prorogata al 1° Maggio”.

Il ministro dell’Economia Giancarlo Giorgetti annuncia in conferenza stampa l’esito del Consiglio dei Ministri di stamattina.

Una decisione che era già nell’aria che viene così confermata.

L’onere delle misure confermate si aggira, come previsto intorno ai 500 milioni: 200 milioni di euro saranno garantiti grazie all’aumento del gettito Iva. “Per quanto riguarda i 300 milioni si tratta di risorse che sono state sostanzialmente recuperate da risorse Ets CO2 non utilizzate, facendo attenzione a non interferire con quelli inizialmente destinati al sostegno ad alta intensità energetica” chiarisce il ministro.

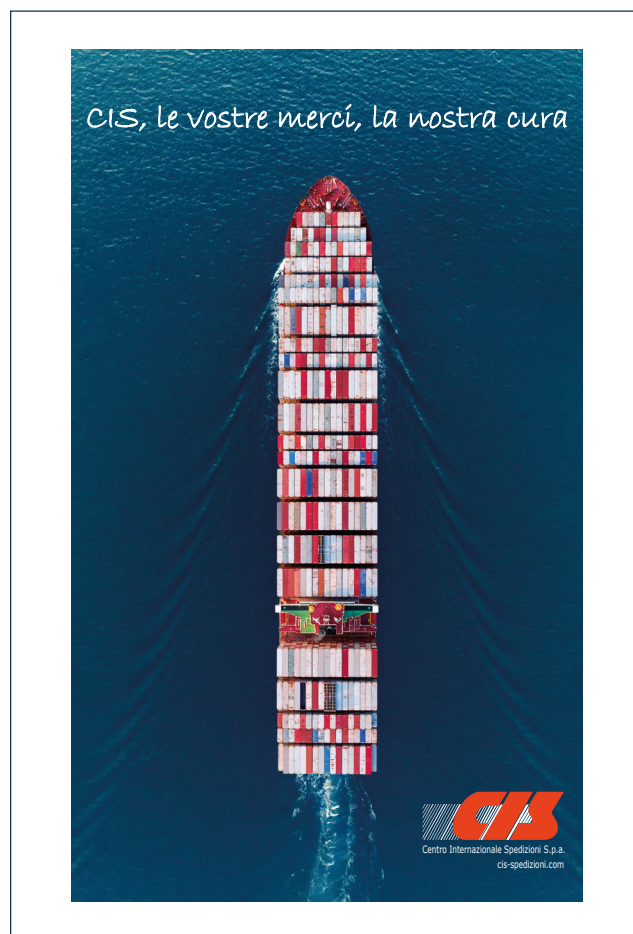
Il decreto legge lascia spazio anche a un intervento mirato per le aziende agricole: anche per loro è previ-

sto il credito d’imposta del 20%, originariamente pensato solo per le imprese di pesca.

“C’è anche un intervento per le aziende che lavorano sull’export – sottolinea Giorgetti – e l’accordo con le associazioni e le categorie raggiunto con la transizione 5.0 presso il Ministero dello Sviluppo Economico e che ormai è parte normativa del decreto legge”.

Situazione che “tampona” la situazione fino al primo giorno di Maggio.

“Gli eventi del panorama geopolitico internazionale, sul quale chiaramente abbiamo poca influenza, richiederanno la valutazione di ulteriori interventi, una situazione oggettivamente complessa sotto tutti gli aspetti compresa la sfera economica”.



MERCATO CONTAINER, MONTI: “PROBLEMA NON DI OFFERTA, MA DI CIRCOLAZIONE”



Sogese S.r.l., operatore logistico di container, con capacità integrate di deposito, gestione degli equipment e operatività lungo i flussi commerciali europei, offre una visione a livello esecutivo del movimento dei container in Europa e da/per l'Europa. La società ha pubblicato il primo aggiornamento mensile sul mercato europeo dei container, che indica alcuni punti principali della situazione attuale.

“Questo non è un problema di offerta, ma di circolazione” osserva Andrea Monti, CEO e Managing Director di Sogese S.r.l.

“I container esistono, ma non sono dove e quando il mercato ne ha bisogno. Il mercato oggi è definito da quanto efficientemente le attrezzature riescono a muoversi, non da quante ne esistono”.

Il mercato dei container in Europa sta infatti entrando in una fase in cui i tradizionali segnali di domanda e offerta non raccontano più l'intera storia. Secondo il Sogese Container Market Update, la regione non sta vivendo un reale eccesso di offerta di container, ma piuttosto una riduzione della capacità effettiva causata da una più lenta circolazione delle attrezzature lungo corridoi commerciali interrotti.

L'instabilità in corso legata alle tensioni in Medio Oriente continua a mettere sotto pressione la circolazione dei container fino all'Europa. Rotte più lun-

ghes stanno estendendo i tempi di transito Asia-Europa di 10-20 giorni, riducendo direttamente la disponibilità di equipment e rallentando la circolazione nella rete.

Recenti aggiornamenti di Sea-Intelligence evidenziano inoltre continue interruzioni delle schedule e tempi di transito prolungati sulle principali rotte est-ovest, rafforzando la natura strutturale di questi ritardi.

Le reti feeder del Mediterraneo emergono come vincolo critico

Con la ristrutturazione dei servizi mainline, una quota crescente di carico viene instradata attraverso hub di trasbordo del Mediterraneo occidentale come Algeciras e Tanger Med.

Questo aumenta la dipendenza dalle reti feeder per la distribuzione verso l'Europa meridionale, trasformando l'ultimo tratto del viaggio in un punto chiave di volatilità.

- Le reti feeder gestiscono volumi maggiori
- Le finestre di connessione si stanno restringendo
- I costi stanno aumentando in specifici corridoi

“Il segmento feeder non è più secondario, è sempre più il punto in cui si determinano costo e affidabilità,” ha aggiunto Monti.

La capacità esiste, ma quella utilizzabile si sta riducendo

Nonostante una flotta globale relativamente ampia e una domanda complessivamente debole, il report evidenzia un cambiamento critico:

- Le attrezzature trascorrono più tempo in transito
- I container sono sempre più posizionati nelle aree sbagliate
- La congestione inland e la pressione sui depot ritardano rilascio e riutilizzo
- Le blank sailings e gli aggiustamenti di rete stanno ulteriormente riducendo la disponibilità

Dati di settore di Alphaliner indicano analogamente che la dimensione della flotta non è più un indicatore affidabile della capacità di mercato, poiché le inefficienze operative continuano a limitare l'offerta effettiva.

La volatilità dei costi è ormai strutturale

Il report evidenzia che le pressioni sui costi non sono più episodiche, ma strutturali:

- I supplementi bunker e i premi per rischio guerra sono ormai parte della base
- L'esposizione all'EU ETS sta influenzando le strutture tariffarie
- Cicli di transito più lunghi stanno aumentando i costi di stoccaggio e buffer

Secondo recenti aggiornamenti di Xeneta, i noli sulle principali rotte continuano a mostrare volatilità di breve periodo, riflettendo una combinazione di fattori stagionali e pressioni legate alle disruption.

La crescente pressione sulle reti feeder e l'inefficienza complessiva della circolazione non stanno impattando tutti i segmenti di carico allo stesso modo.

Con l'aumento dei vincoli lungo la supply chain, emerge una chiara divergenza:

- Segmenti resilienti: farmaceutico, logistica reefer

e cargo time-sensitive, dove affidabilità e continuità del servizio giustificano costi più elevati

- Sotto pressione: cargo dry standard e flussi intermedi a basso margine, altamente sensibili al prezzo e più esposti alle disruption
- Questa divergenza riflette un cambiamento più ampio nel mercato, in cui l'accesso a capacità affidabile sta diventando più importante della disponibilità nominale.

Cosa significa per spedizionieri e operatori logistici

Il report indica che il prezzo da solo non è più un criterio decisionale sufficiente.

"In questo contesto, la rotta più economica può facilmente diventare la più costosa una volta considerati ritardi, costi di stoccaggio e rischi di affidabilità," ha dichiarato Monti.

I clienti sono sempre più chiamati a:

- Considerare il rischio di affidabilità insieme al prezzo
- Costruire flessibilità nelle strategie di routing e inventory
- Collaborare con partner che offrano controllo operativo, non solo disponibilità nominale.



Your Logistics.



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

FEDEPILOTI, FABIO PAGANO NUOVO PRESIDENTE

La Federazione Italiana Piloti dei Porti volta pagina e affida la propria guida al comandante Fabio Pagano, attuale vicepresidente della Federazione e pilota del porto di Livorno, che assumerà la presidenza per il nuovo mandato. Una nomina che segna un passaggio di continuità istituzionale e operativa all'interno di una delle categorie più delicate e strategiche dell'intero sistema marittimo nazionale.

Pagano raccoglie il testimone del comandante Roberto Bunicci, presidente uscente, in una fase che resta centrale per il futuro del pilotaggio italiano, chiamato a confrontarsi con l'evoluzione dei traffici, con la crescente complessità delle manovre portuali e con la necessità di tenere insieme tradizione professionale, sicurezza della navigazione e capacità di adattamento alle trasformazioni del settore.

Figura conosciuta e stimata nell'ambiente marittimo, procidano doc ma livornese di adozione, Fabio Pagano rappresenta un profilo che unisce esperienza operativa, equilibrio istituzionale e conoscenza diretta delle dinamiche portuali.

La sua elezione alla guida di Fedepiloti assume anche un valore simbolico per Livorno e per tutto il cluster marittimo tirrenico, in un momento nel quale il ruolo dei piloti continua a confermarsi decisivo per la sicurezza, l'efficienza e l'affidabilità degli scali italiani.

Con il nuovo assetto, la Federazione si prepara dunque ad affrontare una stagione di impegni rilevanti, tra ricambio generazionale, aggiornamento professionale e interlocuzione con le istituzioni nazionali su temi sempre più sensibili per il funzionamento della portualità italiana. La presidenza Pagano si inserisce in questo quadro con l'obiettivo di raffor-



zare il peso della categoria e di accompagnarne il percorso in una fase di profondo mutamento del comparto marittimo.

A Fabio Pagano va il buon vento da parte di tutta la redazione del Messaggero Marittimo, con l'augurio di un mandato autorevole, saldo e all'altezza delle responsabilità che attendono la Federazione Italiana Piloti dei Porti.

A BRIDGE TO AFRICA: 'UN PONTE' PER RAFFORZARE LA RELAZIONE ITALIA – NORD AFRICA

Si è aperta all'Auditorium Giorgio S. Bucchioni la seconda edizione di "A Bridge to Africa", l'evento dedicato al rafforzamento delle relazioni economiche, industriali e istituzionali tra Italia e Paesi del Nord Africa. Il convegno inaugurale ha posto subito al centro il quadro delle economie di riferimento, l'andamento dell'interscambio e le iniziative, nazionali ed europee, a sostegno di una cooperazione sempre più strutturata. Ad aprire i lavori è stato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, Bruno Pisano, che ha sottolineato la solidità dei rapporti tra i porti di La Spezia e Marina di Carrara e la sponda sud del Mediterraneo: relazioni consolidate da oltre cinquant'anni e oggi in costante crescita. Un elemento strategico, ha evidenziato, in un contesto internazionale segnato da instabilità e rapide trasformazioni geopolitiche. I Paesi nordafricani, ha aggiunto, rappresentano economie dinamiche, capaci di offrire opportunità rilevanti non solo sul piano commerciale, ma anche occupazionale, culturale e formativo.

Sulla stessa linea Gianluca Agostinelli, alla guida del The International Propeller Club Port of La Spezia and Marina di Carrara, che ha evidenziato il valore della manifestazione come piattaforma di networking tra istituzioni e imprese, in grado di favorire relazioni concrete nei settori portuale, logistico e degli scambi con l'Africa.

Il ruolo dell'Italia e il Piano Mattei

Il focus strategico è stato delineato dall'intervento di Carlo Gozzi, special advisor di Confindustria, che ha definito l'Italia un "ambasciatore gentile" nel Mediterraneo, capace di promuovere relazioni basate su cooperazione simmetrica e reciprocità, nel solco del Piano Mattei. Due le direttrici operative illustrate: da un lato la formazione, con l'obiettivo di coinvolgere entro fine anno 3.000 giovani in percorsi linguistici e professionali sviluppati insieme a



istituzioni come LUISS ed ELIS; dall'altro la creazione di un osservatorio dedicato alle politiche di procurement delle grandi imprese – tra cui ENI, Terna, Enel e Fincantieri – per facilitare l'accesso delle PMI italiane ai mercati africani.

Gozzi ha inoltre richiamato l'attenzione sugli effetti delle tensioni internazionali, in particolare nell'area dello Stretto di Hormuz, che potrebbero ridefinire gli equilibri dei traffici marittimi globali. In questo scenario, ha osservato, il Mediterraneo è destinato a riacquistare centralità strategica, anche grazie allo sviluppo di infrastrutture capaci di ridurre la dipendenza da choke points come Bab el-Mandeb e il Canale di Suez.

Il contributo delle istituzioni locali

Nel corso della sessione sono intervenuti anche i rappresentanti delle istituzioni territoriali. Il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, ha evidenziato come il ritorno del Mediterraneo al centro delle di-

namiche economiche globali rappresenti un'opportunità concreta per rafforzare i rapporti con l'Africa, anche attraverso strumenti come la Zona Logistica Semplificata.

In chiusura, il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, ha ribadito il ruolo della Liguria come hub strategico per gli scambi tra Europa e Africa, sottolineando il valore competitivo delle infrastrutture logistiche e digitali, a partire dai cavi sottomarini. "Il mare non deve essere una barriera, ma un ponte", ha affermato, richiamando la necessità di attrarre competenze e investimenti.

Focus sui mercati nordafricani e prospettive

La giornata è proseguita con sessioni di approfondimento dedicate ad Algeria, Egitto, Libia, Marocco e

Tunisia, con il coinvolgimento di delegazioni istituzionali e imprenditoriali impegnate a illustrare piani di sviluppo e opportunità di investimento. La manifestazione, in programma alla Spezia dall'8 al 10 Aprile, si è conclusa con un focus sull'agroalimentare – settore chiave per il Nord Africa – e una tavola rotonda del cluster logistico italiano, prima dei saluti finali affidati al viceministro Edoardo Rixi.

Promosso da istituzioni e operatori del cluster marittimo-logistico, "A Bridge to Africa" si conferma così una piattaforma di dialogo strategico per lo sviluppo di partenariati tra Italia e Africa, in un contesto internazionale in cui il Mediterraneo torna ad assumere un ruolo centrale negli equilibri economici globali.

GENERAL EXPORT
NVOCC.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI

PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI

SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA

SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA

SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

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

CONFITARMA, 125 ANNI E NUOVE SFIDE

Genova ha ospitato il Consiglio generale di Confitarma in una data che, per la Confederazione italiana armatori, ha il sapore della memoria ma soprattutto quello della proiezione strategica. A centoventicinque anni dalla prima Assemblea straordinaria della costituenda Federazione degli armatori italiani, tenutasi proprio nel capoluogo ligure il 9 aprile 1901, l'associazione ha scelto di trasformare la ricorrenza in un passaggio politico e industriale, utile a ribadire il peso del trasporto marittimo dentro le grandi tensioni economiche e geopolitiche del presente.

La riunione, ospitata nella sede di Costa Crociere e aperta anche alla partecipazione di ospiti istituzionali, si inserisce nel percorso avviato a Ravenna lo scorso Febbraio e destinato a culminare a Roma, il 26 e 27 Ottobre 2026, con l'Assemblea pubblica annuale prevista nell'ambito dello ShipDay.

Una traiettoria che non ha soltanto un valore celebrativo, ma risponde alla necessità di riportare il mare al centro del discorso pubblico nazionale, in un momento in cui la tenuta delle rotte, la sicurezza della navigazione, la competitività delle flotte e il costo della transizione stanno tornando a incidere in modo diretto sulla capacità del Paese di produrre, approvvigionarsi e restare connesso ai mercati.

Ai lavori hanno preso parte, tra gli altri, il vicesindaco di Genova Alessandro Terrile, il direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova, ammiraglio ispettore Antonio Ranieri, e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale Matteo Paroli.

Presenze che hanno dato ulteriore rilievo a una giornata che Confitarma ha voluto caricare di significato, anche attraverso l'approvazione del restyling del logo confederale, inteso come segnale di continuità e insieme di rilancio.

Il peso storico dell'armamento italiano

Nel richiamare i 125 anni di storia associativa, Confi-



tarma ha rivendicato il proprio ruolo nella costruzione delle relazioni industriali italiane, sottolineando di essere stata tra le prime organizzazioni al mondo a governare il passaggio dai concordati tariffari locali a intese di respiro nazionale. Un richiamo che non è rimasto confinato alla memoria interna della Confederazione, ma che serve oggi a ribadire come il settore armatoriale non sia una componente marginale dell'economia italiana, bensì uno degli snodi attraverso cui si sono formati nel tempo modelli di rappresentanza, rapporti tra impresa e lavoro e architetture contrattuali poi divenute strutturali.

