

MAGGIO 2026

RASSEGNA

MENSILE



SQUADRA ASSITERMINAL

follow us



PORTI, COMMISSARIAMENTI PONTE AD ANCONA E CATANIA

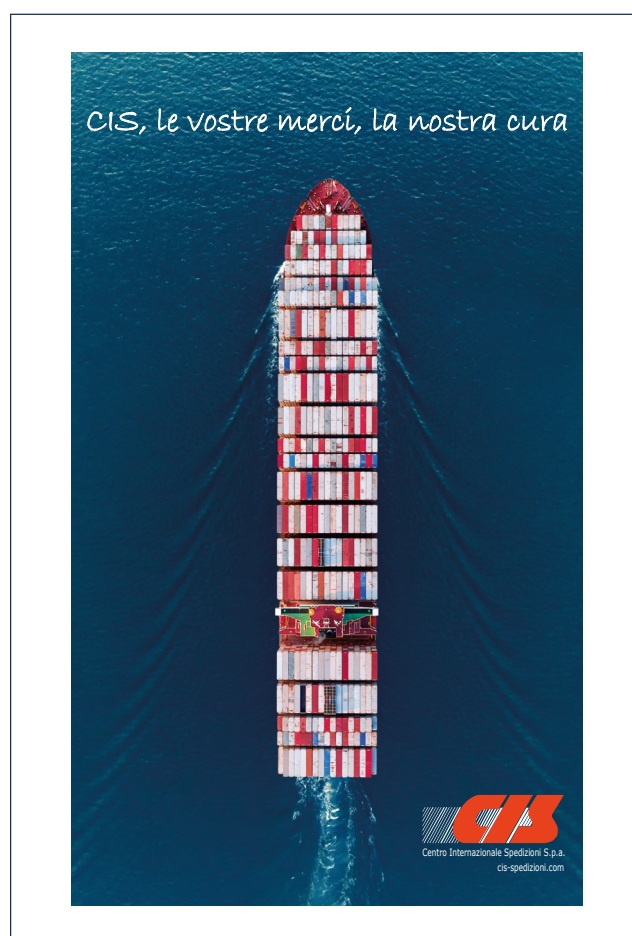


Parallelamente, il Mit ha avviato l'iter per la nomina del nuovo presidente dell'AdSp MAC, chiedendo l'intesa ai presidenti delle Regioni Marche e Abruzzo sul nome di Mirco Carloni.

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.

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.



NAVIGARE NELL'INCERTEZZA



Ospite a Fatti & Potere, la rubrica del Messaggero Marittimo dedicata ai grandi snodi della geopolitica marittima, della logistica e delle infrastrutture strategiche, Pino Musolino, amministratore delegato di Alilauro e già presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Con lui affrontiamo uno dei passaggi più delicati per l'economia del mare: la trasformazione dell'instabilità globale in condizione permanente. Mar Rosso, Suez, Bab-el-Mandeb, dazi, Mediterraneo, IMEC, investimenti portuali, transizione energetica e competizione tra grandi potenze non sono più capitoli separati, ma parti di un'unica geografia del rischio.

L'eccezionale è diventato ordinario, mentre la pianificazione d'emergenza sembra aver sostituito quella strategica. La domanda, allora, non è più quando tornerà la normalità, ma quali porti, quali imprese e quali sistemi logistici sapranno reggere dentro un mondo in cui la rotta va ripensata prima ancora di lasciare il porto.

Ad Aprile 2026, la logistica marittima globale opera in una condizione che non va definita come di crisi, piuttosto letta come un periodo instabilità permanente – uno stato strutturale in cui l'eccezionale è diventato ordinario e la pianificazione di emergenza ha sostituito la pianificazione strategica.

Tre dinamiche sovrapposte definiscono questo quadro di riferimento.

Innanzitutto, il corridoio Mar Rosso-Suez rimane funzionalmente compromesso. Sebbene il cessate il fuoco a Gaza avesse inizialmente provocato un cauto ottimismo tra gli operatori, la perdurante campagna di attacchi terroristici degli Houthi – realtà che è doveroso ricordare agisce come proxy ed estensione del regime iraniano – contro le navi commerciali non è cessata, anzi.

Gli attacchi continuano e la sola percezione del rischio è sufficiente a mantenere i principali Carriers lontani dalle rotte abituali, seguendo invece i percorsi adottati ormai dalla fine del 2023.

La stragrande maggioranza degli operatori di container, delle petroliere e delle rinfusiere continua a circumnavigare l'Africa passando per il Capo di Buona Speranza, aggiungendo da dieci a quattordici giorni ai transiti Europa-Asia e gonfiando in modo significativo i costi operativi. I premi assicurativi per le navi che transitano per Bab-el-Mandeb restano elevati. L'Autorità del Canale di Suez ha registrato perdite di fatturato consistenti.

Non si tratta di una deviazione temporanea: è una rotta commerciale ristrutturata che ha cominciato a ridisegnare le gerarchie portuali, i tassi di utilizzo dei terminal e le catene logistiche intermodali in Europa e in Asia.

La politica aggressiva e di frizione sui dazi avvia-

ta all'inizio del 2025 dall'amministrazione Trump ha introdotto un grado di imprevedibilità sistemica che i mercati non hanno ancora pienamente incorporato o ben pesato.

L'imposizione di dazi su base ampia – tra cui un 10% generalizzato su quasi tutte le importazioni e misure settoriali che raggiungono il 25% o oltre per acciaio, alluminio e beni strategici – ha innescato risposte politiche reattive da parte dell'Unione Europea, della Cina e di diverse economie dell'ASEAN. I volumi commerciali tra Stati Uniti e Cina si sono contratti in misura significativa, con effetti di lungo periodo difficili anche solo da prevedere, figuriamoci da gestire efficacemente. La domanda di trasporto marittimo sul Transpacifico si è attenuata, generando una dinamica di eccesso di capacità che comprime i noli spot su alcune rotte, nonostante i costi operativi rimangano strutturalmente elevati. Il paradosso di un mercato in cui i costi sono alti ma i ricavi compressi sta esercitando una pressione significativa sugli operatori di media dimensione, con conseguenze difficilmente calcolabili al momento.

In terzo luogo, le infrastrutture portuali nel Mediterraneo si trovano in un ciclo accelerato di investimenti, ma sempre più orientato da logiche di allineamento geopolitico anziché dalla pura razionalità commerciale. Operatori legati alla Cina – principalmente COSCO o altre SOE cinesi – detengono quote rilevanti in molti scali dell'area MENA.

Le regole europee sugli FDI non-EU e un più ampio quadro normativo di sicurezza economica stanno cominciando a creare attrito attorno a ulteriori investimenti cinesi nei porti. Nel frattempo, i fondi sovrani del Golfo – Qatar, Emirati Arabi Uniti e Arabia Saudita – si stanno posizionando attivamente nell'infrastruttura logistica europea, presentandosi come attori sulla carta commercialmente neutrali, seppur operando all'interno di interessi strategici chiaramente definiti.

Lo scenario nei prossimi sei mesi: una mappatura probabilistica

Guardando avanti, si individuano quattro potenziali driver di scenario che modelleranno la logistica ma-

rittima e l'esposizione geopolitica lungo i principali corridoi commerciali.

Scenario uno: Bab-el-Mandeb e la persistenza dell'instabilità

La domanda centrale per i prossimi sei mesi è se il corridoio del Mar Rosso tornerà operativo per il traffico commerciale ordinario. La mia valutazione è che non accadrà – almeno non entro questo orizzonte temporale. Le condizioni politiche per un cessate il fuoco duraturo degli Houthi richiedono un quadro di governance stabilizzato a Gaza e un impegno credibile dell'Iran a contenere le forze proxy. Nessuna delle due condizioni è attualmente in vista. L'architettura degli Accordi di Abramo, che avrebbe dovuto fungere da fondamento della sicurezza regionale, è stata strutturalmente indebolita dalle dinamiche post-ottobre 2023. Anzi, il far saltare quella ipotesi di accordo è stata la principale ragione "reale" delle atrocità commesse da Hamas nel 2023.

Inoltre la pur massiccia presenza navale statunitense nella regione ha dimostrato capacità di deterrenza ma non di eliminazione totale della minaccia.

La conseguenza operativa per i porti europei è significativa. Il Mediterraneo sta assorbendo volumi aggiuntivi di transhipment, poiché le navi che passano per il Capo concentrano le loro toccate in un numero limitato di scali. Algeciras, Gioia Tauro, Port Said come punto di sosta più che come hub di alimentazione del Canale, e Tanger Med ne stanno beneficiando. Nei sistemi dell'Adriatico settentrionale e del Tirreno, la domanda operativa è se questi volumi incrementali siano stabili – se gli operatori cioè manterranno le configurazioni di transhipment mediterraneo anche nel caso in cui Suez divenga nuovamente una stabile opzione – oppure se rappresentino una domanda puramente transitoria. Le evidenze degli ultimi diciotto mesi suggeriscono una stabilità parziale: alcune alleanze di armatori hanno ristrutturato i propri servizi in modo da non presupporre la normalizzazione di Suez come scenario base.

Scenario due: dazi e riallineamento della domanda
Il quadro tariffario statunitense si evolverà nei prossi-

mi sei mesi attraverso due meccanismi: il contenzioso legale e la negoziazione. Sono stati avviati diversi procedimenti di risoluzione delle controversie in sede WTO; sono in corso trattative bilaterali tra USA e UE, con Bruxelles che ha adottato una lista ritorsiva calibrata mantenendo esplicitamente aperta la via di un accordo negoziale. La traiettoria più probabile non è una inversione dei dazi, ma una loro differenziazione: un'architettura complessa di aliquote Paese per Paese, esenzioni di prodotto e carve-out settoriali che genererà una complessità amministrativa significativa, senza ripristinare i volumi commerciali pre-2025.

Per la logistica marittima, questo significa frammentazione dei segnali di domanda. I vettori faticheranno a costruire piani affidabili per il deployment di capacità. Le Autorità portuali e i gestori di terminal avranno difficoltà a modellare previsioni di utilizzo. I segmenti più colpiti saranno i container sulle rotte Transatlantiche e Transpacifiche, e il trasporto rinfusiero legato ai flussi di commodity agricole e industriali tra USA, Cina e Sud America. Il commercio di LNG — dove le strutture contrattuali di lungo termine offrono un certo grado di isolamento — sarà relativamente più stabile, sebbene l'utilizzo dei terminal europei di LNG rimanga sensibile al ritmo della transizione energetica e alla domanda residua derivante dalla riconfigurazione delle forniture post-Ucraina.

Scenario tre: la competizione per il potere nel Mediterraneo

Il Mediterraneo non è semplicemente un corridoio di transito. È un'arena strategica in cui almeno cinque attori geopolitici — gli Stati Uniti, la Cina, l'Unione Europea come soggetto collettivo, la Russia e i paesi del Golfo — stanno contemporaneamente avanzando interessi distinti e spesso incompatibili attraverso investimenti portuali, infrastrutture logistiche e connettività marittima.

L'Italia, per via della sua posizione geografica, è esposta in modo sproporzionato a questa competizione.

Lo sviluppo logistico attorno ai porti siciliani, i sistemi portuali di Napoli e Palermo e i porti gateway setten-

trionali di Genova e Trieste si trovano all'intersezione di molteplici vettori strategici. Nei prossimi sei mesi, la pressione sull'Italia — e più in generale sul Sud Europa — affinché compia scelte esplicite di allineamento in materia di governance portuale, assegnazione di concessioni terminalistiche e investimenti logistici si intensificherà senza dubbio.

Nel Mediterraneo orientale, il corridoio IMEC — l'India-Middle East-Europe Economic Corridor annunciato nel settembre 2023 — rimane in termini di ambizione intatto, ma operativamente al momento non attivo. Il conflitto a Gaza ne ha sospeso interamente lo slancio.

Nei prossimi sei mesi vi sarà una intensa attività diplomatica per rilanciare IMEC, in particolare da parte di India ed Emirati, ma non mi aspetto impegni infrastrutturali concreti né flussi di cargo significativi entro questo orizzonte. Il significato attuale di IMEC è più quello di un segnale di intento strategico che di un'alternativa logistica a breve termine.

La sua rivitalizzazione, quando verrà, sarà di enorme importanza — ma non è ancora il momento.

Scenario quattro: disruption tecnologica e dinamiche competitive tra porti

L'agenda delle innovazioni tecnologiche e di processo sta avanzando più rapidamente di quanto i quadri regolatori riescano ad assorbire. Nei prossimi sei mesi, diversi grandi terminal container — principalmente in Asia orientale e nel Nord Europa — espanderanno le operazioni automatizzate a un livello tale da incidere materialmente sulle strutture del lavoro e sull'efficienza del throughput. Per i porti mediterranei, generalmente meno automatizzati, questo crea un rischio competitivo che si aggrava: il divario di efficienza tra i porti hub del Nord Europa e i porti gateway mediterranei potrebbe ampliarsi, rafforzando la gerarchia Nord-Sud dominante nella logistica portuale europea.

Al tempo stesso, la transizione energetica nello shipping sta creando requisiti di investimento infrastrutturale che stanno cominciando a gerarchizzare i porti

tra quelli in grado di servire le navi di nuova generazione e quelli che non lo sono – e non lo saranno in tempi brevi.

Le infrastrutture di bunkeraggio a metanolo, ammoniaca e LNG viene installata in modo disomogeneo e piuttosto casuale. I porti mediterranei, con alcune eccezioni degne di nota, sono in ritardo rispetto alla curva degli investimenti. Entro i prossimi sei mesi, la prima generazione di portacontainer alimentati a metanolo di Maersk e di altri armatori sarà in servizio commerciale regolare, e i porti che non potranno offrire un bunkeraggio compatibile cominceranno ad accusare uno svantaggio commerciale – tangibile e misurabile – che nessuna buona volontà politica potrà compensare.

Un tentativo di lettura strategica

Cosa implica questo ventaglio di scenari per i decisori che operano nella logistica marittima, nella governance portuale e nelle infrastrutture regionali? Tre possibili conclusioni, tra le molte, meritano di essere sottolineate.

Il presupposto della normalizzazione dei corridoi – in particolare, l'assunzione del ripristino di Suez come scenario base della pianificazione – dovrebbe essere definitivamente abbandonato entro questo orizzonte. La pianificazione deve considerare nel medio termine il routing via Capo come un'alternativa consolidata. Operatori e Autorità portuali che continuano a scontare nei propri modelli a medio termine la normalizzazione di Suez stanno costruendo su fondamenta strutturalmente instabili.

il contesto dei dazi e tariffe poi non si stabilizzerà sicuramente entro sei mesi. Gli operatori devono pertanto pianificare una perdurante incertezza nei segnali di domanda e resistere alla tentazione di vincolarsi a capacità e a tariffe che presuppongono un ritorno ai volumi commerciali pre-2025. L'approccio finanziario appropriato è la preservazione delle opzioni, non l'impegno vincolante sui volumi.

La terza conclusione riguarda la pressione geopolitica sulle infrastrutture, che si intensificherà. I governi, i decisori pubblici, gli enti di governo portuale e i titolari di concessioni che hanno rinviato un esplicito posizionamento di governance si troveranno a vedere rapidamente ridursi lo spazio per l'ambiguità strategica e saranno, volenti o nolenti, obbligati a compiere scelte non più posponibili.

Il mare è sempre stato il mezzo attraverso cui le grandi potenze proiettano influenza, conducono commerci e contendono l'ordine mondiale. Ciò che distingue il momento attuale è la compressione delle scale temporali: cambiamenti che un tempo si dispiegavano nel corso di decenni si verificano oggi nell'arco di trimestri, o addirittura si evolvono in settimane.

Per coloro che governano, operano e studiano i sistemi marittimi, questa compressione esige non reazioni più rapide e scomposta, piuttosto una più profonda alfabetizzazione strategica – la capacità di leggere al di sotto della superficie degli eventi e percepire le forze strutturali che ridisegnano l'ordine marittimo globale prima che le loro conseguenze diventino irreversibili.

I prossimi sei mesi non risolveranno le tensioni che ho descritto. Le approfondiranno, aggravando in maniera irreversibile in alcuni casi, problemi e limiti che non si sono affrontati per anni con serietà e onestà intellettuale.

La postura appropriata non è l'allarme incontrollato, bensì un ritorno alla analisi strategica che porti a maggiore chiarezza: chiarezza su dove siamo, verso dove puntano i vettori strutturali e quali decisioni – prese ora – definiranno il posizionamento competitivo quando arriverà il prossimo punto di svolta. In campo marittimo, come in navigazione per mare, non è la tempesta in sé a sconfiggerti. È la mancata pianificazione di una rotta sicura, prima aver lasciato il porto.

TRUCK VILLAGE, HUB PER AUTOLINEE TOSCANE



Il rinnovamento del trasporto pubblico locale passa anche dalla logistica. In occasione della presentazione della nuova flotta destinata alla città di Livorno, Autolinee Toscane ha individuato nel Vespucci Truck Village dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci un punto operativo per l'accoglienza e lo stoccaggio di una parte rilevante dei nuovi autobus.

Negli ultimi mesi la struttura interportuale ha ospitato oltre ottanta mezzi, inseriti in un più ampio programma di ammodernamento che porterà, entro il 2026, a una flotta profondamente rinnovata, più efficiente e orientata a una sensibile riduzione delle emissioni inquinanti.

Un investimento che guarda al servizio pubblico, alla qualità della mobilità urbana e alla transizione ambientale, ma che mette in evidenza anche il ruolo delle infrastrutture logistiche nella gestione concreta dei grandi processi di trasformazione del territorio.

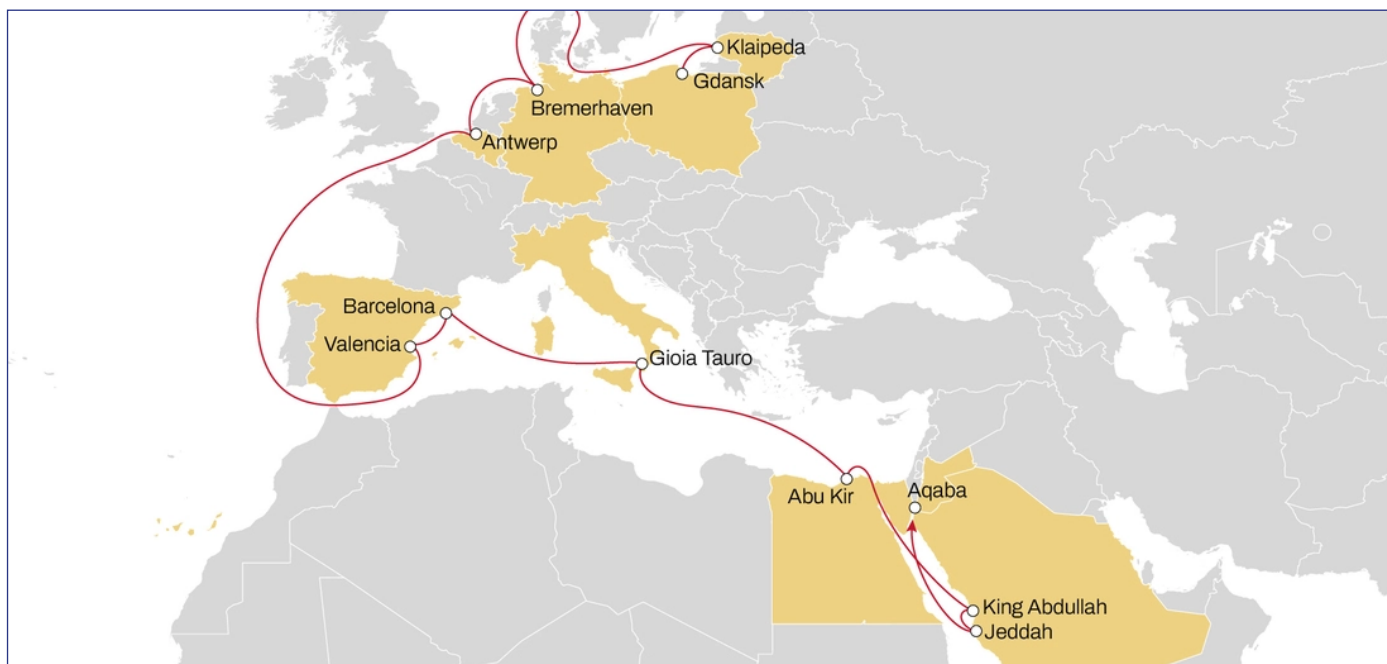
La scelta del Vespucci Truck Village conferma infatti la funzione dell'Interporto come piattaforma organizzata a servizio non soltanto delle merci, ma anche della gestione professionale dei mezzi, delle flotte e delle operazioni complesse.

