

LUGLIO 2026

RASSEGNA

MENSILE



follow us



ASSOPORTI AD ESPO: STRATEGIA, TRANSIZIONE ENERGETICA, COMPETITIVITÀ



Si sono svolte a Bruxelles, le riunioni dell'ESPO – European Sea Ports Organisation, che hanno visto la partecipazione della delegata di Assoporti, Annalisa Tardino, Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, in rappresentanza del sistema portuale italiano. Il programma dei lavori si è aperto con il Port Business Platform, momento di confronto riservato ai vertici delle autorità portuali europee, dedicato quest'anno al tema della condivisione dell'energia nei porti (energy sharing) e allo sviluppo di smart grid portuali, con la presentazione delle esperienze dei porti di Bilbao, Oslo, Brema e Rotterdam. Il dibattito ha approfondito i diversi modelli organizzativi e gestionali adottati nei principali scali europei per favorire l'autoproduzione, la condivisione e l'ottimizzazione dei consumi energetici nelle aree portuali.

Il giorno successivo si è riunito l'Executive Committee di ESPO, che ha affrontato alcuni dei principali dossier europei di interesse strategico per il settore portuale. Tra i temi al centro dell'incontro figurano l'evoluzione della Strategia europea per i porti, la definizione della posizione di ESPO in vista dell'avvio dell'esame parlamentare europeo, la revisione del sistema EU ETS applicato al trasporto marittimo, con particolare attenzione agli effetti sulla competitività dei porti europei e al rischio di rilocalizzazione dei traffici, nonché il nuovo Quadro Finanziario Pluriennale 2028-2034, con un focus sulle future opportunità di finanziamento per le infrastrutture portuali attraverso strumenti quali il Connecting Europe Facility (CEF) e il futuro European Competitiveness Fund.

La partecipazione di Assoporti ai lavori di ESPO conferma il costante impegno dell'Associazione nel seguire l'evoluzione delle politiche europee che incidono sul futuro dei porti italiani, contribuendo al confronto con le istituzioni dell'Unione europea e con gli altri sistemi portuali del continente.

Al termine delle riunioni, Tardino ha dichiarato: " Il confronto con i porti europei rappresenta un'opportunità fondamentale per condividere esperienze e contribuire alla definizione delle politiche comunitarie che guideranno lo sviluppo del settore nei prossimi anni. La transizione energetica, la competitività del sistema portuale europeo e l'accesso ai finanziamenti strategici costituiscono sfide decisive, rispetto alle quali i porti italiani intendono continuare a svolgere un ruolo attivo e propositivo. L'estensione dell'ETS al trasporto marittimo rappresenta oggi uno dei principali elementi di pressione per il sistema portuale e logistico naziona-

le. L'attuale normativa, infatti, applica il costo delle emissioni delle navi con criteri che non tengono sufficientemente conto delle diverse caratteristiche dei vari segmenti del settore. Il risultato è un'alterazione degli equilibri competitivi, sia tra le diverse modalità di trasporto sia nei confronti dei Paesi terzi, con il rischio di spostare traffici e investimenti verso scali esterni all'Unione europea. Le maggiori criticità riguardano il transhipment, le Autostrade del Mare e i collegamenti con le isole maggiori, settori nei quali l'assenza di correttivi specifici potrebbe produrre effetti difficilmente reversibili. A Bruxelles abbiamo

portato le richieste di tutte le AdSp: l'Italia dovrà inserirsi in un quadro unitario attuale per far fronte alla competitività".

Dal canto suo, il Presidente Roberto Petri, ha ricordato che, "Assoporti continuerà a seguire da vicino l'evoluzione dei dossier europei, mantenendo un costante raccordo con ESPO e con le istituzioni nazionali ed europee per valorizzare il ruolo strategico del sistema portuale italiano nel quadro delle politiche dell'Unione europea".

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

LA GRANDE ORIENTE ENTRA NELLA FLOTTA DEL GRUPPO GRIMALDI



Festa a Napoli in casa Grimaldi per l'arrivo della dodicesima car carrier ammonia ready, la Grande Oriente.

A costruire la nuova unità PCTC (Pure Car & Truck Carrier) China Merchants Heavy Industries Jiangsu, e come le sue gemelle già in servizio, Grande Shanghai, Grande Svezia, Grande Michigan e Grande Inghilterra, la Grande Oriente si distingue per l'elevata capacità di carico e il ridotto impatto ambientale, grazie a un design innovativo e alle numerose soluzioni tecnologiche installate a bordo.

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

La scelta del nome celebra l'espansione del Gruppo

Grimaldi verso i mercati dell'Oriente, dove negli ultimi anni ha rafforzato la propria presenza attraverso una rete di servizi marittimi sempre più estesa, frequente e capillare, in grado di collegare mercati strategici ad un network globale che conta oltre 150 porti in cinque continenti.

Coerentemente con questa strategia, la Grande Oriente effettuerà il suo viaggio inaugurale proprio sul servizio Asia-Europe, con 700 metri lineari di carico rotabile e oltre 6.200 auto in partenza nei prossimi giorni da Taicang (Cina) con destinazione Portbury (Regno Unito).

“La Grande Oriente -commenta Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi- non è soltanto una nuova nave all'avanguardia, ma anche il simbolo di una strategia che guarda con convinzione ai mercati orientali, oggi sempre più centrali per i flussi del commercio mondiale”. “Grazie ai continui investimenti nella flotta e all'espansione della nostra

rete di servizi, rafforziamo la capacità del Gruppo di offrire collegamenti marittimi sempre più estesi, frequenti e sostenibili, mettendo a disposizione dei nostri clienti, in particolare dei produttori di veicoli, soluzioni logistiche sempre più efficienti”.

La sostenibilità ambientale

La Grande Oriente ha ottenuto la notazione Ammonia Ready dal Registro Italiano Navale (RINA), che certifica che potrà essere convertita all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio.

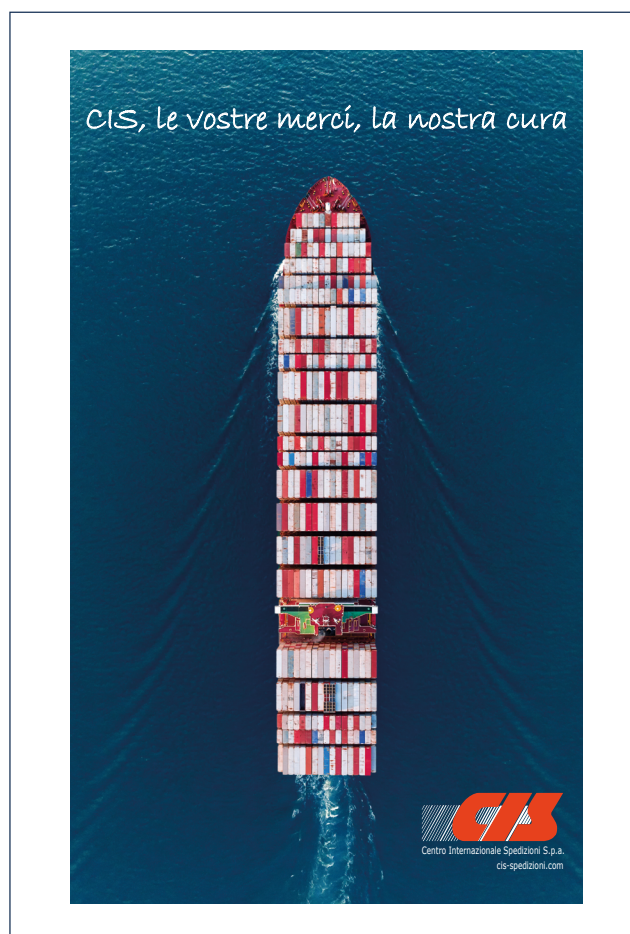
Non si tratta della unica tecnologia green adottata a bordo di questa unità, capace di abbattere del 50% il consumo di carburante rispetto alle navi car carrier della precedente generazione.

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

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

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

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



SULLE E-COMMERCE DAZIO UE SOTTO I 150 EURO

Entra in vigore, il 1° Luglio, il nuovo dazio UE sulle spedizioni e-commerce sotto i 150 euro.

Una misura che riguarda tutti gli stati membri dell'Unione europea e che per ogni articolo prevede un dazio doganale forfettario temporaneo di 3 euro, applicabile alle spedizioni e-commerce di basso valore provenienti da Paesi terzi direttamente a una persona che si trova nell'Unione europea.

La misura, prevista nell'ambito della riforma del sistema doganale europeo, elimina l'attuale franchigia dai dazi doganali per gli acquisti online di importo fino a 150 euro e mira a rafforzare la tutela dei consumatori, la sicurezza dei prodotti immessi sul mercato europeo e la concorrenza leale tra gli operatori economici.

L'introduzione del dazio rientra nel quadro della riforma doganale dell'UE e ha l'obiettivo di garantire parità di condizioni per gli operatori economici europei e contrastare fenomeni fraudolenti in danno ai consumatori.

Le ispezioni mirate condotte infatti nei 27 Stati membri dell'UE nel corso del 2025 su cosmetici, dispositivi di protezione individuale (DPI), integratori alimentari, giocattoli ed elettronica hanno rivelato allarmanti casi di non conformità: oltre il 60% dei prodotti controllati non rispettava gli standard UE a causa di etichette mancanti, ingredienti vietati o assenza di documentazione di sicurezza.

L'intervento risponde alla profonda evoluzione del commercio elettronico internazionale che ha visto solo nel 2025 importare nell'Unione europea circa 5,9 miliardi di articoli di basso valore, beneficiando dell'esenzione prevista dalla soglia de minimis di 150 euro, una disciplina introdotta per ridurre gli



oneri amministrativi ma oggi superata dalla digitalizzazione delle procedure doganali e dall'incremento dei volumi di traffico.

Il dazio si applica alle vendite a distanza di merci provenienti da Paesi terzi il cui valore non supera i 150 euro. L'imposta non viene determinata per singolo collo, ma in base alla classificazione tariffaria dei singoli articoli contenuti nel pacco e dichiarata in dogana.

Si prevede che la misura resti in vigore per i prossimi due anni fino al 1° Luglio 2028, quando entrerà in funzione l'EU Customs Data Hub per l'e-commerce e le merci saranno soggette all'aliquota daziaria normale prevista dalla tariffa doganale.

Il responsabile del pagamento è il dichiarante della merce, ossia il venditore o l'importatore, che da oggi non avrà più riconosciuta l'esenzione daziaria, ma le

associazioni dei consumatori stimano che la nuova misura costerà ai cittadini europei circa 18 miliardi annui.

Per migliorare la tracciabilità, a partire dal 1° Novembre 2026 sarà obbligatorio l'utilizzo dei codici identificativi del prodotto (PID), ma la loro dichiarazione potrà essere effettuata su base volontaria già dal 1° Luglio, aiutando le autorità doganali a individuare e bloccare merci pericolose o non conformi.