Mario Zanetti ha collocato questo passaggio dentro una lettura esplicitamente prospettica. Il nuovo logo, ha osservato il presidente di Confitarma, intende esprimere la capacità propulsiva di un'associazione chiamata a rappresentare l'industria armatoriale italiana "oggi e nel futuro", nella consapevolezza che la flotta mercantile nazionale, pur articolata in segmenti diversi, continua a svolgere una funzione essenziale per il Paese, per le sue filiere produttive e per i cittadini.

È una linea che Confitarma prova a tenere insieme

con un messaggio molto preciso: l'armamento italiano non chiede di essere celebrato come un'eredità, ma riconosciuto come un'infrastruttura economica viva, sottoposta però a pressioni crescenti e spesso non compensate da un quadro regolatorio adeguato.

Hormuz, sicurezza e diritto internazionale

Tra i temi affrontati nel Consiglio generale, uno dei più sensibili è stato quello della crisi nell'area del Golfo Persico e dello Stretto di Hormuz, snodo cruciale per gli equilibri energetici globali e per la sicurezza dei traffici. Il punto sollevato da Confitarma non riguarda soltanto la necessità di monitorare con attenzione l'evoluzione dello scenario, ma anche il rischio che tensioni di natura militare, commerciale e diplomatica finiscano per produrre effetti destabilizzanti sui principi della libertà di navigazione e della prevedibilità dei transiti.

Su questo piano, l'associazione ha richiamato l'attenzione anche sulla prospettiva di eventuali extradazi sui passaggi marittimi, giudicati incompatibili con i capisaldi del diritto internazionale e potenzialmente capaci di generare conseguenze economiche di vasta portata. Il riferimento è a una crisi che non investe soltanto gli armatori, ma tutta l'economia reale: energia, assicurazioni, costi logistici, tempi di consegna, approvvigionamenti industriali. È precisamente qui che il mare torna a mostrarsi per ciò che è davvero, cioè non un orizzonte astratto, ma un'infrastruttura critica della stabilità economica.

ETS, FuelEU e il nodo competitività

Sul versante ambientale, Confitarma ha ribadito una posizione che ormai accompagna da mesi il confronto tra armamento e istituzioni europee. Il trasporto marittimo, pur rappresentando una quota contenuta delle emissioni globali, è già oggi la modalità più efficiente sotto il profilo ambientale rispetto ad altre soluzioni di trasporto di massa.

Tuttavia, secondo la Confederazione, l'attuale impianto delle politiche europee di decarbonizzazione rischia di trasformarsi in un fattore di penalizzazione

competitiva per lo shipping italiano, soprattutto attraverso gli effetti combinati del sistema ETS e del regolamento FuelEU.

La richiesta è dunque quella di una revisione, o quantomeno di una sospensione dei meccanismi che stanno scaricando sul comparto costi rilevanti senza garantire ancora un quadro sufficientemente realistico sul fronte dei combustibili alternativi, delle infrastrutture di bunkeraggio e della neutralità competitiva tra scali europei e non europei.

Confitarma ha comunque registrato come un primo segnale, seppur parziale, la modifica dell'articolo 23 del decreto legislativo 47 del 2020, che ha incluso il Sea Modal Shift tra i possibili destinatari delle risorse provenienti dalle aste ETS.

Il messaggio politico, però, resta chiaro: i proventi generati dal settore dovrebbero tornare al settore, accompagnando gli investimenti industriali necessari per affrontare la transizione senza compromettere la capacità competitiva delle imprese italiane. E su questo versante la Confederazione ha ricordato che gli armatori nazionali hanno già messo in campo circa 2,5 miliardi di euro, con oltre 60 nuove navi ordinate, l'80 per cento delle quali predisposte all'impiego di combustibili alternativi. Una cifra che dà la misura di uno sforzo già in atto, e che rende ancora più evidente la richiesta di un contesto normativo coerente con la realtà industriale.

Bandiera italiana e semplificazione

L'altro nodo emerso con forza è quello della bandiera italiana. Confitarma ha evidenziato l'urgenza di un intervento sul regime nazionale, considerato oggi più gravoso rispetto ai principali registri concorrenti europei. Il problema, in questo caso, non è soltanto burocratico. Procedure più lente, adempimenti più pesanti e minore agilità amministrativa finiscono infatti per riflettersi direttamente sulla capacità del sistema italiano di attrarre e trattenere naviglio, investimenti e occupazione qualificata.

CONTSHIP ITALIA ACCELERA SUL NORD AFRICA



Il Nord Africa si conferma una direttrice strategica per lo sviluppo del terminalismo container e delle catene logistiche nel Mediterraneo. Lo ha evidenziato Mathieu Gasselin, amministratore delegato di Contship Italia, intervenuto alla seconda edizione di A Bridge to Africa. Per il gruppo, la presenza nel continente africano non rappresenta una novità, ma un pilastro consolidato su cui continuare a investire. “Siamo attivi da anni in Nord Africa – ha spiegato Gasselin – con due terminal pienamente operativi a Tangeri, che costituiscono una base solida per le nostre attività”.

A questi si è aggiunto recentemente un nuovo asset strategico: il terminal avviato a Febbraio nel porto di Damietta, in Egitto. Un investimento rilevante, realizzato nonostante un contesto geopolitico complesso, su cui il gruppo ripone aspettative di crescita signifi-

ficative. “Puntiamo molto su Damietta – ha sottolineato – non solo per il transhipment, ma anche per sviluppare i flussi di import-export egiziani verso l’Europa e altri mercati internazionali”. Negli ultimi anni, Contship Italia ha destinato al continente africano investimenti per diverse centinaia di milioni di euro, a conferma del ruolo centrale dell’area nelle strategie future.

Nel corso del dibattito è emerso anche il tema della crescente competitività dei porti nordafricani, rafforzata dagli investimenti infrastrutturali e dal miglioramento degli indici di connettività marittima. Un trend che, secondo Gasselin, trova riscontro concreto nelle dinamiche di mercato. “La crescita è evidente – ha osservato – anche perché negli ultimi anni alcuni fattori, come le criticità legate al Canale di Suez, hanno portato a una riorganizzazione delle linee marittime, favorendo in particolare gli scali marocchini”.

Tuttavia, l’evoluzione non riguarda esclusivamente i porti africani. Il rafforzamento della connettività è un fenomeno più ampio che coinvolge l’intero sistema mediterraneo, inclusi gli scali italiani. In questo contesto, anche La Spezia ha registrato un miglioramento del proprio posizionamento nei traffici intra-Mediterraneo e sulle rotte globali. “L’aumento del Connectivity Index è un dato positivo complessivo – ha concluso Gasselin – e dimostra come il sistema portuale mediterraneo, nel suo insieme, stia rafforzando la propria competitività. La Spezia, in particolare, è ben posizionata per intercettare questi flussi, sia a livello intramed che internazionale”.

Un quadro che conferma come la competizione tra porti si giochi sempre più sulla capacità di integrazione nelle reti globali e sulla qualità delle infrastrutture, con il Nord Africa destinato a rimanere uno degli snodi chiave dello sviluppo logistico nei prossimi anni.

GRENDI RILANCIA SUL NORD AFRICA: TUNISIA E ALGERIA AL CENTRO DELLE NUOVE ROTTE



dotte verso i principali scali nordafricani. “La distanza tra lo scalo sardo e i porti tunisini – ma anche alcuni scali dell’Algeria – è particolarmente favorevole. Questo rende sostenibili e promettenti nuovi sviluppi, che negli ultimi anni stanno effettivamente prendendo forma”, ha evidenziato Musso.

Il percorso è partito con un servizio di transhipment internazionale realizzato per Maersk, collegando Sardegna e Tunisia all’interno di una catena logistica globale. Oggi, però, l’obiettivo è più ambizioso: costruire un collegamento strutturato tra il Nord Italia e il Nord Africa, utilizzando Cagliari come piattaforma di smistamento e rilancio dei traffici.

Attualmente, il gruppo opera un servizio tra Cagliari e la Tunisia con frequenze settimanali o bisettimanali, mentre sul fronte algerino è in fase di sviluppo una linea regolare verso il porto di Djen Djen, con un modello orientato non più al semplice transhipment ma a collegamenti diretti con il mercato del Nord Italia.

Un’accelerazione resa possibile anche grazie alla partnership avviata circa un anno fa con il Gruppo Perioli, attivo sul mercato algerino e socio del vettore marittimo nazionale. Una collaborazione che ha rafforzato la capacità commerciale e operativa di Grendi su questo specifico corridoio. “Questa sinergia ci consente oggi di avere strumenti e capacità di sviluppo che in precedenza non avevamo – ha concluso Musso – e rappresenta un tassello fondamentale per consolidare la nostra presenza in un’area che offre prospettive di crescita concrete”.

In un contesto di crescente attenzione verso il Mediterraneo allargato, il modello delineato da Grendi conferma il ruolo chiave dei collegamenti marittimi di corto raggio e degli hub insulari come Cagliari nel ridisegnare le rotte tra Europa e Africa.

Il Nord Africa torna al centro delle strategie del trasporto marittimo italiano, con operatori che puntano a rafforzare collegamenti e integrazione logistica tra le due sponde del Mediterraneo. Tra questi, il Gruppo Grendi, protagonista della seconda edizione di A Bridge to Africa, dove è intervenuto il co-amministratore delegato Antonio Musso che, ai nostri microfoni, ha tracciato un quadro delle attività e delle prospettive del gruppo, sottolineando come l’Africa rappresenti da sempre una direttrice strategica, già ai tempi della precedente configurazione con Tarros. “Il nostro gruppo ha storicamente considerato l’Africa una leva di sviluppo – ha spiegato – anche se per diversi anni abbiamo concentrato gli sforzi sul mercato nazionale. Da tre o quattro anni, però, abbiamo riaperto con decisione la direttrice verso il Nord Africa”.

Al centro di questa strategia c’è in particolare la Tunisia, scelta anche per ragioni geografiche e operative. Il perno del sistema è il porto di Cagliari, trasformato in un hub logistico in grado di sfruttare distanze ri-

NOMINA SEGRETARIO GENERALE, GARIGLIO RESPINGE LE PRESSIONI



Intervento netto del presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale in merito alle recenti indiscrezioni apparse su alcune testate online, ritenute come atte a influenzare il processo di nomina del segretario generale. Una presa di posizione che punta a riaffermare l’autonomia decisionale dell’Ente su una delle scelte più rilevanti per la governance amministrativa. Nel chiarire la propria linea, il numero uno di Palazzo Rosciano Davide Gariglio ha sottolineato come la proposta di nomina, che sarà sottoposta al Comitato di Gestione, sarà guidata esclusivamente da criteri oggettivi di competenza e merito. Nessun condizionamento esterno, viene ribadito, potrà incidere su un percorso che ha come obiettivo la selezione di un profilo tecnico di alto livello, con una consolidata esperienza nel settore portuale.

La figura del Segretario Generale, snodo centrale nell’organizzazione dell’Ente, dovrà garantire elevati

standard di professionalità e contribuire al buon andamento dell’amministrazione, in una fase in cui le sfide legate allo sviluppo infrastrutturale e alla competitività dei porti richiedono competenze sempre più specialistiche.

Parallelamente, Gariglio ha richiamato l’attenzione anche sulla situazione del Collegio dei Revisori dei Conti, il cui mandato è scaduto il 14 Novembre 2025. Su questo fronte, è stato reso noto che sono già stati avviati ripetuti solleciti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché si proceda rapidamente alla nomina dei nuovi componenti.

Un passaggio formale ritenuto indispensabile per garantire la continuità dell’attività di vigilanza contabile e la piena operatività dell’Ente, in un contesto in cui trasparenza e controllo rappresentano elementi essenziali per la credibilità e l’efficacia dell’azione amministrativa.

MSC, PASSAGGIO GENERAZIONALE AL VERTICE



Cambio di governance per MSC Mediterranean Shipping Company, che nel quarto trimestre del 2025 ha completato il trasferimento della proprietà dal fondatore Gianluigi Aponte ai figli Diego e Alexa Aponte. Un passaggio che segna una fase cruciale nella storia della compagnia con sede a Ginevra, proiettandola verso una nuova stagione sotto la guida della seconda generazione. Diego Aponte, già presidente del Gruppo, e Alexa Aponte, chief financial officer, assumono così il pieno controllo societario dopo aver consolidato negli anni un ruolo centrale nella gestione operativa e strategica. La transizione punta a garantire continuità e stabilità, mantenendo al contempo un orientamento alla crescita e all'innovazione.

Il fondatore, che manterrà la carica di Executive Chairman, ha sottolineato il valore simbolico e industriale del passaggio, evidenziando come la nuova

leadership rappresenti non solo un riconoscimento del percorso dei figli, ma anche la prosecuzione di una tradizione armatoriale familiare.

Sul piano strategico, il gruppo conferma il focus sul core business del trasporto marittimo containerizzato, rafforzando la propria presenza nei mercati internazionali della logistica. Fondata nel 1970, MSC è oggi una delle principali realtà globali del settore, con una flotta prossima alle mille navi, operativa in oltre 500 porti e 155 Paesi, e una movimentazione annua di circa 30 milioni di container. L'organico supera le 200mila unità a livello mondiale.

Con il passaggio generazionale, il gruppo si prepara ad affrontare le sfide future dello shipping internazionale puntando su innovazione, espansione e solidità organizzativa, in continuità con il percorso tracciato dal fondatore.

CLUSTER BIG, GUGLIA: IL MARE LEVA INDUSTRIALE D'ITALIA



Nell'intervista affrontiamo i nodi strategici che accompagneranno il sistema mare italiano nei prossimi anni: decarbonizzazione del trasporto marittimo, prospettive dell'idrogeno, accesso alle risorse europee, competizione internazionale sulle nuove tecnologie, formazione delle competenze e rafforzamento della filiera marittima nazionale in un contesto segnato da tensioni geopolitiche, crisi energetiche e riconfigurazione delle catene logistiche.

Dottor Guglia, quale ruolo può svolgere oggi il sistema mare italiano nel rafforzare la competitività industriale e tecnologica del Paese, in uno scenario internazionale sempre più complesso?

“Il sistema mare italiano rappresenta già oggi uno degli assi portanti della competitività nazionale. Gli scenari internazionali stanno cambiando rapidamente, ma proprio in questa fase emerge con chiarezza un dato: la filiera del mare italiana è forte, resiliente e dispone di margini concreti di ulteriore rafforzamento.

Basta guardare ai numeri più recenti della Blue Economy italiana per comprenderne il peso reale. Parliamo di un comparto che vale circa 77 miliardi di euro l'anno, che negli ultimi anni ha registrato una crescita significativa, con circa un milione di occupati, 230mila imprese e un moltiplicatore economico estremamente rilevante. Sono dati che raccontano da soli l'importanza sistemica del settore.

Ma oltre ai numeri, è essenziale osservare la struttura della filiera. In Italia esiste un sistema della ricerca sulla Blue Economy molto solido, capace di generare innovazione, tecnologie e brevetti. A valle di questa capacità scientifica troviamo un tessuto di piccole e medie imprese molto vivace, che costituisce una delle vere forze della Blue Economy nazionale, insieme alla presenza di grandi campioni industriali. Il punto decisivo, allora, è riuscire a trasformare la conoscenza in competitività. E qui diventa centrale la capacità di coordinare, allineare e

Transizione energetica, innovazione industriale, competitività europea, filiere tecnologiche e nuova centralità del Mediterraneo: la Blue Economy è oggi uno dei terreni su cui si misura una parte decisiva della capacità dell'Italia di consolidare il proprio ruolo produttivo e logistico nello scenario internazionale. In questo quadro, il tema non riguarda soltanto la crescita di un comparto già rilevante per valore economico, occupazione e numero di imprese, ma anche la capacità del Paese di trasformare ricerca, competenze e sviluppo tecnologico in forza industriale.

È su questo crinale che si colloca il confronto con l'ingegner Paolo Guglia, vicepresidente del Cluster Big, realtà che opera come punto di raccordo tra sistema della ricerca, industria e piccole e medie imprese nei settori della Blue Economy.

mettere in relazione tutti i soggetti della filiera. Il ruolo del Cluster Big si colloca proprio in questo spazio: fare da cerniera tra ricerca, industria e PMI per rendere più efficace il trasferimento della conoscenza verso prodotti, competenze e capacità industriale.”