La struttura, certificata e dotata di standard elevati in termini di sicurezza, accessibilità e controllo, si è rivelata un presidio adatto a supportare un'operazione articolata come quella legata all'arrivo e alla gestione dei nuovi autobus destinati al trasporto pubblico locale livornese.

In questa prospettiva, la collaborazione con Autolinee Toscane rafforza il posizionamento del Vespucci Truck Village come polo logistico di riferimento per la sosta, l'accoglienza e la gestione di mezzi professionali. Non più soltanto un'area funzionale alla movimentazione tradizionale, ma una piattaforma capace di inserirsi nei processi di innovazione della mobilità pubblica e nei progetti che richiedono capacità organizzativa, controllo degli spazi e servizi integrati.

Per l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci si tratta di un ulteriore passaggio nel percorso di crescita dei servizi dedicati alla logistica integrata. La presenza dei nuovi mezzi di Autolinee Toscane dentro il perimetro del Truck Village restituisce l'immagine di una filiera sempre più interconnessa, nella quale trasporto pubblico, sostenibilità e infrastrutture logistiche concorrono a definire una mobilità più moderna e più efficiente per Livorno e per il territorio regionale.

MSC LANCIA IL SERVIZIO 'EUROPE-RED SEA-MIDDLE EAST'



Il gruppo MSC ha annunciato il lancio di un nuovo servizio marittimo, denominato Europe – Red Sea – Middle East Express, progettato per rafforzare i collegamenti tra Europa, Mar Rosso e Medio Oriente in un contesto segnato da crescenti tensioni geopolitiche e criticità operative lungo le principali rotte commerciali. La nuova linea nasce in risposta alla domanda crescente di soluzioni di trasporto più affidabili ed efficienti tra il continente europeo e l'area mediorientale, oggi particolarmente esposta a rischi legati alla sicurezza e alla stabilità delle supply chain, in particolare nello Stretto di Hormuz.

Il servizio prevede collegamenti diretti tra i principali porti europei e hub strategici del Medio Oriente, tra cui King Abdullah Port, Jeddah e Aqaba. Da questi scali, MSC garantirà ulteriori connessioni verso i mercati del Golfo Persico – inclusi Emirati Arabi Uniti e paesi dell'Upper Gulf – attraverso soluzioni multimodali che integrano il trasporto marittimo con quello terrestre. Questa architettura logistica ibrida consen-

te maggiore flessibilità nella distribuzione delle merci e rappresenta una risposta concreta alle interruzioni delle rotte tradizionali, offrendo agli operatori un'alternativa più resiliente.

Rotazione e calendario operativo

La prima partenza è avvenuta il 10 Maggio dal porto di Anversa. La rotazione eastbound del servizio toccherà i seguenti scali: Danzica – Klaipeda – Bremerhaven – Anversa – Valencia – Barcellona – Gioia Tauro – Abu Kir – King Abdullah – Jeddah – Aqaba. Attraverso il proprio network globale, MSC estenderà il servizio a tutte le principali aree europee – dal Nord Europa al Baltico, fino al Mediterraneo occidentale e orientale – garantendo copertura capillare per diverse tipologie di carico.

Il ruolo strategico di Gioia Tauro

Per l'Italia, l'inserimento di Gioia Tauro nella rotazione conferma la centralità dello scalo calabrese, che evolve da hub di transhipment a nodo chiave di una cate-

na logistica integrata tra mare e terra, con proiezione diretta verso i mercati mediorientali.

Supply chain sotto pressione e nuove soluzioni


Il lancio del nuovo servizio si inserisce in uno scenario internazionale complesso, in cui le tensioni geopolitiche stanno mettendo sotto pressione le rotte marittime globali, aumentando i costi assicurativi, i tempi di transito e l'incertezza operativa. In questo contesto, MSC punta a garantire tempi di consegna più competitivi e maggiore affidabilità, elementi sempre più cruciali per gli operatori del commercio internazionale.

Il ritorno della flessibilità logistica

Un elemento distintivo del servizio è il ricorso strutturato al trasporto terrestre nella tratta finale verso il Golfo. In un sistema logistico globale sempre meno lineare e sempre più reticolare, l'integrazione tra modalità – nave e camion – diventa un fattore strategico. La nuova rotta evidenzia infatti un cambio di paradigma: non esiste più un unico corridoio ottimale, ma una pluralità di soluzioni resilienti, capaci di adattarsi rapidamente a scenari in evoluzione. In questo quadro, la flessibilità operativa torna al centro delle strategie degli operatori globali, ridefinendo gli equilibri tra le diverse modalità di trasporto.

 **LOGWIN**

Your Logistics.

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

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

ADM: IL DIRETTORE NAZIONALE VISITA LA TOSCANA

Dopo la visita fiorentina alla Direzione territoriale Toscana e Umbria, il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (AdM), Roberto Alesse, ha incontrato a Livorno il personale, le istituzioni locali e la stampa.

Accompagnato dal direttore della Direzione territoriale, Davide Bellosi, Alesse ha fatto il punto sulle attività dell'AdM.

“È motivo di grande interesse incontrare le strutture dell'Agenzia e chi opera ogni giorno in uno degli snodi più rilevanti del sistema logistico, produttivo e commerciale del Paese” ha detto Alesse.

Da Firenze, ai porti di Livorno e Piombino, la Toscana rappresenta, infatti, con i suoi distretti produttivi, un sistema integrato in cui tradizione e innovazione convivono e si rafforzano reciprocamente.

La complessità di questo territorio si riflette nella ricchezza e nella diversificazione dei suoi asset economici. Il “sistema moda”, ad esempio, continua a rappresentare uno dei principali punti di forza e settore trainante del Made in Italy.

“L'attività dell'Agenzia – ha spiegato Alesse – ricerca sempre un equilibrio tra esigenze diverse: da un lato, quella di garantire la velocità negli scambi e la competitività delle imprese; dall'altro, quella di tutelare gli interessi finanziari dello Stato e la sicurezza delle catene di approvvigionamento”.

L'Agenzia nel tempo si è evoluta e da Amministrazione che si occupava di registri e formulari cartacei, è diventata un'infrastruttura digitale fondata sulla gestione e sullo studio dei dati, capace di governare in tempo reale la complessità degli scambi internazionali e le sfide dell'attuale contesto geopolitico.

“È un'amministrazione che rappresenta il cuore profondo dello stato economico tributario, che porta nelle casse dello Stato circa 90 miliardi di euro di gettito fiscale, una cifra imponente, un'amministrazione trasversale, che si occupa di tante materie.



Oggi ci troviamo in una fase straordinaria per l'Agenzia, perché il contesto geopolitico ci chiama a interagire con tutti gli stati, anche extra Ue. Siamo dentro il piano Mattei e siamo parte integrante di questo complesso processo di integrazione europea che vedrà a breve la nascita dell'EUCA (European Union Customs Authority), nuova autorità amministrativa doganale a livello europeo”.

In questo contesto è entrata anche l'Intelligenza Artificiale che è diventata anche per l'AdM uno spartiacque tra generazioni passate e generazioni future.

Il porto di Livorno: merci contraffatte e narcotraffico

“Livorno -aggiunge il direttore nazionale- è certo una delle porte fondamentali delle merci, uno snodo incredibile per i traffici commerciali e quindi per antonomasia devo dire che è un punto di grande risalto per la nostra attività istituzionale”.

“Il traffico di merci contraffatte si è profondamente evoluto nel corso degli anni” sottolinea Bellosi.

Un tempo infatti arrivavano prevalentemente tramite container via mare.

“Adesso i canali di approvvigionamento sono molto diversificati, basti pensare all'e-commerce, ma in

ogni caso i porti come quello di Livorno restano nodi importanti per le attività”.

Nell’ultimo anno a livello regionale sono stati sequestrati 30.000 pezzi contraffatti, fra contraffazione, etichette fallaci e abuso del Made in Italy.

“Il presidio di controllo deve restare alto nello scalo di Livorno dove sicuramente l’attività di analisi predittiva e le apparecchiature scanner danno un contributo notevole all’attività di verifica sul campo insieme alla Guardia di Finanza”.

A fianco c’è anche il lavoro di contrasto al traffico di stupefacenti: “Livorno -spiega Bellosi- ha avuto numeri alti soprattutto negli anni passati quando con una regolarità davvero sorprendente venivano effettuati sequestri di ingenti quantità di cocaina provenienti dal Sud America, grazie all’attività estremamente raffinata sia dei funzionari doganali che dei militari

della Guardia di Finanza”. Emblematico il sequestro dello scorso anno di oltre due quintali di cocaina, a dimostrazione dell’efficacia del controllo sul territorio. “Ultimamente non si registrano sequestri significativi ma l’attività di vigilanza resta estremamente elevata”. Dopo aver visitato il porto, dove ha assistito agli sviluppi dell’App Autentica, che consente il riconoscimento di un prodotto contraffatto mediante una veloce scansione della sua immagine, Alesse si è recato al Laboratorio chimico, che dà un contributo decisivo all’Agenzia nella lotta al traffico di sostanze stupefacenti e che si è specializzato nell’analisi della sicurezza sui giocattoli, articoli con grande frequenza di contraffazione, oltre che, di recente, nell’analisi organolettica degli oli di oliva, prodotti d’eccellenza dell’agroalimentare italiano che subiscono frequenti fenomeni di adulterazione o di falsa etichettatura.

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

DARSENA EUROPA, DIONISI: “ACCELERARE, FARE CHIAREZZA E RENDERLA OPERATIVA”



Parte da tre direttrici precise – rapidità decisionale, trasparenza finanziaria e governance unitaria – il mandato di Giancarlo Dionisi, nominato commissario straordinario della Darsena Europa. Un incarico che lo stesso Dionisi definisce “di grande responsabilità”, con l’obiettivo di trasformare una delle principali infrastrutture strategiche del Paese in un progetto concreto e funzionante.

Ricognizione e struttura snella

Il primo passo sarà una verifica approfondita dello stato dell’opera, sotto il profilo tecnico, amministrativo e finanziario, attraverso un’attività di due diligence. Solo partendo da dati certi, sottolinea il commissario, sarà possibile assumere decisioni efficaci. Parallelamente nascerà una struttura commissariale autonoma, snella e altamente qualificata, distinta dall’Autorità portuale ma in stretto coordinamento con essa. Una scelta pensata per superare rallentamenti e frammentazioni, garantendo maggiore capacità di sintesi tra i diversi livelli istituzionali.

Tre priorità strategiche

Dionisi individua tre priorità: rafforzare la governance, chiarire il quadro economico-finanziario e sviluppare le infrastrutture di collegamento. Proprio su quest’ultimo punto emergono le principali criticità: i raccordi stradali e ferroviari, indispensabili per la piena funzionalità della Darsena, non sono ancora finanziati né progettati in modo adeguato.

“Si parte sostanzialmente da zero – evidenzia –: prima di quantificare le risorse necessarie servono progetti di fattibilità credibili”. Il rischio, altrimenti, è quello di realizzare un’infrastruttura scollegata dal sistema logistico, una “cattedrale nel deserto”.

Obiettivo: anticipare la messa a reddito

Sul fronte operativo, il commissario punta a comprimere i tempi e ad avviare una progressiva messa a reddito delle prime aree disponibili, compatibilmente con lo stato di avanzamento dei lavori e con gli iter autorizzativi. Un percorso che dovrà però integrarsi con la futura concessione complessiva dell’opera, evitando soluzioni temporanee che possano creare incertezza per gli operatori.

Finanziamenti e ruolo delle istituzioni

Le opere marittime risultano già coperte finanziariamente, ma sarà comunque effettuata una verifica puntuale su costi, avanzamento e possibili impatti legati all’aumento dei prezzi. Diverso il quadro per le concessioni, dove sarà necessario attivare nuovi percorsi progettuali e finanziari. Dionisi sottolinea inoltre il ruolo determinante delle istituzioni, a partire dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Regione Toscana, ringraziando il presidente Eugenio Giani per il contributo da 200 milioni di euro. Fondamentale sarà anche la collaborazione con il Comune e con l’Autorità portuale guidata da Davide Gariglio.

Dialogo con il mercato e clima politico

Il commissario ha già avviato contatti informali con grandi operatori internazionali interessati al progetto, tra cui MSC e Grimaldi Group. L'obiettivo è assicurare il mercato e attrarre investimenti, ma a una condizione: stabilità e credibilità. "Serve abbassare il livello del conflitto politico e lavorare in modo coordinato – osserva – per garantire tempi certi e un quadro affidabile agli investitori".

Un'opera di rilievo nazionale

Per Dionisi la Darsena Europa non è solo un progetto locale, ma un'infrastruttura strategica per l'intero sistema logistico italiano, in grado di rafforzare la competitività del Paese nel Mediterraneo. Quanto ai tempi, la scadenza indicata in passato – il 2030 – resta un obiettivo da verificare alla luce dello stato reale dell'opera. "La credibilità si costruisce con risultati concreti", conclude il commissario, ribadendo l'impegno a portare a termine il progetto e renderlo progressivamente operativo.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

RIFORMA DEI PORTI: LA FIRMA DI MATTARELLA



Passato l'esame della Ragioneria di Stato, che ha bollinato il documento, dopo aver già avuto l'ok del Consiglio dei Ministri alle porte dello scorso Natale, il disegno di legge sulla Riforma dei porti, è approdato nelle scorse ore al Quirinale ricevendo l'approvazione da parte del presidente Mattarella che ha firmato il documento.

Ma leggendo il testo, pronto ora per la discussione alle Camere, si può notare subito una differenza sostanziale di non poco conto.

Se infatti viene confermata la nascita della Porti d'Italia Spa, sul fronte "capitale" le cose sembrano essere cambiate rispetto ad alcuni mesi fa: "Il capitale sociale della società -si legge nel documento- è fissato in 10 milioni di euro", rispetto ai possibili 500 di cui si era parlato.

Di questi, la società è autorizzata dal DI a spendere 1

milione di euro per l'anno 2026 e 9 milioni di euro per l'anno 2027.

Da dove arriveranno i 10 milioni? Questa la risposta contenuta nel documento: "Agli oneri derivanti dall'articolo 9, comma 1, capoverso 5-ter, comma 3, della legge n. 84 del 1994, pari a complessivi 10 milioni di euro, si provvede:

- a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2026-2028, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze per l'anno 2026, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) quanto a 9 milioni di euro per l'anno 2027, me-

dante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 236, della legge 23 dicembre 2014, n. 190"

"Il Ministero dell'Economia e delle Finanze -si sottolinea- è autorizzato a sottoscrivere e versare il capitale sociale anche in più fasi".

Altro passo in più rispetto alla versione precedente del documento, è che le AdSp non saranno più soggette al versamento dei canoni concessori a loro pagati, alla Porti d'Italia.

Sulla società, si conferma come essa "ha come oggetto sociale lo sviluppo e la promozione della Rete italiana della portualità", controllata dal Ministero dell'Economia e da quello delle Infrastrutture, che agirà come "regia" per gli investimenti nazionali e gestirà la realizzazione delle opere infrastrutturali, comprese le manutenzioni straordinarie.

La nuova Spa svolgerà anche, secondo quanto indicato, in regime di mercato, all'estero o in Italia, attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché la realizzazione di consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali, compresi gli interventi intermodali.

Alle Autorità di Sistema portuali (con cui la Porti d'Italia potrà stipulare accordi) resterà l'onere per la manutenzione ordinaria e per le opere non incluse nel Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategi-

che di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale, "adottato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, previa ricognizione dei fabbisogni in termini infrastrutturali evidenziati da ciascuna Autorità di Sistema portuale".

La governance

Gli organi sociali vengono confermati: il consiglio di amministrazione è composto da cinque membri, di cui due designati dal Ministero dell'Economia e delle finanze, due designati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e uno designato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il presidente è nominato tra i membri designati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e l'amministratore delegato è nominato tra i membri designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il collegio sindacale è composto da cinque membri, di cui tre membri effettivi e due supplenti. Due membri effettivi, di cui uno in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un membro effettivo e un supplente sono designati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Le altre indicazioni restano già note, sullo schema che porta un contributo importante da parte del viceministro Edoardo Rixi, convinto che una regia centrale come quella che sarà data dalla Porti d'Italia sia la strada giusta per attrarre investimenti sui porti italiani.

L'ASSICURAZIONE DELLE MERCI: ESSENZIALE (ANCHE) NEL TRASPORTO MARITTIMO



Nella rubrica del Messaggero Marittimo “Scenari di Rischio”, a cura di Gavio Global Risk Solutions, affrontiamo con Luca Bonetti, Head of Marine di PCA Spa Consultative Broker, un tema troppo spesso considerato accessorio e invece centrale nella gestione moderna della supply chain: l'assicurazione delle merci.

Nel trasporto marittimo, attraversato da crisi geopolitiche, congestioni portuali, rischi di guerra, limiti risarcitori e fragilità contrattuali, la copertura cargo non è soltanto una tutela patrimoniale, ma uno strumento di governo del rischio, protezione finanziaria e qualificazione del servizio per imprese, spedizionieri e operatori logistici internazionali.

Gestione del rischio, tutela giuridica e finanziaria:

uno strumento di valore per aziende e spedizionieri
Nel commercio internazionale, il trasporto marittimo continua a rappresentare l'asse portante degli scambi globali.

Se ne trova conferma ogni giorno: basti pensare all'impatto che negli ultimi anni hanno avuto sul commercio mondiale crisi apparentemente “localizzate” ma che hanno colpito veri e propri “colli di bottiglia” (“choke points”) del commercio marittimo. Stretti, canali, passaggi marittimi geograficamente non elu-

dibili senza apportare costose e sfidanti ridefinizioni dei tragitti.

Dal blocco del Canale di Suez del 2021 causato dall'incaglio della portacontainer Ever Given, al rerouting globale delle rotte che passavano dallo Stretto di Bab el-Mandeb tramite Suez per effetto degli attacchi dei ribelli Houthi: una realtà che nel 2023 sembrava destinata ad essere momentanea ma ad oggi è entrata nel suo terzo anno di permanenza. Il blocco di fatto dello Stretto di Hormuz a causa della guerra tra USA, Israele ed Iran è solo l'ultimo di questi esempi e rispetto ai precedenti sta mostrando di avere effetti non limitati al settore dello shipping ma che si estendono a livello di sistema economico globale, colpendo un passaggio fondamentale della circolazione di materie prime essenziali (petrolio, gas naturale, fertilizzanti e non solo) con effetti immediati sui prezzi e rischi di impatti inflattivi generali.

La movimentazione via mare comporta una molteplicità di rischi che si estendono ben oltre la navigazione in senso stretto: operazioni portuali, trasbordi, stoccaggi temporanei, accumulazione di merci lungo gli snodi dell'intermodalità e interferenze tra più soggetti contrattuali.

In questo scenario complesso, l'assicurazione della merce trasportata (l'assicurazione “cargo”) non dovrebbe essere considerata un semplice accessorio del trasporto, ma uno strumento centrale di tutela patrimoniale, corretta allocazione dei rischi e gestione consapevole delle responsabilità, tanto per le aziende aventi diritto sulla merce (esportatori, importatori e chiunque abbia interesse al carico) quanto per gli spedizionieri e gli operatori logistici che organizzano i flussi.

Di seguito proponiamo solo alcune delle ragioni per le quali una strategia matura di gestione del rischio non può fare a meno di questo strumento.