La tassa italiana

Nel frattempo quella ribattezzata "tassa anti Cina" fa il suo esordio la tassa nazionale sui piccoli pacchi che è slittata ad Ottobre. Una decisione presa dal Governo italiano e introdotta dal Consiglio dei Ministri all'interno del nuovo decreto Infrastrutture, che ha posticipato l'efficacia del balzello per le merci fino a 150 euro di valore provenienti da oltre i confini dell'Ue.



GENERAL EXPORT
N.V.O.C.C.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI
PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI
SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA
SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA
SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

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

MIRCO CARLONI ALLA GUIDA DEL PORTO DI ANCONA



Tempi rispettati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale. A prendere il posto di Vincenzo Garofalo, attuale commissario straordinario sarà Mirco Carloni.

Il ministro Matteo Salvini ha firmato il decreto di nomina ribadendo "il proprio impegno nel rafforzamento del sistema portuale nazionale quale asset strategico per la crescita economica del Paese, il sostegno alle imprese e l'integrazione delle reti di trasporto".

Il nome di Carloni era già stato fatto come possibile scelta, cosa che è stata confermata.

Il neo presidente è stato accolto dal Commissario straordinario Vincenzo Garofalo con cui si è confrontato sulle principali tematiche che interessano l'Ente. Con lui si è confrontato sulle principali tematiche che riguardano l'AdSp, così da garantire un passaggio concreto e operativo fra le due Governance dell'Ente.

Chi è Mirco Carloni

Mirco Carloni, classe 1981, marchigiano di Fano, è stato vicepresidente della Regione Marche e asses-

sore alle attività produttive dal 2020 al 2022.

Amministratore pubblico già Consigliere Comunale, Assessore e Vice Sindaco del Comune di Fano dal 1999 è attualmente parlamentare e presidente della XIII Commissione della Camera dei Deputati.

Secondo quanto si legge sul suo profilo LinkedIn è stato consulente e membro del consiglio di amministrazione di diverse società, ha fatto parte, tra l'altro, del Consorzio Navale Marchigiano (dal 2004 al 2009), che raggruppa le imprese della filiera nautica regionale, nonché del consiglio di amministrazione della società aeroportuale Fanum Fortunae (dal 2004 al 2009), concessionaria e responsabile della gestione dell'aeroporto di Fano.

Esperto di credito, gestione dei rischi, controlli e audit, dal 2016 è Docente esterno presso diverse Università italiane, tra cui l'Università di Pisa, sia nell'ambito del Master in Audit sia nei corsi di laurea in management d'impresa ed economia. In particolare, presso il Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Pisa, è stato Docente esterno nel Master in Diritto e tecnologia dell'ecosistema digitale, con un insegnamento dedicato a "L'utilizzo delle nuove tecnologie nella gestione portuale".

Nell'anno accademico 2024/2025, presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Alma Mater Studiorum – Università di Bologna, è stato Docente esterno nel Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica. Nel 2025 ha inoltre insegnato nel Corso di Formazione dell'Associazione Marchigiana Spedizionieri e Autotrasportatori, sul tema "Il ruolo dello spedizioniere tra innovazione tecnologica e gestione del rischio nei trasporti".

Dal 2018 è Docente presso il Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo", con l'incarico di responsabile del corso in Risk Management e Internal Audit.

BRITTA WEBER È LA NUOVA CEO DEL GRUPPO HUPAC



Si apre una nuova fase per il Gruppo Hupac con l'inse-
diamento di Britta Weber nel ruolo di amministratore
delegato. La manager, che raccoglie il testimone al
termine del periodo di gestione ad interim affidato a
Benedetta Masciari, Alessandro Valenti e Beni Kunz,
guiderà uno dei principali operatori europei del tra-
sporto intermodale con l'obiettivo di rafforzarne la
competitività e rilanciare il trasferimento delle merci
dalla strada alla ferrovia. Il debutto ufficiale di Weber
è iniziato dalla sede centrale di Chiasso, dove ha in-
contrato i collaboratori, per poi proseguire con una
visita al terminal di Busto Arsizio, considerato uno
degli hub strategici della rete Hupac. L'impianto rap-
presenta infatti il principale nodo del traffico transal-
pino nord-sud dell'azienda, con circa 220 dipendenti
impegnati nella gestione di oltre 350.000 spedizioni
stradali trasferite ogni anno su rotaia.

Secondo la nuova CEO, il rafforzamento del trasporto
ferroviario rappresenta una priorità. Negli ultimi anni il
processo di trasferimento modale ha infatti registrato

un rallentamento, con una perdita di quote di merca-
to da parte della ferrovia. L'obiettivo dichiarato è in-
vertire questa tendenza, recuperando competitività e
consolidando in modo duraturo il ruolo del trasporto
intermodale nel sistema logistico europeo.

Ad accompagnare Britta Weber nel suo primo giorno
è stato Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio
di amministrazione di Hupac, che ha evidenziato il va-
lore della nuova nomina, sottolineando l'esperienza
internazionale maturata dalla manager nei settori del-
la logistica, dell'innovazione e della digitalizzazione,
elementi ritenuti fondamentali per sostenere la cre-
scita futura del gruppo.

Nelle prossime settimane Weber concentrerà la pro-
pria attività sull'ascolto dei clienti e sulla visita dei
principali terminal della rete europea. Tra le tappe è
previsto anche il cantiere del nuovo terminal di Milano
Smistamento, infrastruttura destinata ad ampliare la
capacità operativa di Hupac nell'area milanese.

La nuova piattaforma, una volta completata, consentirà di aumentare la resilienza della rete logistico-ferroviaria, migliorando la capacità di risposta alle interruzioni operative e garantendo una maggiore continuità dei servizi offerti ai clienti.

Prima di entrare in Hupac, Britta Weber ha ricoperto l'incarico di vicepresidente di UPS Healthcare per Europa e Asia. Quarantadue anni, residente nel Canton Ticino, porta nel gruppo un'importante esperienza internazionale nella gestione delle supply chain e nei processi di trasformazione digitale.

Fondata nel 1967 a Chiasso, Hupac è oggi uno dei principali operatori europei del trasporto combinato. Il gruppo gestisce ogni anno circa un milione di spedizioni stradali trasferite su ferrovia, movimentata 130 treni al giorno e collega le principali aree economiche del continente, estendendo i propri collegamenti fino al Far East. Presente con 23 società in Europa e Asia, impiega circa 720 collaboratori e dispone di una flotta di 8.400 moduli di carro, oltre a una rete di terminal digitalizzati che costituisce uno dei pilastri della logistica intermodale europea.

 **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

ANITA RINNOVA IL CONSIGLIO GENERALE PER RAFFORZARE TRASPORTO E LOGISTICA



ANITA rinnova la propria governance e rafforza la rappresentanza delle imprese dell'autotrasporto e della logistica. L'Associazione di Confindustria che riunisce le aziende del trasporto merci ha infatti rinnovato il Consiglio Generale ed eletto i presidenti delle Sezioni di specializzazione, che diventano undici con l'istituzione della nuova Sezione Giovani Imprenditori. Il nuovo assetto, che resterà in carica per il biennio 2026-2028, è stato definito nel corso dell'Assemblea Generale svoltasi a Sorrento il 3 e 4 Luglio, attraverso il voto degli associati e le designazioni delle articolazioni territoriali del sistema confindustriale.

Secondo ANITA, il rinnovo degli organi direttivi punta a consolidare la rappresentatività dell'associazione e a rafforzarne il ruolo nel dialogo con le istituzioni, in una fase di profonda evoluzione del comparto della logistica e del trasporto merci. Il nuovo Consiglio Generale riunisce imprese provenienti da tutte le aree del Paese e rappresentative delle diverse di-

mensioni aziendali, comprese alcune delle principali realtà italiane attive nei settori dell'autotrasporto, della logistica e dell'intermodalità.

I presidenti delle Sezioni di specializzazione

Nel corso dell'assemblea sono stati inoltre eletti i presidenti delle undici Sezioni di specializzazione che affiancheranno il Consiglio Generale nell'elaborazione delle proposte e delle strategie associative.

Alla guida della Sezione Intermodali e Contenitori è stato nominato Emanuele Arcese (Arcese Trasporti SpA), mentre Paolo Bardelli (Stef Italia SpA) presiederà la Sezione Logistica e Distribuzione. Elio Cecconi (MSG SpA) guiderà la Sezione Ultimo Miglio, mentre Giuseppe Farina (Consorzio Mesos Società Cooperativa) sarà alla presidenza della Sezione Piccole Imprese, Consorzi e Cooperative.

Per la Sezione Trasporti Prodotti Alimentari è stato eletto Angelo Fasulo (Fasulo Srl), mentre Natale Ma-

riella (Coimba Consorzio Trasporti) guiderà la Sezione Trasporti Rifiuti. La Sezione Trasporti Eccezionali sarà affidata a Giovanni Marraffa (Marraffa Srl), mentre Massimo Masotti (Masotti Srl) assumerà la presidenza della Sezione Trasporti Internazionali.

Completano il quadro Filippo Redaelli (Gruppo SBG), alla guida della Sezione Trasporti Merci Pericolose, e Giancarlo Vaccari (Vaccari Global Srl), nominato presidente della Sezione Trasporti con Silos.

Morelli: “Le associazioni sono protagoniste del confronto con le istituzioni”

Commentando il rinnovo degli organi associativi, il presidente di ANITA Riccardo Morelli ha sottolineato il valore strategico della nuova governance in una fase di grandi cambiamenti per il settore. “Il rinnovo degli organi associativi rappresenta un passaggio fondamentale perché rafforza il ruolo dei corpi intermedi nella costruzione delle politiche pubbliche

e nella rappresentanza delle imprese”, ha dichiarato Morelli.

Secondo il presidente dell’associazione, spetta infatti agli organismi associativi raccogliere le esigenze delle aziende, trasformarle in proposte concrete e contribuire al confronto con le istituzioni su temi cruciali quali competitività, sostenibilità, innovazione e sviluppo della logistica nazionale. “Rafforzare gli organi associativi – ha aggiunto – significa permettere alle imprese di esprimere una visione condivisa e offrire un contributo qualificato allo sviluppo di una filiera logistica sempre più efficiente e competitiva, nell’interesse dell’intero sistema economico italiano”.