Entriamo nel campo delle politiche energetiche e dell’innovazione. Con particolare riferimento all’idrogeno e alla decarbonizzazione, quali prospettive si aprono per la cantieristica e il trasporto marittimo nei prossimi dieci anni?

“Le prospettive sono molto rilevanti. La pressione verso la decarbonizzazione è cresciuta in modo evidente, non solo sul piano sociale, ma anche dal punto di vista industriale. Oggi non è più soltanto la società a chiedere un’economia più pulita: è la stessa industria a spingere verso l’evoluzione del trasporto marittimo e verso navi sempre più sostenibili.

Detto questo, bisogna chiarire un punto fondamentale: non esiste una sola tecnologia capace di risolvere integralmente il problema della decarbonizzazione marittima. Non c’è una soluzione unica valida per tutti. Esistono invece soluzioni diverse, che possono rispondere a differenti tipologie di nave, di profilo operativo e di missione. Stiamo parlando dei carburanti rinnovabili e low carbon, dell’idrogeno, che per definizione consente emissioni nulle allo scarico, ma anche dell’elettrificazione per le tratte più corte.

La questione centrale è che questa trasformazione può realizzarsi soltanto se tutti gli attori della filiera avanzano in modo coordinato. Da un lato ci sono i costruttori navali, che devono sviluppare e integrare le nuove tecnologie; dall’altro gli armatori, che devono poterle utilizzare e mettere in esercizio in modo efficiente. Poi c’è la filiera energetica, che deve produrre questi vettori in quantità adeguate, e c’è il sistema portuale, che deve attrezzarsi con infrastrutture e reti di distribuzione, comprese le stazioni di bunkeraggio e tutte le attività connesse. Il vero tema, dunque, non è soltanto l’innovazione tecnologica in sé, ma la capacità di costruire uno sviluppo armonico fra tutti gli stakeholder.”

L’Italia è oggi in grado di intercettare in modo efficace le risorse europee destinate alla Blue Economy e alla transizione verde? E, se ci sono criticità, dove si collocano?

“Le capacità ci sono, e sono anche motivo di orgoglio. Il sistema marittimo nazionale dispone di competenze e potenzialità molto importanti. Le opportunità europee esistono e continueranno ad ampliarsi, anche in vista del nuovo ciclo finanziario pluriennale che inizierà nel 2028. In questo momento ci troviamo nella fase finale dell’attuale quadro settennale della Commissione europea, ed è quindi fondamentale arrivare preparati al nuovo passaggio.

La vera sfida è organizzarsi meglio come filiera. Occorre saper intercettare in maniera strutturata gli strumenti di finanziamento che sostengono, da un lato, lo sviluppo delle tecnologie, come Horizon, e dall’altro la competitività industriale e lo sviluppo infrastrutturale, attraverso strumenti come il nuovo European Competitiveness Fund e il CEF. È quindi essenziale che le politiche nazionali di sviluppo sappiano innestarsi in modo coerente sulle risorse e sulle priorità definite a livello europeo.

In questo quadro il Cluster Big svolge un ruolo attivo sia sui tavoli nazionali sia su quelli europei, partecipando ai processi di concertazione che portano alla definizione delle strategie, delle politiche e degli strumenti operativi. Questo vale per le politiche europee, ma anche per il Piano del Mare, per il disegno di legge sulle attività subacquee e più in generale per le iniziative legate alla valorizzazione della risorsa mare. Essere presenti a monte della definizione delle strategie significa contribuire in modo concreto alla costruzione delle condizioni che renderanno poi più accessibili ed efficaci anche i finanziamenti.”

In un contesto segnato da tensioni geopolitiche, crisi energetica e ripensamento delle catene logistiche globali, quale strategia dovrebbe adottare il sistema marittimo italiano per rafforzare resilienza e autonomia industriale?

“Da alcuni anni vediamo chiaramente due grandi direttrici di trasformazione del settore marittimo: la transizione verde e la transizione digitale. Sono questi i due grandi vettori che stanno incidendo su tutti i domini del mare, sia di superficie sia underwater.

Le due trasformazioni procedono con velocità diverse: il digitale, per sua natura, evolve più rapidamente; il green richiede tempi più lunghi e ha un’inerzia maggiore. Ma entrambe impongono una strategia molto chiara. Bisogna partire da ciò che l’Italia già possiede, cioè conoscenza, ricerca e capacità di sviluppo, e consolidare due traiettorie fondamentali.

La prima consiste nel trasformare il patrimonio di conoscenze presente nei centri di ricerca e nelle università in soluzioni tecnologiche e quindi in prodotti e infrastrutture per il mercato. La seconda riguarda le persone: questa doppia transizione deve essere accompagnata da competenze adeguate lungo tutta la filiera produttiva. Significa fare upskilling e reskilling di chi è già impiegato nel settore, formare tecnici in grado di operare in cantieri e su navi con livelli di digitalizzazione molto più elevati, ma anche progettisti e operatori capaci di lavorare con combustibili alternativi, che richiedono approcci e competenze differenti rispetto ai combustibili tradizionali.

Anche in questo caso, il Cluster Big cerca di svolgere una funzione di raccordo e coordinamento, per facilitare questi passaggi e accelerare la trasformazione della conoscenza in competenze operative.”

In questo quadro si inserisce anche la competizione asiatica, soprattutto sul terreno delle nuove tecnologie. Quale posizionamento può e deve assumere l’industria navale italiana ed europea?

“È un tema decisivo. In altri settori, penso ad esempio a certe tecnologie energetiche, l’Europa e l’Italia sono state all’avanguardia nella fase di sviluppo, salvo poi vedere la valorizzazione industriale e di mercato realizzarsi altrove. È un rischio che non possiamo permetterci di replicare.

La Blue Economy è destinata a diventare un fattore sempre più importante per la competitività economica del medio e lungo periodo. Storicamente ha già significato sicurezza energetica, sovranità alimentare, salute degli ecosistemi, stabilità climatica, trasporto e connettività globale. Oggi però il mare è anche molto di più: è il luogo fisico e strategico in cui passano dorsali energetiche, reti, dati, connessioni e nuove infrastrutture critiche.

Per questo dobbiamo puntare in modo deciso sullo sviluppo delle tecnologie che permettono alla Blue Economy di avanzare. Ma dobbiamo anche cambiare mentalità: non pensare più al mare come a uno spazio da sfruttare in modo estrattivo, bensì come a un ecosistema da cui generare valore in una logica rigenerativa. Significa saper utilizzare ciò che il mare consente, energeticamente, logisticamente e tecnologicamente, senza impoverirlo ma anzi rigenerandone il valore.

C’è poi un altro aspetto cruciale: sulla dimensione underwater abbiamo ancora enormi margini di conoscenza da colmare. In certi casi sappiamo meno di alcune aree dei nostri mari di quanto conosciamo di altri corpi celesti. Questo ci dice che la sfida è tanto scientifica quanto industriale. Abbiamo ancora moltissimo da fare per sviluppare una competitività esclusiva in una Blue Economy che è blu per definizione, ma è anche verde e sempre più digitale.”

In conclusione, il Mediterraneo sembra aver ritrovato una nuova centralità nelle rotte energetiche e commerciali. Quali opportunità si aprono, secondo lei, per porti, interporti e cluster logistici italiani?

“L’Italia gode di un posizionamento nel Mediterraneo che rappresenta un vantaggio competitivo straordinario. È una collocazione geografica di eccellenza, e dobbiamo esserne pienamente consapevoli. Per anni abbiamo vissuto dentro un paradigma di globalizzazione spinta, nel quale merci e flussi si muovevano su distanze molto lunghe, soprattutto via mare. Oggi

invece stiamo assistendo a una parziale riconfigurazione delle filiere, che tendono ad accorciarsi per aumentare la resilienza dei sistemi produttivi e per rendere più sicuri e più vicini gli approvvigionamenti.

È il paradigma del nearshoring. E se guardiamo a questa prospettiva, il Mediterraneo torna inevitabilmente al centro. Attorno a noi ci sono le sponde sud dell'Europa e nord dell'Africa: un bacino nel quale la cooperazione infrastrutturale, logistica, tecnologica ed energetica può produrre un valore enorme.

L'opportunità, quindi, non è soltanto logistica. È molto più ampia. Si tratta di costruire un ecosistema integrato e resiliente, fondato su flussi energetici, digitali e merceologici, capace di connettere ciò che accade sulla superficie del mare con quanto si sviluppa nei fondali e nelle infrastrutture sottomarine. In questo senso, il Mediterraneo non è semplicemente uno spazio di passaggio: può diventare una piattaforma strategica di nuova competitività per l'Italia.”

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

VIABILITÀ COMPLETAMENTE RIPRISTINATA SUL PONTE MOBILE DI LIVORNO



Si sono conclusi definitivamente i lavori al ponte mobile dell'ultimo tratto della Fi-Pi-Li che collega la strada di grande comunicazione al porto di Livorno, in particolare la Darsena Toscana.ponte

La viabilità è stata completamente ripristinata permettendo il flusso quotidiano dei mezzi pesanti in transito e consentendo ai traffici commerciali diretti in particolare alla Darsena Toscana di riprendere senza interruzioni.

A inizio Marzo il ponte aveva subito un improvviso guasto uscendo dalla propria sede di scorrimento e finendo per incastrarsi, rendendo impossibile il transito dei veicoli.

Il 19 Aprile scorso si era conclusa positivamente l'operazione di riposizionamento della campata del ponte mobile, attività complessa dal punto di vista tecnico coordinata dalla Città Metropolitana di Firenze, competente sul tratto interessato, con il sostegno

finanziario della Regione Toscana.

Ora, come previsto, dopo le ultime lavorazioni, controlli e il collaudo ha portato alla riapertura odierna.

Il futuro

Nonostante il ripristino del ponte, un punto cruciale resta quello della tenuta dell'infrastruttura: alla sua costruzione le previsioni di traffico era ben inferiori a quelle che poi si sono verificate nella realtà di tutti i giorni e che ha portato a uno stato di usura superiore a quanto atteso.

Si lega così a questo aspetto quello della progettazione e realizzazione attesa del nuovo ponte definitivo sullo Scolmatore che permetterebbe di garantire continuità operativa alle principali infrastrutture portuali, a partire dalla Darsena Toscana e in prospettiva dalla futura Darsena Europa, evitando che la fluidità dei traffici resti condizionata dalla vulnerabilità delle attuali strutture.

SEATRADE CRUISE GLOBAL: I PORTI ITALIANI SI PRESENTANO COMPATTI



Il Seatrade Cruise Global 2026, la più importante fiera mondiale dedicata al settore crocieristico in corso a Miami, ha riunito i porti italiani per presentare in modo unito la propria offerta sul mercato mondiale.

“Cruiseltaly-One Country, Many Destinations” non è solo uno slogan, ma un modello che rappresenta un percorso avviato negli anni per promuovere un’offerta integrata e competitiva del Paese, valorizzando la varietà e la qualità delle sue destinazioni.

La presenza a Miami si inserisce in una strategia più ampia di promozione del sistema portuale italiano, che punta su sostenibilità, innovazione e qualità dei servizi per rafforzare la competitività del Paese e contribuire allo sviluppo del turismo e dell’economia del mare.

“Il lavoro portato avanti dal sistema portuale italiano negli ultimi anni -ha commentato dagli Usa il presidente di Assoporti, Roberto Petri- ha consentito di rafforzare il posizionamento dell’Italia nel panorama crocieristico internazionale. Quest’anno, anche in vir-

tù dei risultati raggiunti, e nell’ottica di quanto concordato in sede assembleare dei presidenti delle AdSp, la presenza a Miami rappresenta un’occasione fondamentale per consolidare relazioni, sviluppare nuove opportunità e promuovere un’offerta sempre più integrata e sostenibile. Relazioni e opportunità solide e consolidate nel tempo tra gli Stati Uniti e l’Italia.”

Nel corso della manifestazione, il booth Cruiseltaly è punto di riferimento per operatori, compagnie crocieristiche e stakeholder internazionali, offrendo un calendario di incontri istituzionali e momenti di confronto dedicati allo sviluppo del settore.

Gli incontri istituzionali e le prospettive economiche

La manifestazione si caratterizza per le attività istituzionali come l’incontro con i porti della Florida, ospitato da PortMiami, alla presenza degli alti rappresentanti dei porti della Florida, del Console d’Italia a Miami e delle Autorità di Sistema portuale italiane. L’incontro, previsto nell’ambito del Protocollo d’inte-

sa sottoscritto nel Marzo 2025, ha rappresentato un momento di confronto operativo e strategico, confermando una collaborazione solida e strutturata tra Italia e Stati Uniti nei settori della crocieristica, della logistica e dell'innovazione portuale.

Il dialogo avviato consolida ulteriormente le relazioni tra i due sistemi portuali e apre a nuove opportunità di sviluppo congiunto e scambio di buone pratiche.

Il comparto crocieristico continua a rappresentare un asset strategico per l'economia nazionale. Dopo i risultati positivi registrati nel 2024, con oltre 14,2 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani, i dati più recenti confermano un trend di crescita anche nel 2025, con incrementi diffusi nei principali scali nazio-

nali e un andamento complessivamente positivo del traffico passeggeri, comprese le crociere.

Le dinamiche registrate evidenziano un rafforzamento del ruolo del sistema portuale italiano nel mercato internazionale, sostenuto dalla capacità di intercettare la domanda e di offrire servizi sempre più efficienti e integrati.

“La partecipazione al Seatrade Cruise Global – ha concluso Petri – non è solo un momento di promozione, ma un'occasione concreta per rafforzare il dialogo internazionale e valorizzare il ruolo dell'Italia come hub strategico nel Mediterraneo”.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



FORTUNE INT. FESTEGGIA I SUOI PRIMI 35 ANNI DI STORIA



Oggi come oggi per gestire le spedizioni internazionali evitando inghippi, problemi e ritardi occorre disporre di una grande e lunga esperienza, capacità e conoscenza del settore, oltre ad una buona dose di Fortuna. Proprio per questo fu scelto (nome omen), tanto tempo fa, per un'azienda che doveva occuparsi di trasporti marittimi, il nome FORTUNE.

Quest'anno, fra l'altro, si celebra il 35° anniversario dell'inizio della grande avventura di FORTUNE INTERNATIONAL TRANSPORT, iniziata nel 1991, dapprima dedicandosi al settore del consolidato marittimo e poi concentratasi sul project cargo ed il coordinamento dei trasporti di grossi impianti.

Tutto questo è stato possibile grazie soprattutto ad una solida rete di agenti altamente professionali dislocati in tutto il mondo, selezionati nel corso degli anni con cura tanto maniacale da poter affermare che in questi sette lustri non si è mai verificato alcun incidente di percorso.

D'altronde il loro slogan lo afferma continuamente: "All you need is Fortune" (nella vita ci vuole Fortuna...)

Oggi fra turbine, trasformatori, caldaie, pale eoliche, impianti di varia potenza e dimensione, i clienti che si affidano con fiducia alla Fortune International Transport risultano sempre più numerosi.

Fortune International Transport, infatti, ha costantemente incrementato lo sviluppo della propria attività di trasporto di carichi eccezionali, dopo essere entrata a far parte di una rete globale di esperti massimamente specializzati in questo specifico settore.

Fortune International, infatti, offre alla propria clientela, unitamente ad un servizio rigorosamente personalizzato, anche quella flessibilità che soltanto uno spedizioniere privato specializzato può essere in grado di garantire, fornendo tutte le soluzioni logistiche proprie di un'azienda che può agire contando su una profonda conoscenza del mercato.

Insomma, Fortune offre una gamma di servizi ampia e qualificata per le più svariate tipologie di impianti, da quelli petroliferi a quelli energetici. Nello spirito di massima collaborazione Fortune si presta anche ad assistere efficacemente anche gli spedizionieri che non dispongono di un settore "project proprio".

Che voi siate esportatori, importatori o intermediari di qualsiasi genere e specie, chiamateli con fiducia e con la certezza di avere una disponibilità a collaborare assolutamente garantita.

Paolo Federici, fondatore e guida di Fortune, oltre a scrivere articoli sulle problematiche legate al settore, è anche autore di alcuni libri dedicati al mondo del trasporto, dal "Manuale dei Trasporti Marittimi" a "Due navi, un attentato" (che racconta profeticamente il blocco di Suez con dieci anni di anticipo) ed a "Nove pallottole per il presidente" (un racconto

che ha per protagonista uno spedizioniere che, trasformatosi in detective riesce a venire a capo di un giallo internazionale).fortune

Noi del Messaggero Marittimo lo avevamo intervistato appena Trump annunciò che avrebbe imposto i suoi famigerati dazi e la sua previsione si è rivelata esatta: "I dazi li pagheranno gli americani!" ci disse Federici ed oggi gli ultimi rapporti confermano che il 96 per cento è caduto in capo proprio agli americani e solo un 4 per cento di esportatori si è lasciato intimidire dalle farneticanti minacce trumpiane accettando di farsi carico di quel costo extra.