I limiti della responsabilità del vettore: una tutela non sempre sufficiente

Un errore frequente è ritenere che la responsabilità del vettore, dello spedizioniere o del MTO (operatore

multimodale) costituisca una garanzia sufficiente in caso di danno alla merce. In realtà, il sistema delle responsabilità nel trasporto internazionale è caratterizzato da limiti risarcitori molto stringenti, stabiliti da convenzioni internazionali a tutela degli operatori del trasporto.

Nel trasporto marittimo, ad esempio, le Regole dell'Aja-Visby limitano il risarcimento in funzione del peso o del numero dei colli, indipendentemente dal valore reale della merce: 666,67 DSP (Diritti Speciali di Prelievo) pari a circa € 817 per collo o unità, oppure 2 DSP, pari a circa € 2,45 per chilogrammo di peso lordo, applicando il valore più alto tra i due. Analoghi meccanismi di limitazione esistono nel trasporto terrestre, aereo e multimodale.

Ciò comporta che nella maggior parte dei casi, e salvo eccezioni complesse da dimostrare, anche in presenza di colpa accertata del vettore, l'indennizzo ottenibile copre di fatto solo una frazione del danno effettivamente subito. L'assicurazione cargo, invece, consente di assicurare il valore economico della merce, costi accessori e spese di trasporto.

Incoterms e assicurazione: quando la copertura è parte integrante del contratto

Un altro fondamentale livello di analisi riguarda i termini di resa Incoterms, spesso utilizzati in modo standardizzato ma non sempre pienamente compresi nelle loro implicazioni giuridiche e assicurative.

In linea generale, gli Incoterms disciplinano il punto di trasferimento del rischio di perdita o danno alla merce tra venditore e acquirente. Tuttavia, in alcuni casi, essi impongono anche un obbligo espresso di assicurazione. È il caso delle rese CIF (Cost, Insurance and Freight) e CIP (Carriage and Insurance Paid To), nelle quali il venditore è tenuto a stipulare una copertura assicurativa a beneficio dell'acquirente, tra l'altro secondo livelli differenti tra le due ipotesi: sono sufficienti i "rischi base" secondo la vendita CIF, mentre è richiesta la copertura "all risks" nel termine CIP.

Nella pratica operativa, ciò significa che l'assicurazione non è una scelta discrezionale, bensì una componente essenziale dell'equilibrio contrattuale. Una copertura inadeguata – per massimale, estensione dei rischi o formulazione delle clausole – può tradursi in

una violazione degli obblighi contrattuali, pur in presenza di una polizza formalmente esistente.

A ciò si aggiungono, inoltre, i casi in cui l'assicurazione non è oggetto di un obbligo contrattuale ma è direttamente e interamente interesse di una delle due parti: ad esempio, l'importatore su base EXW (Ex Works) o FOB (Free On Board) o l'esportatore su base DAP (Delivered At Place) non possono disinteressarsi dei rischi gravante sulla merce durante il trasporto, poiché queste regole pongono l'intero trasporto o la parte prevalente dello stesso a loro rischio. La controparte non è esposta a tali circostanze e potrà esigere il prezzo della vendita anche se la merce è andata danneggiata o perduta.

Lettere di credito e assicurazione cargo: un requisito formale ad alta criticità

Il ruolo dell'assicurazione cargo diventa ancora più centrale per le imprese produttrici ed esportatrici, quando le operazioni sono regolate tramite lettere di credito documentario. In tali contesti, la copertura assicurativa non solo è richiesta, ma è soggetta a verifiche rigorose da parte degli istituti bancari, nell'ambito del delicato rapporto a più attori che gli stessi devono intrattenere con le loro controparti estere nello schema del credito documentario (le cosiddette "issuing bank" aventi sede nel paese del compratore e spesso caratterizzate da prassi e modalità peculiari).

Le banche non valutano l'adeguatezza dell'assicurazione in termini astratti, bensì la conformità puntuale del documento assicurativo alle condizioni previste dalla lettera di credito: valore assicurato (spesso pari ad almeno il 110% del valore contrattuale), decorrenza del rischio, corretta indicazione del beneficiario, coerenza tra polizza e documenti di trasporto.

La lettera di credito ha anche specifici requisiti sul tipo di garanzie prestate dalla polizza: quasi sempre si richiede che vi sia copertura "all risks", ma anche la presenza di formule peculiari e spesso dal tono "classico" come "theft, pilferage and non delivery", o "strikes, riots and civil commotions", per non parlare della questione (oggi delicatissima) della copertura del rischio guerra.

Anche una difformità apparentemente marginale può determinare una riserva o un rifiuto dei documenti, col

rischio di incorrere in extra-costi o persino in problematiche nel garantire i flussi finanziari dell'operazione. In questo senso, l'assicurazione cargo si colloca a pieno titolo tra gli elementi critici della gestione del rischio finanziario nelle operazioni internazionali.

Controllo del sinistro: un vantaggio spesso decisivo

Oltre all'aspetto economico, l'assicurazione cargo offre un vantaggio operativo spesso sottovalutato: il controllo diretto del processo di gestione del sinistro. Affidarsi esclusivamente alla responsabilità del vettore significa entrare in una dinamica potenzialmente conflittuale, con oneri probatori complessi e tempi di definizione lunghi. Una polizza cargo, invece, consente all'avente diritto di attivare direttamente la procedura di perizia, di nominare commissari d'avaria e di ottenere un indennizzo in tempi generalmente più compatibili con le esigenze operative dell'impresa.

Per molte aziende, soprattutto in settori industriali o project-oriented, questo aspetto è determinante per garantire continuità produttiva e stabilità finanziaria. Sarà quindi la propria compagnia di assicurazione a farsi onere di organizzare la perizia, accertare e liquidare il danno, surrogandosi poi nei diritti verso il vettore o gli operatori del trasporto in quanto responsabili del danno.

L'assicurazione come strumento di risk management integrato

In una visione moderna, l'assicurazione cargo non dovrebbe essere gestita in modo episodico, ma inserita in una strategia strutturata di risk management della supply chain. Analisi dei flussi, tipologia di merci, aree geografiche, frequenza delle spedizioni e modalità operative sono elementi che devono guidare la scelta delle coperture.

Polizze in abbonamento, polizze aziendali, estensioni per stoccaggi intermedi o project cargo consentono di superare la logica "reattiva" della copertura del singolo viaggio ("spot cover") e di costruire un sistema di protezione coerente con il profilo di rischio dell'azienda.

Il ruolo-chiave dello spedizioniere: offrire la co-

pertura della merce come valore aggiunto

In questo quadro, è opportuno sottolineare come l'assicurazione cargo rappresenti un'opportunità strategica anche per gli spedizionieri e gli operatori logistici.

Gli spedizionieri che sono in grado di offrire una copertura cargo all risks per conto dei clienti, integrata nel servizio logistico, forniscono un valore aggiunto concreto. Da un lato, supportano il cliente nella gestione di un rischio spesso percepito come complesso e tecnico; dall'altro, contribuiscono a una più chiara delimitazione delle rispettive responsabilità contrattuali.

In questo senso il broker di assicurazioni può supportare quotidianamente spedizionieri e operatori del trasporto, strutturando garanzie "per conto dell'avente diritto" da proporre ai clienti a tassi predefiniti.

Cosa fare?

Per le aziende e per gli spedizionieri che operano in modo consapevole, l'assicurazione cargo rappresenta non solo una tutela, ma una leva strategica di gestione del rischio e di qualificazione del proprio servizio.

In questo scenario, è importante affidarsi ad esperti che possono guidare l'azienda individuando le questioni fondamentali:

comprendere i rischi connessi alla propria filiera logistica (interviste, questionari, brain-storming: il dialogo e lo scambio di informazioni tra consulente e azienda sono la chiave per ottenere valore aggiunto)

stabilire la copertura più adatta alle proprie esigenze strutturare il programma assicurativo più adatto, negoziando le condizioni migliori.

Gavio Global Risk Solutions affianca le imprese attive nei trasporti e nelle spedizioni e tutte le aziende che sono interessate a gestire i propri rischi legati alla logistica.

Attraverso le competenze del reparto Marine di PCA, offre servizi di intermediazione e di consulenza assicurativa rivolgendosi a tutti gli attori della filiera logistica, dalle aziende agli operatori del trasporto, con soluzioni sofisticate ed innovative riguardanti le garanzie assicurative sui danni diretti subiti dalle merci trasportate.

PORTI E ROTTE GLOBALI, ASSOPORTI E SRM FOTOGRAFANO IL 2026



Assoporti e SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno hanno pubblicato l’edizione 2026 di “Port Infographics”, il report che analizza l’andamento del trasporto marittimo, della logistica e della portualità internazionale e nazionale attraverso dati, tavole statistiche e infografiche dedicate ai principali fenomeni che stanno trasformando il commercio globale. Il documento, realizzato nell’ambito della consolidata collaborazione tra Assoporti e SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, concentra l’attenzione sugli effetti delle tensioni geopolitiche internazionali, sul ruolo dei grandi chokepoint marittimi e sull’importanza strategica delle materie prime movimentate via mare.

Tra gli elementi più rilevanti emerge la situazione dello Stretto di Hormuz, attraverso cui transita il 37% del petrolio mondiale trasportato via mare e il 28% del GPL globale. Le tensioni nell’area hanno provocato in pochi mesi un crollo dell’89% dei transiti giornalieri, generando ripercussioni sulle catene di

approvvigionamento internazionali. Parallelamente, il traffico nel Canale di Suez continua a registrare livelli inferiori del 48% rispetto al 2022, mentre le rotte alternative attraverso il Capo di Buona Speranza comportano allungamenti fino al 120% delle distanze percorse dalle navi.

Secondo il report, queste deviazioni determinano incrementi fino a 20 giorni dei tempi di navigazione, con conseguenti aumenti dei costi logistici e del bunkeraggio. A ciò si aggiunge la presenza di quasi mille navi ferme nel Golfo, con merci trasportate per un valore stimato di 23,7 miliardi di dollari.

Ampio spazio è dedicato anche al mercato delle materie prime, definito uno dei principali business del mare. Oggi il 74% delle merci trasportate via nave nel mondo è costituito da rinfuse liquide e solide, pari a oltre 9 miliardi di tonnellate di commodity strategiche. Nel 2025 il trasporto marittimo globale ha raggiunto complessivamente 13 miliardi di ton-

nellate movimentate, confermando il ruolo centrale dello shipping nell'economia internazionale. Nei porti dell'Unione Europea le rinfuse liquide rappresentano il 37% dei traffici, mentre quelle solide incidono per il 20%.

Il rapporto evidenzia inoltre la buona tenuta del sistema portuale italiano. Nel 2025 gli scali nazionali hanno superato i 510 milioni di tonnellate di merci movimentate, con una crescita del 3,5% rispetto all'anno precedente. Positivo anche il comparto container, cresciuto del 7,1% fino a sfiorare i 13 milioni di TEUS

In aumento pure le rinfuse solide (+7,1%) e quelle liquide (+1,8%), mentre il traffico Ro-Ro ha oltrepassato i 122 milioni di tonnellate, consolidando il ruolo dell'Italia nei collegamenti marittimi mediterranei a supporto delle supply chain europee. Cresce infine il traffico passeggeri, che raggiunge quota 75 milioni di viaggiatori, di cui oltre 14 milioni crocieristi.

Il presidente di Assoport, Roberto Petri, ha sottolineato come i dati confermino "la solidità del sistema

portuale italiano in un contesto internazionale estremamente complesso", evidenziando l'importanza strategica delle infrastrutture portuali per l'economia nazionale e per la competitività del sistema produttivo del Paese. Petri ha inoltre richiamato la necessità di continuare a investire in infrastrutture, sostenibilità ed efficienza logistica.

Per il direttore generale di SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Massimo Deandreis, le tensioni geopolitiche e le disruption che interessano le grandi rotte energetiche stanno modificando profondamente supply chain e traffici internazionali. Nonostante questo scenario, i porti italiani stanno mostrando importanti capacità di adattamento, sostenendo sia il comparto industriale sia quello turistico nazionale. Secondo Deandreis, il Mediterraneo continua a mantenere una centralità strategica globale e l'Italia, grazie alla propria posizione geografica e alla rete portuale, può rafforzare ulteriormente il proprio ruolo nei nuovi equilibri logistici internazionali.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

STARTmare

zoom idee che viaggiano lontane

LA PORTI D'ITALIA SPA NON PRIMA DI DUE ANNI



“Voglio che la riforma portuale sia uno strumento condiviso e una scelta di responsabilità per il Paese, questo mi interessa, tenere fermi per due anni 500 milioni di euro non mi sembrava ragionevole”.

Il viceministro Edoardo Rixi risponde così a margine dell'Assemblea pubblica di Assiterminal, alla domanda sulla riduzione del capitale sociale della Porti d'Italia spa, come si legge nell'ultimo documento pubblicato che sarà discusso in Parlamento.

“In Italia abbiamo un problema -spiega- cioè abbiamo bisogno di portare avanti opere pubbliche in corso e la priorità è quella di pagare le aziende che stanno lavorando. Considerato che la Porti d'Italia spa sarà in piedi nel giro di due anni, ho chiesto una riduzione del capitale sociale per destinarlo a ciò che serve ora.”

La società nascente, aggiunge Rixi, avrà le idee giuste per trovare i suoi capitali e investimenti, aggiungendo come la futura riforma dovrà prevedere che siano i privati a finanziare opere che oggi ricadono sui fondi statali: “Le concessioni dovranno riguardare anche moli, dighe e le cosiddette “opere fredde” che oggi sono a carico dello stato, per velocizzare i processi e fidelizzare gli operatori”.cognolato

Un altro passaggio che il viceministro tocca di fronte alla platea dell'Assemblea, è quello del futuro del Paese in tema portuale: “Noi oggi non siamo un Paese marittimo, con la blue economy settore nel quale gli investimenti sono minoritari rispetto ad altri. Si guarda di più verso il continente europeo dove il commercio internazionale copre il 70%.”

Il futuro è andare oltre mare, rafforzando la strategia marittima e magari acquisendo porti anche in altri Paesi: “Per fare questo o l'Italia fa sistema e si scambia al suo interno buone pratiche, o rischia di non sfruttare completamente le sue capacità perdendo di competitività. Noi dobbiamo invece puntare a diventare la prima forza marittima europea”.

Negli ultimi vent'anni il continente europeo ha secondo Rixi “subito” i mercati, mentre dovrebbe usare il mare per trovare nuovi sbocchi commerciali aprendosi a nuove economie come si sta provando a fare con l'India.

“La nostra non è, come altre, una nazione “mono porto”. Noi ne abbiamo tanti e dobbiamo cercare la strada per una interazione del sistema portuale che indirizzi le merci e le differenze”.

Da qui la volontà di regole comuni per i porti sotto la supervisione di un organo centrale che permetta di “contaminarsi” a vicenda tra scali portuali migliorando il sistema.

“Io ce l'ho messa tutta, e mi auguro che questa riforma sia condivisa e non tema di scontro politico”.

I TRE “DESIDERI” DI COMPLEANNO DI ASSITERMINAL



Ci sono tre desideri che il rieleto presidente Tomaso Cognolato ha espresso per il venticinquesimo compleanno di Assiterminal.

Lo ha fatto nella sua relazione durante l'Assemblea pubblica dell'associazione, il giorno dopo essere stato riconfermato alla guida per il triennio 2026/2028.

In cima alla lista Cognolato mette nero su bianco un concetto: “chiari parametri di riferimento” ovvero quella certezza del diritto che per tutta la mattina è risuonata negli interventi.

L'appuntamento ha riunito infatti istituzioni, operatori, stakeholder e rappresentanti del mondo portuale e logistico per una riflessione sul ruolo strategico della portualità italiana nello sviluppo economico, industriale ed energetico del Paese.

Certezza del diritto si traduce in regole uguali per tutti e non interpretabili diversamente, che permettano così di costruire e sviluppare piani economico-finanziari a chi, come i terminalisti, lavora nei porti.

Il presidente Cognolato dando voce all'associazione che oggi rappresenta oltre 110 soci, per un settore come quello portuale che conta un indotto diretto di 15.000 persone, aggiunge anche il desiderio di una governance coordinata che semplifichi e armonizzi i

comportamenti della portualità italiana.

“La competitività e l'efficienza di un porto -dice- si misura anche dalla capacità della pluralità degli enti di controllo di agire come parte unica, magari accorpando alcune competenze.”

A chiudere la lista dei desideri “una portualità italiana come unico sistema e una rappresentanza unitaria”. In questo senso, la riforma portuale era, sottolinea, un percorso che andava intrapreso, che aiuti così il settore ad agire in scenari complessi come quello di oggi.

“Il mondo dei terminalisti è capace di adattarsi ai cambiamenti, lo ha dimostrato in più occasioni, è ancora presto per poter dare un'opinione completa della riforma, ma guardiamo positivamente all'aspetto di una governance centrale che si dedichi a certe attività”.

Ancora qualcosa va messo a posto e chiarito, aggiunge, ma “abbiamo apprezzato il percorso di decreto legge, nonostante oggi il testo si riferisca solo ad alcuni aspetti, aspettiamo di capire se si vorrà parlare di una riforma completa della legge 84/94”.

INTERPORTI ITALIANI, NEL 2024 RICAVI A 214 MILIONI E UTILI IN CRESCITA



Il sistema degli interporti italiani conferma il proprio ruolo strategico per la logistica nazionale e per lo sviluppo del trasporto intermodale. Nel 2024 le società di gestione degli interporti hanno registrato risultati economici positivi, con ricavi aggregati pari a 214 milioni di euro e utili netti in aumento dell'8,7% rispetto all'anno precedente. I dati emergono dall'analisi elaborata dal Centro Studi di Fedespediti e presentata a Milano nel corso di un workshop organizzato nell'ambito di Transpotec & Logitec.

Lo studio, illustrato dal responsabile del Centro Studi Sergio Curi, ha analizzato un campione di 24 società operative, offrendo un quadro complessivo di un comparto considerato sempre più centrale per la competitività del sistema logistico italiano. Attualmente la rete nazionale conta 27 interporti distribuiti sul territorio, con una superficie operativa complessivamente superiore a 33,8 milioni di metri quadrati.

Dal punto di vista economico, il settore ha chiuso il 2024 con una crescita moderata del fatturato (+0,8% rispetto al 2023), accompagnata però da un incremento più consistente della redditività. Gli utili netti aggregati sono infatti saliti da 9,9 a 10,6 milioni di euro. Le strutture analizzate occupano complessivamente 742 dipendenti, con un fatturato medio per addetto di circa 288 mila euro. Tra le realtà con i ricavi più elevati

figurano Interporto Rivalta Scrivia con 52,9 milioni di euro, Interporto di Padova con 40,1 milioni e Interporto Sud Europa con 18 milioni di euro.

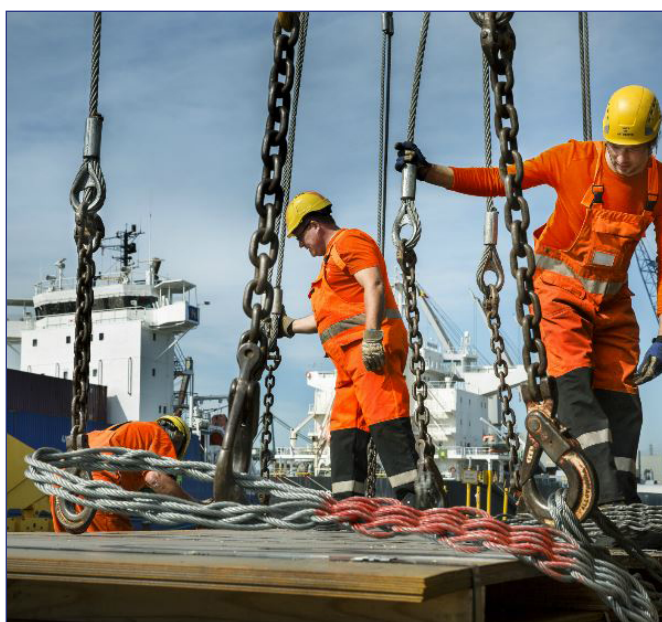
Particolarmente rilevante il dato relativo all'intermodalità ferroviaria. Nonostante il traffico merci su rotaia sia cresciuto complessivamente del 4,4% nell'ultimo decennio, il trasporto intermodale ha aumentato in modo significativo il proprio peso, arrivando a rappresentare circa il 60% dell'intero traffico ferroviario merci nazionale, contro meno della metà registrata nel 2010. Nel corso del 2024 gli interporti italiani hanno movimentato complessivamente oltre 52.800 treni, confermando il rafforzamento del modello ferro-gomma come asse portante della logistica moderna.

