

GIUGNO 2026

RASSEGNA

MENSILE



follow us



LIVORNO VARA IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE



Il sistema portuale dell'Alto Tirreno inaugura una nuova stagione di pianificazione integrata per rispondere alle tempeste geopolitiche ed economiche globali. Lo fa attraverso il Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028 varato dalla Port Authority e approvato all'unanimità dal Comitato di Gestione. Non si tratta di un semplice documento burocratico di programmazione ma di una vera e propria svolta politica e amministrativa che punta a ricostruire, insieme a istituzioni e comunità portuale, le priorità di sviluppo di un quadrante decisivo per l'economia italiana.

La novità più rilevante è il metodo. Il POT 2026-2028, che nei giorni precedenti è stato illustrato anche ai rappresentanti dell'Organismo di Partenariato, è l'atto di avvio di una piattaforma strutturata di confronto: gli Stati Generali del Sistema Portuale, la piattaforma di confronto, ascolto, verifica e indirizzo annunciata dal presidente Davide Gariglio a Novembre del 2025 con l'obiettivo di selezionare le priorità, valutare l'efficacia degli interventi e, ove necessario, aggiornare

progressivamente programmi e allocazione delle risorse. In un mercato globale segnato da una fortissima volatilità, dalla riorganizzazione delle catene logistiche e da crescenti complessità finanziarie, il Piano supera la logica del documento statico. Sarà invece uno strumento dinamico, un "organismo vivo" che utilizzerà gli Stati Generali come cabina di regia permanente per ascoltare il territorio.

Il Piano nasce all'interno di una cornice internazionale profondamente mutata. Il Mediterraneo è tornato al centro degli equilibri geopolitici ed energetici mondiali. Le tensioni sulle principali rotte marittime globali dimostrano che la stabilità delle catene di approvvigionamento non è più un dato scontato.

Il concetto di fondo da cui prende le mosse il documento programmatico della Port Authority è che il bacino mediterraneo non può più essere considerato la "periferia d'Europa, ma il fulcro in cui si riorganizzano le relazioni economiche e industriali tra il vecchio continente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la sponda sud sta vivendo una forte integrazione produttiva. Per i porti dell'Alto Tirreno questo scenario apre praterie di opportunità: l'obiettivo è costruire corridoi logistici ed energetici strutturati, trasformando i porti da semplici banchine di transito merci a veri e propri nodi strategici di sicurezza nazionale e innovazione tecnologica. La forza del sistema portuale toscano risiede nella complementarità dei suoi scali. Livorno si conferma il principale motore operativo del sistema, trainato dai traffici commerciali – dove vanta una leadership consolidata nel comparto Ro-Ro e nello short sea shipping – e dall'efficienza dei suoi terminal container, passeggeri e crociere, supportati da una forte vocazione industriale ed energetica.

La Darsena Europa rappresenta l'investimento

strategico più importante per questo scalo portuale e per il futuro dell'Alto Tirreno.

Cosciente che la piena operatività della maxi-opera si colloca oltre l'orizzonte temporale del Piano 2026-2028, l'AdSp fa muovere il POT su un binario a doppia velocità. Da un lato prepara il terreno per la trasformazione futura; dall'altro mette in campo azioni per garantire che i porti attuali rimangano efficienti, competitivi e saldamente inseriti nelle grandi rotte di traffico mondiali. Tra i principali obiettivi già individuati il completamento del percorso che dovrà condurre, entro la fine dell'anno, all'avvio delle procedure per l'individuazione dell'operatore privato cui affidare il completamento e la successiva gestione del futuro terminal container.

Piombino rappresenta il secondo pilastro strategico del sistema. Grazie alla disponibilità di spazi, grandi fondali e nuovi accosti, il porto si candida a diventare un ecosistema industriale avanzato. Il Piano prevede di accelerare la messa in funzione delle aree disponibili per attrarre investimenti legati alla cantieristica, alla logistica industriale, all'impiantistica energetica e alla produzione di tecnologie per la transizione ecologica.

La sfida strategica risiede nel portare a termine i lavori delle banchine, un percorso che prende il via con l'investimento di 92 milioni di euro per la banchina nord dello scalo portuale.

Il Piano dedica inoltre un'attenzione specifica agli scali dell'Arcipelago Toscano – Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Questi porti introducono nel sistema la dimensione fondamentale della continuità territoriale, della sostenibilità ambientale e del turismo marittimo d'eccellenza.

La sfida, in questo caso, sarà lo sviluppo di modelli di mobilità pulita e di servizi di accoglienza capaci di tutelare il patrimonio naturale senza frenare l'economia delle isole.

Il futuro del sistema portuale dell'Alto Tirreno si gioca anche sulla partita decisiva della transizione ecologica e di quella digitale, mentre una particolare attenzione è dedicata dal POT fin da subito ai temi del lavoro portuale, della formazione professionale e della regolazione del lavoro temporaneo, nella convinzione che la competitività dei porti debba fondarsi non soltanto sulle infrastrutture, ma anche sulla qualità delle competenze, sulla sicurezza e sulla valorizzazione del capitale umano.

Strumento di apertura e responsabilità

"Il POT 2026-202 si presenta come uno strumento di apertura e responsabilità condivisa" commenta il presidente Gariglio.

"Governare questa transizione – aggiunge – significa fare in modo che ogni singolo scalo, secondo la propria specifica vocazione, contribuisca alla ricchezza del Paese, proiettando l'Alto Tirreno nel futuro della logistica europea".

È dentro questa prospettiva che il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende interpretare il proprio ruolo nei prossimi anni, rafforzando la propria funzione di piattaforma strategica per il Mediterraneo, per il sistema logistico nazionale e per le comunità che vivono intorno al mare: "Il POT – dichiara ancora – non rappresenta un punto di arrivo ma l'avvio di un percorso di confronto e di assunzione di responsabilità".

Gli Stati Generali saranno secondo il presidente uno strumento di lavoro per individuare le priorità condivise del sistema portuale: "I porti dell'Alto Tirreno dispongono di grandi potenzialità e il compito dell'Autorità portuale è quello di creare le condizioni affinché tali opportunità possano tradursi in crescita economica, occupazione qualificata e sviluppo per i territori".

ZIM: CHEN LICHTENSTEIN PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO



Dal 1° Luglio Chen Lichtenstein sarà il nuovo presidente e amministratore di ZIM Integrated Shipping Services Ltd.

La nomina delle scorse ore, giunge dopo le dimissioni dello scorso Aprile di Eli Glickman, in vista della fusione con Hapag-Lloyd.

Alla data ufficiale Lichtenstein entrerà anche a far parte del Consiglio di Amministrazione della società, con il contratto che sarà sottoposto all'approvazione degli azionisti, come previsto dalla Legge israeliana sulle società del 1999. La nomina è giunta dopo una procedura di selezione condotta per conto del Consiglio di amministrazione di ZIM, con la partecipazione dei consiglieri Yair Seroussi, presidente del Consiglio, Yoram Turbowicz e Yair Avidan.

L'esperienza di Lichtenstein

L'esperienza del nuovo presidente e ad è di tipo manageriale, commerciale e finanziaria a livello globale, maturata guidando complesse aziende internazionali, gestendo processi di crescita, integrazione e cambiamento organizzativo, operando sui mercati

internazionali e collaborando con consigli di amministrazione, azionisti e organismi di investimento globali.

Dottorato congiunto presso la Graduate School of Business e la School of Law della Stanford University, una laurea in Fisica presso la Facoltà di Matematica e Scienze Naturali, con lode, e una laurea in Giurisprudenza presso la Facoltà di Giurisprudenza, con lode, dell'Università Ebraica di Gerusalemme. Questa la base degli studi del neo presidente-ad.

“Dal 2020 al 2023 -si legge sul sito della società ZIM- ha ricoperto il ruolo di direttore finanziario presso Syngenta Group, azienda globale di tecnologie agricole, occupandosi anche di strategia, integrazione e produttività.

In questo ruolo, è stato un partner chiave nella costruzione del gruppo globale, che comprendeva Syngenta Seeds, Syngenta Crop Protection, ADAMA e le attività del Gruppo in Cina, e ha guidato importanti iniziative per la crescita, le sinergie, l'efficienza e la gestione di una complessa struttura del debito”.

Lichtenstein è stato anche presidente e ad di ADAMA dal 2014 al 2020, periodo durante il quale ha registrato una crescita significativa.

Dal 2013 al 2014 ha ricoperto anche la carica di presidente e CEO di China National Agrochemical Corporation, la divisione agrochimica strategica di ChemChina e società madre di Syngenta Group.

Dal 2006 al 2013 è stato vice amministratore delegato, responsabile delle operazioni globali e ha ricoperto diversi altri ruoli all'interno di Makhteshim Agan Industries, dove ha guidato, tra le altre cose, ampie aree di attività tra cui operazioni globali, sviluppo commerciale, integrazione in Cina, ricerca e sviluppo, catena di approvvigionamento, acquisti e produzione. In precedenza, ha lavorato come dirigente senior

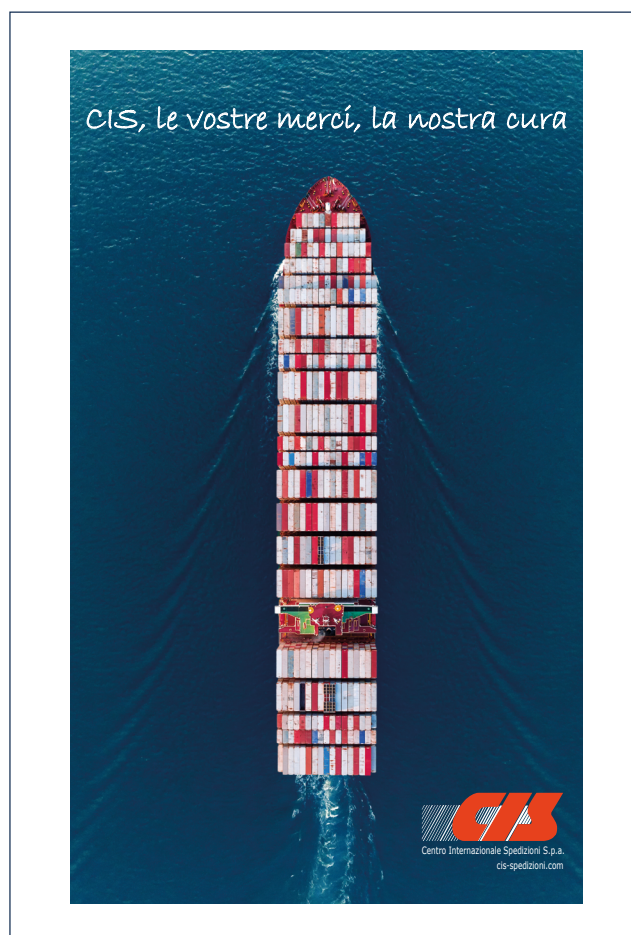
nel settore dell'investment banking presso Goldman Sachs a New York e Londra, dove ha guidato operazioni di acquisizione e finanziamento di notevole portata.

Attualmente è membro del Consiglio di Amministrazione di Teva Pharmaceuticals Ltd., presidente del consiglio di amministrazione di società internazionali operanti nei settori delle scienze ambientali e delle biotecnologie e consulente senior di enti di investimento internazionali.

Yair Seroussi, presidente del Consiglio di Amministrazione, ha dichiarato : "Il Dott. Chen Lichtenstein è un dirigente internazionale di altissimo livello con una vasta esperienza, una profonda conoscenza finanziaria, una visione strategica e la capacità di guidare organizzazioni globali complesse. La sua ampia esperienza nella gestione di aziende internazionali, nel lavoro con i mercati globali, gli azionisti e i consigli di amministrazione, unitamente al suo giudizio e alla sua esperienza nella guida di processi di trasformazione e integrazione, lo rendono il dirigente ideale per guidare ZIM in questo momento. Ringraziamo Eli Glickman per il suo significativo contributo all'azienda e auguriamo a Chen grande successo nel suo ruolo."

"Ringrazio il Consiglio di Amministrazione di ZIM per la fiducia accordatami e per l'opportunità di guidare un'azienda israeliana di portata globale, con una solida storia di crescita e successo commerciale, un'ampia presenza internazionale e un team di persone eccezionali" ha detto Lichtenstein.

"ZIM opera in un mercato dinamico, competitivo e complesso, e attribuisco grande importanza al mantenimento della stabilità aziendale, al rafforzamento delle performance e delle capacità operative, e alla continua creazione di valore per clienti, dipendenti, partner e azionisti."



MSC RAFFORZA IL BUSINESS CROCIERISTICO: LUIGI MERLO ALLA GUIDA DI CTL MARITIME

Nuovo incarico di vertice all'interno del Gruppo MSC per Luigi Merlo, figura di riferimento del settore marittimo-portuale italiano ed ex presidente dell' Autorità portuale di Genova. Dal 1° Giugno, Merlo ha assunto la carica di direttore generale di Ctl Maritime Italia, la controllata italiana della nuova società del Gruppo specializzata nello sviluppo, nella realizzazione e nella gestione di terminal crocieristici e destinazioni turistiche a livello internazionale. La nomina si inserisce nel percorso di crescita di Ctl Maritime, realtà attraverso la quale MSC punta a consolidare ulteriormente la propria presenza nel settore delle infrastrutture dedicate alle crociere e all'accoglienza turistica, un comparto considerato strategico per l'espansione del Gruppo nei principali mercati mondiali.

Nel nuovo ruolo, Merlo sarà chiamato a coordinare le attività di gestione e sviluppo dei terminal crocieristici già operativi sul territorio nazionale, oltre a seguire l'analisi e la valutazione di nuove opportunità di investimento. Un incarico che punta a valorizzare l'esperienza maturata in anni di attività istituzionale e manageriale nel sistema portuale italiano. La scelta del Gruppo MSC conferma la volontà di rafforzare la governance delle proprie attività legate al comparto crocieristico, in una fase caratterizzata da importanti progetti di espansione e modernizzazione delle infrastrutture dedicate ai passeggeri.