Perché, come diceva Martin Luther king: "La paura bussò alla porta, il coraggio andò ad aprire e fuori c'era il deserto!"

L'immagine

L'immagine della dea bendata (che rappresenta proprio la Fortuna), è un dipinto icasticamente creativo realizzato per l'occasione da Chantal Senetta: intende rappresentare l'anniversario di corallo con la collana, il numero 35 con la corona e gli orecchini, in un'immagine dedicata al mare, con il colore azzurro schiumante sugli occhi e con il sole che sorge dal mare, fra le labbra!

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



TRASPORTI E LOGISTICA, ASSE RAFFORZATO TRA CONFETRA E ANITA



Rafforzare la capacità di rappresentanza e affrontare in modo più coordinato le sfide del settore: è questo l'obiettivo del protocollo d'intesa siglato tra Confetra e ANITA, che consolida una collaborazione già avviata da anni su numerosi fronti strategici. L'accordo si inserisce in un contesto in cui il comparto dei trasporti e della logistica – che in Italia incide per circa il 9% del PIL – assume un ruolo sempre più centrale e al tempo stesso esposto, anche alla luce delle attuali tensioni geopolitiche. Le due organizzazioni condividono infatti un percorso comune su temi sindacali, amministrativi, politici e internazionali, in risposta a una crescente convergenza degli interessi delle rispettive basi associative, pur nel rispetto della reciproca autonomia.

A sottolineare la portata dell'intesa è il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, che evidenzia come le sfide future richiedano competenze trasversali e una rappresentanza sempre più unitaria nei confronti delle istituzioni, sia a livello nazionale che europeo.

Nel dettaglio, il protocollo individua alcune aree prioritarie di collaborazione: diritto del lavoro e relazioni sindacali, regolazione delle Authorities, normativa sull'autotrasporto e Albo degli Autotrasportatori, oltre al rafforzamento del dialogo con le istituzioni europee. L'intesa prevede inoltre la possibilità di ampliare il perimetro della cooperazione con ulteriori dossier condivisi e iniziative congiunte sui principali temi del settore.

Sulla stessa linea il presidente di Anita, Riccardo Morelli, che sottolinea come l'accordo rappresenti un passo concreto verso una maggiore coesione del comparto. L'obiettivo è dare voce in modo più efficace alle esigenze delle imprese dell'autotrasporto e della logistica, contribuendo a rafforzare competitività e sviluppo del sistema Paese.

Con questa intesa, Confetra e Anita puntano dunque a fare sistema, consolidando un fronte comune capace di incidere con maggiore forza nei processi decisionali e nelle politiche di settore.

OK DEI CDA PER LA NASCITA DI “INTERPORTO PADOVA HALL SPA”

La fusione per incorporazione di Padova Hall Spa in Interporto Padova Spa si avvia alla conclusione con la proposta della nuova denominazione della società in “Interporto Padova Hall Spa”.

I CdA delle due società si sono infatti riuniti in contemporanea per approvare il progetto e la richiesta congiunta della nomina di un esperto da parte del Tribunale, che avrà il compito di stabilire il rapporto di cambio finale, la cui stima effettuata dallo studio BZM (Fabio Buttignon e Giulia Milan) porta ad una forbice nell’ambito della quale Interporto Padova peserà tra l’82,9 % e l’86,3% mentre Padova Hall tra il 13,7% e il 17,1%.

In base a questa forbice, il nuovo capitale sociale della società incorporante Interporto Padova Spa, post fusione, che oggi è di 44.929.355 euro, sarà compreso tra 51.628.350 euro e 53.636.985 euro. L’operazione di fusione consentirà l’integrazione e la valorizzazione dei due patrimoni immobiliari per un valore corrente complessivo di circa 430 milioni di euro, strategici per il territorio locale.

Gli ultimi passaggi

Mancano ancora tre passaggi chiave perché l’operazione di fusione si concluda:

- Approvazione del progetto da parte dei Soci, Comune, Provincia e Camera di Commercio
- Determinazione del rapporto di cambio da parte dell’esperto nominato dal tribunale
- Ratifica finale da parte dell’Assemblea dei Soci

L’integrazione tra le due realtà, non è un semplice operazione di aggregazione societaria, ma una scelta strategica, industriale e istituzionale, che ha l’obiettivo di creare un unico operatore economico più strutturato da un punto di vista economico e finanziario in grado di affrontare le sfide dei prossimi anni, valorizzando complementarietà già esisten-



ti e attivando nuove sinergie operative, finanziarie e strategiche.

Un progetto che guarda al futuro fondato su solidità industriale, sostenibilità economica e valorizzazione delle eccellenze locali, per un miglioramento della vita economica di tutto il territorio.

Per Interporto rappresenta un ulteriore tassello di un progetto di integrazione di lungo periodo iniziato anni fa con la fusione per incorporazione in Interporto dei Magazzini Generali e del Consorzio Zona Industriale di Padova.

Per Padova Hall rappresenta l’avvio di una partnership strategica con un soggetto di rilievo, che ha l’obiettivo di rafforzare la propria posizione competitiva sul mercato, garantendo la prosecuzione dell’attività aziendale caratteristica, cioè fieristica e congressuale, nonché della vocazione del quartiere fieristico quale polo di aggregazione ad alto contenuto di ricerca e innovazione.

“Si tratta -sottolinea il presidente di Interporto Padova Spa Luciano Greco- di un progetto sfidante che conferma il ruolo di Interporto a supporto dello sviluppo economico e sociale del territorio”.

“Questa aggregazione consentirà di rafforzare il piano industriale di Padova Hall valorizzando la storia, le competenze e le relazioni acquisite dalla società nei suoi 107 anni di attività al servizio della città”, così il presidente di Padova Hall Spa Paolo Ferrin.

DARSENA EUROPA, VIA LIBERA DEL PARLAMENTO: DIONISI COMMISSARIO STRAORDINARIO



dal Parlamento che rafforza il percorso di realizzazione di un'infrastruttura strategica per il territorio e per l'intero sistema portuale nazionale, imprimendo una decisiva accelerazione a un'opera attesa da anni."

Il Prefetto Dionisi era stato indicato dallo stesso ministro Salvini lo scorso Ottobre durante la visita ai cantieri della maxi darsena, poi l'avvio dell'iter.

" Dionisi – continuano dal ministero – è un uomo delle istituzioni, che ha dimostrato nel corso della sua carriera capacità, equilibrio e autorevolezza. A lui viene affidato un compito fondamentale, che saprà svolgere con terzietà, indipendenza e trasparenza, garantendo il rispetto delle regole e l'efficacia dell'azione amministrativa."

La Darsena Europa rappresenta un volano di sviluppo, occupazione e competitività e la nomina del commissario straordinario garantirà come previsto, il corretto proseguimento dei lavori secondo quanto previsto.

La Camera dei Deputati e il Senato della Repubblica hanno espresso parere favorevole allo Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che conferisce l'incarico di Commissario straordinario per la realizzazione della Darsena Europa di Livorno al Prefetto Giancarlo Dionisi.

"Una scelta – si legge in una nota del Mit- condivisa

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



GRIMALDI, CONSEGNATA E BATTEZZATA LA “GRANDE TOKYO”



È stata consegnata e battezzata a Shanghai la nuova Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande Tokyo, decima unità ammonia-ready della flotta del Gruppo Grimaldi. La nave rappresenta l'ultima delle sette unità gemelle commissionate ai cantieri Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited e China Shipbuilding Trading Company Limited, entrambe controllate dal colosso statale China State Shipbuilding Corporation. Progettata per il trasporto di veicoli – dalle auto ai SUV, fino ai furgoni, sia elettrici che a combustione – la Grande Tokyo offre una capacità pari a 9.241 CEU (Car Equivalent Unit). La nave dispone inoltre di quattro ponti rinforzati per il carico di mezzi rotabili di grandi dimensioni, con la possibilità di imbarcare unità fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri.

Il nome scelto è un omaggio a Tokyo e al ruolo sempre più strategico del Giappone all'interno del network asiatico del gruppo. Il Grimaldi Group collega infatti diversi porti giapponesi con servizi diretti verso Europa, Golfo Persico e Africa orientale, integrati da una rete globale che comprende oltre 150 porti in 60 Paesi.

Alla cerimonia di battesimo hanno preso parte, tra gli altri, Zhang Wei, vicepresidente di SWS, e Luigi Pacella Grimaldi, Automotive Intercontinental Director del gruppo. Madrina della nave è stata Rena Kawachi, HR Director di Mitsubishi Fuso, a conferma della consolidata collaborazione per l'export di veicoli giapponesi verso Africa, Medio Oriente, Nord Europa e Mediterraneo.

“Con le nostre PCTC ammonia-ready di ultima generazione, caratterizzate da elevata capacità ed emissioni drasticamente ridotte, definiamo un nuovo standard di efficienza ed ecosostenibilità nel trasporto globale di veicoli”, ha dichiarato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo, ribadendo l’impegno a sviluppare soluzioni logistiche sempre più avanzate e sostenibili.

Il viaggio inaugurale prenderà il via nei prossimi giorni dal porto di Ningbo, con destinazione Brazil. A bordo circa 6.800 autovetture dirette ai porti di Paranaguá e Rio de Janeiro.

Dal punto di vista tecnico, la Grande Tokyo misura 200 metri di lunghezza, 38 metri di larghezza e ha una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate. È equipaggia-

ta con un motore elettronico di ultima generazione, progettato per garantire consumi ridotti e il rispetto dei più severi standard internazionali in materia di emissioni di CO₂, NOx e SOx. Grazie alle innovazioni progettuali e all’ottimizzazione della capacità di carico, la nave consente una riduzione delle emissioni di CO₂ per unità trasportata fino al 50% rispetto alla precedente generazione di PCTC.

La classificazione Ammonia Ready, certificata da RINA, attesta inoltre la possibilità di una futura conversione all’utilizzo dell’ammoniaca come combustibile a zero emissioni di carbonio. La nave è infine predisposta per il cold ironing, ovvero l’alimentazione elettrica da terra durante la sosta in porto, ulteriore elemento che contribuisce alla riduzione dell’impatto ambientale delle operazioni.

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

IN AGENDA

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

GARIGLIO ACCOGLIE PETRI, FOCUS SUL PORTO DI LIVORNO



Prosegue da Livorno il percorso istituzionale del nuovo presidente di Assoporti, Roberto Petri, che nella giornata odierna ha fatto visita a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Ad accoglierlo il presidente dell'AdSp, Davide Gariglio, alla guida dal Novembre scorso del sistema portuale che comprende Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Capraia.

L'incontro si inserisce nel programma di visite che Petri ha avviato dopo l'elezione al vertice dell'associazione dei porti italiani ed ha assunto fin da subito un carattere non soltanto istituzionale, ma anche operativo.

Nel confronto con il management dell'ente si è parlato dei principali dossier che attraversano oggi la portualità nazionale, a partire dalla riforma del sistema portuale, fino agli effetti che il nuovo irrigidimento del quadro internazionale, tra guerra in Iran e criticità nello

Stretto di Hormuz, rischia di produrre sugli equilibri dei traffici marittimi.

La mattinata ha avuto un primo passaggio direttamente in porto, con una ricognizione via mare a bordo di un'unità della Guardia Costiera. È stata l'occasione per osservare lo scalo da una prospettiva privilegiata e per fare il punto sugli interventi infrastrutturali già avviati e sulle direttrici strategiche lungo cui l'Autorità di Sistema sta indirizzando lo sviluppo del porto di Livorno.

Nel corso della visita sono state toccate la Darsena Toscana, la Darsena n.1, l'area destinata al futuro porto turistico e quella dedicata al traffico ro-ro, in un itinerario pensato per offrire una lettura complessiva delle trasformazioni in atto.

Particolare attenzione è stata riservata all'ampliamento del Canale di Accesso, considerato uno degli snodi più rilevanti per consentire allo scalo di accogliere navi portacontainer di nuova generazione, e all'avanzamento della Darsena Europa, l'intervento destinato a ridefinire in profondità il profilo competitivo del porto di Livorno.

Proprio su questo progetto Petri ha espresso un giudizio molto positivo, sottolineandone il valore non soltanto per la Toscana ma per l'intero sistema logistico nazionale.

La visita è poi proseguita nella sede della Port Authority, dove il presidente di Assoporti ha incontrato i dirigenti dell'ente e approfondito con loro la visione di un sistema portuale che punta con decisione su innovazione, sostenibilità e modernizzazione dei processi.

Fra i temi emersi nel confronto, particolare rilievo hanno assunto gli investimenti sul cold ironing, considerati essenziali per rafforzare il profilo ambienta-

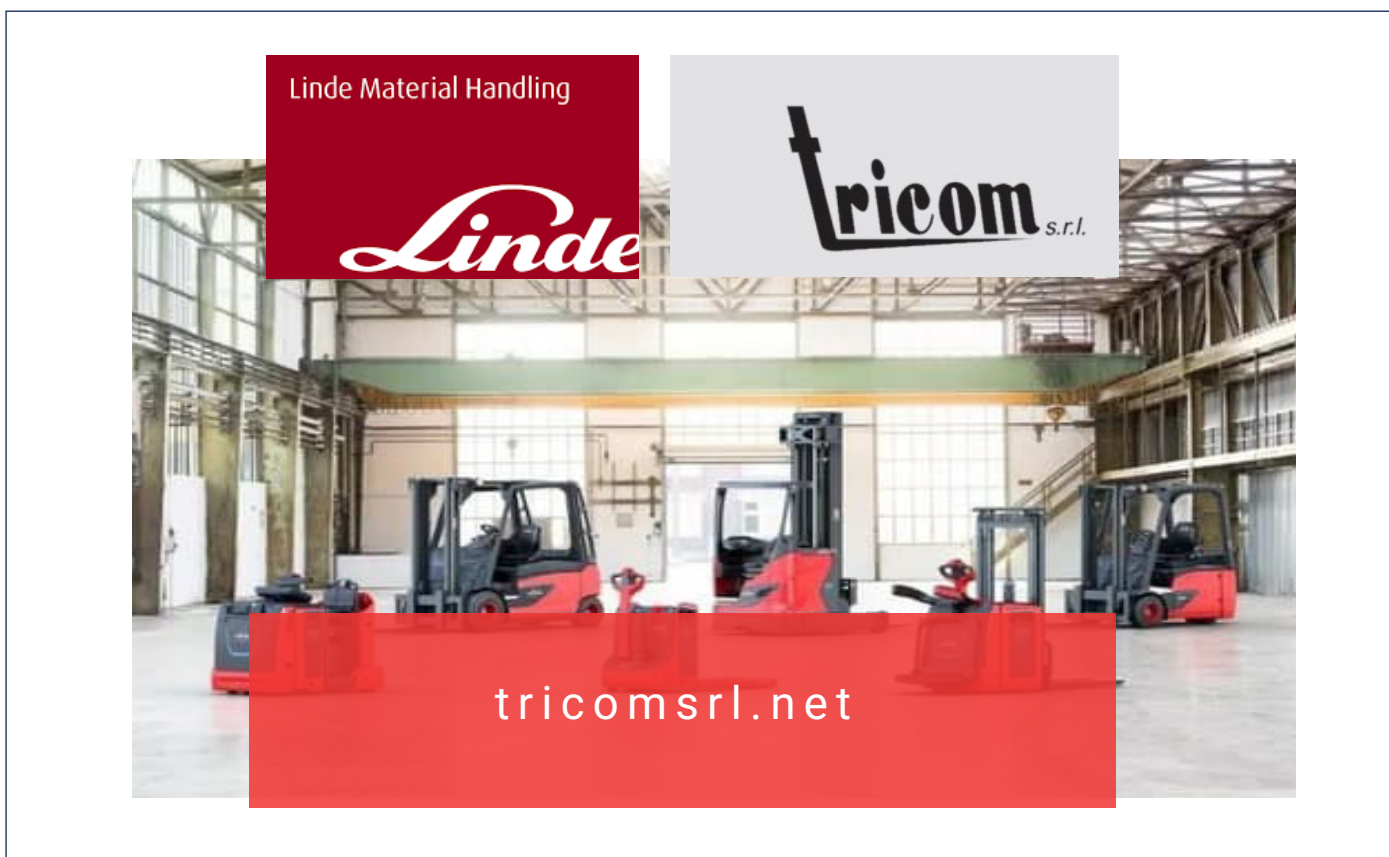
le dello scalo, e quelli sul fronte della digitalizzazione, con il Tuscan Port Community System indicato come una delle esperienze più avanzate nel panorama logistico-portuale italiano.