L'analisi evidenzia tuttavia una forte concentrazione geografica delle attività nel Nord Italia, area da cui proviene l'82% del traffico ferroviario merci e il 68% di quello stradale. In questo scenario Interporto di Verona si conferma il principale hub ferroviario nazionale con 14.600 treni movimentati, pari al 27,6% del totale. Seguono l'Interporto di Padova con 8.000 treni e CIM Interporto Novara insieme a CEPIM Interporto di Parma con circa 3.800 convogli ciascuno. Primo operatore del Mezzogiorno è invece l'Interporto Sud Europa di Marcianise con 4.000 treni.

Nel corso del workshop sono intervenuti anche Gianpaolo Serpagli, presidente di UIR e presidente di CEPIM, Massimo Arnese di CROSSTEC e Alberto Milotti di FS Logistix, oltre al presidente di Fedespediti Alessandro Pitto.

Lo studio dedica inoltre attenzione al nuovo quadro normativo introdotto con la Legge 177/2025, che riconosce gli interporti come infrastrutture di rilevanza nazionale a gestione imprenditoriale e istituisce il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, rafforzando così il ruolo strategico del comparto nel sistema dei trasporti italiano.

IMPRESE PORTUALI AL GOVERNO: “INTERVENIRE SU LAVORI USURANTI E PENSIONI ANTICIPATE”



Le associazioni che rappresentano le imprese operanti nei porti italiani tornano a sollecitare il Governo e le forze politiche affinché vengano affrontate con urgenza due questioni considerate strategiche per il futuro del sistema logistico-portuale nazionale: il riconoscimento delle mansioni portuali tra i lavori usuranti e l'istituzione di un fondo dedicato all'incentivazione del pensionamento anticipato. Secondo le organizzazioni ANCIP, Assiterminal, Assologistica e Uniport, il lavoro portuale presenta caratteristiche peculiari che lo rendono particolarmente gravoso dal punto di vista fisico e organizzativo. Le attività svolte nei porti, infatti, sono spesso caratterizzate da elevata intensità fisica, esposizione a specifici fattori di rischio e sistemi di turnazione continuativa.

Per questo motivo le associazioni chiedono un intervento normativo non più rinviabile nell'ambito del decreto legge del 1° Maggio, evidenziando come il

mancato inserimento di alcune mansioni portuali tra quelle riconosciute come usuranti dal decreto legislativo 67/2011 rappresenti una disparità ormai difficilmente sostenibile rispetto ad altre categorie lavorative che già beneficiano di tali tutele.

Accanto al tema dei lavori usuranti, le imprese chiedono anche la creazione di un fondo per favorire il pensionamento anticipato dei lavoratori del comparto. Uno strumento che, secondo le associazioni, consentirebbe non solo di tutelare chi svolge attività particolarmente pesanti, ma anche di sostenere il necessario ricambio generazionale all'interno dei porti e contribuire alla riduzione del gender gap nel settore.

Le rappresentanze imprenditoriali sottolineano come le due questioni siano strettamente collegate e debbano essere affrontate attraverso una soluzione organica e coerente. L'obiettivo dichiarato è quello di coniugare la tutela dei lavoratori con la sicurezza operativa e con la competitività di un comparto considerato strategico per l'economia nazionale.

Nel corso delle audizioni informali svoltesi presso la Commissione Lavoro della Camera dei Deputati, nell'ambito dell'iter di conversione del DI 1° Maggio, le associazioni delle imprese portuali hanno presentato due specifiche proposte emendative riguardanti proprio il riconoscimento dei lavori usuranti e la costituzione del fondo pensionistico dedicato.

Le organizzazioni confermano inoltre la richiesta di un confronto urgente con il Governo, ritenendo indispensabile aprire rapidamente un tavolo di discussione per affrontare problematiche considerate ormai improcrastinabili per il futuro del lavoro portuale italiano.

SISTO: “A PROCIDA IL 4 E 5 GIUGNO PER IL FUTURO DEL LAVORO MARITTIMO”

Il lavoro marittimo torna al centro del dibattito nazionale in una stagione attraversata da tensioni geopolitiche, trasformazioni normative e una domanda sempre più urgente: chi salirà a bordo delle navi italiane nei prossimi anni?

Il tema sarà al centro dell’VIII Convegno sul Lavoro Marittimo di Procida, in programma il 4 e 5 Giugno 2026, appuntamento ormai riconosciuto come uno dei luoghi più significativi di riflessione sul futuro delle professioni del mare. Confitarma sarà naturalmente presente, con il direttore generale Luca Sisto, che nell’intervista al Messaggero Marittimo affronta i nodi più sensibili del settore: la condizione dei marittimi nelle aree di crisi, il valore delle recenti riforme sulla digitalizzazione, la carenza di personale, il calo delle iscrizioni agli istituti nautici e la necessità di restituire ai giovani il senso di una professione che, pur chiedendo sacrificio, continua a offrire opportunità difficilmente comparabili.

Ne emerge una lettura insieme realistica e fiduciosa: il mare non è una scorciatoia, né una promessa facile, ma resta una delle vie più concrete attraverso cui un ragazzo può costruire competenze, responsabilità e futuro.

Direttore Sisto, il Convegno di Procida arriva in una fase in cui il lavoro marittimo è esposto direttamente a forti tensioni geopolitiche. Pensiamo alla crisi dello Stretto di Hormuz e ai marittimi costretti a operare, o a restare bloccati, in scenari di grande instabilità. Quanto sta cambiando oggi la condizione concreta di chi lavora a bordo?

In questo momento stiamo vivendo una situazione particolare. Abbiamo circa 3.000 navi coinvolte nella crisi del Golfo Persico e dello Stretto di Hormuz;



di queste, circa mille sono dedicate a traffici internazionali. Poche, per fortuna, sono di interesse o bandiera italiana: una decina. Ma abbiamo comunque un centinaio di marittimi e tecnici italiani coinvolti e bloccati in quelle aree di mare.

Detto questo, vorrei mandare ai ragazzi un messaggio di fiducia: siate fiduciosi. Quello marittimo è un mestiere meraviglioso, un mestiere che sta cambiando, che sta offrendo grandi opportunità di crescita professionale e, se posso dirlo, anche di crescita umana.

Andare per mare oggi significa assumere ruoli di responsabilità dentro un’industria mobile, perché la nave è questo: un’industria tecnologica, più sicura e più confortevole di un tempo. Significa anche avere, dopo l’esperienza di bordo, grandi opportunità per tornare a terra e svolgere attività che prendono spunto dal percorso fatto in mare, arricchendolo poi con una carriera a terra.

Mi chiedo: quale altro istituto tecnico può dare a un giovane, tra i venti e i trent’anni, la possibilità di assumere ruoli così responsabili e importanti su una nave, cioè su un’industria complessa? E non parlo soltanto dal punto di vista economico, che pure conta. Parlo

proprio della crescita umana: della persona che prende in mano la propria vita, va a conoscere il mondo e naviga nei mari del mondo.

È un mestiere meraviglioso. Resta un mestiere meraviglioso, anche se richiede alcune caratteristiche precise, perché ci vuole sacrificio.

Accanto alle criticità, nelle ultime settimane sono arrivati anche passaggi attesi da anni: l'istituzione dell'Anagrafe nazionale digitale della gente di mare e l'avvio della digitalizzazione del libretto di navigazione. Che impatto potranno avere?

Confitarma ha al centro del proprio pensiero il capitale umano. Il vero asset delle nostre industrie sono le donne, speriamo sempre di più, e gli uomini delle nostre aziende di navigazione.

Noi abbiamo lavorato a un Contratto collettivo nazionale di lavoro che è molto diverso rispetto al passato, più vicino alle necessità e ai desideri delle persone di oggi, più attento alla parità di genere, alla diversità e all'orientamento. Vogliamo che a bordo si stia bene, che i ragazzi e le ragazze si avvicinino a questo mestiere con la giusta responsabilità e serietà, ma anche con la leggerezza di chi sta per assumere un ruolo importante per la propria crescita.

Da questo punto di vista, le riforme che abbiamo portato avanti, anche grazie al Ddl Valorizzazione del mare, diventato legge dello Stato, rappresentano importanti novità. Va riconosciuto il grande lavoro del ministro Musumeci. Sono passi concreti in una direzione che attendevamo da tempo.

Il settore denuncia da anni uno squilibrio tra domanda e offerta di lavoro. Il lavoro in mare è duro, richiede impegno, ma offre anche grandi soddisfazioni. Eppure cresce la difficoltà nel reperire personale. Dove nasce questa crisi?

Tocca un tasto delicato e condivido pienamente la sua riflessione. Purtroppo stiamo registrando un calo di iscritti nei nostri istituti nautici e alcune classi rischiano di non essere aperte il prossimo anno, anche in scuole di grande tradizione.

Procida, da questo punto di vista, è un'eccezione. È un'eccellenza nazionale, ha una storia lunghissima, pluricentenaria, ed è un patrimonio per il nostro Paese. Ma in altre realtà, anche in città importanti, gli istituti nautici stanno vivendo una vera crisi vocazionale.

Perché accade? È un'analisi che meriterebbe più tempo e più ponderatezza. Ma uno dei punti su cui dobbiamo riflettere è certamente la conoscenza. Io vivo a Roma e sono convinto che il 90% dei papà e delle mamme romane non sappia neppure dell'esistenza dell'istituto nautico di Roma, a Via Pincherle, vicino a Viale Marconi.

Questo significa che l'orientamento scolastico va fatto in modo molto più capillare. Bisogna far conoscere ai ragazzi questa opportunità. Il nostro mondo, che resta numericamente un mondo di nicchia, non gode dell'attenzione mediatica di altri settori industriali.

Di noi si parla soltanto quando accade qualcosa nei mari del mondo: quando una nave si mette di traverso a Suez, quando Hormuz rischia di chiudersi, quando ci sono problemi a Bab el-Mandeb o quando torna la pirateria marittima nell'Oceano Indiano.

Invece dovremmo dire fin dalle prime scuole che la vita del nostro Paese dipende dal mare e dalle navi che ci portano la vita ogni giorno. Il 90% delle merci viaggia via mare e l'Italia, con il 60% del proprio import-export, dipende dal mare.

Se cominciamo a parlare capillarmente di mare fin dalla prima infanzia, costruiamo una generazione che quantomeno conosce la possibilità di godere di un mare di opportunità. Confitarma, non a caso, ha sposato il progetto "Lupa Marina", insieme a Giunti Editore e alla Marina Militare.

Lei sarà naturalmente tra i protagonisti dell'VIII Convegno sul Lavoro Marittimo di Procida, dedicato quest'anno al tema "Rotte incerte, futuro necessario e irrinunciabile". Quale messaggio porterà in quella sede sul futuro del marittimo italiano? E quale appello rivolge ai lettori del Messaggero Ma-

rittimo e a tutti coloro che guardano con interesse al mondo del mare?

L'appuntamento procidano è ormai una tappa irrinunciabile dell'anno marittimo, tra convegni, seminari, assemblee, associazioni e confederazioni. Il Convegno di Procida sta assumendo ogni anno maggiore importanza, perché è diventato un momento fisso di riflessione in un luogo straordinario.

Procida viene talvolta chiamata la Cenerentola del Golfo, l'isola più piccola dell'arcipelago campano, ma in realtà è un gioiello di cultura marittima. Io parteciperò con grande piacere e Confitarma sarà presente volentieri, offrendo il proprio contributo con dati, numeri, cifre e punti di riflessione utili ad aumentare la vocazione verso i mestieri del mare e ad avvicinare i

giovani a questa professione affascinante che è navigare.

Lo ripeto: non bisogna necessariamente navigare tutta la vita, come forse accadeva in passato. Bisogna navigare con consapevolezza, con responsabilità, per una parte del proprio percorso professionale, e poi magari accedere anche alle professioni di terra legate alla Blue Economy.

C'è un dato che voglio richiamare: Confindustria ha stimato che nei prossimi cinque anni avremo bisogno di 170 mila posti di lavoro nella Blue Economy del nostro Paese. Caspita, è una grande opportunità di crescita. Dobbiamo assolutamente parlarne insieme a Procida il 4 Giugno.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



GIORNATA INTERNAZIONALE DELLE DONNE NEL SETTORE MARITTIMO



La data è quella stabilita in seguito alla risoluzione A.1170(32) adottata dall'Assemblea dell'IMO delle Nazioni Unite per celebrare la Giornata internazionale delle donne nel settore marittimo.

Ma è ancora necessario istituire una giornata? La risposta purtroppo è sì.

Nonostante ci siano prove che dimostrano come investire nelle donne sia il modo più efficace per migliorare le comunità, le aziende e persino le nazioni, oggi il mondo femminile è ancora poco rappresentato nel mondo del mare.

L'Italia ne è esempio calzante: su 16 Autorità di Sistema portuale, solo una, quella del mar di Sicilia occidentale, è guidata da una donna, Annalisa Tardino. Ad affiancarla in qualche modo a La Spezia la segretaria generale Federica Montaresi e all'AdSp dello Stretto Giusy Marabello.

Se infatti tante sono le donne negli uffici delle Authority, basta una mano per contare quelle ai vertici più alti. donne

Ma proprio l'Onu scrive come nei "Paesi con una

maggiore parità di genere registrano una crescita economica migliore. Le aziende con una maggiore presenza femminile ai vertici ottengono risultati migliori. Gli accordi di pace che includono le donne sono più duraturi. I parlamenti con una maggiore presenza femminile approvano più leggi su questioni sociali fondamentali come la sanità, l'istruzione, la lotta alla discriminazione e il sostegno all'infanzia. Le prove sono inequivocabili: la parità per le donne significa progresso per tutti."

La giornata vuole celebrare le donne nel settore e promuovere il loro reclutamento, la loro permanenza e la loro occupazione stabile nel settore marittimo, sostenendo al contempo l'impegno dell'IMO verso l'obiettivo di sviluppo sostenibile n. 5 delle Nazioni Unite sull'uguaglianza di genere.

Il programma "Donne nel settore marittimo" dal 1988, supporta l'ingresso delle donne nel settore attraverso un approccio a tre livelli:

1. formazione
2. visibilità
3. riconoscimento

Nonostante i progressi compiuti, oggi il gentil sesso costituisce meno del 20% della forza lavoro marittima a terra e meno del 2% dei marittimi a livello globale.

A livello italiano oggi la presenza femminile nelle imprese portuali è del 6,3% un dato sceso rispetto al 2020 quando era al 6,6%. Nelle Autorità di Sistema portuali la percentuale è molto più elevata e arriva al 46% ed è significativo anche il numero dei dirigenti con il 31% e come quadri al 47%. Mancano ancora, come detto, donne ai vertici della governance portuale.

In vista della Giornata internazionale delle donne

nel settore marittimo, il segretario generale dell'IMO, Arsenio Dominguez, aveva dichiarato: "Nonostante il nostro impegno di lunga data per promuovere la diversità di genere nel settore marittimo, permangono sfide significative. È tempo di riflettere a fondo e chiederci: dove stiamo sbagliando e quali misure concrete possiamo attuare per andare oltre la retorica e realizzare un cambiamento significativo e duraturo?"

Per l'occasione l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ospiterà un evento speciale presso la propria sede centrale a Londra, per approfondire l'importanza dell'integrazione della prospettiva di genere e le sfide che ancora permangono nel settore marittimo. Uno dei momenti salienti dell'evento sarà il lancio del Manuale sull'integrazione della prospettiva di genere, a cura della professoressa Momoko Kitada della World Maritime University.

Il manuale si propone come risorsa pratica pensata

per supportare le amministrazioni marittime, le compagnie di navigazione, i porti e gli istituti di formazione marittima nell'integrazione della prospettiva di genere nelle loro politiche, procedure e operazioni.

Alla professoressa Kitada verrà inoltre conferito il Premio IMO per la parità di genere 2026.

Anche il Messaggero Marittimo da oltre un anno raccoglie interviste di donne che si sono distinte nei nostri ambiti di riferimento.

Con loro la conversazione si concentra sempre sulle loro attività, senza lasciare da parte un focus sulla parità di genere e su come oggi le donne riescano (o no) a vivere nei loro settori sempre prettamente maschili. Questo per dimostrare come lo slogan che abbiamo scelto, che **IL TALENTO NON HA GENERE**.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



PORTI, ART ALZA IL LIVELLO DELLO SCONTRO CON LE ADSP



L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha inviato un nuovo sollecito alle Autorità di Sistema portuale che, alla data del 29 Aprile 2026, non avevano ancora provveduto alla trasmissione dei dati richiesti nell'ambito della delibera n. 242/2025, relativa alla revisione delle metodologie e dei criteri per garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Il provvedimento, approvato il 19 Dicembre 2025, introduce infatti un aggiornamento della precedente delibera n. 57/2018 e definisce nuovi obblighi informativi a carico delle AdSp. In particolare, la Misura 15.3 dell'Allegato A prevedeva la trasmissione entro il 31 Marzo 2026 dei dati indicati nella Misura 15.2, lettera a), tramite la piattaforma informatica predisposta dall'Autorità.

Con una comunicazione inviata il 12 Marzo scorso (prot. 16006/2026), era stato inoltre richiesto alle AdSp che avessero affidato servizi di manovra ferroviaria, disciplinati dalla Misura 13 della stessa delibera, di inserire anche le informazioni anagrafiche relative ai soggetti affidatari attraverso il medesimo sistema telematico. Tuttavia, secondo quanto evidenziato dall'Autorità, diverse amministrazioni portuali non avrebbero ancora adempiuto agli obblighi previsti. Per questo motivo è stato disposto un ulte-

riore richiamo formale, con l'invito a completare con urgenza il caricamento e la trasmissione dei dati richiesti entro e non oltre il 30 Maggio 2026. L'Autorità sottolinea che tali informazioni risultano indispensabili per l'esercizio delle funzioni di regolazione e vigilanza sull'accesso alle infrastrutture portuali attribuite dalla normativa vigente. Nel documento viene inoltre ricordato ai Presidenti delle AdSp che la trasmissione delle informazioni richieste rappresenta una concreta applicazione del principio di leale collaborazione tra amministrazioni pubbliche.

L'Autorità avverte infine che il protrarsi dell'indempienza, oltre a configurare una violazione del suddetto principio, potrebbe costituire un ostacolo all'esercizio delle funzioni di una pubblica Autorità, con possibili conseguenze anche sotto il profilo delle segnalazioni all'Autorità giudiziaria. Una tensione quindi che assume i contorni di uno scontro istituzionale aperto. Negli ultimi mesi infatti, l'Autorità presieduta da Nicola Zaccheo ha progressivamente ampliato il proprio intervento sul sistema regolatorio delle concessioni demaniali marittime, approvando nuove misure che intervengono su durata, criteri tariffari, obblighi informativi e impegni dei concessionari. Un'iniziativa che introduce una sorta di ulteriore livello normativo accanto alla legge 84/94, al Codice della navigazione e ai regolamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, titolare della vigilanza sugli atti delle Autorità portuali. Proprio contro questo ampliamento delle competenze regolatorie di Art si sono già mosse peraltro depositando un ricorso al Tar del Piemonte alcune AdSp (Genova e Bari nello specifico, con il supporto di Assoporti 'ad adiuvandum'). Uno scenario che rischia di aprire un caso istituzionale senza precedenti.