Contestualmente, il Gruppo ha annunciato anche un avvicendamento nell'ambito delle relazioni istituzionali. A raccogliere il testimone di Merlo come direttore Politiche Marittime e Affari Governativi per l'Italia sarà Nicola Centrone, proveniente da Fincantieri, dove ha ricoperto l'incarico di responsabile degli Affari istituzionali centrali e legislativi. Con questa doppia nomina, MSC rafforza sia il presidio delle attività legate allo sviluppo del business crocieristico sia il dialogo con le istituzioni nazionali, in un momento di forte evoluzione per il comparto marittimo e turistico.

A PROCIDA L'8° CONVEGNO DEL COMITATO DEL LAVORO MARITTIMO



Si è aperta nella suggestiva cornice dell'isola di Procida l'ottava edizione del Convegno del Comitato del Lavoro Marittimo, appuntamento ormai consolidato per il confronto tra istituzioni, operatori del settore, associazioni di categoria e rappresentanti del mondo politico sul presente e sul futuro dell'occupazione marittima. A fare gli onori di casa è stato il presidente del Comitato del Lavoro Marittimo, Fabio Pagano, promotore dell'iniziativa che quest'anno si svolge sotto il titolo "Rotte incerte, futuro necessario e irrinunciabile", un tema che richiama le sfide e le trasformazioni che stanno interessando il comparto marittimo a livello nazionale e internazionale.

Nel corso delle due giornate di lavori si alterneranno numerosi relatori e ospiti provenienti dal mondo delle istituzioni, della politica e dell'associazionismo, chiamati a confrontarsi sui principali temi che riguardano il lavoro a bordo e l'evoluzione del settore marittimo. Il convegno ha ricevuto il patrocinio di diversi ministeri, tra cui Infrastrutture e Trasporti, Lavoro e Politiche

Sociali e Politiche del Mare e si è aperto con un momento di solidarietà rivolto ai marittimi attualmente bloccati da oltre tre mesi nel Golfo Persico, accolto da un lungo applauso della platea. Ampio spazio sarà dedicato alle problematiche che interessano il comparto, comprese le ricadute derivanti dall'attuale scenario geopolitico internazionale e dalle trasformazioni che stanno investendo il trasporto marittimo.

"Mi auguro che questo convegno possa rappresentare, come accaduto nelle precedenti edizioni, un momento di riflessione per tutto il cluster marittimo e soprattutto per le istituzioni", ha affermato il presidente Pagano. "L'obiettivo è elaborare proposte concrete che possano contribuire a migliorare le condizioni dei lavoratori marittimi e sostenere lo sviluppo del settore". Particolare attenzione è stata riservata anche al tema del ricambio generazionale. Secondo Pagano, infatti, è fondamentale promuovere la professione marittima presso i giovani, evidenziandone le opportunità professionali e il valore strategico per il

Paese. “Il lavoro marittimo è una professione affascinante che merita di essere valorizzata e tramandata alle nuove generazioni”, ha sottolineato. “Procida rappresenta da sempre una comunità profondamente legata al mare e alla navigazione, un patrimonio di competenze e tradizioni che continua a essere un punto di riferimento per tutto il comparto”. Il settore si trova difatti di fronte a una carenza strutturale di personale che rischia di compromettere una tradizione storica e un settore strategico per l’economia nazionale. Secondo Pagano, il superamento della crisi occupazionale passa attraverso tre direttrici fondamentali: digitalizzazione, semplificazione amministrativa e un più stretto coordinamento tra enti formativi e imprese armatoriali. “Mancano migliaia di lavoratori e il sistema deve reagire con decisione”, ha sottolineato il presidente.

Un passaggio chiave del processo di innovazione è

rappresentato dalla recente digitalizzazione del libretto di navigazione e dalla creazione dell’anagrafe unica digitale della gente di mare, strumenti che – secondo Pagano – segnano un cambiamento importante nella gestione amministrativa del comparto. “Si tratta di un risultato significativo, ma deve essere solo un punto di partenza”, ha spiegato. “La sfida ora è rendere il sistema più efficiente, riducendo la burocrazia e migliorando l’accesso alle professioni marittime”.

Tra le priorità indicate dal presidente del Comitato figura anche la revisione del sistema delle visite mediche biennali per i marittimi, ritenuto un nodo critico da affrontare per evitare ulteriori difficoltà operative ai lavoratori. “Stiamo lavorando su questo tema in collaborazione con gli uffici competenti e con il Ministero della Salute”, ha aggiunto Pagano, sottolineando la necessità di un intervento condiviso e coordinato.

 **LOGWIN**
Your Logistics.



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

EES, I PORTI EUROPEI CHIEDONO FLESSIBILITÀ PER EVITARE DISAGI DURANTE L'ESTATE



Con l'avvicinarsi della stagione estiva e del conseguente aumento dei flussi di passeggeri, l'European Sea Ports Organisation (ESPO) torna a esprimere preoccupazione per i possibili effetti dell'implementazione completa dell'Entry/Exit System (EES), il nuovo sistema europeo di registrazione degli ingressi e delle uscite dei cittadini di Paesi terzi alle frontiere esterne dell'area Schengen. Secondo l'associazione che rappresenta i porti europei, il rischio principale riguarda l'impatto che i nuovi controlli potrebbero avere sulla fluidità del traffico nei principali scali marittimi del continente proprio durante i mesi di maggiore affluenza turistica.

A confermare tali timori è quanto accaduto recentemente nel porto di Dover, nel Regno Unito, durante il fine settimana festivo di Maggio. In quell'occasione si sono registrate lunghe code e significativi ritardi per passeggeri e veicoli diretti verso il continente europeo. Solo il successivo allentamento temporaneo delle procedure di controllo da parte delle autorità francesi, previsto dalle disposizioni di flessibilità

contenute nella normativa, ha consentito di riportare la situazione alla normalità. Tuttavia, il provvedimento è arrivato dopo che i disagi avevano già avuto ripercussioni sui viaggiatori, sul commercio e sulle comunità locali.

Per ESPO, l'esperienza di Dover rappresenta un chiaro segnale della necessità di adottare un approccio pragmatico e tempestivo nell'applicazione del sistema EES. "La stagione estiva sarà il primo vero banco di prova per l'Entry/Exit System in alcuni dei principali punti di attraversamento marittimo delle frontiere Schengen", ha dichiarato la segretaria generale di ESPO, Isabelle Ryckbost. "Le misure di flessibilità previste dal regolamento devono essere attivate rapidamente in situazioni eccezionali ma prevedibili, in modo da prevenire congestionamenti estremi e interruzioni sia del traffico commerciale sia di quello passeggeri. È fondamentale evitare che il periodo delle vacanze si trasformi in una fonte di stress per famiglie e autotrasportatori". L'organizzazione chiede pertanto alle autorità competenti di fare un uso

preventivo degli strumenti di flessibilità previsti dal quadro normativo europeo, soprattutto nei casi in cui le previsioni di traffico evidenzino un elevato rischio di congestione. Parallelamente, ESPO ritiene necessario che vengano fornite linee guida chiare e uniformi agli organismi responsabili dei controlli EES nei diversi Paesi dell'area Schengen. L'obiettivo è garantire un equilibrio tra sicurezza delle frontiere e continuità operativa dei collegamenti marittimi, evitando che l'introduzione del nuovo sistema possa compromettere la mobilità di milioni di passeggeri e il regolare

svolgimento delle attività economiche connesse ai trasporti marittimi.

In vista dell'alta stagione, ESPO auspica quindi il proseguimento della collaborazione tra la Commissione Europea e le autorità nazionali competenti, affinché il dispiegamento dell'Entry/Exit System avvenga in modo graduale ed efficiente, salvaguardando la fluidità del traffico nei porti europei e garantendo un'esperienza di viaggio più agevole per cittadini e operatori del settore.



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.generalexportnvoce.it

AGCM, VIA LIBERA ALL'ACQUISIZIONE DI TERMINAL SAN GIORGIO DA PARTE DI IGNAZIO MESSINA



L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha concluso la nuova istruttoria sull'acquisizione del 100% di Terminal San Giorgio da parte di Ignazio Messina & C., autorizzando l'operazione ma imponendo una serie di condizioni più stringenti rispetto a quelle previste nel precedente provvedimento del 2024. La decisione arriva al termine della riapertura del procedimento disposta dopo le sentenze del Tar del Lazio e del Consiglio di Stato, che avevano annullato la precedente autorizzazione ritenendo insufficienti le misure adottate per neutralizzare i rischi concorrenziali. L'operazione riguarda una delle realtà più importanti del porto di Genova nel comparto delle merci rotabili. Ignazio Messina, controllata congiuntamente dal Gruppo Messina e da Marininvest, società riconducibile al gruppo MSC, aveva già ottenuto nel 2024 il via libera all'acquisizione di TSG, terminal specializzato nella movimentazione di rotabili e già partner di IM&C nella gestione di alcune aree portuali genovesi. Tuttavia, il provvedimento era stato impugnato da Grimaldi Euromed, che aveva contestato sia la definizione del mercato rilevante sia l'efficacia dei rimedi imposti dall'Autorità.

Nella nuova istruttoria l'AGCM ha riesaminato in profondità il mercato dei terminal dedicati alle merci rotabili nell'area del Mar Ligure occidentale, valutando il ruolo degli scali di Genova, Savona-Vado e Marina di Carrara, nonché i limiti derivanti dalla saturazione di alcune infrastrutture portuali. L'analisi ha preso in considerazione anche i collegamenti marittimi tra il Nord Italia e Sicilia, Sardegna e altre destinazioni servite dalle principali compagnie armatoriali.

Uno dei principali aspetti esaminati riguarda gli effetti orizzontali dell'operazione. Secondo l'Autorità, nonostante le quote di mercato possano apparire elevate in alcune configurazioni teoriche, la concentrazione non determina un significativo rafforzamento del potere di mercato. Questo perché molti terminal concorrenti risultano già operare in larga misura per traffici "captive", cioè destinati prevalentemente ai propri servizi marittimi, mentre altri sono caratterizzati da vincoli di capacità che ne limitano l'effettiva contendibilità commerciale. Anche il Genova Port Terminal del Gruppo Spinelli continua a rappresentare un operatore indipendente in grado di offrire servizi a terzi.

Diversa, invece, la valutazione degli effetti verticali. L'Autorità ha riconosciuto che la presenza di Marininvest e quindi di MSC nella governance di Ignazio Messina potrebbe teoricamente creare incentivi a favorire la compagnia GNV, controllata dello stesso gruppo, a discapito di concorrenti come Grimaldi che utilizzano i servizi terminalistici di TSG. Le analisi economiche sviluppate nel corso dell'istruttoria hanno evidenziato la possibilità di strategie di "foreclosure", ossia di ostacolo ai concorrenti attraverso modifiche delle condizioni di accesso ai servizi terminalistici. Per eliminare tali criticità l'AGCM ha ritenuto necessario imporre una serie di misure correttive particolarmente incisive. Il nuovo assetto pre-

vede infatti l'eliminazione di qualsiasi obbligo di consultazione preventiva di Marinvest nella nomina dei vertici di Ignazio Messina e di Terminal San Giorgio. La gestione del terminal dovrà essere affidata esclusivamente a figure nominate dal management di Gruppo Messina, senza alcun coinvolgimento diretto o indiretto di MSC. Inoltre, gli amministratori e i dirigenti di TSG non potranno aver ricoperto incarichi nel gruppo MSC nei tre anni precedenti. Le prescrizioni includono anche l'autonomia completa del consiglio di amministrazione di Terminal San Giorgio nell'approvazione di budget e business plan, l'attribuzione esclusiva dei poteri gestionali agli organi societari del terminal, la trasformazione della società da Srl a Spa e la previsione che eventuali garanzie finanziarie necessarie all'attività siano fornite esclusivamente dal Gruppo Messina. L'obiettivo dichiarato è impedire qualsiasi forma di in-

fluenza strategica, operativa o finanziaria da parte di Marinvest e del gruppo MSC.

Alla luce di queste misure, l'Autorità ha concluso che l'operazione, pur presentando potenziali criticità concorrenziali, può essere autorizzata subordinatamente alla piena e tempestiva attuazione dei rimedi prescritti. In caso contrario, la concentrazione verrebbe considerata realizzata in violazione della normativa antitrust.

Il provvedimento rappresenta uno dei casi più rilevanti degli ultimi anni nel settore portuale italiano, poiché affronta il delicato equilibrio tra integrazione verticale tra terminal e armatori e tutela della concorrenza nei traffici marittimi, in particolare nel comparto delle merci rotabili che collega il Nord Italia con le isole e con numerosi mercati del Mediterraneo.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

LA PRESIDENTE TARDINO ACCOGLIE I PARTECIPANTI ALL'ASSEMBLEA DI MEDCRUISE

Palermo accoglie la 68ma edizione dell'assemblea generale di MedCruise l'associazione che riunisce i porti mediterranei della cruise industry. Il principale appuntamento dedicato al comparto crocieristico del Mediterraneo, nella città siciliana, il cui porto figura tra i soci fondatori dell'associazione: Palermo accoglie rappresentanti delle principali realtà del settore per un confronto sulle prospettive del mercato, l'evoluzione degli itinerari, le nuove sfide della sostenibilità e la competitività delle destinazioni mediterranee. L'edizione 2026 registra poi numeri significativi: sono presenti 27 compagnie crocieristiche, 244 rappresentanti dei porti del Mediterraneo e sono in programma oltre 700 incontri tra operatori portuali e compagnie di navigazione, con l'obiettivo di delineare le strategie future dell'industria delle crociere in un contesto internazionale particolarmente complesso.

Ad aprire i lavori è stata la presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Analisa Tardino, che ha sottolineato il valore simbolico e strategico dell'evento per il sistema portuale siciliano.

“È un onore ospitare qui l'evento” ha esordito Tardino, aprendo la conferenza stampa che ha dato il benvenuto ai partecipanti. “Questo è un riconoscimento ufficiale e internazionale di quanto è stato fatto a Palermo e di come un ente possa lavorare bene. Il porto di Palermo è tra i soci fondatori di MedCruise e ospitare questa assemblea rappresenta al tempo stesso un riconoscimento e una responsabilità. Il Mediterraneo sta vivendo una fase di profonda trasformazione: i porti non possono più limitarsi a essere infrastrutture di transito, ma devono diventare attori capaci di orientare i flussi, favorire la transizione energetica, creare relazioni con il territorio e generare sviluppo sostenibile”.