Morelli ha infine rivolto un ringraziamento ai componenti degli organi uscenti per il lavoro svolto nel precedente mandato, riconoscendone l’impegno a favore della crescita e della rappresentanza del settore.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati

STARTmare

zoom idee che viaggiano lontane

CONTRIBUTI COVID ALLE IMPRESE PORTUALI, UNIORT PRONTA AL RICORSO IN CASSAZIONE



La vicenda dei contributi Covid destinati alle imprese portuali approda verso un nuovo capitolo giudiziario. Dopo la recente sentenza del Consiglio di Stato che ha accolto il ricorso presentato da Seatrag sull'applicazione dell'articolo 199 del Decreto Rilancio, Uniport Livorno annuncia l'intenzione di ricorrere in Cassazione, convinta della correttezza dell'operato della cooperativa, dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A spiegare la posizione della società è il presidente Jari De Filicaia, che ripercorre le ragioni per cui i contributi furono introdotti durante l'emergenza pandemica. "Nel 2020 – ricorda – il settore portuale, come gran parte dell'economia, ha registrato un forte calo dell'attività. Per questo il Parlamento, con l'articolo 199 del Decreto Legge 34 del 2020, ha previsto un contributo destinato alle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16 e ai soggetti dell'articolo 17 della legge portuale, calcolato sulla differenza dei turni di lavoro persi rispetto al 2019".

Anche Uniport ha beneficiato di quelle risorse, in quanto il numero dei turni effettivamente svolti durante la pandemia risultò inferiore rispetto all'anno precedente. Il contenzioso nasce però dall'interpretazione della norma. Secondo De Filicaia, oggi viene contestata non solo la posizione della cooperativa, ma anche quella dell'AdSp e dello stesso Ministero, che aveva espresso un proprio parere sulla corretta applicazione della disciplina. "L'osservazione riguarda il fatto che, a partire dal 2022, abbiamo ridotto in parte il personale per effetto di prepensionamenti e altre uscite. Da qui deriva la richiesta di ricalcolare il contributo tenendo conto di questa differenza. Parliamo però di numeri estremamente contenuti, che avranno un'incidenza sostanzialmente irrilevante", afferma il presidente di Uniport.

Nonostante la decisione del Consiglio di Stato, la cooperativa non intende fermarsi. "Riteniamo di aver agito nel pieno rispetto della normativa e, come credo faranno anche le istituzioni coinvolte, presenteremo ricorso in Cassazione. A nostro avviso è stata data un'interpretazione della norma che va oltre il suo significato originario". De Filicaia assicura inoltre che la sentenza non produrrà effetti sull'operatività dell'azienda. "Siamo assolutamente sereni. Se l'obiettivo era quello di metterci in difficoltà, posso dire che dal giorno prima al giorno dopo non è cambiato nulla per la nostra attività".

Il numero uno della Uniport labronica chiude con una riflessione sul clima competitivo nel settore portuale, sottolineando come il confronto tra operatori dovrebbe svolgersi esclusivamente sul piano dell'efficienza e della qualità dei servizi. "Noi siamo abituati a competere attraverso la capacità organizzativa e commerciale. In questa vicenda qualcuno ha scelto un terreno diverso, ma continuiamo a lavorare con tranquillità e fiducia nelle nostre ragioni", conclude.

D-MARIN CAMBIA PROPRIETÀ E PASSA A INFRAVIA



D-Marin, che gestisce diversi porti turistici di lusso nel Mediterraneo, cambia proprietà.

L'annuncio sul sito di InfraVia, una delle principali società di private equity indipendenti in Europa, che rende noto come sia stato raggiunto un accordo con CVC, azionista di D-Marin.

D-Marin, dal 2003, anno di fondazione ha sviluppato porti turistici in alcune delle destinazioni nautiche più attraenti del Mediterraneo, per essere poi acquisita nel 2020 da CVC.

"L'azienda offre una gamma completa di servizi per i clienti del settore nautico, dall'ormeggio e dalla sicurezza alla manutenzione, all'ospitalità e ai servizi di cantiere.

Oggi, D-Marin gestisce 28 porti turistici di lusso in nove paesi, servendo oltre 50.000 clienti all'anno attraverso una rete di oltre 14.300 posti barca, di cui più di 1.000 dedicati ai superyacht".

La piattaforma comprende anche 12 cantieri navali professionali, che assistono oltre 2.500 yacht ogni anno.

Uno degli ultimi arrivati in casa D-Marin è il marina di Livorno, in fase avanzata di costruzione

Secondo quanto si legge nella nota, InfraVia (attraverso InfraVia European Fund VI) diventerà il nuovo proprietario di D-Marin insieme al management supportando la prossima fase di crescita di D-Marin, consolidando la sua posizione di leadership sul mercato attraverso continui investimenti nella rete di porti turistici, nell'offerta ai clienti e nelle capacità digitali.

Si prevede che la transazione venga completata nel 2026, previa ottenimento delle approvazioni di rito.

"Siamo lieti di supportare D-Marin in questo nuovo capitolo insieme al suo team di gestione" commenta Vincent Levita, CEO di InfraVia.

"L'azienda è diventata una piattaforma leader nel settore dei porti turistici premium nel Mediterraneo, con un marchio forte, asset di alta qualità e una cultura incentrata sul cliente. Questa transazione si integra perfettamente con la strategia di investimento

infrastrutturale di InfraVia ed è pienamente in linea con l'ambizione di InfraVia di collaborare con team di gestione eccezionali e supportare piattaforme europee resilienti, dove il capitale a lungo termine può sostenere la crescita continua, la trasformazione e l'istituzionalizzazione. Non vediamo l'ora di consolidare le solide basi create sotto la proprietà di CVC e di accompagnare D-Marin nella prossima fase del suo sviluppo."

István Szőke di CVC ha aggiunto: "Quando abbiamo investito in D-Marin, abbiamo intravisto un'azienda con un potenziale enorme. Avendo creato un team di gestione eccezionale, guidato da Oliver Dörschuck, abbiamo trasformato l'azienda da un gioiello nascosto in leader indiscusso del mercato dei porti turistici di lusso in Europa e nell'intera regione EMEA. Ci siamo espansi significativamente nel Mediterraneo,

abbiamo costruito la piattaforma più avanzata digitalmente del settore e creato un'azienda con una portata, un'esperienza cliente e un'eccellenza operativa senza pari. Siamo incredibilmente orgogliosi di ciò che abbiamo realizzato insieme e crediamo che D-Marin sia in una posizione unica per continuare ad avere successo nel suo prossimo capitolo."

"InfraVia ha costantemente dimostrato una chiara sintonia con la filosofia di D-Marin, incentrata sul cliente, e con il nostro obiettivo di arricchire l'esperienza di navigazione. Insieme, siamo ben posizionati per accelerare la prossima fase della nostra crescita. La nostra partnership con CVC è stata fondamentale per plasmare D-Marin nell'azienda che è oggi, e le solide basi che ci hanno aiutato a costruire sono ciò che alimenta il nostro prossimo capitolo" chiude Oliver Dörschuck, CEO di D-Marin.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



PIOMBINO, INTESA CON JSW: FIRMATO ACCORDO DI PROGRAMMA PER RILANCIO INDUSTRIALE



Il rilancio del polo siderurgico di Piombino compie un nuovo passo con la firma dell'Accordo di Programma sottoscritto al Ministero delle Imprese e del Made in Italy tra JSW Steel Italy, Piombino Logistics, GSI Lucchini, organizzazioni sindacali e istituzioni coinvolte nel progetto. Tra i firmatari figurano, oltre al Mimit, la Regione Toscana, il Comune di Piombino, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'Agenzia del Demanio e gli altri enti competenti.

L'intesa definisce il quadro operativo per l'attuazione del piano industriale del gruppo JSW e stabilisce gli impegni per la salvaguardia dell'occupazione e la riqualificazione del sito produttivo, ponendo fine a una lunga fase di incertezza che ha caratterizzato il futuro dello stabilimento.

Secondo il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, l'accordo rappresenta un passaggio decisivo per restituire centralità a Piombino nel panorama della siderurgia nazionale. Il ministro ha evidenziato

come il lavoro svolto dal Governo sia stato orientato a garantire continuità produttiva, tutela dei lavoratori e una prospettiva industriale concreta. Ha inoltre sottolineato che, con la sottoscrizione dell'intesa, si apre ora la fase più delicata, quella dell'attuazione degli impegni assunti da tutti i soggetti coinvolti.

L'accordo si inserisce nella più ampia strategia di rilancio del polo siderurgico promossa dal Mimit, che comprende anche il progetto con Metinvest Adria e il percorso di soluzione della vertenza Magona attraverso l'ingresso di Trasteel. L'obiettivo del Governo è costruire un programma unitario capace di riportare stabilità e sviluppo a uno dei principali siti industriali italiani.

Sul piano operativo, il programma prevede interventi di messa in sicurezza e bonifica ambientale delle aree industriali, affiancati da un importante piano di ammodernamento degli impianti. JSW investirà com-

plessivamente 148,2 milioni di euro per la riqualificazione del treno di laminazione delle rotaie, con il rinnovamento delle strutture esistenti, l'introduzione di nuove tecnologie e attività di ricerca e sviluppo finalizzate all'adozione delle soluzioni produttive più avanzate. Parte dell'investimento potrà beneficiare degli strumenti di sostegno previsti dal Mimit.

Uno dei punti qualificanti dell'intesa riguarda la tutela dell'occupazione. L'accordo prevede infatti il mantenimento dell'intera forza lavoro attualmente impiegata nel gruppo JSW, compresi i dipendenti di GSI Lucchini e Piombino Logistics. Per accompagnare la fase di transizione industriale, l'azienda si impegna inoltre a richiedere l'accesso agli ammortizzatori sociali. È stata inoltre introdotta una clausola di salvaguardia legata allo sviluppo del progetto Metinvest: qualora entro il 2027 il programma non dovesse essere realizzato, in tutto o in parte, JSW sarà chiamata a presentare un nuovo piano industriale finalizzato al riassorbimento e alla tutela dei lavoratori interessati.

Per garantire il rispetto degli impegni sottoscritti, l'Accordo di Programma prevede un sistema di monitoraggio con verifiche ogni quattro mesi sullo stato di avanzamento degli investimenti, delle attività produttive e delle misure occupazionali.

L'intesa sarà ora sottoposta all'esame degli organi competenti del Comune di Piombino e della Regione Toscana. Al termine di questo iter istituzionale verrà sottoscritto un addendum che formalizzerà definitivamente gli impegni assunti dalle parti, avviando la fase operativa del piano di rilancio dello storico polo siderurgico toscano.

Si chiude così un lungo periodo di incertezza e si apre una nuova stagione di sviluppo e stabilità per il territorio" il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, ha commentato così l'intesa raggiunta al MIMIT con JSW. "L'accordo siglato con JSW, che si affianca agli altri dossier strategici come Metinvest e Magona, dimostra che la sinergia tra industria e logistica portuale è la chiave per la competi-

tività della nostra regione" ha aggiunto, sottolineando che "l'ammodernamento degli impianti logistici e del treno di laminazione rotaie rafforzerà l'integrazione tra le banchine e le aree industriali, creando un hub moderno.