GENOVA: TASSA SUI CROCIERISTI, ANCHE L'ADSP SI UNISCE AL RICORSO AL TAR



Anche l'AdSp del Mar Ligure Occidentale si è costituita in giudizio contro il Comune di Genova per cancellare l'addizionale sugli imbarchi in porto, la tassa sui crocieristi da 3 euro a passeggero (traghetti compresi) che l'amministrazione comunale vuole riscuotere in virtù di un accordo sottoscritto nel 2022 tra la giunta Bucci e il Governo. Il ricorso al Tar della Liguria era stato presentato da Assagenti, Assarmatori, Gny, Moby e Stazioni Marittime. Nella prima settimana di Luglio è fissata l'udienza di merito. L'Autorità portuale, lo scorso Dicembre, si era già detta preoccupata per il "rischio concreto di generare uno scompensamento diretto nel mercato crocieristico e in quello dei collegamenti tramite traghetti con le isole". Poi, ulteriori approfondimenti interni sui profili ordinamentali, regolatori e sui possibili effetti della misura rispetto al sistema portuale e ai traffici passeggeri avrebbero portato l'Adsp a depositare una memoria di merito con la propria posizione di adesione al ricorso. Tale posizione richiama profili tecnici e di interesse generale attinenti alla competitività del sistema portuale, al quadro regolatorio dei traffici marittimi e agli equilibri del comparto

passeggeri.

Stiamo applicando una legge dello Stato e un accordo sottoscritto tra Comune di Genova e Governo – ha commentato in ribattuta il vicesindaco Alessandro Terrile – Siamo sicuri di aver seguito la procedura corretta". "Il presidente Paroli trascina un ente pubblico nell'agone politico per difendere interessi di parte. Un atto irresponsabile nei confronti della città e dei cittadini" è invece l'attacco durissimo e congiunto a firma dei due segretari, provinciale e regionale, del PD Genova, Francesco Tognoni e Davide Natale. "Scelta fuori da ogni logica di rispetto istituzionale (...) È una mossa esclusivamente politica per mettere in difficoltà l'ente locale, senza alcuna giustificazione nell'interesse pubblico". Sulla stessa linea il consigliere regionale del Partito Democratico Simone D'Angelo. "Inaccettabile che Palazzo San Giorgio venga usato per fare la guerra a una misura che chiede semplicemente a chi produce enormi profitti sul territorio di contribuire ai costi che la città sostiene ogni giorno". Per il segretario regionale del Pd, Natale: "La Liguria ha bisogno di un porto che sia volano di sviluppo per l'intera regione, non uno strumento di lotta politica interna al centrodestra. Chiediamo al Presidente Paroli di ritirare questa costituzione di parte e di tornare a esercitare con la dovuta responsabilità la funzione pubblica che gli è stata affidata". Dall'Autorità Portuale, al momento, nessuna replica. "La tassa sugli imbarchi rappresenta uno strumento di giustizia sociale: chi produce profitti in una città che ne sopporta quotidianamente i costi ambientali, sanitari e sociali, deve contribuire concretamente alla compensazione di quei costi": rincara la dose Francesca Ghio, capogruppo Avs nel Consiglio comunale di Genova, sottolineando che già nella precedente amministrazione era già favorevole all'introduzione di questo meccanismo quando, a inizio 2025, il tema venne discusso in commissione insieme all'allora sindaco reggente Piciocchi e al neo presidente regionale Bucci.

FERMERCICI: “IL 2026 SARÀ L’ANNO PIÙ DIFFICILE PER IL CARGO FERROVIARIO”



Rizzi ribadisce che il comparto sostiene pienamente gli investimenti infrastrutturali legati al PNRR, definiti “epocali”, ma avverte che il sistema dovrà continuare a convivere con i disagi almeno per tutto il 2026 e buona parte del 2027. I primi benefici concreti delle nuove infrastrutture dovrebbero arrivare solo verso la fine del 2027, mentre il ritorno a una piena normalità operativa è atteso nel 2028.

Nel frattempo, però, le imprese ferroviarie stanno affrontando una fase di forte sofferenza economica. “Tutti gli indicatori mostrano un ulteriore calo”, spiega Rizzi, riferendosi sia alla diminuzione dei treni/chilometro sia alla riduzione dei traffici ferroviari in origine e destinazione nei porti, nei retroporti, negli interporti e nei terminal terrestri privati.

Il direttore generale precisa che l’analisi contenuta nel Rapporto Annuale fotografa il sistema nel suo complesso: accanto a realtà che continuano a crescere, esistono infatti scali e terminal che registrano pesanti contrazioni dei traffici. Una situazione eterogenea che, nel bilancio generale, continua però a mostrare un andamento negativo per il comparto ferroviario merci.

Rizzi sottolinea inoltre l’importanza del lavoro di monitoraggio svolto da Fermerci attraverso uno studio giunto ormai al quarto anno consecutivo. “Per il nostro settore servono dati e un approccio scientifico”, osserva, spiegando che numeri e analisi sono fondamentali per comprendere la portata della crisi e orientare le scelte politiche.

Secondo il direttore generale, tuttavia, l’analisi non basta più. “Quello che oggi serve realmente sono le risorse”, afferma, chiedendo misure economiche straordinarie per sostenere un comparto che da tre anni subisce pesanti danni legati alle interruzioni ferroviarie.

Il 2026 si conferma come l’anno più critico per il trasporto ferroviario merci italiano. A dirlo è il direttore generale di Fermerci, Giuseppe Rizzi, che commentando i dati contenuti nel Rapporto Annuale dell’associazione lancia un nuovo allarme sulle conseguenze delle interruzioni di linea dovute ai lavori infrastrutturali del PNRR.

Secondo Rizzi, il sistema ferroviario merci sta affrontando una fase senza precedenti: “Il 2026 sarà ancora un anno caratterizzato da fortissime interruzioni. In alcuni casi le imprese ferroviarie stanno operando con oltre il 50% di riduzione della capacità a causa dei cantieri”.

Sulla rete ferroviaria nazionale sono attualmente aperti circa 1.300 cantieri, interventi che Fermerci considera strategici e necessari per modernizzare il sistema infrastrutturale italiano. Tuttavia, l’impatto operativo sul traffico merci è pesantissimo e rischia di compromettere la competitività del settore.

Nel mirino di Fermerci c'è soprattutto l'assenza di ristori specifici per le imprese ferroviarie merci. Rizzi evidenzia come il Governo abbia recentemente previsto nuove risorse per prorogare lo sgravio sulle accise per il trasporto stradale, misura che l'associazione non contesta, riconoscendone l'utilità per il settore dell'autotrasporto. Tuttavia, sottolinea che il cargo ferroviario non ha ricevuto compensazioni analoghe per le perdite subite a causa dei cantieri. "Dal 2023 stiamo affrontando danni enormi – spiega – e, a parte il Ferrobonus, che è una misura già esistente e serve principalmente a mantenere gli attuali volumi di traffico, non abbiamo ricevuto ristori specifici". Secondo Fermerci, le conseguenze economiche ricadono non soltanto sulle imprese ferroviarie ma anche sui clienti industriali che utilizzano il treno per la movimentazione delle merci.

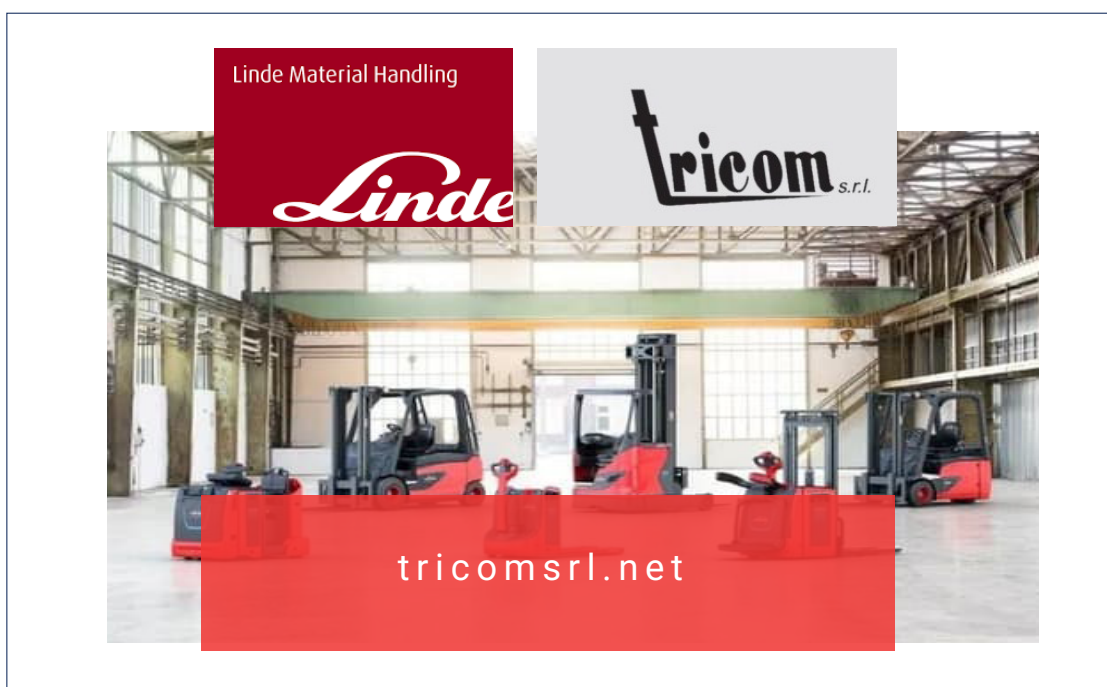
Il tema centrale resta quello del riequilibrio modale. L'Italia continua infatti a essere distante dalla media europea per quota di merci trasportate su ferro: circa l'11,6% contro il 16,6% dell'Unione Europea. Un ritardo storico che, secondo Rizzi, dimostra quanto margine di crescita esista ancora per il trasporto ferroviario merci. Eppure, alcuni segnali positivi emergono pro-

prio dalle tratte già interessate dagli interventi infrastrutturali completati negli anni precedenti.

Il direttore generale cita in particolare la direttrice adriatica, dove l'adeguamento della rete agli standard europei ha prodotto una crescita a doppia cifra del traffico intermodale dei semirimorchi su rotaia. "Questo dimostra che i lavori stanno andando nella direzione giusta", osserva.

La sfida, ora, è riuscire ad arrivare al termine della trasformazione infrastrutturale senza compromettere la tenuta economica delle imprese ferroviarie. Per questo Fermerci torna a chiedere misure strutturali di sostegno, capaci di accompagnare il settore durante la lunga fase dei cantieri e di evitare un trasferimento permanente delle merci dalla ferrovia alla strada.

Secondo Rizzi, così come altri comparti economici ricevono aiuti per affrontare crisi determinate da fattori geopolitici o energetici, anche il trasporto ferroviario merci dovrebbe poter contare su strumenti straordinari per fronteggiare difficoltà causate da eventi esterni e indipendenti dalla volontà delle imprese.



DEPORTIBUS: VIA ALLA SECONDA EDIZIONE A RAVENNA



Il Festival dei porti che collegano il mondo, esordisce a Ravenna per la sua seconda edizione, una scelta ricaduta sulla città dell'Emilia Romagna prima che fosse designata Capitale del mare 2026.

Un motivo di soddisfazione in più per la presidente di Italian Blue Growth Cristiana Pagni.

“Abbiamo pensato che Ravenna fosse il posto ideale per la nostra seconda edizione e dalla partecipazione di stamani abbiamo la conferma che sia stata la scelta giusta” dice a margine delle prime conferenze della mattinata.

Dal palco degli interventi si sottolinea più volte come Ravenna con il suo porto sia un hub importante per l'import e l'export italiano “ed è motivo di orgoglio -continua- poter dire che sia stata scelta come Capitale del mare anche grazie al nostro piccolo contributo”.

Tra gli eventi principali della tre giorni di DEPORTIBUS il più atteso è quando il viceministro ai trasporti Edoardo Rixi ha spiegato insieme ai presidenti delle Autorità del Sistema portuale e al numeroso cluster portuale partecipante, delle novità della riforma portuale.

Gli eventi

Ma alla parte istituzionale e tecnica di DEPORTIBUS, si affianca una parte diffusa in città con eventi cultu-

rali e di intrattenimento.

“Per noi -dice ancora la presidente- DEPORTIBUS vuole essere una piattaforma che permetta di parlare del futuro del Paese, per parlare di porti che, come ci hanno dimostrato gli eventi degli ultimi anni, sono sempre più connessi con geopolitica e energia”.

L'idea è che al termine della manifestazione si sia creato un momento di riflessione su temi legati al mare che “rappresentano per tutto il sistema paese quello che ci aspetta per il futuro perchè come dice lo slogan della manifestazione, i porti collegano il mondo” chiude.

La presenza del MIT

Anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha partecipato a DePortibus 2026. La manifestazione rappresenta infatti un momento di confronto strategico sui grandi temi del settore: porti, infrastrutture, logistica, intermodalità, transizione energetica, innovazione e sviluppo del Mediterraneo. L'appuntamento ha visto la partecipazione del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, ha tenuto un keynote speech, oltre che di rappresentanti delle istituzioni tra cui Ministri, i presidenti delle Regioni Emilia-Romagna e Liguria e il Presidente della Commissione Trasporti della Camera. Presenti anche i principali protagonisti della blue economy, dalle Autorità di sistema portuale alle associazioni di categoria, fino ai grandi gruppi nazionali e internazionali del settore marittimo, logistico e infrastrutturale.

Il MIT partecipa attivamente all'evento con spazi espositivi e attraverso propri rappresentanti in diverse sessioni del programma istituzionale, dalla cerimonia di apertura alle tavole rotonde conclusive, contribuendo al dibattito sulla riforma portuale, sulla competitività del sistema logistico nazionale e sul ruolo strategico dei porti per la crescita del Paese.

BENEVOLO: “DALLA RIFORMA ATTENDIAMO PIÙ VALORIZZAZIONE PER RAVENNA”



Qui infatti passa il 25% del totale delle rinfuse solide del Paese, porto di ingresso delle materie prime del Made in Italy per l’agrifood, la ceramica, l’edilizia.

“Per la prima volta da questo palco un primo confronto sulla riforma dei porti alla presenza di armatori, terminalisti, spedizionieri, presidenti di AdSp e comandanti territoriali della Capitaneria dei porti. Ci aspettiamo di cominciare a discutere di un testo che permetta un progressivo coordinamento del Sistema nazionale.”

In particolare per Ravenna la speranza, ma anche la certezza del presidente è una maggiore valorizzazione a livello nazionale.

“L’importante è che la riforma veda la luce il prima possibile, senza periodi di incertezza che limitano la possibilità di prendere decisioni quotidiane” aggiunge.

Il riferimento è anche alla chiusura di Hormuz: “Non abbiamo traffici diretti in quell’area e anzi, negli ultimi mesi siamo cresciuti come volumi di traffici, ma sappiamo che i meccanismi della logistica sono lunghi e imperscrutabili, per questo è importante continuare a monitorare la situazione”.

Una doppia responsabilità quest’anno per l’AdSp del mar Adriatico centro settentrionale con Ravenna scelta come Capitale del mare e sede della seconda edizione di DEPORTIBUS-II Festival dei porti che collegano il mondo.

“Siamo molto onorati di ospitare l’evento qui a Ravenna -dice il presidente dell’AdSp Francesco Benevolo- un porto che stiamo cercando di far conoscere sempre di più per la sua valenza e leadership nazionale.”

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

IN AGENDA

Tutti gli appuntamenti del mondo marittimo, logistico e portuale



GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



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

www.grimaldi.napoli.it

LAVORO MARITTIMO, A PROCIDA IL FUTURO VA IN SCENA



Procida si prepara ancora una volta a diventare il punto d'incontro del lavoro marittimo italiano. Un'isola che il mare non lo contempla da lontano, ma lo porta dentro la propria storia: nelle case dei naviganti, nei moli delle partenze, nell'attesa dei ritorni, in quella familiarità profonda con le rotte che qui non sono mai state soltanto geografia, ma vita quotidiana.

È in questo scenario che il 4 e 5 giugno 2026, negli spazi di Procida Hall, andrà in scena l'VIII edizione del Convegno sul Lavoro Marittimo, promosso dal Comitato del Lavoro Marittimo.

Il titolo scelto per quest'anno, "Rotte incerte, futuro necessario e irrinunciabile", restituisce con precisione il senso di un appuntamento che intende misurarsi con il presente senza indulgenze retoriche né scorciatoie consolatorie.

Il marittimo di oggi lavora dentro un mondo che cambia rapidamente. Cambiano le regole, tra riforme, nuove normative e un quadro regolatorio chiamato a inseguire l'evoluzione del settore. Cambiano gli strumenti, con la digitalizzazione e con quella semplificazione amministrativa più volte invocata, ma non ancora pienamente tradotta in pratica. Cambiano, so-

prattutto, gli scenari internazionali: tensioni geopolitiche, crisi lungo le principali direttrici commerciali, instabilità che attraversano il Mediterraneo allargato e le grandi rotte oceaniche, incidendo direttamente sul trasporto marittimo e su chi, ogni giorno, quel mare lo affronta a bordo.

La due giorni procidana si svilupperà attraverso una serie di panel tematici. La mattina del 4 giugno, dopo i saluti istituzionali, ad aprire i lavori sarà Fabio Pagano, presidente del Comitato del Lavoro Marittimo e storico promotore della manifestazione.

Seguiranno tre tavole rotonde dal taglio fortemente attuale: "Dove eravamo rimasti?", "Marittimo, chi era e chi sarà?" e "Il mondo cambia. E il lavoro marittimo?". Un percorso che, già nei titoli, prova a tenere insieme memoria professionale, trasformazione del mestiere e nuove condizioni operative imposte dall'economia globale.

Il 5 giugno l'attenzione si sposterà ulteriormente sul rapporto tra lavoro marittimo e sistema economico. Il panel "Un'economia che non si ferma mai" affronterà il ruolo centrale del mare nel sostenere commerci, approvvigionamenti e connessioni globali, mentre la sessione conclusiva sarà dedicata a un tema decisivo e troppo spesso rimasto ai margini del dibattito pubblico: l'assistenza sanitaria, parte essenziale della tutela di chi vive e lavora a bordo.

"Abbiamo voluto offrire una discussione ampia e variegata – spiega Fabio Pagano –. In questo anno sono successe tante cose che riguardano da vicino la professione del marittimo, in Italia e in generale nel mondo: ci sono novità normative, nuovi contesti, e uno scenario internazionale in costante evoluzione. Per questo, mai come quest'anno, l'attualità sarà davvero il filo rosso della nostra

manifestazione. Stiamo ultimando il programma nel dettaglio e non mancheranno sorprese”.

All'edizione 2026 sarà presente anche Il Messaggero Marittimo, che seguirà da vicino i lavori del convegno, raccogliendo interventi, riflessioni e testimonianze dai protagonisti del settore. Una presenza coerente con l'attenzione che la testata dedica da sempre all'economia del mare e alle sue professionalità, soprattutto quando si tratta di raccontare chi, pur restando spesso sullo sfondo del dibattito pubblico, rappresenta una componente essenziale della competitività marittima nazionale.

Perché dietro ogni rotta, prima ancora delle navi, ci sono uomini, donne, competenze e futuro.

Pagano rivolge infine un invito diretto ai lettori del giornale: “Approfitto per fare un appello ai lettori de Il Messaggero Marittimo: venite a Procida, approfittate di questa occasione del 4 e del 5 giugno a Procida Hall, dove si parlerà di mare, di lavoro marittimo, di porti e di tutto ciò che riguarda la portualità. Vi aspetto e mi auguro che sarete in tanti”.

La sezione nautica messengeromarittimo.it



FUORI TUTTO

tutto quanto fa

NAUTICA

BOLKESTEIN E CONCESSIONI: LA CASSAZIONE CAMBIA ROTTA



Nel diritto marittimo e demaniale, le svolte più profonde arrivano spesso lontano dai riflettori della politica, attraverso pronunce che, pur nella loro apparente tecnicità, finiscono per incidere direttamente sugli equilibri tra ordinamento nazionale, diritto europeo e stabilità delle concessioni.