Il lavoro che la presidente Tardino sta portando avanti è quello in continuità con la gestione precedente, come ha ricordato anche Alessandro Anello assessore



re al turismo della città “che ha portato al miglioramento dei servizi con 56 milioni investiti sulla costa Sud come prolungamento di quanto fatto dagli interventi dell' AdSp.

“Così oggi – ha aggiunto l'assessore regionale alle attività produttive Edy Tamajo – la città è attrattiva anche dal punto di vista commerciale. Questo evento è un riconoscimento della crescita in atto”.

La crescita in atto

“Ho trovato – ha aggiunto la presidente – un sistema brillante operoso che ha permesso a Palermo e al sistema portuale di essere al centro del Mediterraneo non solo geograficamente. L'ente portuale ha rafforzato tutti i porti del sistema ognuno con le sue caratteristiche e grazie all'assemblea, tutti i soci rappresentati nella totalità qui oggi, potranno vedere la nostra città e il nostro lavoro che ha avuto

una concretizzazione a livello politico istituzionale”. A MedCruise la richiesta di farsi portavoce nei tavoli che contano per aiutare la crescita del comparto che, ricorda, nel 2025 ha visto toccare a Palermo la cifra di un milione di crocieristi e punta nel prossimo anno a un milione e duecentomila. “Il porto di Palermo è tra i soci fondatori di Medcruise e questa assemblea è per il nostro Sistema riconoscimento e responsabilità – è stato l’incipit – Il Mediterraneo sta entrando in una stagione nuova. Per decenni abbiamo pensato ai porti come luoghi di passaggio, infrastrutture necessarie, ma sostanzialmente passive: accogliere navi, gestire traffici, garantire servizi. Oggi non basta più. Oggi il porto è chiamato a fare qualcosa di più complesso: deve orientare i flussi, produrre energia, costruire relazioni con il territorio, generare consenso sociale, accompagnare la transizione ambientale. In una parola: governare. Un vero cambio di paradigma”.

Il messaggio lanciato da presidente Tardino è chiaro: il modello di sviluppo non può più essere misurato esclusivamente dal numero di passeggeri o di approdi. “Aver superato il milione di crocieristi nel 2025 rappresenta l’inizio di una nuova fase. La sfida è capire quale Sicilia e quale sviluppo generiamo attraverso questi flussi. I risultati di uno studio commissionato dall’AdSp rivelano un dato sul quale riflettere: oggi l’84% dei passeggeri del porto di Palermo è rappresentato da traffico in transito. Un numero che conferma quanto sia strategico rafforzare il segmento homeport che, pur rappresentando solo il 16,2% dei passeggeri, genera sul territorio un valore economico nettamente superiore: un crocierista che sceglie Palermo come porto di imbarco o sbarco spende mediamente oltre 90 euro in città, più del doppio rispetto ai circa 44 euro del passeggero in transito mentre, nel suo complesso, la spesa diretta legata al maritime tourism, a Palermo, raggiunge i 101,1 milioni di euro, lasciati a terra da turisti, equipaggi e armatori. Il prossimo salto per noi consiste, dunque, nell’aumentare il peso dell’homeporting, cioè imbarchi e sbarchi ma, soprattutto, permanenza, ospitalità, servizi, economia diffusa. Conta dove vanno i crocieristi, quando arrivano, quanto restano, quanto valore distribuiscono. È questa la differenza tra misurare i flussi e generare

valore. In tal senso, la stessa AdSp si trasforma da gestore di infrastrutture a regista di energia, territorio e sviluppo. Se gli eventi ci dicono che la Sicilia ha la possibilità di svilupparsi ancora, dobbiamo proporci per intercettare quella parte di flussi che passano nel Mediterraneo circa il 70% di quelli internazionali”.

La parola poi alla presidente dell’associazione Theodora Riga che ha ricordato come Palermo sia uno dei soci fondatori dell’associazione.

“Per questo è un onore essere qui a festeggiare trent’anni di attività – ha aggiunto – ci aspettiamo molto da questi quattro giorni”.

Qui sarà presentato uno studio sul traffico crocieristico che dia anche uno sguardo ai prossimi 30 anni con focus e sull’intelligenza artificiale e sugli effetti che si potranno riscontrare proprio nell’ambito delle crociere.

“Questo per dimostrare ancora una volta quanto il Mediterraneo sia importante nel traffico delle crociere” chiude Riga.

Significativo anche il messaggio inviato dal presidente di Assoporti, Roberto Petri: “L’Assemblea di Medcruise a Palermo, organizzata dalla Adsp del Mare di Sicilia occidentale, grazie al lavoro portato avanti in questi mesi dalla presidente Annalisa Tardino, conferma la centralità dell’Italia nell’area nel Mediterraneo, in particolare per il traffico crocieristico. La Sicilia occidentale è in una fase di grande sviluppo infrastrutturale e, come è noto, ha una vocazione turistica naturale. L’occasione dell’incontro con Medcruise, che vede oltre 200 delegati provenienti da tutta l’area del MED, rappresenta un’ottima occasione per confrontarsi sulle prossime sfide del comparto”.

I lavori della 68ª Assemblea Generale di MedCruise proseguiranno nei prossimi giorni con sessioni tecniche, incontri B2B e una conferenza dedicata alle prospettive dell’industria crocieristica, con particolare attenzione ai temi dell’energia, dell’innovazione e della sostenibilità delle destinazioni portuali.

IL GRUPPO SPINELLI ENTRA IN ASSITERMINAL



Assiterminal accoglie tra i propri associati il Gruppo Spinelli, una delle principali realtà italiane della logistica portuale e dei terminal, segnando il ritorno di un importante sodalizio associativo in una fase particolarmente complessa per il comparto marittimo-portuale. L'annuncio è stato reso noto oggi, evidenziando la reciproca soddisfazione delle parti per un'intesa che si inserisce in un contesto caratterizzato da profondi cambiamenti geopolitici, economici e tecnologici, fattori che incidono sempre più frequentemente sulla fluidità delle catene logistiche globali e sulle regole che governano il commercio internazionale.

Per Assiterminal, l'ingresso del Gruppo Spinelli rappresenta una conferma del ruolo svolto dall'associazione negli ultimi venticinque anni come punto di riferimento per gli operatori portuali e terminalistici italiani. Un'attività orientata a promuovere una visione condivisa del settore, favorendo il confronto tra imprese e la definizione di posizioni comuni sulle princi-

pali sfide che interessano la portualità nazionale.

L'adesione del Gruppo Spinelli assume, dal canto suo, un valore strategico legato alla volontà di rafforzare il dialogo con gli altri protagonisti della filiera logistico-portuale e contribuire allo sviluppo competitivo dei sistemi nei quali il gruppo opera.

Con una storia imprenditoriale caratterizzata da una costante crescita e da una presenza consolidata nei principali scali italiani, il Gruppo Spinelli punta così a partecipare attivamente al confronto sulle prospettive del settore, in una fase in cui innovazione, sostenibilità, digitalizzazione e competitività rappresentano temi centrali per il futuro dei porti e della logistica.

L'ingresso dell'operatore genovese rafforza ulteriormente la rappresentatività di Assiterminal, consolidando il ruolo dell'associazione come interlocutore del comparto nei confronti delle istituzioni e degli stakeholder nazionali e internazionali.

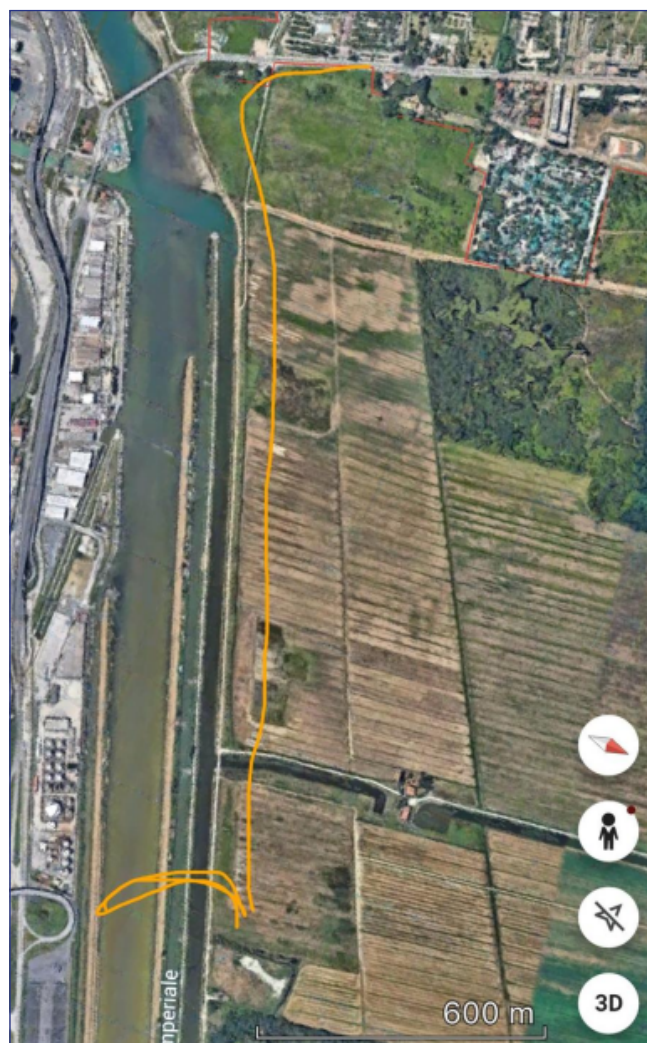
PONTE MOBILE SCOLMATORE, FIRMATO L'ACCORDO PER LA PROGETTAZIONE DELL'OPERA

La realizzazione del ponte mobile sullo Scolmatore compie un importante passo avanti. La Giunta regionale della Toscana ha infatti approvato lo schema di accordo tra Regione Toscana, Province di Pisa e Livorno, Comune di Pisa e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la redazione del Progetto di fattibilità tecnico-economica dell'attesa infrastruttura. L'intesa individua la Regione Toscana come soggetto attuatore dell'intervento e prevede uno stanziamento complessivo di 1,4 milioni di euro destinati alla fase progettuale. Di questi, 1,2 milioni saranno messi a disposizione dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, mentre i restanti 200 mila euro saranno finanziati dalla Regione.

L'accordo sancisce inoltre la condivisione della soluzione tecnica ritenuta più idonea dai soggetti coinvolti. Il progetto prevede la realizzazione di un'infrastruttura lunga circa 145 metri, articolata su tre campate, con una campata centrale mobile a doppia volata. La fascia navigabile avrà una larghezza di circa 35 metri, dimensione che consentirà di garantire la continuità con il Canale dei Navicelli, largo 32 metri, assicurando così il regolare transito delle imbarcazioni.

Oltre al contributo economico, l'Autorità Portuale fornirà supporto tecnico e amministrativo per tutte le attività necessarie alla predisposizione del progetto.

Per il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, l'intesa rappresenta "un passo avanti decisivo per la mobilità e la sicurezza tra Pisa e Livorno". Giani ha evidenziato come il ponte mobile sia in grado di coniugare le esigenze della viabilità con la funzione idraulica del canale Scolmatore, consentendo al tempo stesso il passaggio verso il mare



anche degli yacht di maggiori dimensioni realizzati nei cantieri dei Navicelli, senza incidere sulle attività del porto di Livorno. Soddisfazione è stata espressa anche dall'assessore regionale ai Trasporti e alle Infrastrutture, Filippo Boni, che ha sottolineato come l'accordo permetta di avviare concretamente il percorso progettuale dopo la definizione condivisa della soluzione tecnica.

A ribadire il valore strategico dell'opera è intervenuto anche il vicepresidente del Consiglio regionale della Toscana, Antonio Mazzeo. Secondo Mazzeo, il ponte mobile rappresenta un'infrastruttura capace di integrare esigenze fondamentali per il territorio, dalla continuità stradale alla sicurezza idraulica, dallo sviluppo del sistema dei Navicelli alla crescita della cantieristica nautica. Un'opera che, ha evidenziato, potrà contribuire a rafforzare mobilità, economia, turismo e

competitività dell'intera area costiera toscana.

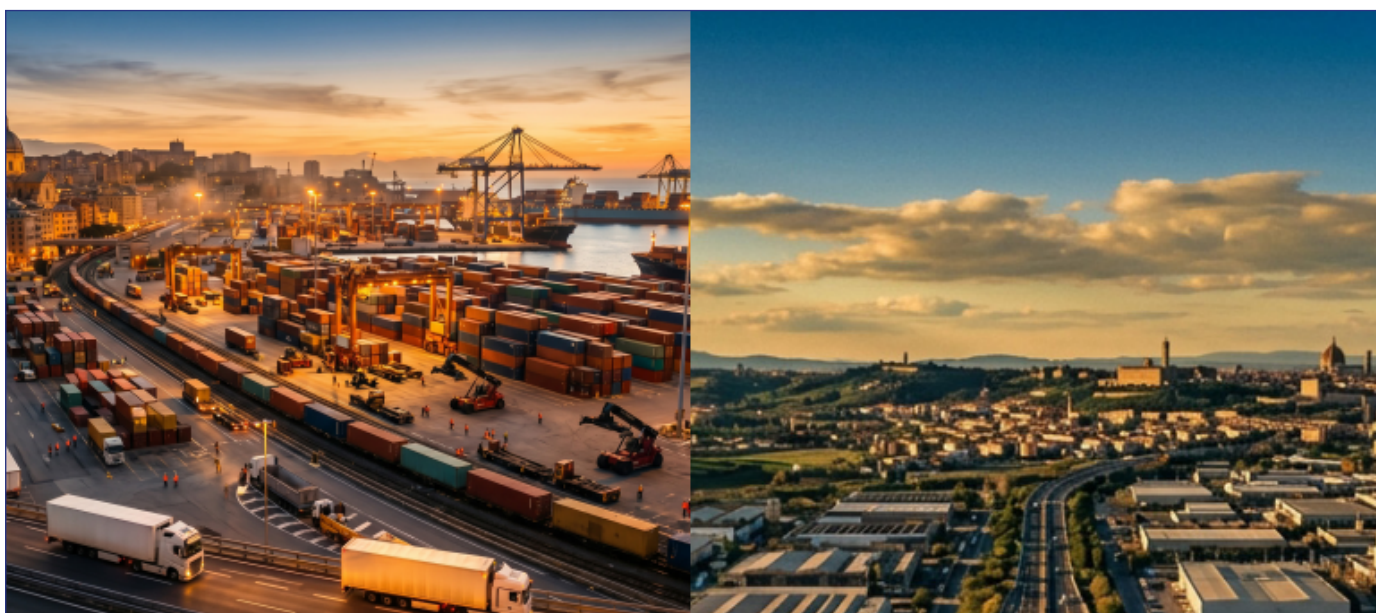
Con l'approvazione dell'accordo si apre ora la fase di progettazione tecnico-economica, passaggio fondamentale per portare a compimento un'infrastruttura attesa da anni e considerata strategica per lo sviluppo dell'asse Pisa-Livorno e del comparto nautico dei Navicelli.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

STARTmare

zoom idee che viaggiano lontane

ANITA E CONFINDUSTRIA LANCIANO IL MANIFESTO “WELFARE ON THE ROAD”



Mettere al centro gli autisti, migliorare l'efficienza delle operazioni di trasporto e costruire una filiera logistica più sostenibile, competitiva e responsabile. Sono questi gli obiettivi del Manifesto “Welfare on the Road – Per una nuova mobilità della merce”, promosso da Confindustria per favorire una più stretta integrazione tra industria manifatturiera, logistica e autotrasporto. L'iniziativa è stata sviluppata nell'ambito del Gruppo Tecnico Logistica e Trasporti di Confindustria, presieduto dal vicepresidente Leopoldo Destro, con il contributo di ANITA, che partecipa attivamente ai lavori attraverso il presidente Riccardo Morelli. Il progetto nasce dalla consapevolezza che trasporto e logistica rappresentano elementi strategici per la competitività del sistema produttivo nazionale e che il crescente fabbisogno di conducenti professionali richiede un impegno condiviso da parte di tutti gli attori della filiera.