"L'Autorità di Sistema Portuale garantirà il massimo supporto infrastrutturale e operativo per assicurare che gli impegni presi si traducano a livello procedimentale nel rilancio del nostro porto" ha concluso. *giovanni-laviosa*

Soddisfazione anche da parte di Giovanni Laviosa, al timone della delegazione di Livorno di Confindustria Toscana Centro e Costa, sull'intesa raggiunta al Mimit con Jsw: "Accogliamo con grandissima soddisfazione il raggiungimento dell'accordo con Jsw al Mimit per il rilancio del polo siderurgico di Piombino. Si tratta di un passo fondamentale che, unito ai dossier Metinvest e Magona, ridisegna finalmente un futuro solido e concreto per un'area industriale che ha vissuto troppi anni di incertezza. Per il nostro territorio, le priorità sono sempre state due: la salvaguardia totale dell'occupazione e la modernizzazione tecnologica e ambientale. Questo accordo risponde a entrambe le esigenze, grazie a un investimento imponente di oltre 148 milioni di euro che permetterà di ammodernare gli impianti esistenti ed installare nuove tecnologie.

Proprio per questo, parallelamente agli investimenti sulle macchine, ora inizia il vero e decisivo percorso di riconversione formativa. Il nuovo polo siderurgico piombinese richiederà competenze nuove: il nostro impegno prioritario sarà quello di accompagnare i lavoratori in questo cambiamento, valorizzando le loro professionalità storiche e preparandoli alle sfide della siderurgia del futuro.

Un plauso va ai Ministeri coinvolti, alla Regione Toscana, alle istituzioni locali e a tutte le parti sociali per aver saputo fare sistema. Ora l'auspicio è che i passaggi formali si completino rapidamente per dare subito concretezza a questo nuovo capitolo industriale."

MATERIE PRIME, LA SFIDA STRATEGICA CHE PASSA DAI PORTI ITALIANI



Quando si parla di commercio marittimo l'attenzione si concentra spesso sui container. Eppure, sono ancora le materie prime a rappresentare uno dei principali motori dei traffici mondiali e uno degli asset più strategici per i porti italiani.

Petrolio, gas, carbone, metalli e, sempre più, minerali critici alimentano le filiere industriali e rendono gli scali marittimi infrastrutture decisive per la competitività del Paese.

Il Rapporto sull'Economia Marittima di SRM, presentato a Napoli oggi, 10 Luglio, conferma questa centralità.

Nel 2025 i porti italiani hanno movimentato oltre 510 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del 6,3% rispetto all'anno precedente. A sostenere il risultato sono state soprattutto le rinfuse liquide, salite a 186,3 milioni di tonnellate, mentre le rinfuse solide hanno superato i 53 milioni di tonnellate, confermando il ruolo dell'Italia quale piattaforma energetica e industriale del Mediterraneo.

Dietro questi numeri c'è un sistema portuale fortemente specializzato. Ogni scalo sviluppa competenze specifiche nella movimentazione delle diverse categorie di materie prime, creando una rete capace di sostenere le esigenze dell'industria nazionale e di aumentare la resilienza della logistica italiana.

L'importanza di questi traffici emerge ancora di più in una fase caratterizzata da forti tensioni geopolitiche. Nei primi mesi del 2026 il commercio marittimo italiano ha registrato una flessione, con import pari a 38,8 miliardi di euro (-9%) ed export di 34,3 miliardi (-8%), riflettendo le difficoltà che hanno interessato le principali rotte internazionali.

Tra i comparti maggiormente coinvolti figurano proprio petrolio, gas, carbone, metalli e prodotti chimici, a dimostrazione di quanto la sicurezza delle vie marittime resti un fattore determinante per l'economia europea.

Ma il futuro dei traffici di materie prime guarda soprattutto ai minerali critici, indispensabili per la transizione energetica. Rame, nichel, manganese e bauxite sono ormai componenti essenziali per batterie, reti elettriche, impianti rinnovabili e acciai speciali, con una domanda destinata a crescere nei prossimi anni.

I dati raccontano una trasformazione già in atto. Secondo gli analisti, il commercio marittimo mondiale del minerale di nichel è passato da 5,7 milioni di ton-

nellate nel 2000 a quasi 62 milioni nel 2025, mentre la bauxite è cresciuta da 30,6 a quasi 229 milioni di tonnellate. Anche rame e manganese hanno registrato incrementi molto significativi, confermando come le nuove filiere industriali stiano ridisegnando le rotte dello shipping mondiale.

Questa evoluzione rappresenta una sfida ma anche un'opportunità per il sistema portuale italiano. Serviranno terminal sempre più specializzati, collegamenti intermodali efficienti e investimenti in digitalizzazione per gestire traffici destinati ad aumentare e sempre più strategici per l'economia europea.

In questo contesto il Mediterraneo rafforza il proprio

ruolo di crocevia tra Asia, Medio Oriente, Africa ed Europa. Grazie alla sua posizione geografica e a una rete di porti specializzati, l'Italia dispone delle condizioni per consolidare la propria funzione di hub logistico del Mediterraneo, accompagnando la trasformazione delle catene di approvvigionamento e della transizione energetica.

Le materie prime, dunque, non rappresentano soltanto una componente storica del commercio marittimo, ma uno dei principali indicatori delle nuove geografie economiche globali. Comprendere la loro evoluzione significa comprendere anche quale sarà il ruolo dei porti italiani nello scenario internazionale dei prossimi anni.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



GRENDI HORIZON: È OPERATIVA LA NAVE PIÙ GRANDE DEL GRUPPO



Positivo il bilancio del primo mese di operatività della Grendi Horizon, la nave più grande del gruppo di logistica integrata (204 metri di lunghezza totale e 3.000 metri lineari capacità) oggi pienamente integrata nella rotazione regolare della linea. Si tratta di un investimento rilevante che rafforza la capacità disponibile sulle rotte nazionali da e verso la Sardegna (con 5 partenze settimanali su Cagliari e 3 su Olbia da Marina di Carrara) e quelle internazionali verso Tunisia e Algeria.

L'ingresso di Grendi Horizon fa seguito all'entrata in servizio, nel Luglio 2025, di Grendi Star (192 metri di lunghezza totale e 2.800 metri lineari di capacità di carico) e porta a 5 le navi della flotta.

La nuova nave, realizzata dai Cantieri Visentini, è a noleggio per 5 anni ed è stata "battezzata" con il coinvolgimento di oltre 600 tra dipendenti e partner che hanno votato il nome della nave come nella tradizione Grendi, prima realtà del trasporto marittimo e della logistica integrata con certificazione B Corp™, impegna-

ta nel rispetto di un modello di business sostenibile e orientato all'impatto positivo su ambiente, persone e territori. Il rafforzamento delle rotte è la rappresentazione più evidente di una logistica vicina al territorio e del modo di fare impresa privilegiando il senso di interdipendenza con comunità e territori.

"Tra i vantaggi associati all'ingresso della nuova nave in flotta vi sono una migliore affidabilità del transito e la regolarità delle partenze con maggiore range di velocità di crociera, un supporto più efficace all'incremento dei volumi per traffici containerizzati e rotabili e un migliore servizio diretto su Olbia che continua ad intercettare traffici crescenti su diverse tipologie di merci strategiche per la Sardegna, come il trasporto di animali nel periodo estivo. Non ultimo è il vantaggio di operare con una unità che garantisca una minore intensità di emissione per metro lineare trasportato" commenta Antonio Musso, ad di Grendi Trasporti Marittimi.

AUTOMAR E FS LOGISTIX: NUOVO CORRIDOIO FERROVIARIO



Un nuovo collegamento ferroviario per la logistica automotive mette in connessione Livorno, Pontecagnano e Gioia Tauro.

Realizzato da Automar (Grimaldi Group) insieme a FS Logistix (Gruppo FS) e GTA grazie alla collaborazione nata con ALIS, che conferma il ruolo strategico dell'Associazione nel favorire sinergie concrete e progetti operativi tra i propri soci, mettendo a sistema competenze, infrastrutture e know-how complementari permette di accelerare lo sviluppo dell'intermodalità e rafforzare la competitività della logistica italiana.

La nuova infrastruttura è stata progettata per rispondere ad alcune esigenze centrali del settore: ridurre la dipendenza dalla sola modalità stradale, ottimizzare i tempi operativi, migliorare il bilanciamento dei flussi tra Nord e Sud Italia e contenere le percorrenze a vuoto.

La configurazione del collegamento consente infatti di intercettare rotte tradizionalmente sbilanciate, favorendo una migliore integrazione tra gomma, ferro e terminal logistici.

Inoltre, il trasferimento di quote di traffico dalla stra-

da alla ferrovia rappresenta un contributo concreto alla decarbonizzazione della logistica, riducendo l'impatto ambientale dei trasporti e permettendo di risparmiare 4.800 tonnellate di CO₂ ogni anno.

“Questo progetto nasce da una lettura concreta delle esigenze del mercato automotive: servono collegamenti stabili, efficienti e capaci di integrare porti, piazzali e modalità di trasporto diverse. Con il corridoio Livorno-Pontecagnano-Gioia Tauro mettiamo a disposizione della filiera una soluzione operativa che migliora la gestione dei flussi, valorizza i nostri terminal e contribuisce a costruire una logistica più competitiva e sostenibile”, commenta Giuliana Brucato, direttore generale di Automar.

Il progetto

Il progetto crea un corridoio stabile tra il piazzale Il Faldo di Livorno, gestito da GTA, e il Terminal Automar di Gioia Tauro, due poli strategici per i traffici automotive nazionali e internazionali, integrando il piazzale Automar di Pontecagnano come nodo intermedio all'interno di una rotazione ferroviaria in round trip.

Il servizio ferroviario, operato da Mercitalia Rail, si articolerà sulle tratte Livorno-Pontecagnano, Pontecagnano-Gioia Tauro e Gioia Tauro-Livorno, con l'obiettivo di garantire regolarità dei flussi, affidabilità operativa e una gestione più efficiente dei volumi.

Particolare rilevanza assume il ruolo di Gioia Tauro, rafforzato come porta di ingresso per i traffici automotive provenienti dal Far East e destinati al mercato italiano ed europeo. Lo sbarco delle unità nel porto calabrese e il successivo trasferimento ferroviario verso Livorno permettono di ridurre i tempi di permanenza delle navi, ottimizzare le operazioni portuali e rendere più fluida la distribuzione verso i mercati di destinazione.

Il nuovo corridoio ferroviario rappresenta inoltre una risposta concreta alla crescente carenza di autisti professionali nel trasporto merci. Il trasferimento di una quota dei volumi dalla strada alla ferrovia consente di alleggerire la pressione sul trasporto su gomma, migliorando la continuità del servizio e la resilienza della catena logistica.

“Questa iniziativa conferma il ruolo strategico di ALIS nel favorire sinergie concrete e progetti operativi tra i propri soci, mettendo a sistema competenze, infrastrutture e know-how complementari per accelerare lo sviluppo dell’intermodalità e rafforzare la competitività della logistica italiana”, sottolinea Marcello Di

Caterina, vicepresidente e direttore generale di ALIS.