“È un onore accogliere oggi a Livorno il presidente Roberto Petri. La sua presenza qui testimonia una profonda attenzione verso la realtà operativa e il capitale umano dei nostri porti”, ha dichiarato Gariglio al termine dell’incontro. “La sinergia tra le singole Autorità e Assoportri è fondamentale per affrontare con una voce sola le sfide che ci attendono”, ha aggiunto, ribadendo la volontà di consolidare il ruolo di Livorno e Piombino come snodi logistici sempre più avanzati.

Soddisfazione è stata espressa anche da Petri, che ha rimarcato il valore degli investimenti in corso e la coerenza della visione strategica che accompagna lo sviluppo del porto di Livorno e dell’intero sistema

dell’Alto Tirreno. Il presidente di Assoportri ha richiamato in particolare il peso della Darsena Europa e dell’ampliamento del Canale di Accesso come interventi decisivi per rafforzare la competitività degli scali italiani nel contesto internazionale, sottolineando al tempo stesso l’importanza degli sforzi compiuti sul terreno della sostenibilità ambientale e dell’innovazione digitale.

“In una fase complessa, segnata anche da tensioni geopolitiche che incidono sugli equilibri dei traffici marittimi globali, è indispensabile che il sistema portuale italiano continui a muoversi in modo coeso e coordinato”, ha osservato Petri, aggiungendo che Assoportri intende rafforzare ulteriormente il proprio ruolo di supporto alle Autorità di Sistema Portuale, favorendo il dialogo istituzionale e contribuendo alla definizione di politiche efficaci per lo sviluppo del settore e per la crescita del Paese.



BRENNERO, ANITA E MIT ALLINEATI SULLA SFIDA EUROPEA



Sul Brennero, il segnale politico e logistico che arriva da Roma è oggi duplice ma perfettamente convergente. Da una parte ANITA, al termine dell'udienza davanti alla Corte di Giustizia dell'Unione europea sulla procedura di infrazione aperta contro l'Austria, parla di un passaggio decisivo verso un'Europa "senza barriere".

Dall'altra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ribadisce che i divieti imposti lungo il corridoio incidono in modo grave sulla libertà di circolazione e sul corretto funzionamento del mercato interno, esprimendo una forte aspettativa per una soluzione positiva della vertenza.

Le due posizioni, lette insieme, compongono una linea chiara: la partita del Brennero non riguarda più soltanto il traffico pesante, ma il principio stesso di continuità logistica all'interno dell'Unione.

Un asse comune tra rappresentanza e istituzioni

Il comunicato diffuso da ANITA insiste sul fatto che le restrizioni adottate dall'Austria lungo uno dei principali corridoi della rete TEN-T abbiano ormai prodotto un effetto distorsivo stabile sugli scambi intraeuropei. L'associazione richiama in particolare le interruzioni settoriali del transito, il divieto notturno, le limitazioni stagionali e i sistemi di contingentamento del traffico, sottolineando come nei giorni più critici le code dei mezzi pesanti possano raggiungere dimensioni tali da compromettere seriamente la fluidità dei traffici.

La nota del MIT non entra nello stesso dettaglio operativo, ma rafforza il quadro sul piano istituzionale: secondo il Ministero, nell'udienza appena conclusa la parte italiana ha ribadito la gravità delle misure ri-

spetto alla libera circolazione delle merci e al buon funzionamento del mercato interno.

È proprio qui che ANITA e MIT si saldano: l'associazione descrive gli effetti sul sistema dei trasporti, il Ministero ne certifica la rilevanza sul terreno del diritto europeo e della competitività.

Il Brennero come questione di competitività

Il tratto più interessante della posizione di ANITA è che non si limita a una protesta di categoria, ma prova a riportare il Brennero dentro una dimensione più ampia, quella del sistema economico italiano ed europeo. Quando Thomas Baumgartner parla di violazione dei principi fondamentali dell'Unione e di penalizzazione del sistema economico, il riferimento è precisamente a questo: il Brennero non è un semplice passaggio alpino, ma uno snodo logistico che collega produzione, distribuzione e mercati.

La nota del MIT rafforza questo impianto lessicale attraverso due espressioni molto significative, "certezza del diritto" e "condizioni più favorevoli per gli auto-transportatori", legando così il piano giuridico a quello economico. La vertenza, in altre parole, viene rappresentata non solo come una controversia con Vienna, ma come una questione che tocca la possibilità per il trasporto italiano di operare in un quadro regolatorio stabile e coerente con le regole del mercato unico.

Il peso delle restrizioni sulla logistica reale

ANITA insiste molto sul carattere ormai sistemico delle restrizioni austriache. Il punto non è solo il disagio del singolo viaggio, ma l'effetto di accumulo che queste misure producono sull'intera filiera logistica: tempi di attraversamento meno prevedibili, congestione concentrata nelle finestre consentite, maggiore rigidità organizzativa per i vettori e impatto diretto sulla regolarità dei flussi commerciali.

Anche quando il MIT parla di "buon funzionamento del mercato interno", in fondo, sta dicendo la stessa cosa con linguaggio istituzionale: un corridoio strategico non può essere gestito con misure che finiscono per alterare la continuità dello scambio europeo.

In questo senso il valore del comunicato ANITA sta proprio nell'aver tradotto in termini concreti ciò che il Ministero ha espresso in termini di principio.

Le prossime scadenze della vertenza

Sul piano procedurale, la nota del MIT offre anche il calendario della prossima fase giudiziaria. Le conclusioni dell'avvocato generale sono attese per il 16 luglio 2026, mentre la pronuncia della Corte è prevista entro la fine dell'anno. Questo dettaglio dà alla vicenda una scansione precisa e consente di leggere la presa di posizione di ANITA non come uno sfogo immediato dopo l'udienza, ma come un posizionamento politico in vista di una fase decisiva del contenzioso.

L'associazione, infatti, non si limita a sostenere il Governo italiano: chiede apertamente che la Corte accolga la linea di Roma e metta fine a una situazione che considera incompatibile con la libera circolazione delle merci.

Il MIT, dal canto suo, non anticipa giudizi, ma lascia trasparire un'aspettativa altrettanto netta verso un esito che ristabilisca condizioni più favorevoli per il trasporto e per la competitività.

Un dossier che resta dentro il merito europeo

Il merito è dunque quello di riportare il Brennero alla sua natura originaria: non una disputa periferica, ma una questione europea. Da un lato c'è l'associazione che denuncia l'effetto concreto delle limitazioni sul trasporto e sulla logistica; dall'altro c'è il Ministero che riconduce la vicenda al terreno della legalità comunitaria e del corretto funzionamento del mercato interno.

In mezzo sta il vero nodo del dossier: se lungo uno dei corridoi più importanti d'Europa la circolazione continua a essere compressa da misure unilaterali, allora il problema non riguarda più soltanto chi guida un mezzo pesante, ma l'equilibrio stesso tra libertà economiche, regole comuni e competitività continentale. È su questo asse, più ancora che sul solo conflitto bilaterale con l'Austria, che oggi ANITA e MIT mostrano di parlare la stessa lingua.



GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



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

www.grimaldi.napoli.it

ALIS RIUNISCE IL CONSIGLIO: ALLARME SUI COSTI PER TRASPORTO E LOGISTICA



Forte preoccupazione per l'impatto della crisi internazionale sul sistema dei trasporti e della logistica è emersa nel corso del Consiglio dei Soci di ALIS, riunitosi nella sede nazionale. Ad aprire i lavori è stato il presidente Guido Grimaldi, che ha sottolineato come l'attuale scenario globale, segnato da tensioni geopolitiche, stia generando un significativo aumento dei costi energetici e dei carburanti, con effetti diretti sull'intera filiera logistica e sui prezzi finali per imprese e consumatori.

Nel corso dell'incontro è stato evidenziato come le criticità nelle principali rotte marittime, in particolare nello Stretto di Hormuz, stiano determinando rincari nei noli, nei premi assicurativi e nei costi operativi. Una pressione che si riflette su tutte le modalità di trasporto e che rischia di compromettere la sostenibilità economica del comparto.

Pur riconoscendo l'efficacia delle misure emergenziali adottate dal Governo – tra cui la riduzione delle accise sui carburanti e i crediti d'imposta per l'auto-transporto – ALIS ha ribadito la necessità di rafforzare ulteriormente gli strumenti di sostegno. Secondo l'associazione, esiste infatti il rischio concreto di una paralisi del settore, stretto tra l'aumento incontrollato dei costi e l'impatto delle normative europee, come il sistema ETS. "Le criticità legate alla navigazione in alcune aree strategiche come lo Stretto di Hormuz stanno determinando rincari nei noli marittimi, nei premi assicurativi e nei costi operativi, con un impatto che si estende a tutte le modalità di trasporto. Pur avendo espresso apprezzamento per le misure emergenziali adottate dal Governo a sostegno del settore in risposta alle crisi dei mercati internazionali, tra cui la riduzione delle accise sui carburanti e il credito d'imposta per le imprese di autotrasporto,

sentiamo però il bisogno di sottolineare la necessità di ampliare il sostegno ad un comparto ritenuto economicamente e socialmente strategico, nonché di rafforzare ulteriormente gli strumenti di supporto e compensazione”.

A tal proposito, Grimaldi ha richiamato le stime di RINA, che indicano un impatto economico dell’ETS sulla flotta europea pari a 5,7 miliardi di euro nel 2025 e oltre 8,2 miliardi nel 2026, cui si aggiungono gli oneri legati al FuelEU. Da qui la richiesta di una revisione della direttiva europea e di un incremento delle risorse per incentivi strategici come Sea Modal Shift e Ferrobonus, con l’obiettivo di portarli a 150 milioni di euro annui. L’associazione auspica inoltre che i proventi dell’ETS vengano reinvestiti nel settore marittimo e intermodale. “C’è infatti il rischio concreto – aggiunge il Presidente di ALIS – che sia compromessa la tenuta economica del Paese e, per essere ancora più chiari, c’è il rischio di paralisi di un settore che non può sostenere contemporaneamente incrementi incontrollati dei costi derivanti dalla situazione globale e tassazioni europee come l’ETS. Ricordo che le stime RINA indicano un impatto economico dell’ETS sulla flotta navale europea pari a 5,7 miliardi nel 2025 e oltre 8,2 miliardi nel 2026, a cui si aggiungono i costi del FuelEU. Ci auguriamo pertanto che l’UE giunga davvero alla revisione di questa direttiva entro il termine di luglio che è stato indicato e, al tempo stesso, che da parte del nostro Governo siano aumentate le risorse per gli incentivi Sea Modal Shift e Ferrobonus, portandole a 150 milioni di euro annui. Inoltre, auspichiamo che i proventi dell’ETS vengano reinvestiti nel settore, ossia destinati a chi opera nell’intermodalità marittima, rispondendo così al principio per cui “ciò che proviene dal mare, ritorni al mare”, al fine di alimentare un circolo virtuoso e sostenibile”.

Nel corso della riunione è stato anche fatto il punto sul successo della quinta edizione di LetExpo, che ha confermato il proprio ruolo di piattaforma di confron-

to tra imprese e istituzioni, registrando una crescita significativa in termini di partecipazione.

Infine, il Consiglio ha accolto nuovi soci consiglieri, a testimonianza della crescente attrattività dell’associazione e del rafforzamento di un network sempre più integrato tra logistica, servizi, innovazione e trasporti. “ Durante il Consiglio di oggi abbiamo inoltre accolto con enorme soddisfazione l’ingresso di nuovi Soci consiglieri, a testimonianza della continua crescita e attrattività dell’Associazione quale punto di riferimento per un network sempre più ampio e integrato di imprese operanti nei settori della logistica, dei trasporti, dei servizi e dell’innovazione: DI.GI. ACADEMY, offre servizi di consulenza e formazione nel settore della cybersecurity, GRUPPO SPINELLI, azienda di servizi terminal portuali e trasporto merci, ISTITUTO DI VIGILANZA COOPSERVICE, si occupa di vigilanza privata e security, KLAARYO, realtà specializzata in servizi software per processi HR, MEDITEL, opera nella produzione, assistenza e riparazione di apparati elettronici per telecomunicazioni, ferroviario, aerospazio e mobilità, MIRI, attiva nella manutenzione ferroviaria e costruzione di impianti di condizionamento ferroviari e fotovoltaici, RANDSTAD SERVICES, importante società orientata ai servizi per le risorse umane e il mondo del lavoro, STUDIO CARBOGNANI, studio di consulenza per il commercio estero e ZUCCHETTI LOGISTICS, si occupa di sviluppo e installazione di software per gestione magazzino, logistica e trasporti. ALIS – conclude Grimaldi – continuerà a svolgere il proprio ruolo con responsabilità e visione, rafforzando il dialogo istituzionale, sostenendo le imprese e promuovendo un modello di logistica sempre più sostenibile, efficiente e competitivo”.

ALIS, ha concluso Grimaldi, continuerà a sostenere il comparto attraverso il dialogo istituzionale e la promozione di un modello logistico più efficiente, competitivo e sostenibile, in una fase particolarmente delicata per l’economia globale.

DIARIO DI BORDO:

LIBERA FOTOGRAFA I PORTI ITALIANI E I FENOMENI ILLEGALI



Per il terzo anno Libera pubblica il rapporto “Diario di bordo” che raccoglie i dati dei porti italiani e internazionali in tema di criminalità.

Gli scali portuali si confermano tristemente come luoghi di opportunità per i gruppi criminali e i loro profitti soprattutto per narcotraffico, merci lecite e illecite di portata più o meno grande.

Questo, nonostante l’intenso lavoro delle forze dell’ordine che quotidianamente lavorano dentro i porti per contrastare il fenomeno.

Il rapporto di Libera vuole essere uno “strumento di denuncia e documentazione, con l’obiettivo di accendere i riflettori su dinamiche spesso invisibili o sottovalutate. Non si tratta di criminalizzare il siste-

ma portuale, ma di comprenderne le fragilità e i punti di esposizione” si legge nella nota dell’associazione. diario di bordo

Il report è stato assemblato attraverso l’analisi dei comunicati stampa della Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza, integrati dalla rassegna stampa prodotta quotidianamente da Assoporti.

Quello che emerge è che al centro dei fenomeni criminali non ci sono solo i grandi scali portuali italiani, ma anche quelli più piccoli, caratterizzati da attività di diporto nautico o pesca.

Nel 2025 ad esempio si registrano per la prima volta alcuni porti: Acciaroli, Acitrezza, Agropoli, Cervia, Fiumicino, Francavilla al mare, Manfredonia, Ragusa, Siracusa, Taureana di Palmi.

I numeri

L’illecito più diffuso nei nostri scali resta quello del traffico di stupefacenti, seguito dalle attività illegali legate all’importazione di merci o prodotti, in calo rispetto al 2024 e dalle esportazioni illegali. In fondo alla scala i sequestri di merce in transito.

I dati 2025 indicano 131 casi di criminalità nei porti italiani, il +14% rispetto all’anno precedente.

A crescere è anche il numero di scali coinvolti: da 30 si è passati nel 2025 a 38 (+27%).

Nella classifica regionale si posizionano sul podio le Marche (16 casi), poi Calabria, Lazio, Sardegna e Liguria con 15 casi ciascuna, uno in meno per Puglia e Sicilia.

Il numero più alto di casi criminali del 2025 si registra nel porto di Civitavecchia, con 14 episodi criminali rispetto ai 4 del 2024. Seguono Ancona e Gioia Tauro con 13 casi e Genova con 12 casi, in calo rispetto al primo posto del 2023 (13 casi).

Guardando all’anno precedente, ci sono anche delle flessioni: Livorno passa da 16 a 5 casi, Bari da 10 a 6, Napoli da 7 a 2, mentre Venezia registra il calo più marcato, passando da 7 a 1 caso.

Allargando la forbice di indagine agli ultimi anni, dal 2022, è Genova a passare al primo posto seguita da Livorno con 42 casi (8,4%) e Ancona con 40 eventi (8%).

Una parte del Diario di bordo è dedicata poi al fenomeno corruttivo, e si basa sui dati delle relazioni dei Responsabili della Trasparenza e della Prevenzione della Corruzione delle Autorità di Sistema portuale.

“Il monitoraggio -spiega Libera- ha coinvolto 16 enti pubblici nell’arco di 8 anni, offrendo elementi concreti sulla diffusione di pratiche corruttive nei porti italiani”.

Le relazioni costituiscono un adempimento previsto dalla normativa vigente: entro il 15 Dicembre di ogni anno, il responsabile è tenuto a rendicontare i risulta-

ti delle attività svolte, con particolare riferimento agli eventi corruttivi che hanno coinvolto l’amministrazione di riferimento, nonché ai procedimenti disciplinari e penali eventualmente in corso.

“Dall’analisi emerge che gli eventi corruttivi esplicitamente segnalati sono 18, mentre le comunicazioni relative a procedimenti disciplinari e penali pendenti ammontano a 27.