Il manifesto propone alle imprese manifatturiere un percorso di adesione volontaria basato su dieci mi-

sure concrete di welfare e organizzazione aziendale, finalizzate a migliorare le condizioni operative degli autisti e a rendere più attrattiva una professione sempre più centrale per il funzionamento dell'economia. Secondo Confindustria, gli autotrasportatori svolgono ogni giorno un ruolo essenziale nel garantire la continuità delle catene di approvvigionamento e delle attività produttive. Tuttavia, la crescente carenza di conducenti impone un cambio di paradigma che riconosca maggiormente il valore sociale ed economico di questa figura professionale.

L'obiettivo del progetto non si limita al miglioramento delle condizioni di lavoro degli autisti. Attraverso una maggiore collaborazione tra imprese manifatturiere e operatori logistici, il manifesto punta anche a ridurre costi e tempi delle operazioni, limitare gli sprechi e contribuire alla sostenibilità ambientale, economica e sociale dell'intero sistema logistico.

Tra le misure proposte figurano l'accesso ai servizi

igienici e alle docce aziendali, ove disponibili, la possibilità di utilizzare mense e aree ristoro, la riduzione dei tempi di attesa durante le operazioni di carico e scarico e il rafforzamento delle condizioni di sicurezza all'interno degli stabilimenti. Particolare attenzione viene inoltre dedicata all'organizzazione dei flussi logistici. Il manifesto incoraggia l'ampliamento delle fasce orarie di accesso ai punti di carico e scarico, l'adozione di strumenti digitali per una gestione più efficiente delle operazioni e la nomina di un referente aziendale incaricato di monitorare l'attuazione delle misure adottate. Accanto agli interventi di carattere operativo, il documento promuove iniziative formative rivolte al personale delle aziende per favorire relazioni più efficaci con gli autisti, oltre ad attività di sensibilizzazione e valorizzazione del ruolo degli au-

totrasportatori all'interno della catena del valore.

Per Confindustria, il progetto "Welfare on the Road" rappresenta un passo concreto verso una nuova cultura della logistica, fondata sulla collaborazione tra tutti gli attori della filiera e sul riconoscimento del capitale umano come fattore strategico di competitività.

L'auspicio è che un numero crescente di imprese scelga di aderire al manifesto, contribuendo alla costruzione di un sistema logistico più efficiente, inclusivo e sostenibile, capace di rispondere alle sfide della transizione economica e della crescente domanda di mobilità delle merci.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



IL SISTEMA PORTUALE ITALIANO PIANGE DANIELE ROSSI



Profondo cordoglio nel mondo della portualità italiana per la scomparsa di Daniele Rossi, figura di primo piano del settore marittimo-portuale e protagonista di importanti stagioni di sviluppo del sistema portuale nazionale. A esprimere il dolore dell'intera comunità portuale è stata Assoporti, che ha ricordato il ruolo determinante svolto da Rossi sia alla guida dell'associazione sia nel corso della sua lunga esperienza alla presidenza dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro-Settentrionale.

Presidente di Assoporti dal 2019 al 2021, Rossi ha guidato l'associazione in uno dei periodi più complessi della storia recente, caratterizzato dall'emergenza pandemica e dalle conseguenti difficoltà che hanno interessato il settore dei trasporti, della logistica e della portualità. In quegli anni, il suo operato si è distinto per capacità di mediazione, competenza e senso delle istituzioni, contribuendo a garantire continuità operativa e rappresentanza al comparto in una fase particolarmente delicata.

Parallelamente, dal Dicembre 2016 al Dicembre 2024, ha ricoperto l'incarico di presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale, proseguendo successivamente il proprio impegno come commissario straordinario fino all'insediamento del nuovo vertice. Durante il suo mandato ha promosso una strategia di sviluppo che ha segnato profondamente il percorso di crescita del porto di Ravenna, sostenendo investimenti infrastrutturali e progetti considerati strategici per il rafforzamento della competitività dello scalo. La sua visione e il suo impegno hanno contribuito a consolidare il ruolo di Ravenna nel panorama logistico e portuale nazionale, favorendo al tempo stesso il processo di modernizzazione del sistema portuale italiano e il suo posizionamento nei principali corridoi commerciali europei.

Nel messaggio di cordoglio diffuso dall'associazione, il presidente di Assoporti, Roberto Petri, insieme alla struttura associativa e all'intero cluster portuale nazionale, ha espresso vicinanza alla famiglia, agli amici e a tutti coloro che hanno condiviso con Rossi esperienze professionali e istituzionali.

Di Daniele Rossi resteranno il profilo umano, la passione per il proprio lavoro e la dedizione con cui ha operato al servizio della portualità italiana, lasciando un'eredità professionale e istituzionale che continuerà a rappresentare un punto di riferimento per l'intero settore. Alla famiglia giungono le più sentite condoglianze da parte della comunità marittima e portuale italiana.

"Oggi è scomparso Daniele Rossi ex Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale. Rossi ha guidato per oltre otto anni l'Ente di Via Antico Squero, imprimendo una svolta decisiva nel rilancio dello scalo emiliano romagnolo. E' stato un punto di riferimento per l'intera comunità portuale in una fase estre-

mamente complessa della vita del nostro porto, una fase segnata da difficoltà organizzative e crisi internazionali". Questa la nota colma di tristezza, diramata dall'AdSp della città romagnola. "Dopo gli anni di avvio del grande Progetto di Hub Portuale, attraversando il delicato periodo del Covid e quello della crisi innescata dal conflitto russo ucraino, Daniele Rossi, ha servito lo Stato con grande lungimiranza e determinazione, con audacia e coraggio. La determinazione di chi sa, – come lui stesso ha dichiarato durante un suo recente discorso pubblico – di essere nel giusto, l'audacia di chi sa che sta contribuendo a fare un pezzettino di storia, il coraggio di chi lavora per le generazioni che verranno".

"E proprio questo ha fatto il Presidente Rossi: ha lavorato con mente sempre lucida, impegno e passione all'interno delle Istituzioni e sul territorio perché il porto di Ravenna potesse crescere e continuare a garantire lavoro ed opportunità – continua il comunicato – Ha coltivato importanti progetti e dato corso a grandi intuizioni – legate all'innovazione tecnologica, alla transizione energetica ed alla sostenibilità delle attività portuali – frutto della sua capacità di leggere, con senso della modernità e in anticipo, i complessi scenari del futuro. Non è facile, oggi, stretti dal grande dolore di questa perdita, trovare le parole per descrivere tutto ciò che Daniele Rossi ha rappresentato per l'Autorità Portuale, per il porto, per la città di Ravenna e per questo Paese. Ciò che possiamo affermare con certezza è che è stato un grande Presidente, un uomo delle Istituzioni, una persona perbene che ha gettato le basi della nuova stagione di sviluppo che il porto di Ravenna sta vivendo e a lui saremo grati per sempre per tutto ciò che ha fatto. Alla sua famiglia giunga il profondo e sincero cordoglio di tutta la comunità portuale di Ravenna, del Presidente, del Segretario Generale, dei Dirigenti e di tutti i dipendenti e le dipendenti dell'Autorità di Sistema portuale."

Il cordoglio di Ancip e della Federazione del mare

"ANCIP apprende con profonda tristezza la notizia della scomparsa del Dott. Daniele Rossi, già Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale e già Presidente di

Assoporti. Il Presidente Luca Grilli, il Direttore generale Gaudenzio Parenti e tutte le imprese associate dei porti italiani esprimono il più sincero cordoglio alla famiglia, ai suoi cari, ad Assoporti, all'Autorità di Sistema Portuale e all'intera comunità portuale ravennate". Così l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali partecipa al lutto. "Daniele Rossi è stato una figura autorevole e stimata del sistema marittimo-portuale italiano: uomo delle istituzioni, manager competente e interlocutore sempre equilibrato, capace di servire il settore con serietà, visione e profondo senso di responsabilità.

Alla guida del porto di Ravenna e, successivamente, di Assoporti, ha contribuito con dedizione alla crescita, alla coesione e alla rappresentanza del sistema portuale nazionale, anche in fasi particolarmente complesse. ANCIP ne ricorda con rispetto il valore professionale, istituzionale e umano, stringendosi con affetto alla famiglia e a tutti coloro che hanno avuto il privilegio di conoscerlo e collaborare con lui."

Il presidente Mario Mattioli, a nome della Federazione del Mare e di tutto il cluster marittimo italiano, si unisce al cordoglio per la prematura perdita di Daniele Rossi.

"Ho sempre apprezzato l'impegno e il lavoro di Daniele Rossi per l'Autorità portuale da lui presieduta, per l'Assoporti e per il settore portuale italiano – afferma Mario Mattioli – Lo avevo conosciuto professionalmente prima della sua presidenza in Autorità portuale, quando era al vertice del cantiere Rosetti. Lo ricordo come una persona corretta e preparata, determinata e coraggiosa, capace di portare avanti le sue idee di sviluppo. In particolare, ricordo il suo grande impegno come presidente di Assoporti, in momenti molto difficili e complicati, guidando l'Associazione con grande equilibrio. Sono molto addolorato per la sua scomparsa, mancherà molto a tutto il cluster marittimo."

Alle condoglianze giunte da tutto il settore marittimo nazionale si associa la direzione e la redazione del quotidiano Il Messaggero Marittimo.

ANNALISA TARDINO: IL VOLTO FEMMINILE DEI PORTI ITALIANI



L'avvocato Annalisa Tardino oggi è l'unica donna presidente di un'Autorità di Sistema portuale italiana, quella del mare di Sicilia occidentale.

Su 16 AdSp è stata scelta solo lei, a testimonianza di come ancora ci sia strada da fare per risolvere il gap di genere in un settore come quello dello shipping.

Nata come giurista, il suo percorso fino alla presidenza è stato diverso rispetto a quello "ordinario": dopo aver lavorato da avvocato, è entrata infatti al Parlamento europeo nella Commissione Giustizia.

Ma ha fatto parte anche della Commissione Trasporti, ruolo di cui si è occupata con una consapevolezza: non c'era nessun parlamentare siciliano o sardo che rappresentasse le maggiori isole italiane, sulle quali pesa ancora un divario infrastrutturale rispetto al resto dell'Italia.

Avvocato Tardino, il suo percorso professionale l'ha portata fino a Palermo. Ci sono stati ostacoli o tutto sommato la strada è stata in discesa?

In discesa non direi, però sono convinta che ostacoli, o quantomeno percorsi più complicati possano aiutare anche a rafforzare il carattere e ad apprezzare i risultati che si raggiungono.

Gli ostacoli quindi ci sono stati come in ogni in ogni aspetto della vita, ma questo è servito a "lanciare il cuore oltre l'ostacolo".

Prima commissario, poi presidente, senza qualche "intoppo" a livello politico. Secondo lei il suo essere donna è stata una delle cause del rallentamento dell'iter? Cosa invece ha prevalso alla fine?

Trattandosi di una nomina politica è stato tutto frutto, appunto, di una querelle politica al di là della mia persona. Mi sento di poter dire di avere buoni rapporti sia col presidente della regione che con gli altri alleati di centrodestra, ma chiaramente era una questione di divisioni di incarichi di competenza tra i vari partiti.

Probabilmente l'essere donna non ha aiutato e credo anche che immaginare, dopo la stagione positiva del dottor Monti, e non lo dico come una colpa, una donna a capo di un'Autorità portuale in Sicilia, e a Palermo non sia stato facile.

Magari c'era qualche pregiudizio iniziale, però ecco, siamo qui.

Una siciliana in Sicilia. Questo aiuta e aiuterà nei rapporti col territorio e nella sua conoscenza?

Sì, e devo dire che aiuta anche il fatto che io abbia fatto politica.

Su questo mi sento di dire che ho un'alta considerazione dell'impegno politico, a differenza di quello

che purtroppo oggi si porta a pensare. Credo che la politica nella sua accezione più nobile, dovrebbe essere un'arte di valore fondata soprattutto sull'ascolto, sulla conoscenza e sul contraddittorio tra le parti.

Nel mio precedente incarico ho girato l'isola in lungo e in largo e non solo la Sicilia, anche la Sardegna perché a livello europeo rappresentavamo il "Collegio isole".

Sono originaria della Sicilia occidentale, di Licata, anche se vivo a Palermo da 30 anni, e credo che questo sia un valore aggiunto.

Mi spiego: ci sono delle dinamiche per le quali probabilmente è più facile pensare che una persona che non sia del luogo possa, diciamo, agire con maggiore libertà.