“Il nuovo corridoio ferroviario -aggiunge Sabrina De Filippis, amministratore delegato di FS Logistix- conferma il ruolo di FS Logistix come abilitatore di soluzioni intermodali concrete, capaci di connettere porti, terminal e mercati attraverso una logistica più efficiente, integrata e sostenibile. Con il collegamento Livorno–Pontecagnano–Gioia Tauro mettiamo il ferro al servizio di una filiera strategica come l’automotive, contribuendo a ridurre la pressione sul trasporto stradale, a migliorare l’affidabilità dei flussi e a rafforzare la competitività del sistema logistico nazionale”.



BRENNERO, ANITA: SVOLTA DALLA CORTE UE



Il contenzioso tra Italia e Austria sulle limitazioni al traffico pesante lungo il Brennero registra un passaggio destinato a pesare sul futuro del principale corridoio logistico tra la Penisola e l'Europa continentale. L'Avvocato generale della Corte di giustizia dell'Unione europea, Manuel Campos Sánchez-Bordona, ha infatti proposto di accogliere in larga parte il ricorso presentato dall'Italia nella causa C-524/24, ritenendo incompatibili con il diritto europeo tre delle quattro misure restrittive adottate dal Tirolo.

Secondo il parere reso, risultano non conformi alla normativa dell'Unione il divieto di circolazione notturno, il divieto settoriale e il divieto di transito nei sabati invernali del 2023. Viene invece considerato compatibile con il diritto europeo il sistema di dosaggio degli accessi all'autostrada A12.

Sebbene le conclusioni dell'Avvocato generale non siano vincolanti, rappresentano un orientamento giu-

ridico di particolare rilievo in vista della sentenza definitiva della Corte di giustizia dell'Unione europea, attesa entro la fine dell'anno.

ANITA: riconosciute le ragioni del settore

Per ANITA il parere costituisce un importante riconoscimento delle posizioni sostenute negli ultimi anni dal Governo italiano e dagli operatori dell'autotrasporto.

"Il parere dell'Avvocato generale rappresenta un importante riconoscimento delle ragioni portate avanti con fermezza dal Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e che ANITA ha fortemente sostenuto a tutela dell'intero settore dell'autotrasporto", ha dichiarato il presidente Riccardo Morelli.

Secondo l'associazione, le limitazioni introdotte unilateralmente dall'Austria hanno inciso negativamente sul funzionamento del mercato unico europeo, ostacolando la libera circolazione delle merci e aumentando i costi per le imprese della logistica e per le filiere manifatturiere.

Particolare soddisfazione viene espressa anche per il richiamo al principio di proporzionalità contenuto nelle conclusioni dell'Avvocato generale. Per ANITA la tutela ambientale rimane un obiettivo condiviso, ma deve essere perseguita attraverso strumenti efficaci e non discriminatori, evitando restrizioni che penalizzano uno dei principali corridoi commerciali europei.

Il Brennero resta un'infrastruttura strategica

A sottolineare il peso economico della vicenda è anche Thomas Baumgartner, Past President di ANITA con delega per il Brennero.

Secondo Baumgartner oltre il 60% dell'export italiano attraversa i valichi alpini e quasi il 40% dei traffici commerciali si concentra proprio lungo l'asse del Brennero, rendendolo il principale collegamento tra il sistema produttivo nazionale e i mercati del Centro e Nord Europa.

Le limitazioni introdotte dal Tirolo, osserva l'associazione, hanno prodotto negli anni congestione, ritardi operativi, aumento dei costi logistici e minore affidabilità della supply chain, con ripercussioni sull'intero tessuto economico italiano.

Per ANITA il parere dell'Avvocato generale conferma che un'infrastruttura strategica per il commercio europeo non può essere regolata attraverso divieti permanenti e misure non adeguatamente proporzionate rispetto agli obiettivi perseguiti.

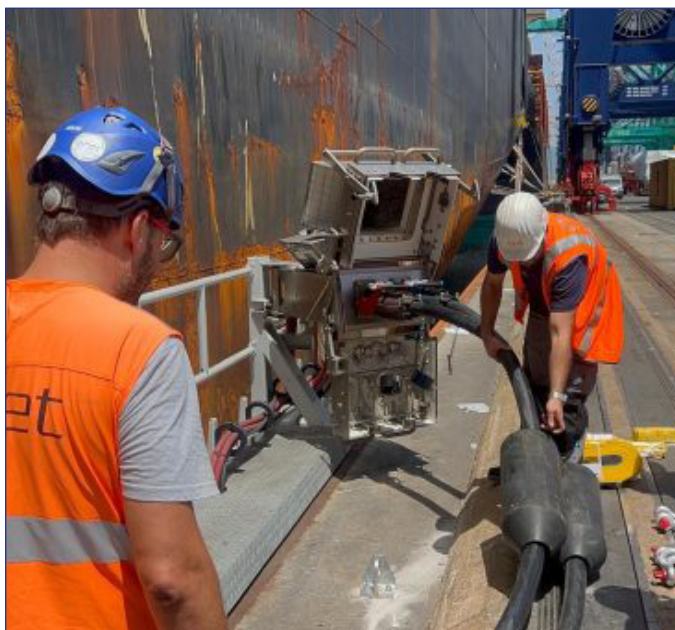
L'attenzione si sposta ora sulla decisione definitiva della Corte di giustizia dell'Unione europea, chiamata nei prossimi mesi a pronunciarsi sul ricorso italiano e a definire un precedente destinato ad avere effetti significativi sulle politiche di regolazione del traffico merci lungo i corridoi TEN-T europei.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

IN AGENDA

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

GIOIA TAURO SUPERA IL TEST SUL COLD IRONING



L'ormeggio della MSC Mirja segna un punto di svolta per il porto di Gioia Tauro.

La meganave portacontainer da oltre 19mila TEUs è stata alimentata interamente dalla rete elettrica di banchina attraverso il sistema di cold ironing dello scalo calabrese.

Un risultato importante per tutto il sistema nazionale, raggiunto dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, che colloca il porto di Gioia Tauro tra i primi scali europei ad aver reso operativa una delle infrastrutture strategiche previste dalle politiche dell'Unione europea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo.

Questa prima operazione di test, completata con successo, ha visto la MSC Mirja entrare in porto e poi, dopo l'ormeggio, essere collegata dal personale tecnico alla presa mobile del sistema di cold ironing attraverso i cavi di alimentazione.

Ultimate le verifiche tecniche e le operazioni di inter-

facciamento con la cabina elettrica, la nave ha spento i propri motori ausiliari ed è stata alimentata esclusivamente dalla rete elettrica di terra, con una potenza complessiva di circa 7 MW.

L'operazione conferma la piena funzionalità del sistema realizzato dall'AdSp e rappresenta un passaggio concreto verso un modello di porto sempre più sostenibile, innovativo e competitivo.

"Oggi il porto di Gioia Tauro compie un passo che segna un momento storico non solo per il nostro scalo, ma per l'intero sistema portuale nazionale" ha commentato il presidente Paolo Piacenza.

"Non stiamo parlando di un'infrastruttura semplicemente completata, ma di un sistema pienamente funzionante e al servizio delle compagnie di navigazione. Questo risultato dimostra come la sostenibilità possa tradursi in innovazione concreta e competitività. Gioia Tauro continua ad anticipare i processi di trasformazione della portualità europea, investendo in tecnologie che riducono l'impatto ambientale e rafforzano l'attrattività dello scalo sempre più efficiente, sostenibile e integrato con le grandi reti logistiche internazionali".

Il progetto di elettrificazione

L'intervento rientra nella più ampia strategia dell'Ente finalizzata alla riduzione delle emissioni prodotte dalle attività portuali, in linea con le direttive europee sulla promozione dell'energia pulita nei trasporti. Il sistema di cold ironing consente infatti alle navi in sosta di spegnere i generatori diesel di bordo, normalmente utilizzati per garantire i servizi durante l'ormeggio, eliminando così le emissioni in atmosfera e abbattendo in maniera significativa anche l'inquinamento acustico.

Il progetto di elettrificazione delle banchine rappresenta inoltre uno dei più importanti investimenti energetici oggi in corso nel sistema portuale ita-

liano. Per alimentare le navi ormeggiate, il progetto dell'Autorità di Sistema portuale ha puntato ad incrementare la disponibilità di energia elettrica fino a 80 MW.

A tale fabbisogno si affianca quello della Medcenter Container Terminal S.p.A. (MCT), concessionaria del terminal contenitori, che ha avviato un ambizioso piano di elettrificazione delle proprie infrastrutture operative, comprendente le gru automatiche di piazzale (ASC) e il potenziamento delle gru elettriche di banchina (STS), per un ulteriore fabbisogno di 80 MW. Complessivamente, il progetto prevede l'ampliamento

to della connessione alla rete nazionale di alta tensione destinata a servire sia l'Autorità di Sistema portuale sia MCT, per una potenza complessiva di 160 MW.

Una disponibilità energetica paragonabile ai consumi di una città con oltre 300 mila abitanti, che testimonia la portata strategica dell'investimento e il ruolo sempre più centrale del porto di Gioia Tauro quale laboratorio nazionale della transizione energetica e dell'innovazione tecnologica applicata alla portualità.

La sezione nautica messaggeromarittimo.it



FUORI TUTTO

tutto quanto fa

NAUTICA

DARSENА EUROPA: TEMPI E COSTI ANCORA IGNOTI



Ascolto e confronto. Queste le motivazioni che hanno spinto il commissario straordinario della Darsena Europa e prefetto di Livorno Giancarlo Dionisi a convocare il primo tavolo con gli operatori portuali livornesi. “L’appello che ho lanciato è di lavorare insieme per un’opera che cambierà gli assetti portuali, li migliorerà e interesserà tutti gli operatori che attualmente lavorano nel porto”.

Sul fronte istituzionale le scorse settimane avevano visto nascere qualche “malinteso” che sembra essersi poi risolto: “Le incomprensioni nascono dal fatto che la cabina di regia, secondo alcuni, non si è riunita così frequentemente, ma ho già spiegato che si doveva

completare tutta la squadra, che ora è pronta anche con l’insediamento del segretario generale. Ora si può continuare a lavorare, ricordando che la cabina di regia indipendentemente dalle convocazioni formali, opera sempre con le interlocuzioni tra istituzioni che avvengono in tante altre maniere”.

Tempi e costi ancora incerti

“Sui tempi -spiega Dionisi- purtroppo ancora non possiamo dare certezze. C’è bisogno di approfondire la visione di tante carte, ma soprattutto attendere che la due diligence che ho affidato a una società esterna indipendente, termini il lavoro”.