La distinzione tra eventi corruttivi segnalati e comunicazioni relative a procedimenti disciplinari e penali in corso consente di cogliere due dimensioni differenti del fenomeno: da un lato episodi puntuali e circoscritti, dall’altro processi di natura giudiziaria e disciplinare che si sviluppano spesso su archi temporali pluriennali e attraversano più annualità di rendicontazione”.

La sezione nautica messengeromarittimo.it



FS LOGISTIX ENTRA IN CFI: ACCORDO CON F2I E FHP PER IL CARGO FERROVIARIO INTERMODALE



Accordo strategico nel settore della logistica ferroviaria: FS Logistix, F2i SGR e FHP Group hanno siglato un'intesa per l'ingresso della società del Gruppo FS nel capitale di CFI – Compagnia Ferroviaria Italiana, con l'obiettivo di rafforzare il trasporto ferroviario merci intermodale. L'operazione prevede l'acquisizione da parte di FS Logistix di una quota del 30% di CFI, società controllata da FHP Group e attiva come impresa ferroviaria. L'iniziativa si inserisce in un più ampio progetto industriale volto a migliorare l'efficienza dei servizi logistici su ferro, in linea con gli obiettivi europei di riequilibrio modale, sostenibilità energetica e riduzione delle emissioni di CO₂.

L'accordo consentirà a FS Logistix di ampliare la propria capacità operativa e rafforzare la copertura dei servizi, contribuendo a rendere più competitivo il trasporto ferroviario rispetto alla modalità stradale. "Questa operazione apre nuove prospettive di sviluppo industriale e ci permette di rispondere in modo più efficace alle esigenze del mercato", ha dichiarato Sabrina De Filippis, AD di FS Logistix sottolineando il valore strategico dell'ingresso in CFI per la crescita nel segmento intermodale.

Un giudizio positivo condiviso anche da Silvio Damagini, amministra-

tore delegato di Mercitalia Rail, secondo cui l'operazione contribuirà a una pianificazione più efficace dei servizi e allo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria.

Dal lato degli investitori, Renato Ravanelli, amministratore delegato di F2i, ha evidenziato come l'intesa permetterà di offrire servizi più efficienti e competitivi al sistema produttivo nazionale, con l'obiettivo di sviluppare FHP come operatore logistico paneuropeo, capace di competere con il trasporto su gomma e sostenere il raggiungimento dei target UE al 2030 sul trasferimento modale.

Per Paolo Cornetto, l'accordo rappresenta un ulteriore passo nel percorso di crescita del gruppo, che nel 2025 ha completato l'integrazione di CFI e Lotras e ampliato la propria presenza con l'acquisizione di nuovi terminal portuali a Savona e Torre Annunziata, arrivando a gestirne dieci in Italia. L'operazione rafforzerà la capacità di offrire servizi integrati porto-ferrovia, favorendo lo shift modale e generando benefici ambientali ed energetici.

Il perfezionamento dell'operazione resta subordinato all'ottenimento delle autorizzazioni da parte delle autorità competenti.

BEDIMENSIONAL ACCELERA ALL'INTERPORTO VESPUCCI



Nuovo passo nella crescita industriale di BeDimensional, che punta sulla Toscana per consolidare il proprio ruolo nel mercato globale dei materiali avanzati. L'azienda ha firmato un protocollo di intesa con Regione Toscana e il Comune di Collesalveti per la realizzazione di un nuovo impianto produttivo nell'area di Livorno, all'interno dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci. Il progetto prevede l'installazione di linee produttive dedicate ai cristalli bidimensionali, come il grafene, con una capacità di diverse decine di tonnellate all'anno. Materiali altamente innovativi, destinati a settori strategici quali l'energia, l'elettronica e le batterie agli ioni di litio, con applicazioni chiave in ottica di efficienza energetica e sostenibilità.

L'iniziativa segna una nuova fase di scaling-up per l'azienda deep-tech italiana, che punta a rafforzare la propria leadership tecnologica grazie a una tecnologia proprietaria già validata a livello industriale. Il nuovo hub toscano rappresenta un tassello fondamentale per portare la produzione su scala globale, contribuendo al contempo a ridurre la dipendenza europea da forniture asiatiche nel campo dei materiali avanzati.

Il piano industriale, sostenuto da una solida struttura finanziaria, vede il coinvolgimento della Banca

Europea degli Investimenti insieme a investitori privati e istituzionali, tra cui Cdp Venture Capital SGR, Eureka! Venture SGR, NovaCapital, ENINext e Boldrocchi Group. L'avvio della produzione è previsto per il 2028, con la creazione iniziale di circa 20 nuovi posti di lavoro e una successiva espansione.

“Non stiamo solo aumentando la capacità produttiva, ma costruendo le basi industriali per portare i cristalli bidimensionali su scala globale”, ha spiegato Vittorio Pellegrini, amministratore delegato della società, sottolineando il valore strategico della scelta di investire in Italia e in Europa.

Soddisfazione anche da parte delle istituzioni. Il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, ha evidenziato come il progetto rafforzi una filiera ad alto contenuto tecnologico, generando occupazione qualificata e sviluppo sostenibile. Sulla stessa linea l'assessore regionale Leonardo Marras, che ha definito l'investimento “solido e innovativo”, capace di confermare la competitività del territorio anche nei settori più avanzati.

All'evento di presentazione hanno partecipato, tra gli altri, la presidente dell'Interporto Monica Bellandi, l'amministratore delegato Raffaello Cioni, la presidente della Provincia di Livorno Sandra Scarpellini e la sindaca di Collesalveti Sara Paoli, insieme ai vertici aziendali e scientifici della società.

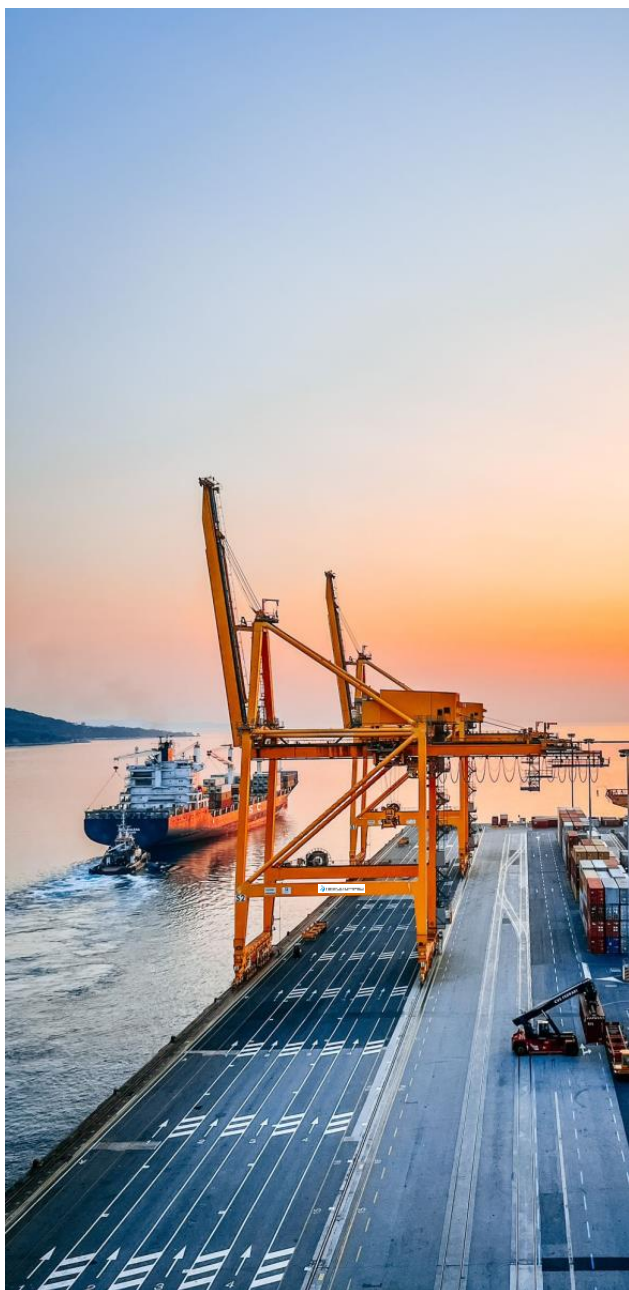
BeDimensional sviluppa materiali a pochi strati atomici come il Few Layer Graphene e il Few Layer Hexagonal Boron Nitride, tecnologie che aprono nuove prospettive in numerosi ambiti industriali, dai rivestimenti avanzati ai materiali compositi, fino ai tessuti intelligenti.

Con il nuovo hub nell'area di Livorno, l'azienda rafforza una strategia basata su scalabilità produttiva, innovazione di processo e leadership tecnologica, contribuendo al posizionamento dell'Italia in una filiera destinata a giocare un ruolo chiave nella trasformazione industriale dei prossimi anni.



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

GIANPAOLO SERPAGLI NUMERO UNO DI UIR



È Gianpaolo Serpagli il nuovo numero uno di UIR, Unione interporti riuniti che riunisce 26 interporti italiani e rappresenta il principale interlocutore del settore sui temi della logistica, dell'intermodalità, della sostenibilità e dello sviluppo infrastrutturale.

L'Assemblea dei soci ha scelto il presidente di Cepim S.p.A. - Interporto di Parma, come nuova guida dell'Associazione, da qui al 2029, al fianco dei vicepresidenti Tiziana Maiori, dell'Interporto di Cervignano, con funzione vicaria, e Corrado Donà, dell'Interporto di Portogruaro.

Prima di lui Matteo Gasparato, che ha guidato UIR negli ultimi dodici anni, accompagnando l'Associazione in una fase di consolidamento e di crescente riconoscimento del ruolo strategico degli interporti italiani.

“Desidero anzitutto ringraziare tutti gli associati per la fiducia che hanno voluto accordarmi” ha detto Serpagli nel suo primo intervento da presidente.

“Assumo questo incarico con grande senso di responsabilità e con la consapevolezza del ruolo che UIR è chiamata a svolgere in una fase decisiva per il futuro del sistema logistico nazionale.

Un ringraziamento particolare va a Matteo Gasparato per il lavoro svolto in questi anni. Sotto la sua guida, UIR ha rafforzato la propria credibilità istituzionale e ha contribuito in modo determinante al riconoscimento degli interporti come infrastrutture di interesse generale, fino alla recente approvazione della nuova legge di riforma del settore.”

“Il mio impegno -ha aggiunto- sarà innanzitutto quello di dare continuità a questo percorso, accompagnando l'attuazione della nuova legge sugli interporti e rafforzando il ruolo di UIR come soggetto di rappresentanza e coordinamento del sistema interportuale italiano.

Nei prossimi anni sarà necessario lavorare per rendere gli interporti sempre più competitivi lungo i corridoi logistici nazionali ed europei, sostenere lo sviluppo del trasporto ferroviario merci, favorire gli investimenti nella rigenerazione e nell'innovazione delle infrastrutture esistenti e accompagnare la transizione digitale ed energetica della logistica”.

Nella visione del presidente gli interporti devono essere sempre più il punto di connessione tra porto, ferrovia, strada e sistema produttivo dei territori. “Per questo UIR continuerà a essere un interlocutore autorevole delle istituzioni e degli operatori, con l'obiettivo di costruire una rete logistica moderna, efficiente, sostenibile e integrata.”

“Lavorerò insieme a tutti gli interporti italiani – ha concluso Serpagli – valorizzando le specificità e le competenze di ciascuno. Solo attraverso unità, visione e concretezza sarà possibile rafforzare il ruolo

del sistema interportuale e contribuire alla competitività del Paese.”

L'esperienza di Serpagli

Gianpaolo Serpagli, nato a Parma il 20 Settembre 1981, dopo il diploma all'Istituto Tecnico Commerciale, ha proseguito gli studi in Scienze Politiche presso le Università di Bologna e Parma.

Nel corso della sua carriera professionale ha ricoperto incarichi nel settore della consulenza aziendale, in particolare come amministratore della società Studio 80 Bedonia s.r.l..

Attualmente presidente di Cepim S.p.A. era finora vicepresidente vicario UIR e componente di diversi organismi nazionali nel settore trasporti e logistica. Assessore e consigliere comunale a Bedonia e Consigliere della Provincia di Parma con deleghe alla viabilità e infrastrutture nel 2019 è stato eletto sindaco di Bedonia, carica confermata nel 2024. È membro del Consiglio regionale di ANCI Emilia-Romagna e presidente della Commissione Intercomunale di Controllo di Montagna 2000 S.p.A. Impegnato nella Croce Rossa, nella Protezione Civile e in numerose associazioni locali .

Tutti le rassegne mensili e le edizioni speciali in un unica sezione messaggeromarittimo.it



i nostri magazine

RIFORMA DEI PORTI: OK DALLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO



Il documento di bozza della Riforma dei porti ha ricevuto la bollinatura della Ragioneria Generale dello Stato.

Lo ha confermato il viceministro Edoardo Rixi intervenendo a Genova all'Assemblea di Spediporto in corso in queste ore.

Questo significa, ha aggiunto, "che a breve potrà essere calendarizzata per la discussione in Parlamento".

Il bollino ricevuto significa che il provvedimento ha superato il vaglio tecnico-contabile, spiegano dal Mit, ed "è ora pronto a entrare nella fase parlamentare per l'avvio dell'iter di esame e approvazione". rixi golfo

Si tratta di un passaggio che consente al testo di approdare alle Camere e di avviare il confronto politico sulla revisione della governance e dell'organizzazione dei porti tanto atteso.

I tempi e i nodi principali

Dopo l'approvazione in Consiglio dei Ministri alle porte del Natale scorso, l'ultima notizia sui tempi di conclusione e avvio operativo della riforma era stata quella del ministro Matteo Salvini che dal palco di LetExpo a Verona, a inizio Marzo, aveva confermato che l'iter si sarebbe chiuso entro l'anno in corso con

la nascita della Porti d'Italia spa.

In quell'occasione Salvini aveva ribadito che i territori non perderanno autonomia nelle loro attività e decisioni: "Non sarà tolta autonomia a nessuna Autorità portuale, ma che ogni porto abbia un suo focus specifico mi sembra ragionevole" aveva sottolineato.

L'autorità centrale, lo ricordiamo, la Porti d'Italia spa, società pubblica partecipata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti servirà secondo quanto reso noto dal ministero, a coordinare gli investimenti delle singole autorità periferiche, come organismo di supervisione "per evitare investimenti duplicati" e permettere ad ogni scalo di specializzarsi in determinati settori.

Essa avrà la responsabilità della gestione dei grandi investimenti strategici, della manutenzione straordinaria, dell'individuazione delle opere di interesse economico generale e della promozione unitaria del sistema portuale italiano sui mercati internazionali. Alle sedici AdSp, resterà l'operatività, la gestione territoriale degli scali, la manutenzione ordinaria e il rilascio delle concessioni.

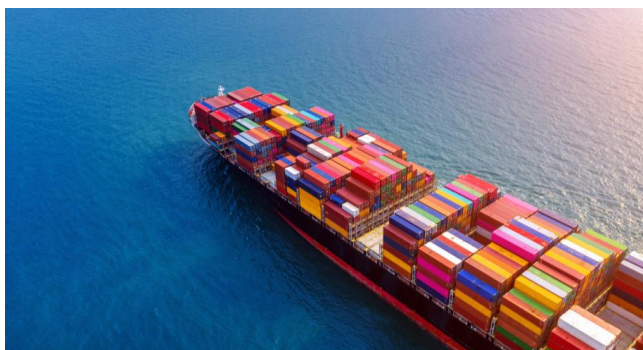
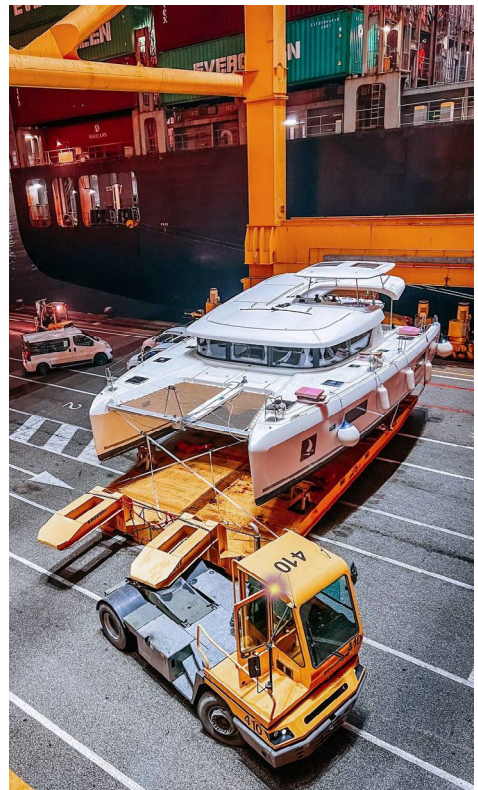
La riforma introduce inoltre una significativa semplificazione delle procedure: si accelera l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali, si velocizzano i dragaggi e si favorisce il riutilizzo dei materiali secondo principi di economia circolare. Parallelamente, vengono rafforzati i poteri di vigilanza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

Quella di uniformare la qualità dei servizi e le regole di gestione dei porti italiani, resta il punto centrale per il Governo chiamato ora a dare l'ok definitivo in Parlamento per una riforma che permetta, come indicato, "infrastrutture più moderne e competitive, integrate nelle principali rotte del Mediterraneo e d'Europa".