Ma io credo che se la barra è mantenuta dritta, come nel nostro caso, essere siciliani, aiuti a capire quali siano le esigenze reali dei singoli territori, conoscere la loro vocazione, capire le aspettative e da questo punto di vista la mia conoscenza dei referenti istituzionali regionali e locali e dei territori possa solo essere un valore aggiunto anche in una situazione ottimale.

Nei giorni scorsi avete ospitato a Palermo l'assemblea generale di MedCruise, l'associazione che riunisce i porti crocieristici europei a dimostrazione di quanto sia centrale oggi la Sicilia nel Mediterraneo.

Questo le dà una responsabilità, diciamo così, strategica e economica, non solo politica?

Sì, è una responsabilità soprattutto perché ci siamo dati degli obiettivi, e una visione nostra, ma anche frutto delle dinamiche istituzionali, politiche e geopolitiche attuali.

Speriamo di poter centrare l'obiettivo, perché c'è una consapevolezza del ruolo che il Mediterraneo deve svolgere nelle relazioni internazionali e questo comprende anche Palermo.

La nostra Autorità di Sistema si trova nel posto giusto geograficamente e la storia ci ha dimostrato come la Sicilia, che è terra di accoglienza, di generazioni, stratificazioni e culture diverse possa riprendersi il ruolo che le compete.

L'Europa, con la quale non siamo stati spesso d'accordo per alcune scelte che sono state fatte in questi

decenni che non ci hanno visto in linea, o meglio, non hanno visto le politiche europee in linea con quelle che erano le nostre esigenze, in questa legislatura ha istituito addirittura un commissario per il Mediterraneo a dimostrazione dell'importanza che dà alla cosa. Sta portando avanti una strategia per le isole con una serie di provvedimenti che sembrano guardare con attenzione al Mediterraneo.

Probabilmente si è compreso che rafforzare solamente l'Europa del Nord possa portare una debolezza delle istituzioni europee e quindi dell'economia europea a 360°.

Oggi sembra dunque esserci un'inversione di tendenza e noi dobbiamo essere pronti a coglierla.

All'assemblea abbiamo visto due donne a fianco, lei e la presidente dell'associazione Theodora Riga. Questo può essere una marcia in più nel lavoro che vi aspetta nei prossimi anni?

Senza voler sembrare femminista, perché non lo sono, penso che noi donne riusciamo a andare più dritte agli obiettivi rispetto alla maggior parte degli uomini, ma senza generalizzare.

Sembra anche che la statistica dica che siamo meno "corruttibili" degli uomini, forse anche solo per un lato caratteriale che ci rende un po' più "spinose" rispetto a loro che sono più inclini al compromesso.

Stare a fianco di un'altra donna può essere un impulso positivo, però voglio anche ricordare come, ad esempio, in questo momento io abbia ottimi rapporti con la segretaria di Espo Isabelle Ryckbost o con la presidente del Parlamento europeo Roberta Metsola. E se si parla di donne che portano avanti un importante lavoro istituzionale, senza entrare nel merito, dimostrando di essere una donna che sa andare dritta, non possiamo non ricordare Ursula Von Der Leyen. Credo insomma che la sinergia e la solidarietà anche femminile possa portare un contributo attivo positivo.

Per chiudere torniamo sui "suoi" porti. Ha trovato un lavoro ben avviato, lei cosa intende sviluppare dal punto di vista umano e tecnico?

Abbiamo cantieri importantissimi che stanno andan-

do avanti come quello che consentirà una maggiore integrazione tra porto e città, così come il bacino di carenaggio, opere per le quali Pasquino Monti continua ad essere commissario straordinario.

Punto a rafforzare la credibilità internazionale, come ho detto anche altre volte e dimostrare cosa sia davvero Palermo.

La sfida più importante è comunque mettere a sistema i porti dell'intero network, mentre dal punto di vista umano ho trovato una squadra fatta da tante professionalità.

Se da folle avessi voluto cambiare qualcosa la cosa sarebbe stata molto difficile perché credo che ogni professionalità sia già al posto giusto portando avanti un bel lavoro.

Nella squadra ci sono anche tanti ragazzi giovani e inizialmente ho pensato che lo fossero anche troppo per i ruoli che rivestono. Poi sono stata piacevolmente smentita.

Quindi, dal punto di vista umano, spero di poter aiutare a favorire una migliore collaborazione.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



AEROPORTO GENOVA, PAROLI NUOVO PRESIDENTE



L'assemblea dei soci dell'Aeroporto Cristoforo Colombo ha nominato Matteo Paroli nuovo presidente della società di gestione dello scalo genovese. La scelta, approvata all'unanimità dai due azionisti – l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che detiene il 60% del capitale, e la Camera di Commercio di Genova, titolare del restante 40% – segna l'avvio di una fase cruciale per il futuro dell'aeroporto. Paroli, già presidente dell'Autorità portuale e quindi del socio di maggioranza, assume direttamente la guida dello scalo con l'obiettivo di accelerare il processo di valorizzazione della società, affrontare il tema della futura compagine azionaria e preparare il terreno all'ingresso di un partner industriale specializzato nel settore aeroportuale.

Contestualmente è stato rinnovato il Consiglio di amministrazione, che resterà in carica fino all'approvazione del bilancio 2026. Per l'Autorità portuale sono stati designati Alessandro Arvigo, confermato rispetto al precedente mandato, e l'avvocato Barbara

Grasso, che subentra a Ilaria Queirolo. La Camera di Commercio ha invece confermato Alessandro Cavo e Daniele Papone.

La principale sfida del nuovo vertice riguarda il percorso di privatizzazione previsto dalla normativa vigente. L'Autorità di sistema portuale dovrà progressivamente dismettere la propria partecipazione, mantenendo eventualmente una quota minoritaria, mentre la Camera di Commercio valuterà le proprie scelte in funzione della valorizzazione della società.

L'ipotesi allo studio prevede una fase intermedia con l'ingresso nel capitale di Regione Liguria e Comune di Genova, così da consolidare il controllo pubblico prima dell'apertura a un investitore industriale. In questo contesto resta centrale anche il tema della concessione aeroportuale, attualmente in scadenza nel 2029. Un eventuale rinnovo anticipato potrebbe rappresentare un elemento strategico per attrarre nuovi soci e favorire investimenti di lungo periodo. Secondo le indiscrezioni che circolano nell'ambiente portuale e logistico, tra i soggetti maggiormente interessati a un futuro ingresso nella compagine societaria figurerebbe il gruppo MSC, già protagonista di importanti investimenti nelle infrastrutture liguri.

Nel commentare la nomina, Paroli ha sottolineato la volontà dell'Autorità portuale di assumere un ruolo diretto nel percorso di valorizzazione della società aeroportuale, accompagnando con trasparenza e continuità istituzionale la definizione del futuro assetto societario. L'obiettivo, ha evidenziato, è individuare attraverso procedure di mercato un partner industriale in grado di sostenere la crescita dello scalo e rafforzarne il ruolo all'interno del sistema economico e logistico ligure, mantenendo al tempo stesso una forte sinergia con il comparto portuale e crocieristico del territorio.

MESSINA: “PRIMA IL RIENTRO SICURO DEGLI EQUIPAGGI. L’EUROPA PENALIZZA IL NOSTRO SHIPPING”

Prudenza sulla possibile riapertura dello Stretto di Hormuz, forte preoccupazione per le politiche europee sul trasporto marittimo e apprezzamento per le misure di semplificazione introdotte dal Governo italiano. Sono questi i principali temi affrontati dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, dal palco dell’assemblea annuale dell’associazione svoltasi al Grand Hotel Parco dei Principi di Roma.

Sul possibile ritorno alla normalità nei traffici marittimi attraverso Hormuz, Messina invita a non lasciarsi trascinare dall’ottimismo. “Le notizie positive non riguardano soltanto l’armamento ma il mondo intero, perché significano una prospettiva di pace”, ha osservato. Tuttavia, secondo il presidente di Assarmatori, è ancora troppo presto per immaginare una ripresa immediata delle attività. La priorità, ha spiegato, resta innanzitutto la tutela degli equipaggi. Molti marittimi sono bloccati da oltre tre mesi a bordo delle navi in condizioni di forte stress e attendono di poter essere sostituiti. Prima ancora della ripartenza dei traffici commerciali, gli armatori vogliono garantire il rientro in sicurezza degli equipaggi e consentire i cambi programmati.

Per quanto riguarda il ritorno alla normale circolazione delle navi, Messina ritiene indispensabile attendere maggiori certezze sul piano della sicurezza della navigazione e sulla stabilità degli accordi raggiunti. Restano infatti da chiarire diversi aspetti, tra cui l’ipotesi di un eventuale pedaggio per il transito nell’area, una misura che, se confermata, dovrebbe comunque essere compatibile con il quadro normativo internazionale. Qualsiasi nuovo onere economico, ha sottolineato, finirebbe inevitabilmente per riflettersi sui costi del trasporto marittimo, sui noli e, in ultima analisi, sull’inflazione.



Nel corso dell’assemblea non sono mancati toni critici nei confronti dell’Unione Europea. Messina ha ribadito come le politiche comunitarie legate al Green Deal e al sistema ETS stiano penalizzando in particolare un Paese ad alta vocazione marittima come l’Italia. Secondo il presidente di Assarmatori, il settore ha accettato l’introduzione dei nuovi oneri ambientali nella convinzione che una parte significativa delle risorse raccolte sarebbe stata reinvestita nel comparto marittimo. Una prospettiva che, a suo giudizio, non si è concretizzata. Da qui l’auspicio che la prossima revisione della direttiva europea possa consentire di destinare al trasporto marittimo almeno una quota dei proventi derivanti dall’ETS.

Messina ha inoltre affrontato il tema del rinnovo delle flotte e della crescente difficoltà di costruire nuove navi nei cantieri europei. A suo avviso il problema non riguarda la qualità della cantieristica italiana, che continua a rappresentare un'eccellenza mondiale, ma la capacità produttiva e soprattutto la competitività economica. I grandi cantieri europei sono oggi fortemente impegnati nelle commesse militari e nelle costruzioni crocieristiche, segmenti caratterizzati da elevata redditività. Diversa la situazione per le navi mercantili tradizionali, come portarinfuse e portacontainer, dove il differenziale di prezzo rispetto ai cantieri del Far East risulta troppo elevato. Corea del Sud, Giappone e Cina, ha evidenziato, producono ormai unità di alta qualità a costi difficilmente replicabili in Europa. Anche nel settore dei traghetti, storicamente più vicino alla cantieristica italiana, il nodo principale resta quello dei prezzi. Per questo Assarmatori sostiene la necessità di consentire agli armatori di accedere ai benefici legati ai proventi ETS

anche nel caso in cui le nuove costruzioni vengano realizzate in cantieri extraeuropei.

Accanto alle criticità, il presidente di Assarmatori ha voluto però evidenziare alcuni risultati positivi ottenuti negli ultimi anni grazie al confronto con il Governo. Tra questi figura il percorso avviato nell'ambito del Piano del Mare, che ha portato a una serie di interventi di semplificazione amministrativa e burocratica attesi da tempo dal settore.

In particolare, Messina ha ricordato l'introduzione dell'anagrafe digitale della gente di mare e il lavoro svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto per snellire numerose procedure operative. Misure che, secondo Assarmatori, hanno contribuito a rendere nuovamente competitiva la bandiera italiana anche sotto il profilo amministrativo, rappresentando uno dei risultati più significativi registrati dall'associazione nell'ultimo anno.



DENHOLM NUOVO PRESIDENTE DELL'INTERNATIONAL CHAMBER SHIPPING



È John Denholm il nuovo presidente della International Chamber of Shipping. La nomina è stata deliberata all'unanimità dal Board dell'organizzazione in occasione dell'Assemblea generale annuale tenutasi a Palazzo Valentini, a Roma. Denholm succede a Emanuele Grimaldi, che ha guidato l'associazione negli ultimi quattro anni, un periodo caratterizzato da forti tensioni geopolitiche, interruzioni delle rotte commerciali e profondi cambiamenti nei flussi del trasporto marittimo globale.

Un profilo di lunga esperienza nello shipping internazionale

Imprenditore e commercialista di formazione, John Denholm è entrato nell'azienda di famiglia J. & J. Denholm nel settore marittimo, diventandone amministratore delegato nel 1993. Oggi ricopre il ruolo di executive chairman della società e di Denholm Energy Services. Nel corso della sua carriera ha assunto incarichi di primo piano nelle principali associazioni di settore, tra cui la presidenza della UK Chamber of Shipping e di BIMCO, consolidando un profilo di riferimento nella governance dello shipping globale.

Commentando la nomina, Denholm ha sottolineato come il settore si trovi oggi ad affrontare una fase di forte incertezza economica e geopolitica, tra tensioni internazionali, rischi per la sicurezza delle rotte, transizione energetica e rapida evoluzione tecnologica. Nonostante le criticità, ha ribadito che lo shipping continua a rappresentare la spina dorsale del commercio globale, garantendo il trasporto di merci, energia e materie prime indispensabili per le economie mondiali.

Il ringraziamento a Grimaldi

Nel corso dell'assemblea, il segretario generale dell'ICS Thomas A. Kazakos ha espresso apprezzamento per il lavoro svolto da Emanuele Grimaldi, sottolineando come la sua presidenza sia coincisa con uno dei periodi più complessi della storia recente del settore. Durante il suo mandato, l'associazione ha affrontato le conseguenze degli attacchi alle navi civili, le interruzioni di alcune delle principali rotte commerciali, le variazioni dei traffici globali e un intenso processo di evoluzione normativa a livello internazionale.

Secondo Kazakos, il contributo di Grimaldi è stato decisivo nel guidare l'industria attraverso una fase di profonda trasformazione, rafforzando il ruolo dell'ICS come punto di riferimento per lo shipping mondiale.

Il passaggio di consegne alla guida dell'International Chamber of Shipping avviene quindi in un contesto di continuità istituzionale, ma anche in una fase di forte complessità per il trasporto marittimo globale.

La nuova presidenza di Denholm si inserisce in un'agenda internazionale segnata da instabilità geopolitica, transizione energetica e crescente pressione regolatoria, elementi che continueranno a condizionare le strategie del settore nei prossimi anni.