L'ordinanza n. 14568 del 17 maggio 2026 delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione si inserisce precisamente in questo solco. Una decisione destinata a pesare non soltanto sul comparto balneare, ma anche sull'intero sistema portuale italiano, dai concessionari di aree demaniali agli operatori terminalistici.

Nell'analisi che segue, l'Avvocato Alberto Batini affronta uno dei temi giuridicamente più sensibili degli ultimi anni: il rapporto tra concessioni marittime e direttiva Bolkestein, ricostruendo il quadro normativo e giurisprudenziale con taglio tecnico e sistematico.

Il 17 maggio 2026 la Corte di Cassazione, nella sua composizione più autorevole — le Sezioni Unite — ha emesso un'ordinanza (n. 14568) che potrebbe segnare una svolta definitiva su una delle questioni più spinose degli ultimi anni nel diritto del mare e del demanio costiero: il rapporto tra le concessioni

marittime italiane e la cosiddetta direttiva Bolkestein.

La pronuncia riguarda ufficialmente gli stabilimenti balneari. Ma i suoi effetti si estendono a tutto il mondo portuale: terminal, operatori portuali, concessionari di banchine. Chi lavora sul demanio marittimo non può ignorarla.

Perché se ne parla: la storia in breve

Tutto nasce nel novembre 2021, quando l'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato — la riunione delle sezioni più importanti del massimo tribunale amministrativo — emise due sentenze gemelle (nn. 17 e 18) che fecero molto rumore. Il ragionamento era questo: le leggi italiane che prorogavano automaticamente le concessioni sul demanio marittimo (spiagge, porti, aree costiere) erano incompatibili con il diritto europeo, in particolare con la direttiva Bolkestein. Conseguenza: giudici e pubbliche amministrazioni avrebbero dovuto ignorare quelle leggi e non applicarle.

Si trattava di un'affermazione di portata enorme. In sostanza, il Consiglio di Stato si sostituiva al Parlamento, indicando ai Comuni e ai Tribunali di comportarsi come se certe leggi italiane non esistessero.

Da allora è stata una lunga battaglia giudiziaria. La prima sentenza gemella (n. 18/2021) era già stata annullata dalla Cassazione nel 2023. La seconda (n. 17/2021) era rimasta in vita, ma sempre più isolata.

Cosa ha deciso la Cassazione ora

Il ricorso che ha originato l'ordinanza era stato presentato da ventitré gestori di stabilimenti balneari di Rimini, che chiedevano alla Cassazione di annullare anche la sentenza n. 17/2021. I giudici hanno dichiarato il ricorso inammissibile per ragioni procedurali: chi non ha partecipato al giudizio originario non può impugnare direttamente una sentenza del Consiglio di Stato in Cassazione.

Ma la Corte non si è fermata lì. Ha colto l'occasione per fissare due principi che interessano tutti, non solo i balneari.

Il primo principio riguarda la forza delle sentenze dell'Adunanza Plenaria. La Cassazione chiarisce che le pronunce del massimo consesso del Consiglio di Stato non hanno forza di legge: sono autorevoli, ma ogni giudice successivo può discostarsene se ritiene di avere buone ragioni. In parole semplici: la sentenza n. 17/2021 non è un comando vincolante per tutti i tribunali italiani — è un'opinione giuridica, sia pure qualificata, che può essere rimessa in discussione caso per caso.

Il secondo principio riguarda la Bolkestein. La direttiva europea, chiarisce la Cassazione, non è una norma che si applica da sola, automaticamente, scavalcando la legge italiana. Per produrre effetti nell'ordinamento interno, la Bolkestein deve essere recepita dal Parlamento o interpretata dalla Corte di Giustizia UE su rinvio di un giudice nazionale. Un tribunale italiano non può, di propria iniziativa, usarla come un grimaldello per mettere da parte le norme di legge sul demanio marittimo.

Un quadro che cambia su più fronti

Questa pronuncia non arriva isolata. Negli ultimi mesi si è assistito a una vera e propria inversione di tendenza a più livelli.

Il Consiglio di Stato stesso ha corretto la rotta. A ottobre 2025, la settima sezione aveva già ricondotto le concessioni demaniali marittime al solo Codice della Navigazione, escludendo che si applicassero le regole europee sugli appalti pubblici. A gennaio 2026, la seconda sezione aveva poi formalmente preso le distanze dalla posizione del 2021, affermando che i provvedimenti di proroga già emessi dalle amministrazioni comunali non sono più impugnabili una volta scaduti i termini per ricorrere.

Anche dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea era arrivato un segnale importante. Con l'ordinanza del 4 giugno 2025 (causa C-464/24, "Balneari Rimini") i giudici di Lussemburgo avevano precisato che le concessioni rilasciate prima del 28 dicembre 2009 — quando cioè la direttiva Bolkestein non era ancora in vigore — restano fuori dal suo campo di applicazio-

ne, purché siano state semplicemente prorogate nel tempo senza che sia stato emesso un nuovo titolo concessorio.

Cosa cambia per chi opera in porto

Chi lavora nei porti ha seguito questa vicenda con attenzione, e ha ragione di farlo. Come già illustrato in questa rubrica lo scorso aprile, il dibattito sulla Bolkestein nel settore portuale è stato spesso condotto con confusione di piani: la direttiva servizi veniva invocata dove invece si applica il Regolamento UE 352/2017 — strumento diverso, più specifico, direttamente vincolante — e si trascurava una distinzione fondamentale: la concessione di un'area demaniale (una banchina, un piazzale portuale) non è la stessa cosa di un'autorizzazione a svolgere un servizio commerciale.

L'ordinanza n. 14568/2026 rafforza questa lettura. Il fatto che la Bolkestein non sia auto-applicativa significa, in concreto, che nessun operatore portuale — concessionario di aree ai sensi dell'art. 18 della Legge 84/1994 — può vedersi opporre la direttiva come argomento autonomo e sufficiente per mettere in discussione la propria concessione o la sua proroga. Qualsiasi confronto con il diritto europeo deve avvenire attraverso i canali istituzionali: la procedura di infrazione avviata dalla Commissione, oppure il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia da parte di un giudice italiano. Non per iniziativa unilaterale di un tribunale amministrativo.

Il messaggio per il cluster marittimo è dunque questo: il quadro normativo sul demanio portuale è stabilizzato dalla legge nazionale, e non è suscettibile di essere ribaltato per via giudiziaria sulla base della sola invocazione della Bolkestein. Chi detiene una concessione portuale opera su basi solide; chi subisce contestazioni ha oggi argomenti difensivi più robusti di quanto non avesse nel 2021.

ROTTHE OBBLIGATE, GEOPOLITICA DEI CHOKEPOINT MARITTIMI



Il commercio marittimo ama l'ampiezza degli oceani, ma vive dentro la disciplina degli imbocchi. La superficie del pianeta suggerisce un'idea di libertà: distese d'acqua immense, rotte teoricamente aperte, collegamenti intercontinentali che sembrano poter essere continuamente ridisegnati. La realtà operativa dello shipping è meno romantica e assai più severa.

Le grandi direttrici del traffico mondiale, quelle che muovono container, rinfuse, greggio, prodotti raffinati e gas naturale liquefatto, non scorrono in modo uniforme sull'intero globo. Si addensano invece lungo poche cerniere geografiche, passaggi obbligati o quasi obbligati nei quali la navigazione si concentra, il rischio si comprime e ogni perturbazione locale può trasmettersi a valle lungo l'intera catena logistica.

Sono i chokepoint, espressione entrata stabilmente nel lessico strategico e ormai indispensabile anche

per leggere la dimensione economica dello shipping. Tradurli semplicemente come "colli di bottiglia" è corretto, ma non sufficiente. Un chokepoint non è soltanto un punto stretto; è un nodo di concentrazione dei flussi, una strozzatura fisica lungo una rotta ad alta intensità commerciale, un luogo nel quale la distanza geografica viene compressa in efficienza economica. Proprio per questo, quando quel varco rallenta, viene minacciato o diventa meno prevedibile, l'efficienza accumulata si rovescia in vulnerabilità.

Con questo articolo Fatti & Potere inaugura un percorso in otto puntate dedicato ad alcuni tra i principali stretti marittimi del pianeta: Hormuz, Malacca, Singapore, Gibilterra, Bosforo, Bering, Magellano e Bass Strait.

Non una rassegna enciclopedica, ma un viaggio dentro i punti in cui la geografia incide direttamente sulla competitività delle rotte, sull'esposizione degli armatori, sulla sicurezza energetica e sulla tenuta delle supply chain globali.

Gli chokepoint interessano il mondo marittimo per una ragione molto semplice: il trasporto via mare domina ancora la movimentazione fisica delle merci internazionali, e questa centralità non poggia solo sulla capacità delle flotte o sull'efficienza dei porti, ma anche sulla disponibilità di passaggi marittimi che riducono miglia, tempi e costi.

La globalizzazione industriale, in particolare quella costruita sulle filiere lunghe tra Asia, Medio Oriente, Europa e Nord America, si è sviluppata sfruttando proprio questi corridoi: Suez accorcia il viaggio tra Mediterraneo e Oceano Indiano; Panama collega Atlantico e Pacifico; Malacca consente il passaggio rapido tra Oceano Indiano e bacino asiatico; Hormuz apre al mondo l'export energetico del Golfo Persico. Ogni rotta è una scelta di ottimizza-

zione. Ogni chokepoint è il punto in cui quell'ottimizzazione si espone a un rischio sistemico.

Nel linguaggio militare, il chokepoint è uno spazio nel quale un attore numericamente o materialmente più debole può sfruttare il terreno — o il mare — per limitare la libertà di movimento di un avversario più forte. Trasposto nell'economia marittima, il principio resta intatto. Non serve bloccare interamente un passaggio per alterarne la funzione. È sufficiente renderlo incerto, innalzare il livello di minaccia, aumentare la probabilità di ritardi, esporre le navi a un rischio di attacco o a procedure di transito più rigide. Da quel momento, la perturbazione diventa commerciale: cambiano le valutazioni dei vettori, salgono i premi assicurativi, i noli incorporano un extra rischio, gli schedule perdono affidabilità, i terminal si preparano a ricevere flussi meno regolari. Il chokepoint, in altre parole, è il punto in cui la sicurezza marittima entra nei conti economici.

Il caso della Ever Given nel Canale di Suez, pur originato da un incidente e non da una crisi geopolitica, ha avuto il merito di rendere visibile al grande pubblico ciò che la logistica conosce da sempre. Una portacontainer incagliata in un canale artificiale lungo una delle principali rotte Est-Ovest ha prodotto code di navi, slittamenti di consegna, riprogrammazione delle chiamate portuali e un'immediata pressione sui flussi commerciali tra Asia ed Europa. Il punto non era soltanto la nave ferma, ma l'assenza di una sostituibilità a costo zero. La deviazione via Capo di Buona Speranza esiste, certo, ma significa più giorni di navigazione, maggiore bunker consumption, assorbimento di capacità, ritardi a cascata e peggioramento della punctuality lungo tutta la catena. È la logica stessa dei chokepoint: esistono alternative, ma raramente alternative equivalenti.

Hormuz, Malacca, Suez: quando il rischio geografico diventa rischio di sistema

L'attualità dello Stretto di Hormuz ha riaperto con forza questo dossier. Hormuz è uno dei passaggi più esposti dell'intero scacchiere marittimo perché presenta una caratteristica che pochi altri chokepoint possiedono: non è semplicemente conveniente attraversarlo, è sostanzialmente necessario. È l'unica

uscita marittima dal Golfo Persico verso l'Oceano Indiano e, di conseguenza, il punto di deflusso di una parte cruciale delle esportazioni di petrolio e Gnl provenienti da Arabia Saudita, Iraq, Iran, Qatar, Kuwait ed Emirati Arabi Uniti.

Le vie alternative esistono solo in forma parziale: pipeline verso il Mar Rosso, collegamenti terrestri, terminal esterni allo stretto come Fujairah. Ma si tratta di capacità integrative, non di sostituti completi.

Dal punto di vista dello shipping energetico, Hormuz non è soltanto una direttrice di traffico; è un fattore di prezzo. La sua instabilità si riflette immediatamente sui mercati perché colpisce una rotta a elevata intensità petrolifera e gasiera, con impatto su crude tankers, product tankers e LNG carriers. In una fase internazionale segnata dalla crescente politicizzazione delle rotte, Hormuz mostra in modo netto come un collo di bottiglia possa diventare uno strumento di pressione. Non è necessario interdire totalmente il transito. Basta trasformare il passaggio in un'area di autorizzazione, selezione, rischio reputazionale o minaccia militare. Il risultato, per il commercio, è identico nella sostanza: la rotta perde prevedibilità.

Il secondo grande asse critico è il sistema Bab el-Mandeb-Suez, dove la fragilità non è concentrata in un solo punto ma distribuita lungo una catena di passaggi interdipendenti. Il Bab el-Mandeb collega il Golfo di Aden al Mar Rosso; Suez, all'estremo opposto, apre l'accesso al Mediterraneo. In mezzo, la principale autostrada marittima tra Asia ed Europa. È un corridoio unico, nel quale la vulnerabilità di una strozzatura compromette l'intera rotta. Gli attacchi degli Houthi hanno mostrato con chiarezza che il rischio non riguarda esclusivamente le navi battenti certe bandiere o legate a specifici interessi geopolitici. Una volta che la percezione di insicurezza si radica, le compagnie valutano l'esposizione complessiva: rischio per equipaggio e asset, clausole contrattuali, premi war risk, sostenibilità dell'itinerario rispetto al livello di servizio promesso ai clienti.

La deviazione attorno al Capo di Buona Speranza ha risposto alla crisi, ma non l'ha neutralizzata. Ha spostato il problema sul terreno dell'efficienza. Più miglia

significano maggiore impiego nave, più carburante, più giorni di viaggio, meno rotazioni annue, pressione aggiuntiva sulla capacità disponibile. Significano anche una diversa geografia delle convenienze portuali, perché l'allungamento delle rotte può rafforzare alcuni gateway atlantici e ridisegnare, almeno in parte, gli equilibri tra scali mediterranei e del Northern Range. È qui che la geopolitica smette di essere materia per soli analisti strategici e diventa questione di network design, di transhipment, di affidabilità delle linee e di competitività dei sistemi portuali.

In questo quadro, anche Gibilterra merita una rilettura meno scontata. Troppo spesso viene percepito come uno stretto "tranquillo", quasi naturale prolungamento delle rotte tra Mediterraneo e Atlantico. Ma proprio questa normalità lo rende strategico. Gibilterra è una delle due grandi porte del Mediterraneo insieme a Suez: da lì passa l'accesso verso le Americhe, verso il Nord Europa, verso le rotte atlantiche. Per l'Italia, per i porti iberici, per il sistema nordafricano e per l'intera logistica euro-mediterranea, la sua funzionalità è un presupposto operativo. Un chokepoint non diventa rilevante soltanto quando è teatro di un conflitto. Lo è anche quando il suo ruolo è talmente incorporato nei modelli di traffico da risultare invisibile fino al giorno in cui smette di esserlo.

Il capitolo asiatico porta inevitabilmente a Malacca, probabilmente il più impressionante tra gli stretti commerciali contemporanei se letto in termini di densità dei flussi. Compreso tra Sumatra e la Penisola Malese, mette in continuità l'Oceano Indiano con il Mar Cinese Meridionale e con l'intero sistema produttivo dell'Asia orientale. È il varco naturale per una quota enorme di scambi tra Europa, Medio Oriente, India, Cina, Giappone e Corea del Sud. La sua centralità riguarda sia i traffici containerizzati sia quelli energetici. Per Pechino, Malacca rappresenta da anni un punto di dipendenza critica: il celebre "dilemma di Malacca" non descrive una suggestione accademica, ma la consapevolezza che una potenza industriale e importatrice di energia possa vedere una parte decisiva della propria sicurezza economica concentrata in uno stretto esterno al proprio controllo.

Accanto a Malacca, lo Stretto di Singapore costituisce il tratto di massima compressione operativa. È uno dei luoghi in cui il traffico navale globale raggiunge una concentrazione elevatissima, a contatto diretto con uno dei maggiori hub marittimi del mondo. Qui il tema non è solo geopolitico in senso classico. È anche tecnico: congestione, separazione dei flussi, rischio collisione, sicurezza della navigazione, dipendenza da una fluidità che deve essere quasi perfetta per sostenere il funzionamento di una delle principali piattaforme logistiche del pianeta. Singapore dimostra che i chokepoint non sono vulnerabili soltanto perché possono essere militarizzati; lo sono anche perché l'iper-efficienza riduce i margini di assorbimento dello shock.

Otto puntate per raccontare la logistica del potere

La nuova serie di Fatti & Potere attraverserà anche il Bosforo, punto cardine dell'accesso al Mar Nero. Insieme ai Dardanelli, compone il sistema degli Stretti Turchi, uno degli snodi più sensibili per i traffici agricoli, energetici e industriali della regione. La guerra in Ucraina ha ricordato quanto il Mar Nero sia tutt'altro che periferico: da quell'area dipendono flussi cereali, materie prime e movimenti commerciali che interessano mercati ben oltre l'Europa orientale.

Il Bosforo è un chokepoint nel senso più compiuto del termine, perché salda in un unico spazio diritto internazionale, capacità di interdizione, diplomazia, sicurezza alimentare e transito commerciale.

Lo Stretto di Bering appartiene invece alla geopolitica della soglia futura. Divide Alaska e Siberia, collega Pacifico e Artico, e acquista peso man mano che le rotte polari diventano più praticabili e più appetibili. Non ha oggi la rilevanza commerciale di Hormuz o Malacca, ma il suo valore prospettico cresce insieme alla militarizzazione dell'Artico e alla competizione per il controllo delle nuove direttrici settentrionali. Bering è il chokepoint che racconta non tanto l'assetto consolidato dei traffici, quanto il possibile ridisegno delle geografie marittime nei prossimi decenni.

Lo Stretto di Magellano riporta invece alla logica delle alternative. Prima dell'apertura del Canale di Pana-

ma, era uno dei passaggi fondamentali tra Atlantico e Pacifico. Oggi il suo ruolo ordinario è più limitato, ma resta significativo come rotta di resilienza in uno scenario nel quale Panama — tra siccità, limitazioni di pescaggio e riduzione dei transiti — ha dimostrato di non essere immune da shock strutturali. Magellano ci ricorda che la ridondanza logistica esiste, ma quasi sempre a prezzo di un peggioramento delle performance.

Il Bass Strait, infine, tra Australia e Tasmania, consente di allargare il discorso oltre i soli chokepoint di scala globale. Esistono passaggi che non determinano il prezzo del Brent né le grandi strategie delle flotte oceaniche, ma incidono in modo decisivo sulla continuità dei collegamenti regionali, sulla distribuzione domestica delle merci, sull'equilibrio energetico e sulla competitività di interi territori. Inserirlo nella serie significa ribadire che il concetto di chokepoint non coincide esclusivamente con la spettacolarità delle grandi crisi, ma riguarda ogni punto in cui la rete logistica perde elasticità.

Non esiste, del resto, una tassonomia unica e definitiva dei colli di bottiglia marittimi. Alcune classificazioni privilegiano i passaggi energetici, altre includono canali artificiali come Suez e Panama, altre ancora considerano tratte di aggiramento strategico come il Capo di Buona Speranza. Fatti & Potere sceglie di partire da otto stretti, perché negli stretti la relazione tra mare, potere e commercio appare nella sua forma più nitida. Ma il racconto resterà necessariamente più ampio, perché ogni chokepoint vive dentro un sistema di interdipendenze. Hormuz dialoga con Bab el-Mandeb; Bab el-Mandeb con Suez; Malacca con Singapore; Bosforo con il Mar Nero; Gibilterra con l'intero Mediterraneo.

Raccontare questi passaggi significa entrare nel punto esatto in cui shipping e geopolitica smettono di essere discipline parallele. Significa osservare come una minaccia militare possa tradursi in un sovrapprezzo assicurativo, come una siccità possa comprimere la capacità di un canale, come una deviazione di rotta possa modificare il fabbisogno di tonnage, come l'instabilità di uno stretto possa incidere sui lead time industriali e sulla pianificazione dei cari-

catori. È qui che si misura la qualità strategica della logistica contemporanea: non nella convinzione che tutto continui a scorrere, ma nella capacità di comprendere dove il sistema può incepparsi.