Sulle critiche che ancora arrivano dal settore, il viceministro Rixi aveva pubblicamente affermato che in ogni caso è possibile migliorare la riforma che permetterà in ogni caso un monitoraggio continuo dello stato di salute del sistema portuale, cosa che aiuterebbe a gestire a suo avviso un mercato instabile come quello di oggi.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

ADSP, GARIGLIO SCEGLIE DANIELI



Pierpaolo Danieli è il nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il Comitato di Gestione dell'ente ha approvato questa mattina, con voto unanime, la proposta avanzata dal presidente Davide Gariglio, formalizzando così una nomina destinata ad aprire una nuova fase amministrativa e gestionale per l'Autorità che governa gli scali di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Capraia.

La scelta cade su un profilo di marcata impostazione tecnico-istituzionale. Danieli, pugliese, classe 1981, è ufficiale della Marina Militare, formato all'Accademia Navale di Livorno e laureato in Giurisprudenza. Un percorso che unisce cultura giuridica, esperienza operativa e conoscenza diretta delle dinamiche amministrative che regolano il sistema portuale nazionale.

Attualmente Danieli proviene dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove ricopre il ruolo di capo segreteria del Capo di Gabinetto. Dal 2023 coordina gli impegni della struttura e svolge attività di gestione del personale, maturando una visione ravvicinata dei

processi ministeriali, degli affari generali e dei rapporti tra amministrazione centrale, autorità territoriali e sistema delle infrastrutture.

Un profilo tra Marina, MIT e portualità

La nomina di Danieli assume un significato particolare anche per il suo rapporto consolidato con il mondo portuale. È membro del collegio dei revisori dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e, nel 2025, ha svolto il ruolo di sub-commissario presso l'AdSP del Mare Adriatico Orientale, occupandosi di coordinamento amministrativo e investimenti infrastrutturali.

Nel suo curriculum pesa anche l'esperienza maturata accanto all'ammiraglio Giovanni Pettorino, già Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Danieli è stato ufficiale superiore addetto al Comandante Generale, incarico per il quale ha ricevuto nel 2021 un encomio solenne. Prima ancora, tra il 2016 e il 2018, aveva affiancato lo stesso Pettorino durante la direzione marittima della Liguria e il comando del porto di Genova.

Si tratta di un passaggio non marginale nella lettura del profilo scelto da Gariglio. L'esperienza ligure, maturata in una delle aree portuali più complesse del Paese, ha consentito a Danieli di confrontarsi con un sistema ad alta intensità operativa e istituzionale, in una fase delicata coincisa anche con la nomina di Pettorino a commissario straordinario dell'allora Autorità Portuale.

Gariglio: "Scelta fondata su merito e competenza"

Nel presentare la proposta al Comitato di Gestione, alla presenza anche dei revisori dei conti insediati la scorsa settimana, il presidente Davide Gariglio ha sottolineato il percorso di selezione che ha portato alla scelta del nuovo segretario generale.

"A seguito di un'accurata selezione dei profili e di approfonditi colloqui conoscitivi, ho scelto di proporre al Comitato di Gestione la nomina di Pierpaolo Danieli", ha dichiarato Gariglio. "È una scelta che sostengo con piena convinzione: a 44 anni, Danieli esprime una rara combinazione di determinazione e solida esperienza".

Il presidente dell'AdSp ha poi richiamato il valore strategico dell'attuale incarico ricoperto da Danieli al MIT. "Il suo attuale ruolo di Capo della Segreteria del Capo di Gabinetto al MIT gli conferisce una visione strategica dei processi ministeriali e degli affari generali. Sono certo che le sue spiccate doti umane ed empatiche saranno la chiave per ricucire le tensioni interne e guidare l'AdSp con rinnovata coesione".

Parole che indicano con chiarezza il perimetro politico-amministrativo della nomina. Gariglio non cerca soltanto un profilo tecnico, ma una figura in grado di accompagnare l'ente in una fase in cui competenza giuridica, capacità gestionale, relazioni istituzionali e tenuta interna diventano elementi essenziali.

Per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si apre dunque un passaggio rilevante. La segreteria generale rappresenta infatti uno snodo decisivo nella macchina amministrativa dell'ente, soprattutto in un sistema portuale chiamato a seguire dossier infrastrutturali, pianificazione strategica, rapporti con il MIT, gestione delle opere, coordinamento degli scali e interlocuzione con imprese, istituzioni locali e comunità portuale.

Questa la nota del sindaco Luca Salvetti relativa alla nomina del segretario generale dell'AdSp. "La nomina di Danieli a segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale è estremamente positiva e ha una duplice valenza. Da una parte segna il lavoro puntuale che sta portando avanti il presidente Gariglio nella riorganizzazione complessiva dell'ente che è stato chiamato a dirigere, dall'altra sottolinea con forza che questa riorganizzazione non poteva essere solo il frutto di un accordo politico, ma doveva avere contenuti e riferimenti tecnici legati a competenze ed esperienze maturate nel settore portuale. Il presidente Gariglio ha opportunamente deciso di procedere in questa direzione dando forza alla futura gestione dello scalo marittimo. Una bella risposta a chi voleva interferire in una scelta esclusiva prerogativa della presidenza dell'Autorità. Il comitato portuale e all'interno di esso, il rappresentante del Comune, ha sostenuto e avallato questo iter scelto da Gariglio".

La nomina di Danieli arriva così come una scelta di equilibrio tra esperienza ministeriale, cultura militare, competenza amministrativa e conoscenza dei meccanismi portuali. Un profilo giovane, ma già attraversato da incarichi di responsabilità, chiamato ora a misurarsi con una delle Autorità di Sistema più delicate del panorama nazionale, al centro di partite cruciali per la logistica toscana e per il posizionamento marittimo del Paese.

ASSARMATORI, SVOLTA SULLA RISORSA MARE



Via libera definitivo del Parlamento al Disegno di Legge Valorizzazione della Risorsa Mare: dopo il Senato, anche la Camera ha approvato il provvedimento. Il testo recepisce una serie di interventi attesi da tempo dal comparto armatoriale, puntando su semplificazioni normative e strumenti di modernizzazione per rafforzare la competitività del trasporto marittimo e rendere più attrattiva la bandiera italiana.

Per il presidente di Assarmatori Stefano Messina si tratta di “un risultato importante”, che consente di superare, senza impatti per la finanza pubblica, disposizioni ormai datate e di imprimere un’accelerazione sul fronte della digitalizzazione. “Sono condizioni – osserva – che permettono al settore di sviluppare appieno il proprio potenziale a sostegno dell’economia del Paese”.

Tra gli interventi previsti, anche una revisione delle regole sull’arruolamento dei marittimi extracomunitari residenti in Italia, con il superamento del vincolo del Codice della Navigazione che limitava l’iscrizione alla Gente di Mare ai soli cittadini italiani e comunitari.

Messina sottolinea inoltre il carattere condiviso del percorso legislativo, avviato con il Piano del Mare del Citato Interministeriale per le Politiche del Mare, esprimendo apprezzamento per il lavoro svolto dal ministro Nello Musumeci, dalla relatrice Simona Petrucci e dall’insieme delle forze politiche.

Resta ora aperto il capitolo degli interventi non inclusi nel provvedimento: “Il Parlamento ha svolto un lavoro lungo e costruttivo – evidenzia Messina – ma è necessario proseguire”.

Tra le priorità indicate, la ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti di responsabilità dell’armatore in materia di crediti marittimi, così da colmare un vuoto normativo, e l’allineamento del trattamento fiscale per i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera Ue o dello Spazio economico europeo a quello già previsto per le navi italiane, in linea con gli impegni assunti con la Commissione europea nella revisione del Registro internazionale. Infine, l’esigenza di rivedere i criteri di assegnazione dei fondi destinati alla formazione iniziale del personale marittimo.

PSA: INIZIA L'ERA DI DIRK JAN STORM, NUOVO PRESIDENTE AL POSTO DI CONFORTI



Passaggio di testimone ai vertici Psa Italy tra il presidente Marco Conforti e Dirk Jan Storm che guiderà le business units italiane del Gruppo PSA International. La scelta dell'Assemblea dei soci di Psa Genoa Investments, la holding partecipata al 72% da Psa International e al 28% da Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund, arriva a seguito della scadenza naturale del mandato triennale di Conforti.

Nominato a Febbraio 2023 dal consiglio d'amministrazione di Psa Genoa Investments, Conforti – la cui carriera è stata caratterizzata dall'aver accompagnato a partire dal 1998 l'ingresso del Gruppo nei terminal di Genova e Venezia, primi investimenti europei di PSA, fino a ricoprire il ruolo di EM&A Regional senior advisor, e da incarichi ai vertici di associazioni prestigiose come Assiterminal, Confetra e Feport – ha guidato Psa Italy in una fase caratterizzata da profondi cambiamenti nel settore del terminalistico portuale e della logistica internazionale.

Nel nuovo consiglio d'amministrazione Dirk Jan Storm, EM&A Regional CEO, Roberto Ferrari, CEO di Psa Genoa Investments, Terence Lee, EM&A Regional CFO e Pascal Reinards, Head of Corporate Deve-

lopment per PSA, oltre a Jeff Mouland e Danny Hong per Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund.

“Sono particolarmente grato per l'opportunità di aver contribuito allo sviluppo di PSA Italy in questi anni” ha dichiarato Conforti

“Lascio realtà solide, consapevoli delle sfide in atto e pronte ad affrontare con determinazione i profondi cambiamenti che stanno interessando il terminalismo portuale e l'intera catena logistica. Sono certo che il Gruppo continuerà a rafforzare il proprio posizionamento grazie a competenze, visione industriale e capacità di innovazione: le nuove sfide che i nostri terminal affronteranno sono un passo concreto verso il futuro e sono orgoglioso e onorato di poter essere stato parte di questo cambiamento”.

Chi è Dirk Jan Storm

A Conforti succede dunque Dirk Jan Storm, neo Regional CEO Europe di Psa International, che assume contestualmente anche il ruolo di presidente delle business units italiane del Gruppo.

Manager con oltre 25 anni di esperienza internazionale in ambito finance e general management, Storm ha ricoperto inDirk Jan Stormcarichi apicali in contesti industriali complessi e multinazionali, operando in Europa, Medio Oriente, Americhe, Africa e Asia. Nel corso della sua carriera ha guidato operazioni straordinarie di rilievo – tra cui processi di ristrutturazione finanziaria, fusioni industriali e sviluppo di grandi progetti greenfield – maturando una solida esperienza nei settori industriali della siderurgia e delle operazioni terminalistiche.

La profonda competenza finanziaria combinata a una visione strategica orientata allo sviluppo e all'integrazione dei business, consentono al Regional CEO Europe e presidente di Psa Italy Dirk Jan Storm di essere determinante per accompagnare Psa Italy nelle prossime fasi di crescita, e portare a compimento i progetti strategici attualmente in corso nei terminal di Psa Genoa Pra' e Psa SECH a Genova e nel terminal di Psa Venice-Vecon a Venezia.

HUPAC NEL 2025: SFIDE SIGNIFICATIVE MA CRESCONO I VOLUMI



Hupac tira le somme dell'anno 2025. 12 mesi complicati, segnati da sfide significative che hanno comunque registrato un risultato positivo con un utile di 3,5 milioni di franchi svizzeri.

Crescono i volumi di trasporto del 4,3%, con un +4,5% nel core business del traffico transalpino attraverso la Svizzera, raggiungendo circa 560.000 spedizioni, anche grazie all'acquisizione di traffici sull'asse Belgio-Italia.

I numeri del 2025

Con circa 975.000 spedizioni stradali, Hupac ha trasportato 1.853.000 TEU, nel trasporto combinato su strada/rotaia e nel traffico marittimo dell'hinterland. I traffici transalpini via Francia e Austria sono aumentati del 26,9% a circa 25.000 spedizioni, pur rimanendo su livelli bassi. Nel traffico non transalpino, i volumi sono cresciuti del 2,9%, raggiungendo quasi 390.000 spedizioni.

Attività regolare Hupac

Uno sviluppo positivo alla luce dei continui lavori di costruzione sulla rete ferroviaria. Un'elevata attività di cantieri, con temporanee chiusure complete di linee, ha infatti compromesso in modo significativo la capacità dell'infrastruttura ferroviaria.

Nonostante ciò, Hupac è riuscita ad aumentare il fatturato nel 2025 del 3,1% rispetto all'anno precedente, raggiungendo 646 milioni di franchi svizzeri.

La crescita del fatturato è rimasta inferiore a quella dei volumi a causa dell'impatto negativo del tasso di cambio. I costi delle prestazioni fornite sono aumentati più dei ricavi, determinando una lieve riduzione del margine di utile lordo dello 0,6% al 21,6%. Grazie a misure di salvaguardia dei risultati, Hupac è riuscita a mantenere il risultato di gruppo a un livello soddisfacente in un contesto sfidante, con un margine EBIT dell'1,9% e un utile di 3,5 milioni (l'anno precedente erano CHF 9,4 milioni).

La strategia Hupac

Il focus di Hupac è sul rafforzamento della propria posizione nei mercati chiave e nei corridoi strategici. A questo scopo, lo scorso anno sono state lanciate iniziative strategiche che stanno ora producendo effetti concreti, aumentando la resilienza dell'offerta per i clienti.

Con il concetto RadicalShift2Rail, Hupac risponde ai crescenti ritardi causati dai cantieri sulla rete ferroviaria. In questo contesto, i flussi di traffico vengono concentrati su pochi terminal ad alta capacità e trasportati tra questi mediante treni shuttle ad alta frequenza con quattro/sei partenze al giorno per direzione.

Con il cambio orario di fine 2025 sono state lanciate le prime connessioni tra Köln Nord-Busto Arsizio e Ludwigshafen-Busto Arsizio.

Dopo un trimestre si sono visti sviluppi positivi in termini di puntualità e resilienza, oltre a un miglioramento della produttività degli asset di tutte le parti coinvolte. Con il cambio orario di fine 2026 verranno introdotte ulteriori offerte ad alta frequenza.

Questo approccio innovativo porta a una stabilizzazione del traffico combinato e migliora la prevedibilità per clienti e partner. Richiede una collaborazione strategica con le imprese ferroviarie.

Nella business unit Shuttle Net, all'inizio del 2026 sono state guadagnate ulteriori quote di mercato grazie al nuovo prodotto Duisburg-Novara e al rafforzamento della connessione Basel-Busto Arsizio (+50% Basel-Busto Arsizio). Con entrambi i prodotti, Hupac è riuscita a trasferire una parte dei traffici precedentemente effettuati dalla "Autostrada Viaggiante", dismessa alla fine del 2025, verso il traffico combinato non accompagnato, mantenendo così i volumi sulla ferrovia.

Trasferimento modale in Svizzera: svolta in vista

Hupac continua a dare particolare priorità allo sviluppo del traffico combinato nel transito alpino attraverso la Svizzera. L'azienda intende contribuire insieme ai propri clienti in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi svizzeri di trasferimento modale. Con 11 milioni di tonnellate nette di spedizioni su strada, nel 2025 Hupac ha registrato un incremento di circa 24.000 spedizioni, rafforzando così la propria posizione di leader di mercato sul più importante corridoio del traffico combinato in Europa.

Dopo tre decenni di successo nel trasferimento dalla strada al traffico combinato, la tendenza si è invertita quattro anni fa. Dal 2022, i volumi del traffico combinato transalpino sono diminuiti dell'11%, mentre il trasporto su strada è aumentato del 4% nello stesso periodo. Con la cessazione della "Autostrada Viaggiante" alla fine del 2025, questa tendenza è destinata probabilmente a proseguire. Hupac intermodalità Hupac individua la causa principale di questo andamento negativo nel rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria.

In questa situazione impegnativa è importante che il quadro politico sia affidabile. La Svizzera sta dando il buon esempio: nella primavera del 2026 il Parlamento ha deciso di prorogare oltre il 2030 i contributi operativi per il traffico combinato transalpino. Ciò garantisce sicurezza di pianificazione e contribuisce in modo significativo a consentire a tutte le parti della catena intermodale di effettuare gli investimenti necessari per riportare il traffico combinato su un percorso di successo.