Intanto però il lavoro va avanti sulle infrastrutture di connessione: l’accordo con Anas per il progetto di raccordo stradale è quasi concluso mentre per la bretella ferroviaria si dovrebbe essere quasi alla fine delle trattative con Rfi.

“Solo con i progetti potremo sapere i tempi certi di realizzazione di queste infrastrutture di connessione e anche i costi” chiude il commissario.

Il tavolo, conferma, sarà convocato ogni volta che emergeranno necessità o che sarà necessario comunicare aggiornamenti sullo sviluppo della realizzazione della Darsena Europa.

“Le istituzioni stanno facendo fronte comune, chiediamo agli operatori portuali di essere altrettanto collaborativi, ma la risposta che ho avuto è stata importante perché in questo senso è stata assicurata da parte del mondo privato la massima collaborazione per il raggiungimento dell’obiettivo”.



GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

ASSARMATORI: “ETS, SERVONO TUTELE PER ISOLE E AUTOSTRADE DEL MARE”



“La proposta di revisione della Direttiva ETS presentata dalla Commissione europea è troppo timida, pur contenendo importanti riconoscimenti delle istanze che abbiamo avuto modo di evidenziare più volte a Bruxelles, ad ogni livello. Ma nei prossimi passaggi in Consiglio e Parlamento ci aspettiamo un consolidamento degli aspetti positivi e interventi più coraggiosi”.

È il commento sulla proposta di revisione dell’ETS che arriva dal Presidente di Assarmatori Stefano Messina. “I grandi assenti dal testo della Commissione sono gli strumenti necessari per tutelare i collegamenti con le isole maggiori e le Autostrade del Mare – prosegue Messina – Su questo, la parte più intransigente e miope della Commissione europea non ha voluto fare aperture. È un fatto grave: si mette così a rischio il principio della continuità territoriale e l’esistenza di servizi di trasporto merci che realizzano una vera sostenibilità ambientale. I prossimi mesi saranno dunque dirimenti: il Parlamento europeo e il Consiglio avranno l’opportunità di trasformare una revisione ancora incompleta in uno strumento capace di proteggere competitività del trasporto marittimo e ruolo strategico dei porti europei”.

Non mancano tuttavia aspetti incoraggianti. “Uno di questi, che consolida una nostra richiesta, è la proroga al 2035 dell’esenzione in vigore per i collegamenti con le isole minori – dice ancora il Presidente

di Assarmatori – In questo modo si tutela la coesione socioeconomica di territori fragili che non possono subire gli extra-costi ETS. Questi risultati sono frutto dell’impegno sia delle componenti della Commissione europea più vicine alle ragioni dell’industria, come il Vicepresidente Esecutivo Raffaele Fitto, sia del Governo italiano”.

Il testo contiene inoltre un regime speciale, per quanto limitato alle tratte in ingresso nell’Unione, sotto forma di scontistica dall’extra-costi ETS per le attività intercontinentali di trasbordo contenitori, con l’obiettivo di supportare le compagnie di navigazione a mantenere traffici e investimenti nei terminal europei messi in crisi dalla tassazione ambientale.

“L’ambito di applicazione dello strumento proposto è ancora insufficiente, ma apre la strada ad una soluzione concreta del problema del trasbordo contenitori nelle successive fasi del processo legislativo – afferma Messina – Oggi, dopo anni di resistenze da parte della DG CLIMA, salutiamo con soddisfazione il riconoscimento di una nostra istanza prioritaria, cioè che per superare il problema del transhipment non si può ricorrere soltanto a misure punitive e inefficaci come l’estensione, anch’essa proposta nel testo e figlia di un approccio burocratico e miope, della regola delle 300 miglia nautiche. È fondamentale mantenere in Europa gli snodi vitali della logistica, a servizio delle industrie continentali, soprattutto in questo momento di grande incertezza geopolitica”.

Infine, la proposta accoglie la richiesta di Assarmatori e dell’industria di istituire un meccanismo economico di supporto per l’acquisto dei carburanti alternativi, attraverso la compensazione del differenziale di prezzo con i carburanti tradizionali, finanziato con quote d’emissione gratuite come già avviene per il settore dell’aviazione. A questo riguardo, il testo della Commissione include tra le voci finanziabili anche le tecnologie di propulsione, creando una complessità potenzialmente problematica in quanto si può tradurre in un incentivo di mercato poco chiaro.

RIFORMA PORTUALE, CONFITARMA SI CONFRONTA CON OPERATORI E ISTITUZIONI

La riforma della governance portuale sarà al centro dell'incontro organizzato da Confitarma, nella sede di Confindustria a Roma. L'appuntamento riunirà rappresentanti delle istituzioni, del mondo portuale, dell'armamento e dell'accademia per un confronto su uno dei provvedimenti più attesi per il futuro del sistema marittimo nazionale. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di approfondire il Disegno di legge di riforma da una prospettiva particolare: quella della nave, considerata il principale destinatario delle nuove regole e il fulcro dell'intero sistema portuale.

Attraverso questo punto di osservazione, Confitarma intende promuovere una riflessione sui principali contenuti del provvedimento, offrendo un contributo al percorso di definizione di un quadro normativo ritenuto strategico per la competitività dei porti italiani e dell'intera economia del mare.

Ad aprire i lavori sarà il presidente di Confitarma, Mario Zanetti. Seguirà una tavola rotonda, moderata dalla giornalista Roberta Busatto, che vedrà la partecipazione di Maria Grazia Frijia, relatrice del Ddl AC 2925 e componente della IX Commissione Trasporti della Camera, Roberto Petri, presidente di Assoporti, Donato Liguori, direttore generale per i Porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e Stefano Zunarelli, professore e avvocato, esperto di diritto dei trasporti e della navigazione.



Le conclusioni saranno affidate al viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, chiamato a illustrare lo stato dell'iter della riforma e le prospettive del nuovo assetto della governance portuale. L'incontro si propone come un momento di dialogo tra i soggetti impegnati nella definizione delle nuove regole, gli operatori chiamati ad applicarle e gli utenti finali del sistema, in un momento particolarmente significativo per l'evoluzione della portualità italiana.

GENOVA: LE LINEE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE

Matteo Paroli, che qualcuno aveva definito un patrimonio di esperienza e competenza trasferito dalla Toscana alla Liguria, si trova a confrontarsi con uno dei nodi forse più impegnativi del suo mandato di presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, il Piano regolatore portuale.

Paroli sembra avviato, da par suo, ad affrontare i nodi più intricati della questione con l'intento primario di assecondarne un "dolce" scioglimento, ma, se dovesse rivelarsi necessario, c'è da credere che, nel superiore interesse dell'ente che gli è stato affidato, sarebbe pronto anche a soluzioni gordiane.

Fra l'altro merita tener conto che il Codice della navigazione vigente, un testo che, nonostante i suoi 84 anni, continua a mostrarci l'incomparabile competenza dei suoi estensori, in un contesto in cui ormai tutto o quasi è cambiato sugli scenari nazionali, europei e mondiali comincia a denunciare la necessità di qualche adeguamento.

I porti e le loro funzioni oggi sono tutt'altra cosa rispetto ad allora e anche la legge 84/94, che pure ha avuto un ruolo determinante e significativo per l'evoluzione in chiave moderna degli scali marittimi e dei traffici portuali, comincia anch'essa a denunciare qualche segno di obsolescenza, anche a motivo di talune carenze normative, magari volute nell'intento di perseguire una sorta di semplificazione, che finiscono, invece, per costringere gli amministratori ad "interpretare" accettando spesso il rischio implicito di incorrere nei rigori della Magistratura.

Riflettendo sul fatto che, fino ad oggi, molte delle Autorità portuali – poi di Sistema portuale – avevano confezionato i Prp quasi avendo a modello i piani strutturali dei comuni piuttosto che mirare a strumenti specifici per la pianificazione portuale, vien da osservare che stia soffrendo di una rigidità



talmente eccessiva da costringere gli amministratori dei porti ad agire all'interno di confini e regole oltremodo stringenti imposte dall'art. 5 della legge 84, che pare congegnato proprio per scoraggiare ogni elasticità, in ciò contrastando con le esigenze dei mercati in continua metamorfosi.

In tale condizione i presidenti delle AdSp, costretti a muoversi all'interno di schemi che potremmo definire tranquillamente "gabbie", si trovano nella necessità di adottare una deroga, anche leggera, imposta da necessità inderogabili e contingenti, si vedono costretti a dover decidere sempre nel timore di contestazioni di natura perfino giudiziaria.

Le intenzioni che sembrano affermarsi e prevalere all'interno dell'Autorità di Sistema genovese sarebbero volte ad ottenere l'approvazione del nuovo

Prp da parte del comitato di gestione entro la fine dell'anno in corso, naturalmente dopo aver corredato il documento di tutti i pareri consultivi di rito espressi dagli enti territoriali coinvolti per sottoporlo, poi, al Mase per la procedura Vas, indispensabile per la definitiva approvazione da parte del Comitato stesso.

L'indirizzo dell'AdSp genovese sarebbe quello di conferire al Piano un'impostazione basata su un consumo di territorio massimamente contenuto, che escluda ampliamenti di verso Ponente; esso dovrà improntarsi al concetto delle destinazioni funzionali, prima ancora che sugli operatori, in modo da porre ogni area disponibile in contendibilità attraverso procedure di evidenza pubblica. Seguendo i moderni indirizzi che vedono i porti come parti vive ed integranti dei territori e delle economie locali anziché come realtà chiuse, il nuovo piano dovrà garantire in massimo grado trasparenza e flessibilità anche per agevolare l'espansione dei traffici ro ro e rotabili, non ancora pienamente radicati nel sistema.

Il tutto, sulla carta, potrebbe configurarsi come dettato da un eccessivo ottimismo, ma va osservato che un terzo di quanto enunciato è già attuale grazie anche al dialogo e al confronto instaurato con le realtà locali e con il cluster portuale avviato nello scorso Luglio a conferma del fatto che, nel nostro Paese come all'estero, i porti si configurano ormai come parte integrante e solidale dei territori in cui si trovano inseriti

e con i quali devono condividere utilmente le decisioni più importanti.

Un moderno Prp, concepito per proiettare i suoi effetti verso ed oltre gli anni cinquanta del secolo, non potrà che orientarsi alla massima flessibilità in modo da lasciarsi alle spalle l'attuale, insostenibile e, perciò, anacronistica, rigidità.

Per Genova e per i porti del sistema (Vado e Savona), si tratta, come è comprensibile, di un passaggio assolutamente dirimente, da percorrere il più speditamente possibile, ma senza forzature inopportune o addirittura dannose per la buona riuscita e tenuta dell'operazione i cui obiettivi sono quelli di predisporre le condizioni per competere al meglio sugli scenari mondiali, almeno per i prossimi due decenni, su basi sempre più solide costituite dall'ultimazione delle grandi opere in corso, dall'incremento degli investimenti privati, dalla crescita dei traffici marittimi e dell'occupazione, oltre che dall'innovazione e dalla sostenibilità ambientale.