La globalizzazione non ha eliminato la geografia. L'ha resa più redditizia, ma anche più fragile. Gli oceani restano immensi; il commercio, invece, continua a passare attraverso passaggi stretti. È in quei punti che il mare diventa potere, e che la logistica rivela la propria natura più politica.

Fatti & Potere comincia da qui. Otto chokepoint, otto puntate, un solo interrogativo di fondo: quanto è davvero sicuro un mondo che dipende da così poche porte d'acqua?

La visione del Messaggero Marittimo

Il Messaggero Marittimo ha scelto di dedicare otto puntate di Fatti & Potere ai grandi chokepoint del pianeta. Non per indulgere nella geopolitica da salotto, quella che dispone bandierine sulle mappe mentre le navi attendono ordini, cambiano rotta, pagano premi assicurativi più alti e consegnano merci in ritardo. Ma perché chi osserva ogni giorno il mare, i porti, lo shipping e la logistica sa che dietro ogni crisi internazionale c'è quasi sempre una ricaduta concreta: un costo che sale, una filiera che si tende, un'impresa che perde margine, un lavoratore che subisce l'effetto di decisioni prese altrove.

Non consideriamo normale che il commercio, l'economia reale e il lavoro marittimo diventino ostaggi permanenti della politica di potenza. Non ci rassegniamo all'idea che pochi passaggi d'acqua possano essere trasformati in leve di ricatto, interruttori geopolitici azionati da governi, milizie, imperi vecchi e nuovi.

Raccontare Hormuz, Malacca, Gibilterra, il Bosforo e gli altri stretti significa allora fare ciò che un giornale di settore deve fare: mostrare dove il rischio nasce prima che diventi emergenza, leggere le rotte prima dei titoli urlati, difendere con l'analisi la libertà della navigazione, la continuità degli scambi e la dignità di un'economia del mare che non può vivere sotto minaccia.

GRUPPO DI LAVORO A SUPPORTO DELLA RIFORMA PORTUALE: QUALCHE MALUMORE



La diffusione del documento del Mit che con decreto firmato dal direttore generale Donato Liguori istituisce presso la Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità, un gruppo di lavoro a supporto delle attività di attuazione della riforma della governance portuale" sta suscitando come previsto, diversi malumori.

Commenti pubblici ancora se ne sentono pochi, ma il sentore non è di quelli positivi.

Nel gruppo, sono stati individuate personalità che a diverso titolo dovrebbero coadiuvare il Ministero nello sviluppo concreto della riforma come organo tecnico di supporto all'iter parlamentare dello schema di disegno di legge e svolgere in generale attività consultiva in materia di riforma della governance portuale, predisponendo pareri e proposte, su richiesta del direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità.

Questi i nomi della "rosa":

- Dott.ssa Benedetta Scotti (Dirigente del MIT) con funzioni di coordinamento

- Dott. Luca Tunzi (Funzionario Amministrativo – Giuridico – Legale del MIT)
- Avv. Mario Zechender (Funzionario Amministrativo – Giuridico – Legale del MIT)
- CA (CP) Fabrizio Giovannone (Ammiraglio Capitanerie di Porto – Guardia Costiera)
- Avv. Alberto Rossi (Esperto giuridico)
- Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi (Esperto giuridico)
- Prof. Avv. Francesco Munari (Esperto giuridico)
- Avv. Andrea Annunziata (Esperto giuridico)
- Prof. Avv. Davide Maresca (Esperto giuridico)
- Prof. Avv. Andrea La Mattina (Esperto giuridico)
- Prof. Dott. Marco Percoco (Esperto economico)
- Avv. Alfredo Antonini (Esperto giuridico)
- Dott. Marcello Di Caterina (Esperto economico)
- Avv. Giuseppe Cavuoti (Esperto giuridico)

Nell'elenco si ritrovano ex presidenti di Autorità portuali, esperti del settore, tecnici, rappresentanti di associazioni, ma mancano alcune parti interessate come il settore del lavoro portuale.

Ma nelle prossime settimane (o mesi?) le audizioni parlamentari daranno voce anche a loro che esprimeranno la loro posizione in merito.

Vista da un punto di vista puramente tecnico, qualcuno potrebbe obiettare che si tratta appunto di un decreto di natura tecnica che ha cercato in Italia i massimi esperti del settore per una normativa giusta, appunto negli aspetti tecnici normativi.

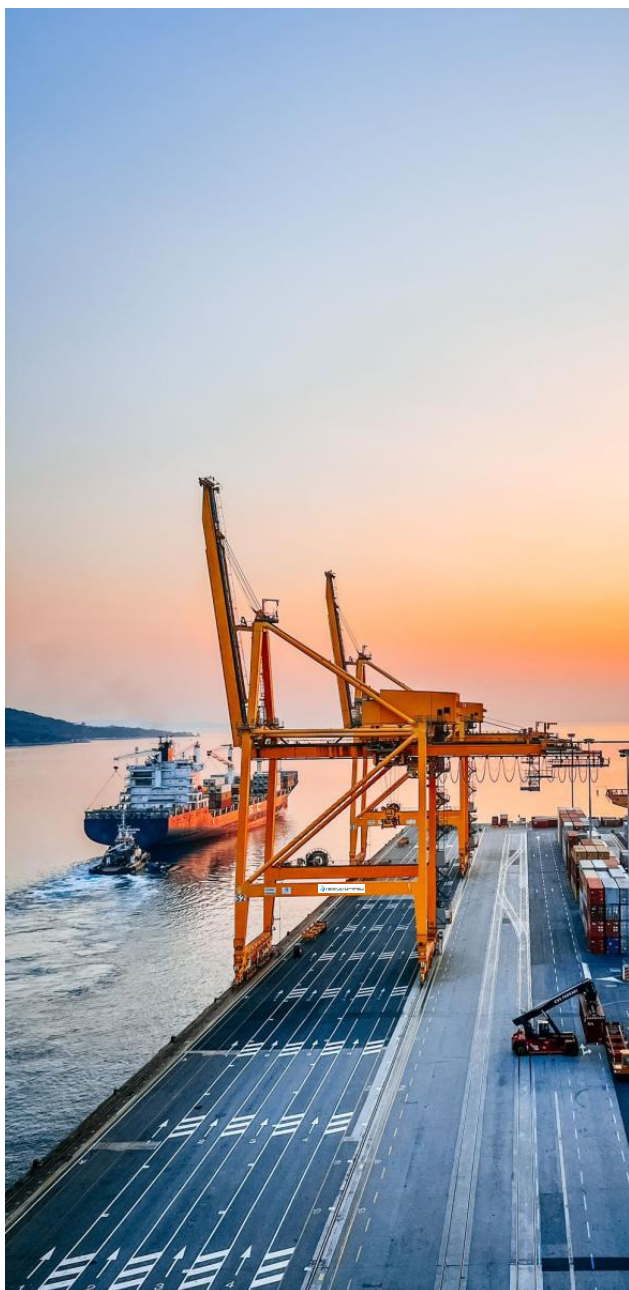
In ogni caso voci di corridoio sembrano far capire che questa mossa del Ministero non sia piaciuta a nessuno dei parlamentari, dei diversi colori.

Venerdì il viceministro Rixi interverrà a Ravenna a DE-PORTIBUS, e quella sarà la prima occasione di confronto e discussione più approfondita sulla riforma portuale, qualcosa di più specifico anche su questa vicenda potrebbe emergere in quell'occasione.



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

FERMERCÌ RINNOVA L'APPELLO: “TRASPORTO FERROVIARIO MERCI IN CRISI DA QUATTRO ANNI”



Il trasporto ferroviario merci italiano attraversa una crisi strutturale che dura ormai da quattro anni e rischia di compromettere gli obiettivi industriali, logistici e ambientali del Paese. È l'allarme lanciato da Fermercì, che ha inviato una lettera alla presidente del Consiglio Giorgia Meloni e ai ministri Matteo Salvini, Giancarlo Giorgetti, Adolfo Urso, Tommaso Foti e Gilberto Pichetto Fratin per chiedere interventi urgenti a sostegno del comparto. Pur riconoscendo l'importanza delle recenti misure approvate dal Governo a favore dell'autotrasporto, l'associazione sottolinea come il settore ferroviario continui a non ricevere adeguati strumenti di compensazione, nonostante una situazione di forte difficoltà che si protrae dal 2022.

Traffico in calo e impatto dei cantieri PNRR

Secondo quanto emerge dal Rapporto Annuale 2026 di Fermercì, nel 2025 il traffico ferroviario merci in Italia è sceso a circa 49,4 milioni di treni-km, regi-

strandolo una riduzione di circa l'8% rispetto al triennio precedente. Alla base della contrazione vi sono diversi fattori: il rallentamento dell'industria europea, le tensioni geopolitiche internazionali, l'aumento dei costi energetici, le difficoltà ai valichi alpini e soprattutto gli effetti dei cantieri infrastrutturali collegati all'attuazione del PNRR. “Il settore ferroviario merci comprende pienamente l'importanza strategica degli investimenti infrastrutturali in corso – ha dichiarato il presidente Clemente Carta – ma è evidente che il costo operativo di questa trasformazione stia ricadendo quasi interamente sulle imprese ferroviarie merci”.

Secondo Carta, riduzioni di capacità della rete, cancellazioni di tracce ferroviarie, deviazioni dei percorsi ed extracosti operativi stanno mettendo a rischio la sostenibilità economica degli operatori del settore.

“I treni merci si fermano per far avanzare il PNRR”

Nel suo intervento, il presidente di Fermercì ha evidenziato come il comparto continui a garantire la continuità logistica nazionale nonostante condizioni operative sempre più penalizzanti. “I treni merci si stanno fermando non per protesta, ma per consentire la realizzazione delle opere strategiche previste dal PNRR”, ha affermato Carta, sottolineando come gli operatori ferroviari stiano sopportando direttamente gli effetti delle interruzioni infrastrutturali senza ricevere adeguati ristori.

L'associazione teme inoltre che il progressivo trasferimento delle merci dalla ferrovia alla strada possa produrre effetti negativi sul piano ambientale e logistico, aumentando congestione stradale, consumi di carburanti fossili ed emissioni, in contrasto con gli obiettivi europei di riequilibrio modale e decarbonizzazione.

Le richieste al Governo

Nella lettera inviata all'esecutivo, Fermerci chiede quindi una serie di misure urgenti per sostenere il comparto ferroviario merci. Tra le principali richieste figurano:

- misure compensative per le imprese penalizzate dalle interruzioni infrastrutturali;
- il rafforzamento del Ferrobonus;
- il ripristino e rifinanziamento delle misure "Loco e Carri";

- il ritorno del regime agevolato delle accise sul carburante utilizzato nelle attività di manovra ferroviaria;
- l'attivazione di un tavolo permanente di confronto dedicato al trasporto ferroviario merci.

"Il rischio concreto – conclude Clemente Carta – è che al termine dei lavori infrastrutturali il Paese si ritrovi con una rete ferroviaria più moderna ma con un settore merci ferroviario drasticamente ridimensionato e non più in grado di sostenere gli obiettivi industriali, logistici e ambientali dell'Italia e dell'Europa".

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



i nostri magazine

UNIPOINT A LIVORNO: “DARSENA EUROPA CAMBIERÀ GLI EQUILIBRI DEL TIRRENO”



C'è una parola che più di altre ha accompagnato la visita di UNIPORT a Livorno: trasformazione. Non soltanto quella urbanistica e infrastrutturale legata alla Darsena Europa, ma soprattutto quella strategica di uno scalo che punta a ridisegnare il proprio ruolo nel Mediterraneo e nella competizione logistica europea.

La giornata organizzata dall'associazione nazionale delle imprese portuali, culminata nel Consiglio Direttivo ospitato al terminal Lorenzini, ha assunto così il valore di una tappa politica e industriale insieme, dentro un porto che prova a proiettarsi oltre i propri storici confini operativi.

Ad accompagnare la delegazione guidata dal presidente di UNIPORT, Pasquale Legora de Feo, sono stati il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Davide Gariglio, il prefetto e commissario straordinario della Darsena Europa Giancarlo Dionisi, il sindaco di Livorno Luca Salvetti e il direttore marittimo, ammiraglio Giovanni Canu.

Una presenza istituzionale ampia, quasi a certificare che il futuro del porto labronico è ormai percepito come una questione che supera i confini cittadini.

La visita ai cantieri della Darsena Europa, svolta nella mattinata, ha rappresentato il cuore operativo dell'incontro. Ed è proprio lì che Legora de Feo, parlando con Il Messaggero Marittimo, ha usato parole che restituiscono la misura dell'impressione ricevuta.

“Emerge tanto dinamismo e devo dire che questa cosa sorprende favorevolmente”, ha spiegato il presidente di UNIPORT al termine del sopralluogo. “Nell'ottica del percorso itinerante che stiamo facendo in giro per l'Italia, dopo Napoli siamo arrivati qui a Livorno e devo dire che abbiamo visto progetti faraonici, un piano di lungo termine che non riguarda soltanto la famosa Darsena Europa, ma anche uno spazio enorme dedicato a tutto il traffico delle autostrade del mare, quindi traffico Schengen, Ro-Ro e passeggeri”.

Livorno guarda al Nord Europa

Nelle parole del presidente di UNIPORT emerge un concetto preciso: Livorno non viene più osservata soltanto come porto regionale o gateway toscano, ma come nodo destinato a competere con i grandi sistemi logistici continentali. Un cambio di scala che trova conferma anche nel comunicato diffuso dall'associazione, dove lo scalo labronico viene descritto, insieme ai porti liguri, come uno dei principali competitor mediterranei dei porti del Nord Europa per l'accesso ai mercati continentali.

Secondo Legora de Feo, però, questa ambizione richiede una condizione imprescindibile: infrastrutture capaci di accogliere le nuove generazioni di navi e una governance più veloce, coordinata e meno dispersiva. Il riferimento è al dibattito nazionale sulla riforma portuale, tema affrontato durante la conferenza stampa.

UNIPORT guarda con favore a un maggiore coordinamento centrale sulle opere strategiche, ma chiede allo stesso tempo di evitare nuovi livelli burocratici e sovrapposizioni amministrative. “Serve armonizzare procedure e tempistiche, dalle concessioni alle autorizzazioni, fino alla digitalizzazione”, ha ribadito Legora de Feo, sottolineando anche la necessità di un maggiore coinvolgimento delle categorie economiche nei processi decisionali.

Dietro queste parole si intravede una delle questioni più delicate per la portualità italiana: la difficoltà di tenere insieme velocità industriale, complessità normativa e competizione internazionale in un settore che ormai vive cicli decisionali sempre più rapidi.

Darsena Europa e autostrade del mare

Ma è soprattutto il progetto livornese ad aver colpito la delegazione nazionale. Nella conversazione con Il Messaggero Marittimo, Legora de Feo ha insistito più volte sulla dimensione delle opere previste.

“Stiamo parlando di due opere veramente faraoniche che metteranno Livorno in una situazione di mercato totalmente diversa”, ha affermato. Un riferimento diretto non soltanto alla piattaforma container della Darsena Europa, ma anche all’espansione delle aree dedicate ai traffici Ro-Ro e alle autostrade del mare, segmento che negli ultimi anni ha assunto un peso crescente negli equilibri logistici del Mediterraneo.

Il presidente di UNIPORT ha poi evidenziato il clima di collaborazione trovato in città. “Noi siamo qui per dare sostegno ai nostri associati livornesi, che sono numerosi, e ovviamente all’Autorità di Sistema che incontreremo tra poco. Abbiamo avuto un’ottima accoglienza da parte del commissario, che ci ha spiegato con l’ausilio dei tecnici gli stati di avanzamento dei lavori”.

Un passaggio significativo riguarda le tempistiche. “Già nel 2027 ci sarà una prima fase di consegna del-

le aree attualmente in costruzione”, ha sottolineato Legora de Feo, lasciando intendere come il cronoprogramma venga osservato con attenzione anche dagli operatori privati nazionali.

Lavoro portuale e sicurezza

Accanto ai grandi investimenti infrastrutturali, UNIPORT ha riportato al centro anche il tema del lavoro portuale, affrontando uno dei nodi più sensibili del settore. Legora de Feo ha parlato apertamente dell’età media avanzata dei lavoratori e dell’aumento delle inidoneità, fattori che rischiano di incidere sia sull’organizzazione operativa sia sugli standard di sicurezza.

Il presidente dell’associazione ha espresso sorpresa per la mancata attivazione del fondo destinato al pensionamento anticipato dei lavoratori portuali previsto ormai da anni dalla normativa nazionale.

Una questione che nel mondo dei porti viene percepita come sempre più urgente, soprattutto alla luce dell’evoluzione tecnologica delle banchine e della crescente automazione dei cicli operativi.

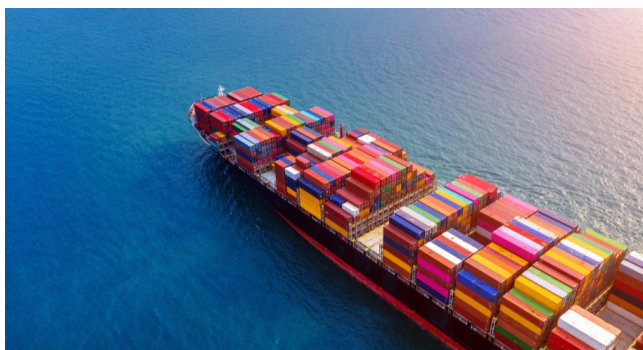
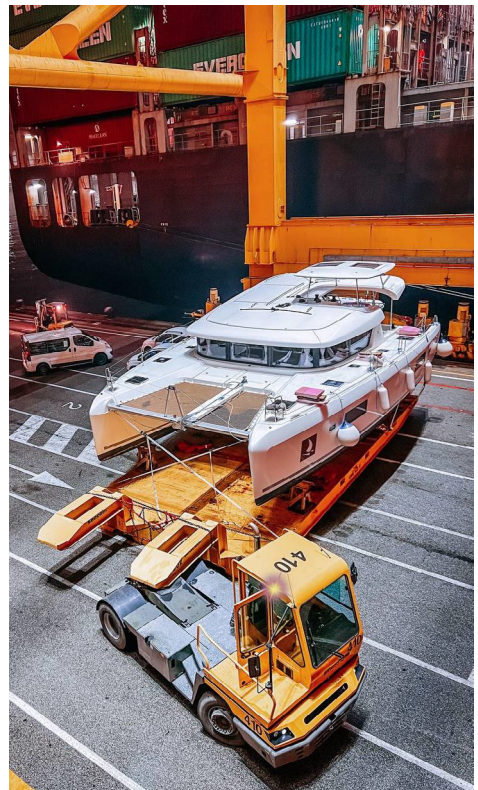
Un porto che cambia pelle

L’impressione complessiva emersa dalla giornata livornese è quella di un sistema portuale che prova a cambiare pelle. Lo ha ricordato anche il sindaco Luca Salvetti, sottolineando come il porto stia vivendo una fase di trasformazione destinata a rafforzarne il ruolo nel sistema logistico nazionale.

E forse proprio qui si concentra il senso politico della visita di UNIPORT: non una semplice tappa associativa, ma il riconoscimento di un passaggio storico per Livorno. Perché nel Mediterraneo attraversato dalle tensioni geopolitiche, dalla competizione sui corridoi logistici e dalla ridefinizione delle catene globali del valore, i porti non sono più soltanto infrastrutture. Tornano ad essere strumenti di potere economico, industriale e strategico.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

FHP GROUP ACCELERA SU LIVORNO



Un investimento da oltre 23 milioni di euro, due nuovi magazzini dedicati ai prodotti forestali nel cuore del porto di Livorno e una strategia di crescita che punta su integrazione logistica, intermodalità e sviluppo ferroviario. È il quadro delineato da Paolo Cornetto, amministratore delegato di FHP Group e di Marterni, in occasione dell'inaugurazione delle nuove strutture operative realizzate dalla società livornese Ngi. L'iniziativa rappresenta un ulteriore tassello nel percorso di espansione del gruppo, che negli ultimi mesi ha avviato nuove attività nell'intermodalità ferroviaria, lanciato servizi ferroviari tra Nord Italia, Bari e Catania e rafforzato la propria presenza nel settore logistico attraverso nuove acquisizioni.