GRENDI E IL FUTURO DI CARRARA: “10 ANNI POSITIVI, MA LA CRESCITA PASSA DAL NUOVO PRP”



Dieci anni di presenza a Marina di Carrara rappresentano un traguardo significativo per il gruppo Grendi. A sottolinearlo è stato l'amministratore delegato Antonio Musso, intervenuto a margine del convegno "Specializzazione e identità portuale: Marina di Carrara e la sfida della competitività mediterranea", organizzato presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Per Musso il primo decennio di attività nello scalo apuano consente di tracciare un bilancio ampiamente positivo, pur senza considerarlo un punto di arrivo. "Dieci anni sono un periodo sufficientemente lungo per fare una valutazione – ha spiegato – ma fortunatamente non conclusiva, visto che siamo quasi a metà della nostra concessione".

L'amministratore delegato ha evidenziato come questa decade sia stata determinante sia per la crescita aziendale sia per il consolidamento del rapporto con il territorio. "Siamo molto soddisfatti della scelta fatta allora e dell'evoluzione che ha avuto il nostro insedia-

mento. È stata un'esperienza che ci ha consentito di crescere e di rafforzare la nostra presenza nell'area".

Un percorso non privo di ostacoli

Guardando agli obiettivi fissati all'inizio dell'avventura carrarina, Musso ha riconosciuto che il percorso non è stato lineare, come spesso accade nel settore portuale e logistico. "Nel nostro settore nulla scivola mai completamente liscio", ha osservato, aggiungendo tuttavia che lo sviluppo dell'attività ha seguito sostanzialmente le linee previste nel piano iniziale.

Secondo il manager, uno degli aspetti rimasti in sospeso riguarda proprio il progetto di crescita del porto. "Era attuale dieci anni fa ed è ancora attuale oggi. Da questo punto di vista siamo un po' in ritardo", ha affermato, evidenziando come alcune opere strategiche non abbiano ancora trovato piena realizzazione. Nonostante ciò, Musso preferisce guardare agli aspetti positivi: "Bisogna sempre vedere il bicchiere mezzo pieno. Siamo contenti dei risultati ottenuti, pur consapevoli che si sarebbe potuto fare di più".

Il nodo del Piano regolatore portuale

Lo sguardo è ora rivolto al futuro e alle possibilità di ulteriore sviluppo dello scalo. Per Grendi, infatti, le prospettive di crescita sono strettamente legate all'evoluzione infrastrutturale del porto e del territorio circostante. "I nostri programmi sono interessanti e concreti – ha spiegato Musso – ma necessitano di una crescita organica delle infrastrutture. Per questo torno a parlare del nuovo Piano regolatore portuale". Secondo l'ad, l'approvazione e l'attuazione del nuovo strumento di pianificazione rappresentano una condizione essenziale non solo per Grendi, ma per l'intero sistema logistico e portuale dell'area. "Senza questo passaggio la nostra capacità di crescita è inevitabilmente limitata", ha sottolineato.

Un messaggio che assume particolare rilevanza nel dibattito sul futuro di Marina di Carrara e sul suo posizionamento nel contesto mediterraneo. Musso ha infatti lasciato intendere che l'assenza di sviluppi concreti potrebbe costringere l'azienda a valutare scenari alternativi: "In mancanza di queste condizioni sarà inevitabile fare riflessioni diverse".

Per Grendi, dunque, il bilancio dei primi dieci anni resta positivo, ma la sfida dei prossimi anni sarà trasformare le potenzialità dello scalo in opportunità reali attraverso investimenti e infrastrutture capaci di sostenere la crescita del traffico e della logistica.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

IN AGENDA

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



GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

NASCE PSA PADOVA: PSA INTERMODAL, LOGTAINER E INTERPORTO PADOVA PER LO SVILUPPO DEL NUOVO HUB



È stato ufficialmente siglato l'accordo tra PSA Intermodal Italy, Logtainer e Interporto di Padova per l'avvio della fase esecutiva del progetto del nuovo terminal intermodale di Padova. L'intesa segna il passaggio dall'aggiudicazione della gara, avvenuta nel Dicembre 2025, alla concreta realizzazione dell'infrastruttura e prevede la costituzione della nuova società "PSA Padova", che sarà responsabile dello sviluppo e della gestione operativa dello scalo. Il progetto punta a consolidare il ruolo di Padova come nodo logistico centrale nei principali corridoi europei delle merci, rafforzandone l'integrazione con le reti di trasporto continentali e i collegamenti marittimi.

L'iniziativa si inserisce nella strategia "Node-to-Network" del gruppo PSA, orientata a creare una rete integrata tra terminal inland, porti e infrastrutture logistiche globali, migliorando la continuità dei flussi merci tra mare e terra.

Governance condivisa e competenze integrate

La nuova struttura societaria prevede il controllo operativo a PSA Intermodal Italy, che deterrà la quota di maggioranza, mentre Interporto di Padova manterrà una partecipazione minoritaria, garantendo continuità territoriale e allineamento con il sistema logistico regionale. Il contributo di Logtainer sarà focalizzato sul potenziamento delle attività ferroviarie e multimodali, con l'obiettivo di aumentare l'efficienza dei servizi e la competitività complessiva del terminal.

Intermodalità e sostenibilità al centro del progetto. Il nuovo terminal è progettato per rafforzare l'integrazione tra ferrovia, gomma e collegamenti portuali, con effetti diretti sulla capacità di movimentazione delle merci e sulla sostenibilità dei traffici. L'obiettivo è sviluppare una piattaforma logistica più efficiente per il Nord-Est, in grado di ridurre i colli di bottiglia e favorire lo shift modale verso soluzioni a minore impatto ambientale.

Padova si conferma uno snodo strategico grazie alla sua posizione nei corridoi delle Reti Transeuropee di Trasporto (TEN-T) e alle infrastrutture già consolidate.

Il progetto PSA Padova mira a rafforzare l'ecosistema logistico italiano all'interno delle catene di approvvigionamento europee, aumentando competitività, capacità operativa e integrazione internazionale del sistema intermodale del Nord-Est.

NASCE GTA: ARCESE, CONTI E COSULICH RAFFORZANO LA COLLABORAZIONE NEL MONDO DELLA FVL

Si rafforza la collaborazione nel mondo della Finished Vehicle Logistics (FVL) per le famiglie Arcese, Conti e Cosulich che si mettono insieme e fondano GTA, realtà operativa dedicata allo sviluppo di un sistema nazionale per la logistica portuale dei veicoli finiti.

Una nuova fase del percorso di crescita che fa di GTA lo strumento attraverso il quale consolidare gli investimenti avviati da XCA su Il Faldo e sul porto di Livorno, porto storico per le famiglie Arcese e Conti, e si prepara a incorporare Vehicle Logistic Vado (VLV), con l'obiettivo di posizionarsi come player nazionale nella logistica portuale FVL.

La nascita della nuova società si inserisce in un percorso di consolidamento già avviato nel 2025, quando XCA ha rafforzato la propria presenza nel segmento dei veicoli finiti attraverso Il Faldo, storico compound di Collesalveti e una delle strutture logistiche auto tra le più estese d'Europa. La piattaforma è dotata di ampie superfici, collegamenti ferroviari interni e servizi dedicati alla custodia, preparazione, movimentazione e distribuzione dei veicoli.

In questo percorso, anche Vado Ligure assume un ruolo sempre più rilevante. La piattaforma ligure, già strategica per la logistica dei veicoli finiti, entra a pieno titolo in un sistema più ampio, capace di collegare porti, compound, servizi ferroviari, distribuzione nazionale e soluzioni operative ad alto valore aggiunto.

Vado Ligure, Livorno, Civitavecchia, Gioia Tauro e Ravenna rappresentano oggi le principali piattaforme di ingresso che GTA e i suoi azionisti intendono proporre ai costruttori con particolare attenzione ai brand cinesi e asiatici che stanno ridisegnando i propri flussi automotive verso l'Europa.

Il rafforzamento del network passa anche dalla sempre più consolidata collaborazione con Automar, uno



dei principali operatori italiani nella logistica FVL.

L'accordo, già avviato nel 2025, aveva permesso al cliente MG, Gruppo SAIC, di individuare una soluzione logistica efficiente attraverso il Terminal Automar di Civitavecchia.

Oggi questa collaborazione evolve con la nascita del nuovo servizio ferroviario tra Gioia Tauro, altra piattaforma Automar, e Il Faldo.

L'obiettivo è decongestionare gli arrivi su Civitavecchia, Livorno e Vado Ligure, offrendo ai flussi provenienti soprattutto dall'Estremo Oriente un punto di approdo competitivo e un sistema intermodale capace di trasferire rapidamente le auto verso il Nord Italia, anche grazie alla disponibilità e alla collaborazione con MIR.

"La nascita di GTA rappresenta un passaggio importante nel percorso di crescita iniziato con Il Faldo e con il rafforzamento del network XCA", dichiara Marco Donati, direttore generale di COSCOS, joint venture del Gruppo Fratelli Cosulich.

"Il mercato sta cambiando rapidamente: i costruttori asiatici chiedono soluzioni integrate, flessibili e affidabili, capaci di accompagnare ogni veicolo dal

porto fino alla rete distributiva. Il nostro obiettivo è offrire una piattaforma nazionale che unisca porto, compound, ferrovia e distribuzione finale in un'unica visione operativa.”

“Questa operazione nasce dalla volontà di contribuire alla costruzione di un nuovo sistema industriale, capace di dare risposte concrete ai grandi player automotive internazionali emergenti”, commenta Augusto Cosulich, presidente del Gruppo Fratelli Cosulich. “La logistica dei veicoli finiti richiede visione, infrastrutture, competenze e una forte capacità di collaborazione. Con GTA mettiamo insieme esperienze

familiari, portuali e operative che hanno radici profonde, ma che guardano con decisione ai nuovi flussi globali.”

Con GTA, XCA e Fratelli Cosulich propongono al mercato un modello logistico nazionale costruito su piattaforme complementari, collegamenti intermodali e una forte specializzazione nel segmento FVL. Un sistema pensato per accompagnare la trasformazione dei flussi automotive internazionali e offrire ai costruttori globali una risposta concreta, integrata e scalabile in Italia.

La sezione nautica messengeromarittimo.it



FUORI TUTTO

tutto quanto fa

NAUTICA

LIVORNO RISCOPRE IL SUO WATERFRONT: INAUGURATA LA NUOVA DARSENA VECCHIA

Un waterfront più moderno, sostenibile e accessibile, senza rinunciare alla propria identità storica e produttiva. Livorno celebra la rinascita della Darsena Vecchia e degli Scali Cialdini, due aree simbolo del rapporto tra la città e il mare, protagoniste di un importante intervento di riqualificazione finanziato con 1,7 milioni di euro attraverso le risorse del PNRR e del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF). L'opera è stata inaugurata alla presenza delle principali autorità civili, militari e religiose del territorio. Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale Davide Gariglio, la vicepresidente della Regione Toscana Bintou Mia Diop, la presidente della Provincia Sandra Scarpellini, il sindaco Luca Salvetti, il vescovo Simone Giusti e il Capitano di Vascello Rodolfo Raiteri in rappresentanza della Direzione Marittima della Toscana.

Un nuovo volto per la Darsena Vecchia

L'intervento ha restituito decoro e funzionalità a una delle zone più caratteristiche del porto storico livornese, con un progetto che punta a coniugare la fruizione pubblica degli spazi con le esigenze operative della flotta peschereccia. Nella Darsena Vecchia è stata completamente rinnovata la pavimentazione, sostituendo l'asfalto con una soluzione architettonica in betonelle integrata da percorsi tattili per persone con disabilità visive. Sul cosiddetto "Pennello" sono state installate due nuove pensiline realizzate in acciaio zincato e rivestite in legno composito WPC, materiale particolarmente resistente agli ambienti marini e caratterizzato da elevati standard di sostenibilità.

Le strutture ospitano impianti fotovoltaici integrati che contribuiscono alla produzione di energia rinnovabile, mentre le storiche scalinate monumentali in granito e travertino sono state oggetto di un accu-



rato restauro conservativo che ne ha recuperato il valore architettonico originario. Per migliorare l'operatività delle attività marittime sono stati inoltre installati nuovi pontili galleggianti dotati di passerelle e colonnine per la distribuzione di acqua ed energia elettrica.

Scali Cialdini tra innovazione e tradizione

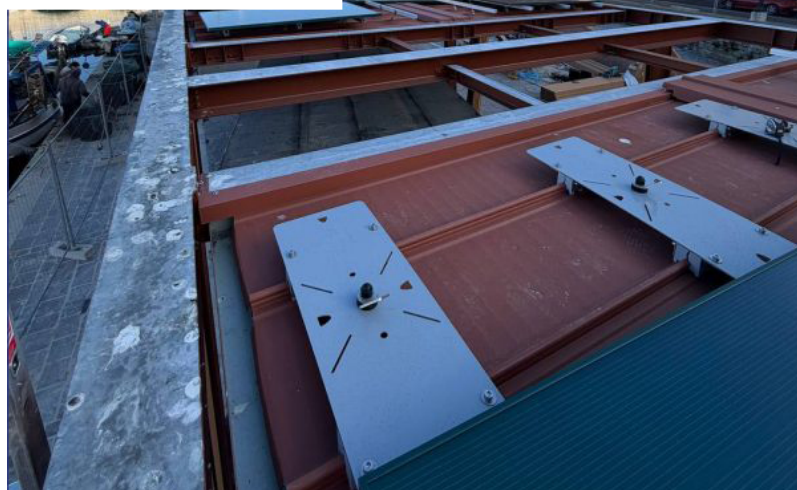
Anche gli Scali Cialdini sono stati interessati da un profondo intervento di rigenerazione, sviluppato con l'obiettivo di valorizzare le strutture esistenti senza alterarne la funzione storica. I sedici box utilizzati dai pescatori sono stati completamente riqualificati attraverso il rifacimento dei rivestimenti esterni, mentre la vecchia copertura in acciaio, ormai deteriorata, è stata sostituita da una nuova pensilina tecnologica equipaggiata con un impianto fotovoltaico da circa 20 kWp e sistemi di accumulo energetico.

Particolare attenzione è stata dedicata anche agli aspetti ambientali, con l'installazione di nuove isole ecologiche per la raccolta differenziata dei rifiuti derivanti dalle attività di pesca e di un moderno impianto di illuminazione pubblica a LED progettato per resistere alle condizioni atmosferiche tipiche dell'ambiente costiero.