Insomma, secondo gli indirizzi adottati dall'AdSp del mar Ligure occidentale, i porti dovranno operare su binari di indispensabile evoluzione trasformandosi da infrastruttura fisica e quasi isolata a piattaforma economica integrata, come potenti volani di spinta per una nuova economia del mare.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

RIFORMA PORTUALE, VIA LIBERA DELLA CONFERENZA UNIFICATA



Prosegue l'iter della riforma della governance portuale. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti accoglie con soddisfazione il parere favorevole espresso dalla Conferenza Unificata sul disegno di legge, un passaggio che il viceministro Edoardo Rixi definisce "importante" per il percorso di revisione del sistema portuale nazionale. Secondo Rixi, il pronunciamento conferma la validità del metodo adottato dal Governo, improntato al confronto con gli enti territoriali e con tutti i soggetti coinvolti. "Abbiamo voluto costruire una riforma moderna, concreta e il più possibile condivisa, partendo dal dialogo con Comuni, Province e Regioni", ha dichiarato il viceministro, sottolineando come il contributo dei territori abbia consentito di rafforzarne il ruolo nelle scelte strategiche relative allo sviluppo degli scali.

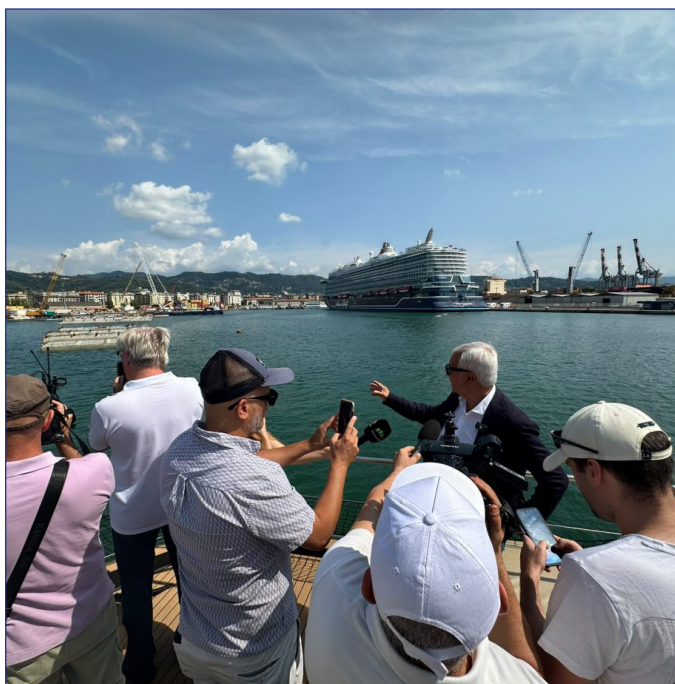
L'obiettivo della riforma è dotare il sistema portuale italiano di una governance più efficiente, capace

di accelerare i processi decisionali, favorire una programmazione di lungo periodo e sostenere gli investimenti, mantenendo al tempo stesso un rapporto più stretto con le comunità locali.

"Il sistema portuale italiano ha bisogno di maggiore efficienza e capacità decisionale, ma anche di una governance che valorizzi l'autonomia dei territori e renda i nostri porti sempre più competitivi in Europa e nel mondo", ha aggiunto Rixi, ribadendo che il percorso istituzionale proseguirà con l'obiettivo di arrivare a una riforma equilibrata e condivisa, "costruita insieme nell'interesse del Paese".

Il confronto sulla riforma proseguirà già domani, 24 Luglio, quando il viceministro sarà a Trieste per partecipare a un incontro pubblico dedicato al futuro della governance portuale.

PISANO PRESENTA LA SPEZIA A UN ANNO DAL SUO INSEDIAMENTO



È stato lo stesso presidente dell'AdSp del mar Ligure orientale Bruno Pisano a presentare alla stampa, a bordo del catamarano Alegria, i lavori in corso ed i progetti futuri ad un anno dal suo insediamento a La Spezia.

"Abbiamo illustrato e mostrato dal vivo i progetti in corso e il loro avanzamento" ci spiega.

Il nuovo molo crociere e il terminal

Partendo dal primo bacino portuale, l'area delle navi da crociera, Pisano ha ricordato che qui è in costruzione il nuovo molo crociere. "Attualmente sono visibili i cassoni per la base, a Maggio si è completata la bonifica per il dragaggio che ha portato il fondale a -11 metri permettendo così la conclusione del molo stesso".

L'opera sarà pronta entro il 31 Dicembre 2026 per essere poi consegnata al concessionario, La Spezia &

Carrara Cruise Terminal (SCCT) che con un suo investimento importante si occuperà di costruire il nuovo terminal crociere che la società pensa di poter aprire entro il 2029.

Nel frattempo entrerà in attività il nuovo molo e i passeggeri saranno accolti nel terminal già esistente.

"Lo sviluppo del traffico crocieristico negli ultimi anni ha visto La Spezia raggiungere il record di 736mila passeggeri nel 2025" sottolinea Pisano.

Alle navi da crociera sarà poi offerta la possibilità di "attaccare la spina": "Il Molo Garibaldi è quasi pronto con l'elettrificazione, si affiancherà poi un altro impianto da 28 mega Watt".

I terminal contenitori

Proseguendo la visita in porto verso il terzo bacino il presidente ha illustrato i tre mega progetti che saranno messi in campo dai terminalisti LSCT e Tarros: "Sono previsti 300 milioni da parte di LSCT e 100 da Tarros per ampliare i propri terminal e poter così accogliere portacontainer di ultima generazione. L'AdSp si occuperà del dragaggio per portare i fondali a -15 metri".

Un'operazione "record" che secondo quanto previsto dall'accordo firmato negli ultimi mesi prevederà il dragaggio di 850 mila metri cubi di sedimenti: di questi, 700 mila confluiranno nella nuova diga di Genova.

"Si tratta di un'operazione importante perchè permetterà a La Spezia di poter raggiungere quota 2 milioni di TEU, ponendola al secondo posto dopo Genova tra i porti gateway".

Turismo e nautica

Parlare del porto di La Spezia non può che ricondurre anche al Miglio blu, con i grandi player della nautica riuniti in un'unica zona limitrofa al porto.

"La nostra città è un punto di riferimento con le attività e i cantieri che nei prossimi anni si amplieranno, Fincantieri compresa".



A questo si affianca la storica attività dei mitilcoltori: “L’AdSp ha provveduto allo spostamento dei vivai fuori dalla diga per preservare i raccolti durante le operazioni di dragaggio. È prevista anche la nascita di una sorta di “cittadella” dove confluiranno le attività a mare e a terra entro il 2027 con strutture dedicate”.

Queste, sottolinea il presidente Pisano, sono attività che, a fianco delle crociere, si legano anche al tema del turismo.

“Abbiamo commissionato uno studio per capire le ricadute del traffico crocieristico sulla città che ha visto crescere la sua visibilità a livello internazionale”. Questa nuova dimensione ha attenuato negli anni la contrapposizione porto-città e oggi la maggior par-

te degli spezzini, conferma il presidente, considera il porto non come elemento estraneo ma come opportunità.

Un anno di lavoro cogliendo i frutti del passato

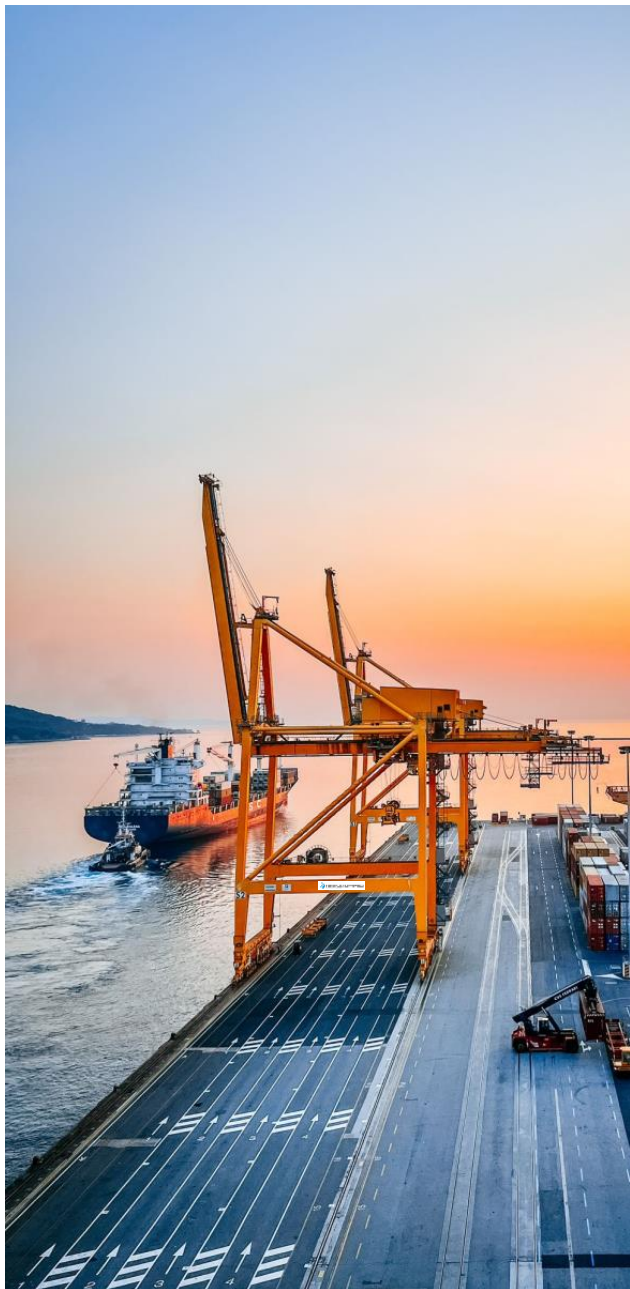
Il presidente Pisano, non si prende tutti i meriti del lavoro svolto in questo suo primo anno: “È stato un anno impegnativo e intenso ma di grandi soddisfazioni. Tutto quello che vediamo oggi non nasce solo dagli ultimi dodici mesi ma è frutto del lavoro che arriva da lontano con l’impegno di tutta la struttura e del cluster portuale e degli enti pubblici.

Questa collaborazione pubblico e privato con un lavoro in sinergia e serenità continua a dare importanti risultati” chiude.



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

TRASPORTO FERROVIARIO MERCI: UN PESSIMO SEMESTRE



La crisi del trasporto ferroviario merci non si placa e Fermerci torna a lanciare l'allarme.

Secondo la federazione se il trend proseguisse in questo modo, il 2026 si chiuderà con oltre i 4 milioni di treni/km.