“Livorno è un fiore all’occhiello del nostro network – ha spiegato Cornetto –. Siamo il primo operatore della cellulosa in Italia e Livorno è il principale porto nazionale per questo traffico. La nostra attività rappresenta un punto di riferimento per il mercato e per i clienti”.

I nuovi magazzini, destinati allo stoccaggio della cellulosa, sviluppano una superficie complessiva di circa 17-18mila metri quadrati coperti e consen-

tiranno al terminal livornese di aumentare la propria competitività sui mercati internazionali. “Questo investimento – ha sottolineato l’ad di FHP Group – consolida il nostro ruolo in un settore logistico strategico per la filiera della carta italiana, che rappresenta un comparto importante per il PIL del Paese. Inoltre ci permette di competere alla pari con altri porti europei che disponevano di capacità di stoccaggio superiori, rafforzando ulteriormente il ruolo di Livorno come hub principale del settore”.

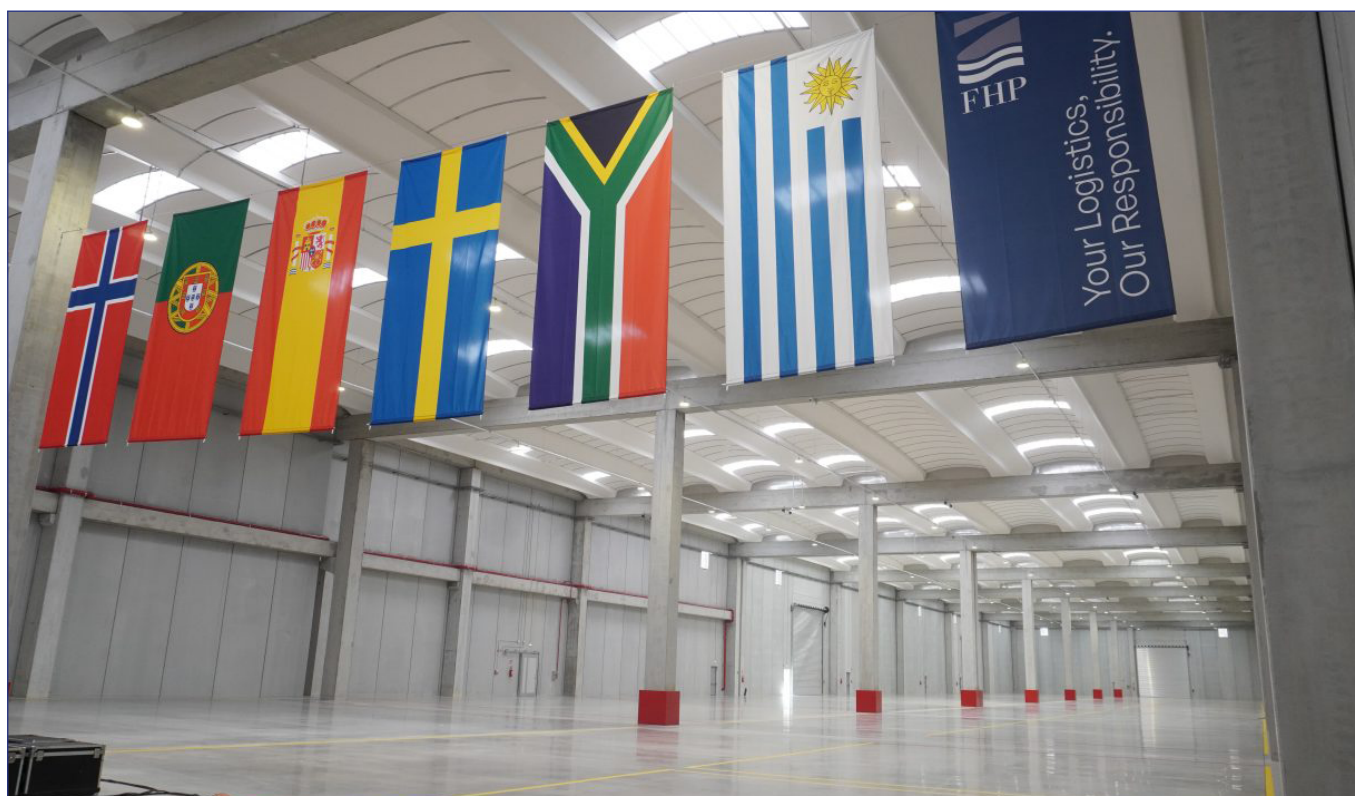
Il terminal opera complessivamente su una superficie di circa 150mila metri quadrati, con oltre 80mila metri quadrati di magazzini, gestendo l'intero ciclo operativo legato ai prodotti forestali. Nel corso dell'intervista Cornetto ha affrontato anche il tema dell'andamento dei mercati e delle difficoltà che stanno interessando alcuni comparti. “Qualche contraccolpo si avverte – ha spiegato –. Abbiamo registrato una contrazione nel settore dei fertilizzanti e un rallentamento della siderurgia all'inizio dell'anno, ma nel complesso i nostri porti stanno tenendo bene e continuiamo a crescere”.

Più complessa, invece, la situazione del trasporto ferroviario, comparto che il gruppo sta sviluppando dopo l'integrazione delle attività ferroviarie avvenuta lo scorso anno. Secondo Cornetto, i numerosi cantieri legati agli investimenti del PNRR sulla rete ferroviaria stanno creando difficoltà operative e aumentando i costi per le imprese del settore. “Oggi è un momento particolarmente complicato per il trasporto ferroviario – ha osservato – perché con tutti gli interventi sulla rete non si riesce a garantire ai clienti un servizio soddisfacente e i costi di produzione sono aumentati sensibilmente. Stiamo cercando di trovare un equilibrio, in attesa di tempi migliori”. Nonostante le criticità, Cornetto si è detto fiducioso sulle prospettive future della rete ferroviaria italiana. “Gli interventi che Rete Ferroviaria Italiana sta realizzando sono mastodontici e dovrebbero consentire in futuro di avere una rete molto più performante. Oggi le imprese ferroviarie stanno pagan-

do un prezzo elevato in termini di treni persi e percorrenze più lunghe, ma restiamo ottimisti sui benefici che arriveranno una volta conclusi i lavori”.

Alla cerimonia inaugurale erano presenti anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti e il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio. Salvetti ha evidenziato il dinamismo dello scalo labronico e il ruolo degli operatori privati nello sviluppo del porto: “I dati sui traffici confermano la straordinaria vivacità del porto di Livorno. Questo risultato è merito soprattutto degli imprenditori che operano nello scalo e della capacità di creare sinergie con grandi gruppi logistici internazionali, dotando la città di infrastrutture moderne, flessibili ed efficienti, al livello dei principali porti del Nord Europa”. Sulla medesima onda il numero uno di Palazzo Rosciano: Gariglio si è complimentato per l’ottimo lavoro svolto dalla società, definendola una realtà storica dello sca-

lo livornese. Secondo il presidente, questo intervento non solo rafforza l’operatività del terminal, ma genererà ricadute strategiche su tutto il territorio. L’opera garantirà infatti una maggiore sicurezza nell’approvvigionamento della filiera e aumenterà la competitività delle imprese locali. “Dietro questo intervento c’è una profonda fiducia nelle potenzialità del nostro porto e della sua comunità”, ha dichiarato Gariglio, ringraziando a nome dell’AdSP la società per il modo in cui “si è relazionata con noi in questi anni per far progredire lo scalo”. Il presidente ha infine ricordato che l’Authority ha attualmente in corso investimenti infrastrutturali per oltre 600 milioni di euro, sottolineando però che lo sviluppo del porto richiede continue risorse: “I fondi pubblici non bastano, servono investimenti privati come questo per crescere. Mi auguro che ci siano sempre più imprenditori che, come FHP MarTerNeri, scelgano di scommettere sul futuro del nostro scalo”.



TRASPORTI, NASCE LA PIATTAFORMA INTERASSOCIATIVA CONTRO LA CARENZA DI CONDUCENTI



È stata presentata a Roma, nella Sala Stampa della Camera dei Deputati, la nuova piattaforma interassociativa promossa da ANITA, ANAV, UNASCA e CONFARCA per affrontare in maniera strutturale la crescente emergenza legata alla carenza di conducenti professionali nel trasporto merci e passeggeri.

L'iniziativa è stata illustrata alla presenza del presidente della Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, e del direttore generale della Motorizzazione, Gaetano Servedio. Secondo le rilevazioni effettuate dalle associazioni promotrici, nel 2026 il settore registra una carenza di circa 20mila conducenti nel comparto merci e di ulteriori 10mila unità nel trasporto passeggeri. Un deficit di personale che si inserisce in uno scenario europeo già critico, con

oltre 500mila posizioni vacanti per autisti professionali nell'Unione europea e una previsione che potrebbe superare il milione di posti scoperti entro fine anno in assenza di interventi strutturali. Le associazioni evidenziano come la professione di conducente faticosi oggi ad attrarre giovani e donne, generando ripercussioni dirette sulla continuità dei servizi, sui costi operativi delle imprese e sulla competitività dell'intero sistema logistico e della mobilità.

La piattaforma nasce con l'obiettivo di creare un coordinamento stabile tra imprese di trasporto e autoscuole, favorendo l'incontro tra domanda e offerta di lavoro e definendo proposte condivise sul piano normativo, formativo e occupazionale. Tra le principali direttrici di intervento figurano lo sviluppo del portale

ANITA/ANAV&Jobs dedicato al recruiting e alla qualificazione dei conducenti, il rafforzamento del ruolo delle autoscuole come presidio territoriale di accesso alla professione e la revisione dei percorsi formativi per patenti professionali e Carta di Qualificazione del Conducente (CQC). Le associazioni chiedono inoltre interventi normativi per ampliare la formazione a distanza, introdurre forme di abilitazione temporanea alla guida per i conducenti in formazione e semplificare i percorsi di accesso alla professione.

“La carenza di conducenti rappresenta oggi una priorità strategica per l’intero sistema della mobilità e della logistica. Senza un intervento strutturale, il rischio è quello di compromettere la continuità e la qualità dei servizi”, ha dichiarato Nicola Biscotti, alla guida di ANAV. “Con questa iniziativa intendiamo costruire un modello condiviso che metta al centro la qualificazione professionale, il raccordo tra formazione e impresa e la valorizzazione del lavoro di conducente”.

Sulla stessa linea il presidente di ANITA, Riccardo

Morelli, che ha sottolineato come la disponibilità di autisti qualificati sia ormai “un fattore abilitante per la competitività delle imprese di autotrasporto e logistica, da cui dipende la continuità delle filiere produttive e la capacità di crescita del Sistema Paese”.

Per Andrea Vannucchi, numero uno di UNASCA, la formazione rappresenta “un investimento imprescindibile per garantire il futuro del trasporto professionale”, mentre autoscuole e centri di istruzione automobilistica assumono un ruolo sempre più centrale nell’accompagnare i giovani verso una professione che offre concrete opportunità occupazionali ma necessita di maggiore attrattività e valorizzazione sociale.

La nuova piattaforma interassociativa punta dunque a diventare uno strumento permanente di confronto tra operatori e istituzioni, con l’obiettivo di rilanciare la professione del conducente professionale e garantire sostenibilità e continuità al sistema dei trasporti italiano.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

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

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

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

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.

GENOVA:

Tel. 010 53961

Fax 010 5396264

info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.

MODENA:

Tel. 059 351381

Fax. 059 357719

modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.

NAPOLI:

Tel. 081 963461

Fax. 081 9634699

napoli@messinaline.it



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	VE	RA	AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it														
1 USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne), Bermuda, Hamilton via New York + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosecuzioni interne), Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC LUCY	MZ621A	4/6				2/6		vedi servizio 4					
	BREMEN	MZ622A	11/6				9/6							
	MSC MIRELLA R	MZ623A	18/6				16/6							
	MSC ORIANE	MZ624A	25/6				23/6							
1 USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosecuzioni interne), Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC RAPALLO	FD622E			28/5	21/5		30/5	vedi servizio 4					
	MSC AUDREY	FD623E			4/6	28/5		6/6						
	MSC JOSSELINE	FD624E			11/6	4/6		13/6						
	MSC KAILEY	FD625E			18/6	11/6		20/6						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it														
2 CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	MSC JASPER VIII	MG622W					30/5		vedi servizio 4					
	MSC GHANA	MG623W					6/6							
	MSC SWEDEN VI	MG624W					13/6							
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it														
3 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"	MSC JASPER VIII	MG622W	2/6			27/5	30/5	5/6	vedi servizio 4					
	MSC GHANA	MG623W	9/6			3/6	6/6	12/6						
	MSC SWEDEN VI	MG624W	16/6			10/6	13/6	19/6						
	MSC ARICA	MG625W	23/6			17/6	20/6	26/6						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it														
3 MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC NIOVI VIII	MG626W	30/6			24/6	27/6	3/7						
	E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it													
	4 USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown// + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Phillipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Cristobal); Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	MSC FLORA	MC622A			2/6	26/5			29/5				
MSC NITYA B		MC623A			9/6	2/6			5/6					
MSC LETIZIA		MC624A			16/6	9/6			12/6					
MSC HORTENSE		MC625A			23/6	16/6			19/6					
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it														
5 NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	MSC BRITTANY	NL619R			30/5		29/5		vedi servizio 18					
	MSC ABIDJAN	NL620R			6/6		5/6							
	MSC GISELLE	NL621R			13/6		12/6							
	MSC LAGOS X	NL622R			20/6		19/6							
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it														
6 CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	MSC BARBADOS	CD622A	28/5	30/5	2/6	3/6			vedi servizio 18					
	MSC ELENI	CD623A	4/6	6/6	9/6	10/6								
	MSC WEST V	CD624A	11/6	13/6	16/6	17/6								
	MSC GIADA III	CD625A	18/6	20/6	23/6	24/6								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it														
7 MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Male	MSC NITYA B	MC623A				2/6			vedi servizio 4					
	MSC LETIZIA	MC624A				9/6								
	MSC HORTENSE	MC625A				16/6								
	MSC ATHOS,	MC626A				23/6								
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosecuzioni interne),Ennore (e prosecuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Male.	MSC VIRGINIA	IS621 R				2/6			vedi servizio 18					
	MSC WASHINGTON	IS623R				9/6								
	MSC LAURENCE	IS624R				16/6								
	TBN	TBA				23/6								

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	CIVIT	SP	GIT	NA	CIV	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e proseguzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e proseguzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e proseguzioni interne), Ennore (e proseguzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Matè	7 ^{bis}	MSC FLORA	MC622A	30/5			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC NITYA B	MC623A	6/6								
	MSC ELISABETTA	MC624A	13/6								
	MSC HORTENSE	MC625A	20/6								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC MICHELA	MM622A	29/5	---	31/5	---	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
URUGUAY - Montevideo		MSC CATERINA	MM623A	5/6	---	7/6	---				
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar		MSC LE HAVRE	MM624A	12/6	---	14/6	---				
ARGENTINA - Buenos Aires (e proseguzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC LUCY	MZ621A		---	---	2/6				
	BREMEN	MZ622A	---	---	---	9/6					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it											
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e proseguzioni interne)	9	MSC FLORA	MC622A	30/5	2/6	25/5		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
PERU - Callao, Paita		MSC NITYA B	MC623A	6/6	9/6	2/6					
ECUADOR - Guayaquil		MSC LETIZIA	MC624A	13/6	16/6	9/6					
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e proseguzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAGUA - Corinto		MSC HORTENSE	MC625A	20/6	23/6	16/6					
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e proseguzioni interne)	11	MSC FLORA	MC622A	30/5	2/6	25/5		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC NITYA B	MC623A	6/6	9/6	2/6					
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC LETIZIA	MC624A	13/6	16/6	9/6					
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		MSC HORTENSE	MC625A	20/6	23/6	16/6					
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e proseguzioni interne.	12	APL VANCOUVER	ONNNWE	4/6	-			vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp	vedi servizio 19	vedi servizio 19
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e proseguzioni interne		MSC SASHA	MA622A	11/6	-						
NUOVA CALEDONIA - Noumea		APL SAVANNAH	ONN02E	18/6	-						
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		MSC JOANNA	MA624A	25/6	-						
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga											
MAURITIUS - Port Louis											
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it											
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e proseguzioni interne.	12 ^{bis}	MSC LUCY	MZ621A			2/6		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e proseguzioni interne		BREMEN	MZ622A			9/6					
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC MIRELLA R	MZ623A			16/6					
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 ORIANE	MZ624A			23/6					
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e proseguzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC LEANNE	GJ622E			10/6		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC RAYA	GJ623E			17/6					
JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC RIFAYA	GJ624E			21/6					
JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC SIXIN	GJ625E			26/6					

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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



PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
GOLFO PERSICO - Dubai, Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13 ^{bis}	ONE MEISHAN	031E		12/6			11/6				
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		TBN	TBN		19/6	vedi serv. 16		18/6	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		TBN	TBN		26/6			25/6				
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		3/7			2/7				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri	14	MSC LEVANTE F	YA621A		22/5		vedi serv. 2	vedi serv. 4				vedi servizio 18
		MSC POTOMAC F	YA622A		29/5							
		MSC LEVANTE F	YA623A		5/6							
		MSC POTOMAC F	YA624A		12/6							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15	MSC YUVIKA V	YM622A		27/5		vedi servizio 1	vedi serv. 4				vedi servizio 18
		MSC RITA V	YM623A		3/6							
		MSC YUVIKA V	YM623A		8/6							
		MSC RITA V	YM624A		15/6							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	16						vedi serv 18 (AC)					THYRR SHUTTLE
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it												
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	17	MSC SANDRA	ML621A					22/5	24/5			
		MSC PRELUDE	ML622A			vedi serv. 8		29/5	31/5			
		MSC JORDAN III	ML623A					5/6	7/6			
		MSC JOHANNESBURG	ML624A					12/6	14/6			
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO												
	18	MSC ELEONORA III	AE621A		26/5	25/5				23/5		
		MSC EAGLE III	AE612A		2/6	1/6				30/5		
		MSC ELEONORA III	AE623A		9/6	8/6				6/6		
		MSC CAITLIN II	AC621A					27/5		30/5	25/5	
		MSC MANASVI II	AC622A					3/6		6/6	1/6	
		TBN	AC623A					10/6		13/6	1/1	
		MSC BANU III	AB621A		22/5	21/5	26/5			23/5	29/5	
		MSC HANNAH	AB622A		29/5	28/5	2/6			30/5	5/6	
		MSC AGATA	AB623A		5/6	4/6	9/6			6/6	12/6	
		MSC NITA	AY620R		28/5						31/5	
		MSC NITA	AY621R		4/6					7/6		
		MSC HARMONY III	AI623R							9/6		
		MSC HARMONY III	AI624R							16/5		
		MSC HARMONY III	AI625R							23/6		
		MED TRABZON	AS621A		26/5	27/5				24/5		
		MED SAMSUN	AS622A		2/6	3/6				31/5		
		MED TRABZON	AS623A		9/6	11/6				7/6		
		MSC OLGA F	AA619A		14/5	15/5				13/5		
		MSC CHARLOTTE	AA620A		21/5	22/5				20/5		
		MSC RACHEL F	AA621A		28/5	29/5				27/5		

HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)

EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COBANTAN, ISTANBUL, DEMLIK, ALUSHA (sa.bkg04@mscspadoni.it)

PRELUDE, ALEANDRIA OLD PORT, MERSEN, BGENDELRIN, BERUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)

SARIGLIA, TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)

SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEROU DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)

ISTANBUL, DEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALUSHA (sa.bkg04@mscspadoni.it)

PRELUDE, LIMASSOL, BERUT, ALEANDRIA EL DENHELA (sa.bkg04@mscspadoni.it)