Un progetto che unisce porto e città

Per il presidente dell'AdSp Davide Gariglio, l'interven-

to rappresenta un esempio concreto di integrazione tra sviluppo portuale, sostenibilità ambientale e valorizzazione urbana. "Grazie alle risorse del PNRR siamo riusciti a coniugare la tutela del patrimonio storico con le sfide della transizione ecologica, restituendo ai cittadini spazi riqualificati e garantendo al tempo stesso infrastrutture moderne per il comparto della pesca", ha sottolineato Gariglio.





SISAM
WE DELIVER



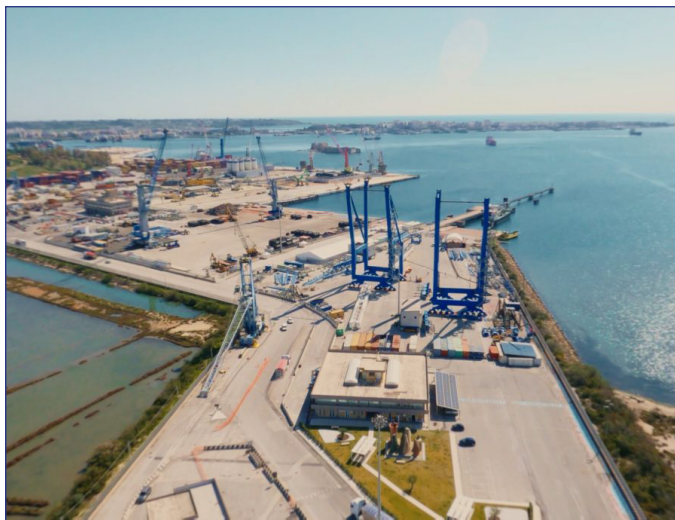
SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

AUGUSTA, DOPO 58 ANNI PARTE IL NUOVO PRP: VIA ALL'ITER



Dopo 58 anni il porto di Augusta si prepara a voltare pagina. L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale ha infatti avviato l'iter amministrativo per l'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), destinato a ridisegnare lo sviluppo dello scalo per i prossimi decenni. Il precedente piano risaliva infatti al 1968 e, nel corso degli anni, era stato interessato soltanto da alcuni adeguamenti, l'ultimo dei quali realizzato dall'attuale governance. L'adozione del nuovo strumento urbanistico rappresenta uno dei risultati più significativi del mandato quadriennale dell'Autorità portuale, che nello stesso periodo ha portato all'approvazione del Piano Regolatore del porto di Catania, inserendo entrambi in una strategia complessiva che valorizza le specifiche vocazioni dei quattro scali amministrati: Augusta, Catania, Siracusa e Pozzallo.

Contestualmente arrivano novità anche per il porto di Siracusa, dove è stata completata l'aggiudicazione dei lavori per la realizzazione del nuovo Terminal crociere. Parallelamente è stato avviato uno studio spe-

cialistico volto ad analizzare le prospettive di sviluppo dei traffici portuali e crocieristici, così da individuare le migliori modalità di gestione dei servizi dedicati.

“Dopo 58 anni raggiungiamo un risultato fondamentale che segnerà il futuro del porto di Augusta”, ha dichiarato il presidente Francesco Di Sarcina, sottolineando che sono già state avviate le richieste di parere ai Ministeri competenti, alla Regione Siciliana e al Comune, oltre alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). L'obiettivo è consegnare alla futura governance un percorso autorizzativo già avviato, riducendo così i tempi necessari all'approvazione definitiva.

Un nuovo polo della cantieristica

Il nuovo Piano Regolatore ridisegna l'intero assetto dello scalo, rafforzando in maniera significativa la funzione commerciale attraverso nuovi piazzali e banchine in continuità con le infrastrutture esistenti. Tra gli interventi più rilevanti figura la creazione di un nuovo Polo cantieristico nell'area di Punta Pugno, destinato a concentrare attività oggi distribuite in diversi punti della rada di Augusta e in costante crescita negli ultimi anni. Il polo sarà inoltre sviluppato per sostenere nuovi settori strategici, tra cui l'eolico offshore e le attività di demolizione navale.

Il piano conferma inoltre il ruolo dell'area petrolchimica, reinterpreandolo però in una prospettiva orientata alla transizione energetica, con particolare attenzione alle tecnologie green. Sono previste anche aree marine dedicate alla produzione di energie rinnovabili, mentre, compatibilmente con la presenza delle installazioni militari, numerose funzioni portuali saranno progressivamente allontanate dal fronte urbano dell'isola di Augusta. Secondo Di Sarcina si tratta di

un progetto destinato a svilupparsi gradualmente, seguendo la realizzazione delle opere e il rilascio delle future concessioni, con l'obiettivo di salvaguardare le attività economiche già presenti e, al tempo stesso, favorirne il potenziamento.

Ambiente al centro dello sviluppo

Grande attenzione è riservata anche agli aspetti ambientali. Le nuove infrastrutture saranno realizzate privilegiando il riutilizzo dei materiali provenienti dai dragaggi, evitando così il ricorso a materiale estratto dalle cave. È stata inoltre definitivamente abbandonata l'ipotesi di realizzare nuovi piazzali nell'area delle saline, che saranno invece interessate da un progetto di riqualificazione già avviato. La filosofia del piano punta infatti a coniugare lo sviluppo infrastrutturale con la tutela di un territorio che in passato ha già subito importanti pressioni ambientali.

Resta inoltre confermata la strategia che assegna a Catania il ruolo principale per traghetti e traffico crocieristico, mentre Augusta continuerà a specializzarsi nei traffici delle rinfuse, dei container e della cantieristica, pur mantenendo una limitata operatività per i collegamenti traghetto.

Cantieri già in corso

Parallelamente all'iter del Piano Regolatore proseguono anche diversi interventi infrastrutturali. Tra questi, la definizione dello spostamento del terminal contenitori est sulla nuova banchina trapezoidale, operazione necessaria per consentire a RFI l'avvio dei lavori della nuova linea ferroviaria.

Sono inoltre previsti interventi di consolidamento del

piazzale prospiciente le banchine 7 e 8, destinato ad accogliere gru di grandi dimensioni necessarie all'assemblaggio delle turbine per l'eolico offshore.

Si chiude il mandato del Comitato di gestione

Con la seduta conclusiva si è chiusa anche l'attività del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale, che terminerà ufficialmente il proprio mandato il prossimo 5 Luglio. Nel quadriennio sono state convocate 35 sedute durante le quali sono stati esaminati 331 punti all'ordine del giorno. Tra i principali risultati figurano il rilascio di 258 concessioni demaniali nei porti di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo, l'approvazione di 13 bilanci con investimenti per oltre 700 milioni di euro destinati alle opere infrastrutturali, l'approvazione del Piano Regolatore del porto di Catania e l'adozione di quello di Augusta.

Nel corso del mandato sono stati inoltre approvati tre Adeguamenti Tecnico-Funzionali, dodici regolamenti, la nuova pianta organica dell'Ente, la costituzione delle sedi decentrate di Siracusa e Pozzallo e tre accordi procedurali per la riorganizzazione delle aree demaniali dei porti di Augusta e Catania. Sono stati infine avviati l'iter progettuale del porto grande di Pozzallo e il concorso internazionale di architettura per il molo Sant'Antonio del porto di Siracusa.

Al termine del mandato, Di Sarcina ha rivolto un ringraziamento ai componenti del Comitato di gestione, al Collegio dei revisori e a tutto il personale dell'Autorità portuale, sottolineando come il lavoro svolto in questi quattro anni abbia consentito di raggiungere obiettivi ritenuti strategici per il futuro del sistema portuale della Sicilia orientale.

PORTI ITALIANI: LIEVE CALO NEI PRIMI MESI DELL'ANNO



Secondo i dati della ventisettesima edizione del report “Fedespedi Economic Outlook”, nonostante dazi e la situazione geopolitica mondiale che ha ridisegnato gli equilibri del commercio mondiale, l’export italiano cresce complessivamente negli Stati Uniti, ma le tariffe colpiscono il settore alimentare e l’automotive (-33% per oli e grassi e -21,8% nel secondo caso).

A cambiare sono state negli ultimi mesi rotte e costi della logistica con le tensioni in Medio Oriente che hanno provocato un crollo dell’83% dei transiti nello Stretto di Hormuz.

A pesare sulle imprese sono soprattutto i costi della logistica, che incidono in media per il 9,9% sui ricavi aziendali e arrivano a superare l’11% per le PMI.

Negli Stati Uniti, l’economia ha segnato una ripresa nel primo trimestre 2026, un segnale di ripresa dopo il modesto +0,5% dell’ultimo trimestre del 2025.

Tuttavia, a causa della politica daziaria e dell’aumento dell’energia, l’inflazione sta registrando una ripresa nel corso del 2026, dopo la drastica flessione degli ultimi anni.

I dazi stanno mostrando i primi forti effetti sul commercio con l’estero: da Gennaio a Aprile 2026 le espor-

tazioni USA sono cresciute notevolmente (+11,3%), anche in virtù di un dollaro debole, e le importazioni scese (-5,4%), riducendo di circa il 50% il deficit commerciale americano, passando da 435 a 222 miliardi di USD.

Per quanto riguarda i rapporti Italia-USA, se nel primo trimestre gli Stati Uniti si sono consolidati come nostro principale partner commerciale (18,79 miliardi di euro esportati, +1,3% rispetto all’anno precedente), analizzando i settori emergono discrepanze che dimostrano come la politica daziaria dell’amministrazione Trump stia dispiegando i primi effetti.

“Lo scenario geopolitico continua a essere il fattore che più condiziona l’economia internazionale” sottolinea Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi.

“Il vero tema oggi non è prevedere la prossima crisi, ma farsi trovare pronti. Dobbiamo passare dal paradigma della previsione a quello della preparazione, lavorando per un vero e proprio ‘progetto-Paese’. L’idea che la nostra posizione ci garantisca una rendita come piattaforma logistica ‘naturale’ è un’illusione: le crisi recenti, come i quasi mille giorni di chiusura del Mar Rosso, dimostrano che le rotte cambiano facil-

mente e il commercio prosegue su altre vie. La geografia è un vantaggio solo se capitalizzata attraverso infrastrutture fisiche e digitali”.

Il settore marittimo e il peso del blocco di Hormuz

Nel settore shipping si è registrata nei primi tre mesi dell'anno una crescita stimata del +4,4% con il traffico mondiale di container trainato in particolare dai volumi del Far East, tra le aree più dinamiche con un incremento dell'8,8%, insieme all'Africa Sub-sahariana (+14,8%) e all'America Latina (+4,4%).

Dall'altra parte, segna un meno l'andamento dei porti italiani, che evidenziano una flessione complessiva del -4,6% dei TEU movimentati.

Risentono del calo in particolare lo scalo di Trieste (-23,6%), impattato dalla riorganizzazione delle alleanze armatoriali, Savona (-14,1%) e Genova (-4,9%), mentre risulta in netta crescita Venezia (+5,8%).

Sulle dinamiche marittime pesano in modo decisivo i conflitti internazionali: nel primo trimestre 2026 i transiti nel Canale di Suez sono calati del 47,2%, con un vero e proprio crollo del 68% per le navi portacontainer, e le tensioni in Medio Oriente hanno portato ad una drastica riduzione dei transiti attraverso di Hormuz.

La media attuale è di 10 navi al giorno contro le 60 pre-conflitto (-83%).

Questo ha portato a un rallentamento delle operazio-

ni nei porti interni al Golfo, bilanciato dallo sviluppo degli scali esterni lungo le coste della penisola arabica.

Al fine di gestire il traffico dei container evitando il transito per Hormuz, i Paesi del Golfo stanno strutturando nuovi corridoi multimodali, trasformando i porti esterni in gateway strategici per poi smistare le merci via terra in tutto il bacino del Golfo Persico.

Il cargo aereo

Basandosi sui dati IATA, ad Aprile 2026 il traffico aereo cargo globale è cresciuto del 4% rispetto all'anno precedente, sostenuto in particolar modo dall'Asia e dalle rotte trans-pacifiche. L'Italia ha registrato invece una tendenza opposta, poiché nel primo quadrimestre del 2026 i nostri aeroporti hanno movimentato 385.100 tonnellate di merci, registrando una lieve flessione dell'1%.

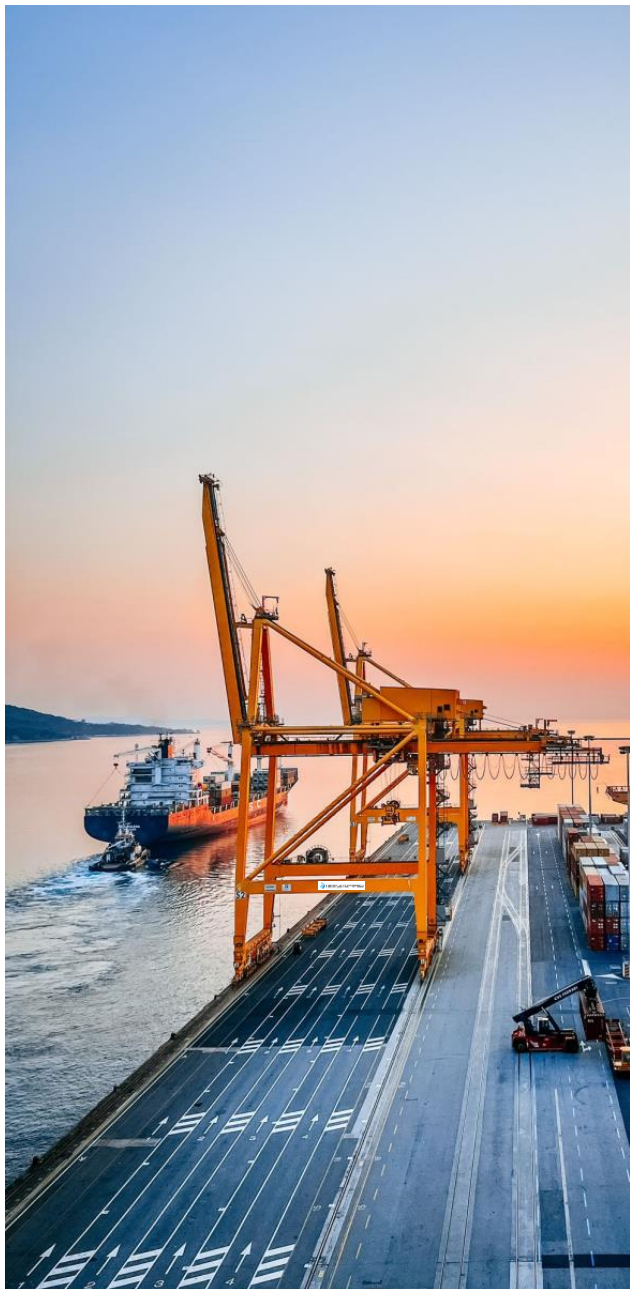
Tale flessione è stata condizionata dal rallentamento del principale hub nazionale, Milano Malpensa (-5%), su cui hanno pesato le difficoltà in Medio Oriente e le scelte governative (come la tassa di 2 euro sui piccoli pacchi provenienti da Paesi extra-UE), così come dai cali di Pisa (-19,3%) e Roma Ciampino (-7,9%).