Il futuro di Hupac

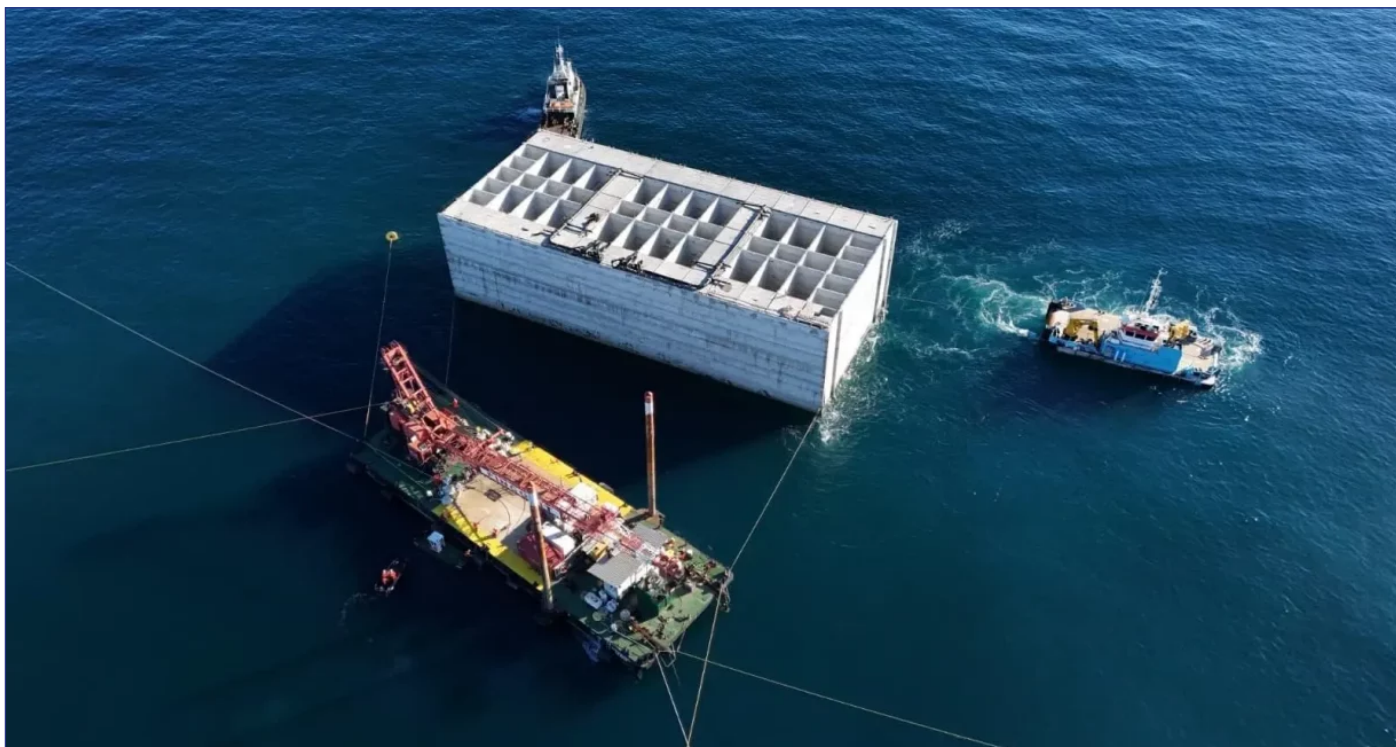
La società è convinta che, a partire dal 2029, con il completamento dei grandi lavori sulla direttrice della Valle del Reno in Germania e nel nord Italia, potrà tornare su un percorso di crescita.

Con Piacenza (entrata in funzione nel 2025) e Milano Smistamento (apertura prevista nel 2027), Hupac sta investendo in modo mirato in nuove infrastrutture terminalistiche ad alta capacità. Ciò consentirà di ampliare ulteriori servizi ad alta frequenza, elemento centrale della strategia di crescita a lungo termine.

Inoltre, Hupac sta espandendo la propria alpino hupacrete anche verso ovest. A questo scopo, all'inizio del 2026 ha messo in esercizio il Terminal Barcelona Combiconnect, collegando così la Penisola Iberica alla rete intermodale europea. Hupac vede nel mercato dei trasporti da e verso la Spagna, oggi ancora dominato dal trasporto su strada, un notevole potenziale per il traffico combinato.

L'attuale situazione geopolitica rende difficile fornire indicazioni concrete sull'andamento atteso dell'attività nel 2026. L'impatto del conflitto in Medio Oriente è già percepibile e i suoi effetti potrebbero diventare ancora più significativi nei prossimi mesi a seconda dell'evoluzione della situazione. Anche se non è possibile formulare previsioni solide, il rischio di un mercato rallentamento economico globale è molto reale. In questo contesto, Hupac mantiene un approccio prudente riguardo alle prospettive di crescita nel breve termine.

NUOVA DIGA DI GENOVA: PIÙ RISORSE E PROROGA DEL COMMISSARIO



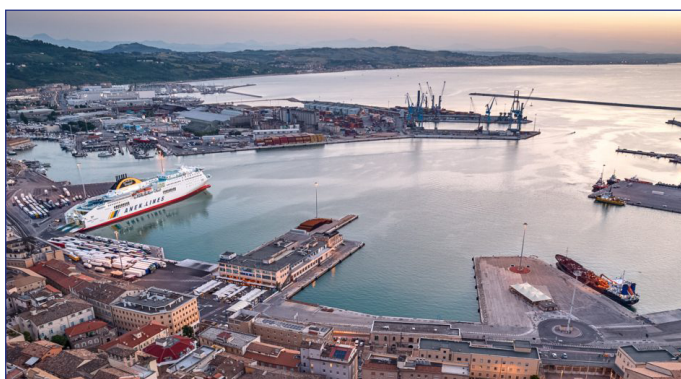
Nuovo impulso alla realizzazione della Diga foranea di Genova, una delle opere marittime più rilevanti in Europa e snodo strategico per il sistema portuale nazionale. Con l'approvazione dell'emendamento alla conversione del DI Commissari, arrivano sia il rafforzamento delle risorse finanziarie sia la proroga delle attività commissariali fino al 31 Agosto 2027. Il provvedimento prevede uno stanziamento aggiuntivo di 63 milioni di euro per il 2027 e 100 milioni per il 2028, destinati in particolare al consolidamento dei fondali e agli adeguamenti progettuali resi necessari dalle più recenti evidenze geotecniche. Un intervento mirato a gestire condizioni del sottosuolo più complesse rispetto a quelle inizialmente previste, garantendo al contempo il rispetto degli standard di sicurezza e affidabilità.

“Si tratta di un passo decisivo per il completamento dell'opera e per la competitività del Paese”, ha sottolineato il viceministro al Mit Edoardo Rixi, evidenziando come la proroga consenta di assicurare continuità operativa e coordinamento lungo tutte le fasi del progetto.

Soddisfazione espressa anche dal subcommissario Carlo De Simone, che ha rimarcato il duplice valore del provvedimento: da un lato il prolungamento delle attività commissariali, dall'altro il rafforzamento economico necessario per sostenere l'evoluzione tecnica dell'intervento. “Le nuove risorse permetteranno di affrontare i maggiori costi legati alla complessità dei fondali – ha spiegato De Simone – mantenendo aggiornato il cronoprogramma e garantendo i più elevati standard di sicurezza. Parliamo dell'opera marittima in costruzione più grande d'Europa”.

Sul fronte operativo, il cantiere continua a registrare progressi concreti. Nelle scorse ore è stato posato il ventesimo cassone, portando lo sviluppo complessivo dell'infrastruttura a oltre 880 metri. Un avanzamento significativo verso la realizzazione della barriera prevista di circa 6 chilometri. La combinazione tra nuove risorse, governance rafforzata e avanzamento dei lavori conferma dunque il percorso verso il completamento della diga, destinata a ridisegnare l'accessibilità e la capacità operativa del porto di Genova nel contesto dei traffici marittimi internazionali.

PORTI, COMMISSARIAMENTI PONTE AD ANCONA E CATANIA



Fase di transizione per due Autorità di sistema portuale strategiche, con la nomina di commissari straordinari per garantire la continuità operativa e amministrativa. Per un periodo di 60 giorni, gli incarichi sono stati affidati ai presidenti uscenti Vincenzo Garofalo e Francesco Di Sarcina. Nel dettaglio, Garofalo assumerà la guida commissariale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, con competenza sui porti di riferimento dell'area medio-adriatica, mentre Di Sarcina sarà commissario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale, presidio chiave per i traffici del versante ionico.

La soluzione adottata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti punta a evitare discontinuità nella gestione, assicurando il regolare svolgimento delle

attività e il presidio dei principali dossier strategici. Una scelta improntata alla stabilità, che valorizza l'esperienza maturata dagli attuali vertici e consente di mantenere allineati i percorsi già avviati sul piano infrastrutturale e operativo.

Parallelamente, il Mit ha avviato l'iter per la nomina del nuovo presidente dell'AdSp MAC, chiedendo l'intesa ai presidenti delle Regioni Marche e Abruzzo sul nome di Mirco Carloni.

Il passaggio commissariale rappresenta dunque una soluzione ponte in attesa del completamento delle procedure di nomina, con l'obiettivo di garantire continuità gestionale e stabilità in due nodi portuali rilevanti per l'economia marittima nazionale.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

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

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

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

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.

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

IGNAZIO MESSINA & C.

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

IGNAZIO MESSINA & C.

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



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne), Bermuda, Hamilton via New York + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne), Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC LAURA	MZ617A	11/5			7/5		vedi servizio 4			
		MSC SORAYA	MZ618A	18/5			14/5					
		MSC MOMBASA	MZ619A	25/5			21/5					
		MSC LUANDA VIII	MZ620A	1/6			28/5					
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne), Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC CALYPSO	FD619E		12/5	4/5		6/5	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC TOPAZ	FD620E		19/5	11/5		13/5				
		MSC SOFIA	FD622E		28/5	21/5		30/5				
		MSC AUDREY	FD623E		4/6	28/5		6/6				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	MSC CADIZ	MG618W				1/5		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC COTE D'IVOIRE	MG619W				8/5					
		MSC EVEREST VIII	MG620W				15/5					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA GOLFO - Servizio diretto-Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica; Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MSC CADIZ	MG618W	4/5		29/4	1/5	7/5	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC COTE D'IVOIRE	MG619W	11/5		6/5	8/5	14/5				
		MSC EVEREST VIII	MG620W	18/5		13/5	15/5	21/5				
		MSC TIANSHAN	MG621W	25/5		20/5	22/5	28/5				
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC JASPER VIII	MG622W	1/6		27/5	29/5	4/6	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC JASPER VIII	MG622W	1/6		27/5	29/5	4/6				
		MSC JASPER VIII	MG622W	1/6		27/5	29/5	4/6				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Cristobal); Trinidad;Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba; Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC ELIANA	MC618A		6/5	27/4			1/5	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		CAPE KORTIA	MC619A		13/5	4/5			8/5			
		MSC BOSTON	MC620A		20/5	11/5			15/5			
		CAPE TAINARO	MC621A		27/5	18/5			22/5			
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it												
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosezuzioni interne)	5	MSC GISELLE	NL615R		2/5		1/5		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC LAGOS X	NL616R		9/5		8/5					
		MSC ELMA	NL617R		16/5		15/5					
		MSC VITA	NL618R		23/5		22/5					
E-mail prenotazioni:sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosezuzioni interne)	6	MSC WEST V	CD618A	30/4	2/5	5/5	6/5		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC GRETA III	CD619A	7/5	9/5	12/5	13/5					
		MSC ENGLAND	CD620A	14/5	16/5	19/5	20/5					
		MSC KILIMANJARO V	CD621A	21/5	23/5	26/5	27/5					
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 - Malé	7	MSC ELIANA	MC618 A			5/5			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		CAPE KORTIA	MC619A			12/5						
		MSC BOSTON	MC620A			19/5						
		CAPE TAINARO	MC621 A			26/5						
		MSC ALIYA	IS619R			12/5						
		MSC SIMONA	IS620R			19/5						
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosezuzioni interne),Ennore (e prosezuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé.		MSC RAPALLO	IS621R			26/5			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC LAURENCE	IS622R			2/6						

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	CIVI	SP	GIT	NA	CIV	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
7^{bis} MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezioni interne), Ennore (e prosezioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	MSC ELIANA	MC618A	2/5				vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	CAPE KORTIA	MC 619A	9/5								
	MSC BOSTON	MC620A	18/5								
	CAPE TAINARO	MC621A	23/5								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
8 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 prosezioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.	MSC MAXINE	MM619A	8/5	---	10/5	---		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC AMALFI	MM620A	15/5	---	17/5	---					
	MSC MICHELA	MM621A	22/5	---	24/5	---					
	MSC LAURA	MZ618A		---	7/5						
	MSC MOMBASA	MZ619A	---	---	14/5						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
9 CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezioni interne) PERU - Callao, Païta ECUADOR - Guayaquil COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moín, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto	MSC ELIANA	MC618A	2/5	29/4	20/4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	CAPE KORTIA	MC619A	9/5	6/5	27/4						
	MSC BOSTON	MC620A	16/5	13/5	4/5						
	CAPE TAINARO	MC621A	23/5	20/5	11/5						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
11 SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne) WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7	MSC ELIANA	MC618A	2/5	29/4	20/4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	CAPE KORTIA	MC619A	9/5	6/5	27/4						
	MSC BOSTON	MC620A	16/5	13/5	4/5						
	CAPE TAINARO	MC621A	23/5	20/5	11/5						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
12 AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezioni interne. NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezioni 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	MSC HEIDI	MA616A	30/4	-			vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
	APL NEW YORK	ONNNSE	7/5	-							
	APL COLUMBUS	ONNNUE	14/5	-							
	MSC NEW HAVEN VIII	MA620A	21/5	-							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
12^{bis} AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezioni interne. NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezioni 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	MSC CADIZ	MG618W				1/5					
	MSC COTE D'IVOIRE	MG619W				8/5					
	MSC EVEREST VIII	MG620W				15/5					
	MSC TIANSHAN	MG621W				22/5					
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
13 GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omeazaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe	MSC CELESTINO MARESCA	GJ617E				6/5	vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC IDANIA	GJ618E				10/5					
	MSC MARIELLA	GJ619E				19/5					
	MSC SAMAR	GJ620E				26/5					

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} YM WIDTH	039E			7/5		-----	-----	29/4			
	ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)	ONE FOREVER	008E		14/5		-----	-----	6/5	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		21/5		-----	-----	13/5			
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka	TBN	TBN		28/5		-----	-----	20/5				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri	14 MSC RUTH F	YA618A			5/7							
	MSC BAHRAIN	YA619A			4/12							
	MSC RUTH F	YA620A			19/5							
	MSC BAHRAIN	YA621A			26/5							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15 MSC YUVIKA V	YM618A			6/5							
	MSC RITA V	YM619A			11/5							
	MSC YUVIKA V	YM620A			25/5							
	MSC RITA V	YM621A			1/6							
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 SINGAPORE	ML6179A			8/5	11/5						
	MSC ALABAMA	ML620A			15/5	18/5						
	MSC SANDRA	ML621A			22/5	25/5						
	MSC PRELUDE	ML622A			29/5	1/6						
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO												
18	MSC ELEONORA III	AE618A			7/5	7/5			5/5			
	MSC EAGLE III	AE619A			14/5	14/5			12/5			
	MSC ELEONORA III	AE620A			21/5	21/5			19/5			
	MSC GIANNA III	AC619A						11/5	14/5	9/5		
	MICHIGAN	AC620A						18/5	21/5	16/5		
	MSC MANASVI II	AC621A						25/5	28/5	1/1		
	MSC AGATA III	AB620A			8/5	6/5	12/5		9/5	16/5		
	MSC ANTWERP III	AB619A			15/5	13/5	19/5		16/5	23/5		
	MSC BANU	AB620A			22/5	20/5	26/5		23/5	30/5		
	MSC JENNY II	AY617R	8/5							11/5		
	MSC JENNY II	AY618R	15/5							18/5		
	MSC TOPAZ	FD620E							10/5			
	MSC SOFIA	FD615W							25/5			
	MSC AUDREY	FD616W							30/5			
	MED SAMSUN	AS618A			5/5	7/5				30/4		
	MED TRABZON	AS619A			12/5	14/5			7/5			
	MED SAMSUN	AS620A			19/5	21/5			14/5			
	MSC OLGA F	AA619A			13/5	14/5			12/5			
MSC CHARLOTTE	AA620A			20/5	21/5			19/5				
MSC RACHEL F	AA621A			27/5	28/5			26/5				