L'Italia si conferma comunque ai vertici europei per connettività totale (diretta e indiretta), piazzandosi al 4° posto nel continente europeo, davanti a Paesi come la Francia.



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

CONTINUITÀ MARITTIMA, LA SARDEGNA CHIEDE AL MIT LA REVOCA DEI NUOVI BANDI



La Regione Sardegna chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di revocare i nuovi bandi per la continuità territoriale marittima, giudicati inadeguati rispetto alle esigenze dell'Isola. Contestualmente, insieme alla Corsica, ha avanzato ai governi italiano e francese la richiesta di una deroga quinquennale all'applicazione della direttiva europea ETS sulle emissioni, richiamando la comune condizione di insularità dei due territori.

L'annuncio è stato dato dall'assessora regionale ai Trasporti, Barbara Manca, nel corso di un incontro con le delegazioni di Confindustria Sardegna e Confapi Sardegna. Secondo la Regione, i nuovi bandi, la cui entrata in vigore è prevista nel mese di Luglio, ripropongono sostanzialmente il modello precedente senza recepire le proposte formulate dall'ammini-

strazione regionale negli ultimi due anni. Tra queste figura anche l'introduzione di una continuità territoriale marittima dedicata al trasporto delle merci, ritenuta strategica per sostenere il sistema economico e produttivo dell'Isola.

Nel documento trasmesso al MIT, la Sardegna chiede la sospensione immediata delle procedure di gara e delle manifestazioni di interesse attualmente in corso, con l'obiettivo di avviare un confronto istituzionale che porti alla definizione di un nuovo modello di continuità territoriale. La Regione propone procedure di gara costruite sulle reali esigenze di passeggeri e merci e coerenti con il principio di insularità sancito dall'articolo 119 della Costituzione.

L'assessora Manca ha inoltre criticato quello che definisce un progressivo ridimensionamento degli oneri di servizio pubblico da parte del Governo, sostenendo che il livello degli interventi sia ormai insufficiente a garantire collegamenti adeguati per la Sardegna. Parallelamente, la Regione prosegue il percorso per ottenere il trasferimento delle competenze e delle risorse statali relative alla continuità territoriale marittima, previsto fin dal 2006 ma mai portato a compimento.

Sul fronte europeo, invece, la Sardegna ha avviato un'iniziativa comune con la Corsica chiedendo ai governi di Italia e Francia una sospensione di cinque anni dell'applicazione della direttiva ETS al trasporto marittimo. Secondo la Regione, la misura consentirebbe di attenuare gli effetti economici del sistema di scambio delle quote di emissione sulle isole, salvaguardandone la competitività e la continuità dei collegamenti marittimi.

ADSP LIVORNO, PIERPAOLO DANIELI ASSUME L'INCARICO DI SEGRETARIO GENERALE



Si delinea definitivamente l'assetto dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Da mercoledì 1° Luglio, Pierpaolo Danieli assume ufficialmente l'incarico di segretario generale dell'ente, entrando in servizio a Palazzo Rosciano. L'insediamento arriva a poco più di due mesi dall'approvazione della nomina da parte del Comitato di Gestione, che il 28 Aprile scorso aveva espresso all'unanimità parere favorevole.

Con Danieli si chiude così la governance dell'AdSp: la scelta del nuovo segretario generale è maturata al termine di una procedura pubblica di raccolta del-

le candidature, conclusasi lo scorso 26 Marzo con 55 manifestazioni di interesse ritenute ammissibili. La selezione non costituiva un concorso pubblico con graduatoria, ma uno strumento per consentire al presidente dell'Autorità di individuare il profilo da sottoporre al Comitato di Gestione.

Matteo Paroli discorsi Classe 1981, originario di Galatone, in provincia di Lecce, Danieli è ufficiale della Marina Militare, laureato in Giurisprudenza presso l'Accademia Navale di Livorno. Nel corso della sua carriera ha ricoperto numerosi incarichi di rilievo, tra cui quello di capo della segreteria del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, componente del Collegio dei Revisori dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto e sub-commissario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale con deleghe al coordinamento amministrativo e agli investimenti infrastrutturali. Tra il 2016 e il 2018 aveva inoltre collaborato con l'ammiraglio Giovanni Pettorino presso la Direzione Marittima della Liguria e il porto di Genova, maturando una significativa esperienza nella gestione delle dinamiche portuali.

Secondo Gariglio, che aveva confermato la tempistica dello sbarco in città del nuovo segretario anche in occasione della recente cerimonia di inaugurazione della Darsena Vecchia del porto di Livorno finalmente riqualificata, Danieli coniuga competenze tecniche, conoscenza dei processi ministeriali e capacità relazionali.

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

1921



1935



1968



1986

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI													
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200													
													
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO													
PER		NAVE	VOY	DA									
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT		RA	AN	TS
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e proseguzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e proseguzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC CANDICE	MZ626A	8/7		6/7	7/7		vedi servizio 4				
		MSC TIANJIN	MZ627A	15/7		13/7							
		MSC MOMBASA	MZ628A	22/7		20/7							
		MSC LUANDA	MZ629A	29/7		27/7							
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e proseguzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC VANDYA	FD627E		6/7			4/7	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC JEONGMIN	FD628E		13/7		16/7	11/7					
		MSC UBERTY VIII	FD629E		20/7		23/7	18/7					
		MSC YUKTA X VIII	FD630E		27/7		30/7	25/7					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				---	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	VALUE	MG627W				4/7		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		ANTHEA Y	MG628W				11/7						
		ATETI	MG629W				18/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIOIA TAURO	NA	GE	CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA GOLFO - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	VALUE	MG627W	7/7		1/7	4/7	10/7	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		ANTHEA Y	MG628W	14/7		8/7	11/7	17/7					
		ATETI	MG629W	21/7		15/7	18/7	24/7					
		MSC COTE D'IVOIRE	MG630W	28/7		22/7	25/7	31/7					
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e proseguzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e proseguzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC EVEREST VIII	MG631W	4/8		29/7	1/8	7/8					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal); Trinidad+Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC CARLOTTA	MC627A		7/7	30/6			3/7	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC GABRIELLA	MC628A		14/7	7/7							
		MSC GAYANE	MC629A		21/7	14/7							
		MSC FIRENZE	MC630A		28/7	21/7							
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA			VE	RA	AN	TS
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e proseguzioni interne)	5	MSC ELMA	NL624R		4/7		3/7			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC BRITTANY	NL625R		11/7		10/7						
		MSC ABIDJAN	NL626R		18/7		17/7						
		MSC GISELLE	NL627R		25/7		24/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				GIT	SA	LI	GE			VE	RA	AN	TS
CANADA - Montreal servizio diretto(e proseguzioni interne)	6	MSC KILIMANJARO IV	CD627A	2/7	4/7	7/7	8/7			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC BARBADOS	CD628A	9/7	11/7	14/7	15/7						
		MSC ELENIS	CD629A	16/7	18/7	21/7	22/7						
		MSC NAISHA III	CD630A	23/7	25/7	28/7	29/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it					NAP	SP	GE		CIVIT	VE	RA	AN	TS
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e 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 - Malè	7	MSC ATHOS	MC626A			30/6			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC CARLOTTA	MC627A			7/7							
		MSC GABRIELLA	MC628A			14/7							
		CAPE SOUNIO	MC629A			21/7							
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e proseguzioni interne),Tanga,Zanzibar 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), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.		MSC NIOVI VIII	MG626W				3/7						
		VALUE	MG627W				10/7						
		ANTHEA Y	MG628W				17/7						
		ATETI	MG629W				24/7						

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 - Male	7 ^{bis}	MSC ATHOS	MC626A	27/6			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
	MSC CARLOTTA	MC627A	3/7								
	MSC GABRIELLA	MC628A	10/7								
	MSC GAYANE	MC629A	17/7								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecern, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC ALBANY	MM626A	26/6	---	28/6		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
URUGUAY - Montevideo	VALOR	MM627A	3/7	---	5/7	---					
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar	MSC SABRINA	MM628A	3/7	---	12/7	---					
ARGENTINA - Buenos Aires (e proseguzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.	MSC TOMOKO	MZ625A		---	---	30/6					
	TBN	TBA	---	---	---	7/7					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			CIVIT	SP	GIT	PA	VE	RA	AN	TS	
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e proseguzioni interne)	9	MSC ATHOS	MC626A	27/6	30/6	23/6		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
PERU - Callao, Paíta	MSC CARLOTTA	MC627A	4/7	7/7	30/6						
ECUADOR - Guayaquil	MSC GABRIELLA	MC628A	11/7	14/7	7/7						
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 GAYANE	MC629A	18/7	21/7	14/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			CIVIT	SP	GIT	PA	VE	RA	AN	TS	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e proseguzioni interne)	11	MSC CARLOTTA	MC627A	3/7	7/7	30/6		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau	MSC GABRIELLA	MC628A	10/7	14/7	7/7						
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe	MSC GAYANE	MC629A	17/7	21/7	14/7						
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou	MSC FIRENZE	MC630A	24/7	28/7	21/7						
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			SP	GIT	NA	AN	CIV	VE	RA	TS	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e proseguzioni interne.	12	MSC SINDY	MA626A	9/7	-	vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e proseguzioni interne	CMA CGM LOIRE	ONN08E	16/7	-							
NUOVA CALEDONIA - Noumea	MSC ALTAMIRA	MA628A	23/7	-							
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets	MSC ALINA	MA629A	30/7	-							
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga											
MAURITIUS - Port Louis											
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it					NA						
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e proseguzioni interne.	12 ^{bis}	MSC VALUE	MC627A			5/7					
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e proseguzioni interne	ANTHEA Y	MG628W			12/7						
NUOVA CALEDONIA - Noumea	ATETI	MG629W			19/7						
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione refer in cold treatment SUD AFRICA / WEST AFRICA Vedi Servizio 17	MSC COTE D'AVOIRE	MG630W			26/7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				R	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e proseguzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC MIRJA	GJ627E			13/7	vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ESTREMO ORIENTE CINA- direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan	MSC ZOE	GJ628E			20/7						
JAPAN- via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama	MSC IRINA	GJ629E			26/7						
JAPAN- via Busan Osaka, Hakata, Kobe	MSC ALLEGRA	GJ630E			1/8						

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI														
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200														
														
PER		NAVE	VOY	DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				LI	SP	NA		CIT	GE	VE	RA	AN	TS	
GOLFO PERSICO – Dubai, Abu Dhabi – destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13 ^{bis}	MSC CARLOTTA	MC627A		7/7			-----	-----	22/6				
ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC GABRIELLA	MC628A		14/7	vedi serv. 16		-----	-----	29/6	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 Tmni), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		TBN	TBN		21/7			-----	-----	6/7				
JAPAN- via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Ormeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		28/7			-----	-----	13/7				
ADRIATICO														
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	MERITO	YA627A		6/7									
ALGERIA – Algeri		MSC AMIHAN F	YA628A		12/7	vedi serv. 2				vedi serv. 4				vedi servizio 18
		MERITO	YA629A		19/7									
		MSC AMIHAN F	YA630A		26/7									
ADRIATICO														
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC RADIANT III	YM628A		9/7									
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC SARAH V	YM629A		22/7	vedi servizio 1				vedi serv. 4				vedi servizio 18
		MSC RITA V	YM630A		23/7									
		MSC RADIANT III	YM631A		30/7									
ADRIATICO														
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	16			LI	SP	GE	CIT	VE	RA		NA		TS	
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA – via Gioia Tauro						vedi serv 18 (AC)						THYRR SHUTTLE		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	17	MSC ALABAMA III	ML627A	LI		GE	NA	VE	RA			AN	TS	
ISOLE CANARIE – Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC LAURA	MH629A			5/7								
		MSC ALABAMA III	MH630A	vedi serv. 8		12/7								
		MSC MICHIGAN VIII	MH631A			19/7								
		TBN				26/7								
CARICO DIRETTO PER														
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC EAGLE III	AE627A	BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	NAP			
		MSC ELEONORA III	AE628A		7/7	5/7			24/6					HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC EAGLE III	AE629A		21/7	19/7			8/7					
		MSC PORTO III	AC627A					6/7		9/7	4/7			
		MSC MANASVI II	AC628A					13/7		16/7	11/7			EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COTANTANTANIEL, GIBRAK, ALAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC RHIANNON	AC629A					20/7		23/7	1/1			
		MSC ANTWERP III	AB626A		24/6	26/6	29/6		23/6	3/7				PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSEIN, BIKENDERLIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC GIANNA III	AB627A		1/7	3/7	6/7		30/6	10/7				
		MSC AGATA III	AB628A		8/7	10/7	13/7		7/7	17/7				
		MICHIGAN	AY627R	14/7						16/7				SARIGIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MICHIGAN	AY628R	21/7						23/7				
		ATETI	QX627E						8/7					
		MSC BETTINA	QX628E						16/7					BALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
		MSC BENEDETTA XIII	QX629E						23/7					
		MED TRABZON	AS627A		9/7	10/7			7/7					ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DORINCE, ALAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MED SAMSUN	AS628A		16/7	17/7			14/7					
		MED AYDIN	AS629A		23/7	25/7			21/7					
		MSC OLGAF	AS626A		6/7	7/6			5/7					
		MSC CHARLOTTE	AA627A		13/7	14/6			12/7					PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKKEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC RACHEL F	AA627A		20/7	21/6			19/7					