I dati sono quelli del monitoraggio semestrale di Fermerci, che indicano come nel primo semestre del 2026 il traffico ferroviario merci in Italia si sia attestato a 23,7 milioni di treni/km, contro i 25,8 milioni registrati nello stesso periodo del 2025.

In soli sei mesi sono stati quindi persi oltre 2 milioni di treni/km, con una riduzione dell'8,1%.

Il dato semestrale aggrava una dinamica negativa che interessa il comparto ormai da diversi anni. Il Rapporto Annuale Fermerci 2026 aveva già rilevato come i volumi fossero passati dai 53,8 milioni di treni/km del 2021 ai 49,4 milioni del 2025, con una contrazione del 7,8% nel periodo 2022-2025. Nel solo 2025 la riduzione era stata del 3,5% rispetto all'anno precedente, segnando il terzo calo annuale consecutivo.

Questo trend, se confermato a fine anno, porterebbe il settore intorno ai 45 milioni di treni/km e riportando i volumi di traffico ai livelli del 2015. Rispetto ai 53,8 milioni registrati nel 2021, significherebbe una perdita complessiva prossima ai 9 milioni di treni/km in cinque anni.

La causa principale del crollo è da individuare nelle numerose interruzioni della rete ferroviaria legate ai lavori di potenziamento infrastrutturale finanziati dal PNRR. Si tratta di interventi necessari destinati a migliorare la capacità e le prestazioni della rete, che tuttavia stanno producendo un impatto pesantissimo sull'operatività delle imprese ferroviarie merci.

Per Fermerci diventa quindi urgente intervenire con misure di sostegno al settore e un piano pluriennale di rilancio sostenuto da risorse adeguate, capaci di accompagnare le imprese in questa fase e impedire un ulteriore arretramento del trasporto ferroviario delle merci.

"Siamo di fronte a un dato che supera ogni attesa" sottolinea Clemente Carta, presidente di Fermerci.

"Sapevamo che le interruzioni della rete legate ai cantieri PNRR avrebbero inciso sui volumi, ma le ricadute si sono rivelate molto più severe del previsto e gravano interamente sulle imprese ferroviarie. Se questa tendenza verrà confermata nei prossimi mesi, rischiamo di compromettere in tempi rapidissimi una parte rilevante dei risultati costruiti attraverso dieci anni di politiche pubbliche finalizzate a sostenere il trasporto ferroviario delle merci. Il rischio concreto è che una crisi già evidente assuma carattere strutturale. Non possiamo permetterci di assistere alla progressiva erosione del traffico ferroviario merci senza intervenire: chiediamo al Governo di mettere rapidamente in campo strumenti adeguati alla gravità della situazione. Sostenere oggi le imprese significa evitare che la perdita di traffico diventi irreversibile e preservare un patrimonio industriale e logistico strategico per il Paese".

AUSTRIA E ITALIA UNITE AL BRENNERO: MOMENTO STORICO



Quella raggiunta è una tappa che può essere definita storica: la Galleria di Base del Brennero, una delle più importanti opere infrastrutturali europee ha segnato il completamento dell'abbattimento simultaneo del diaframma delle due gallerie ferroviarie principali, che collega senza soluzione di continuità Italia e Austria sotto il Passo del Brennero.

“Un risultato -si legge in una nota del MIT- di grande valore ingegneristico e strategico, che rappresenta una tappa fondamentale verso il completamento dell'opera e il rafforzamento del corridoio ferroviario europeo Scandinavo-Mediterraneo”.

Per il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, l'abbattimento del diaframma “rappresenta una tappa fondamentale verso il completamento di un'infrastruttura strategica, destinata a rendere più efficienti i collegamenti ferroviari e rafforzare la competitività del sistema economico nazionale”.

In questo modo si ricongiunge il lotto italiano Mules 2-3 e quello austriaco Pfons-Brennero, unendo due

cantieri che per anni hanno avanzato dai due lati del confine con tecniche di scavo differenti. Un risultato che testimonia l'eccellenza dell'ingegneria europea, la stretta collaborazione tra Italia e Austria e il lavoro di migliaia di tecnici, ingegneri e maestranze impegnati nella realizzazione dell'opera, cui va il ringraziamento del Ministro.

La Galleria di base

Lunga 55 chilometri, e inserita nel tunnel di base cuore delle Alpi tra l'Italia e l'Austria, la Galleria di Base del Brennero rappresenta un'opera strategica e di alta ingegneria europea.

Il collegamento unisce la città austriaca Innsbruck con Fortezza con una linea ferroviaria pianeggiante ad alta velocità e ad alta capacità, che offrirà al traffico merci transfrontaliero un'alternativa competitiva e al traffico passeggeri una nuova dimensione di viaggio, aprendo così nuove opportunità per la mobilità in Europa.

L'evento non solo completa la realizzazione di due sezioni di galleria, ma fa incontrare anche due cantieri che per diversi anni sono stati portati avanti in modo indipendente l'uno dall'altro: il lotto di costruzione austriaco H53 Pfons-Brennero e il lotto italiano H61 Mules 2-3.

Per raggiungere questo traguardo sono stati impiegati due diversi metodi di scavo. Sul lato italiano, le frese meccaniche (TBM) Virginia e Flavia hanno scavato meccanicamente le due gallerie principali fino al confine di Stato.

Sul lato austriaco, invece, l'avanzamento è avvenuto in modo tradizionale, tramite scavo con esplosivo. L'odierno diaframma abbattuto non unisce quindi soltanto due Paesi e due cantieri, ma anche due metodi collaudati per lo scavo di gallerie.

L'abbattimento

Il momento dell'abbattimento arriva dopo molti anni di lavoro e nel giro di pochi minuti, l'ultimo diafram-



ma di roccia ha ceduto in entrambe le gallerie di linea sollevando polvere e lasciando che la luce penetri attraverso le nuove aperture.

Tanta la soddisfazione dei lavoratori e minatori che si sono stretti la mano con i colleghi dall'altra parte a circa 1.400 metri di profondità sotto il Passo del Brennero.

Per i due membri del Consiglio di Gestione di BBT SE, Martin Gradnitzer e Umberto Lebruto, la giornata rappresenta quindi una delle pietre miliari più importanti nella storia del progetto della Galleria di Base del Brennero: "Con l'unione delle due gallerie principali del BBT, il nostro progetto raggiunge un'altra importante tappa fondamentale. In futuro, qui transiteranno i treni merci e passeggeri tra l'Austria e l'Italia. Questo successo dimostra in modo straordinario cosa sia possibile ottenere quando si lavora oltre i confini a un obiettivo comune. Il progetto porta molti nomi, ma su di esso vi è soprattutto la firma delle persone che lo hanno costruito giorno dopo giorno".

Michael Knapp, responsabile di progetto per il lotto H53 Pfons-Brennero: "Scavare gallerie significa confrontarsi ogni giorno con nuove sfide. In questo lotto, la montagna ci ha messo continuamente alla prova, ponendoci di fronte a compiti inattesi. Il mio ringraziamento speciale va a tutto il nostro team, al consorzio esecutore ARGE H53 (PORR e Marti) e alla direzione lavori locale per il loro straordinario impegno".

Alessandro Marottoli, responsabile di progetto per il lotto H61 Mules: "Siamo di fronte a una nuova giornata storica per il progetto. Sapere che, da oggi, ben tre tunnel collegano Italia e Austria attraverso la Galleria di Base del Brennero è un motivo di grande orgoglio per la grande squadra di BBT che, da entrambi i lati del confine, lavora instancabilmente a un obiettivo comune. Un ringraziamento va anche al Consorzio BTC (Webuild, Ghella, Cogeis e PAC), con il quale, sul lato italiano, abbiamo condotto gli scavi fino al Brennero".

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 prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC COTE D'IVOIRE	MZ630A	5/8		3/8			vedi servizio 4				
		BREMEN	MZ631A	12/8		10/8							
		MSC MATTINA	MZ632A	19/8		17/8							
		MSC ORIANE	MZ633A	26/8		24/8							
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosezuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC TEXAS	FD631E		3/8		6/8	1/8	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		CONTI CHIVALRY	FD632E		10/8		13/8	8/8					
		MSC AJACCIO	FD633E		17/8		20/8	15/8					
		MSC MUNDRA VIII	FD634E		24/8		27/8	22/8					
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	MSC TEXAS	FD631E				6/8		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		CONTI CHIVALRY	FD632E				13/8						
		MSC AJACCIO	FD633E				20/8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	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	MSC LUCY	MG631W	4/8		29/7	1/8	7/8	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC TIANSHAN	MG632W	11/8		5/8	8/8	14/8					
		MSC JASPER VIII	MG633W	18/8		12/8	15/8	21/8					
		MSC AGAMEMNON VIII	MG634W	25/8		19/8	22/8	28/8					
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC ARICA	MG635W	1/9		26/8	29/8	4/9					
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 Phillipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC ADONIS	MC631A		4/8	28/7			31/7	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ELIANA	MC632A		11/8	4/8			7/8				
		CAPE KORTIA	MC633A		18/8	11/8			14/8				
		MSC BOSTON	MC634A		25/8	18/8			21/8				
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 prosezuzioni interne)	5	MSC GISELLE	NL627R		1/8		31/7			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC LAGOS X	NL628R		8/8		7/8						
		MSC VITA	NL629R		15/8		14/8						
		MSC SARA ELENA	NL630R		22/8		21/8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				GIT	SA	LI	GE			VE	RA	AN	TS
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosezuzioni interne)	6	MSC RITA V	CD631A	30/7	1/8	4/8	5/8			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ENGLAND	CD632A	6/8	8/8	11/8	12/8						
		MSC KILIMANJARO	CD633A	13/8	15/8	18/8	19/8						
		MSC BARBADOS	CD634A	20/8	22/8	25/8	26/8						
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 prosezuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé	7	MSC GAYANE	MC629A			21/7			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC FIRENZE	MC630A			28/7							
		MSC ADONIS	MC631A			4/8							
		MSC ELIANA	MC632A			11/8							
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosezuzioni interne),Ennore (e prosezuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malé.		ATETI	MG629W			24/7							
		MSC EVEREST VIII	MG630W			31/7							
		MSC LUCY	MG631W			7/8							
		MSC TIANSHAN	MG632W			14/8							

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 prosecurzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	7bis	MSC GAYANE	MC629A	18/7			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
	MSC FIRENZE	MC630A	25/7									
	MSC ADONIS	MC631A	1/8									
	MSC ELIANA	MC632A	8/8									
	CAPE KOTYIA	MC633A	14/08									
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, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	COPIAPO	MM630A	24/7	---	26/7	---	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
URUGUAY - Montevideo		MSC MICHELA	MM631A	31/7	---	2/8	---					
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar		ATETI	MG629W	24/7	---	---	24/7					
		MSC EVEREST VIII	MG630W	---	---	---	31/7					
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC LUCY	MG631W	7/8	3/8	8/8	4/8					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			CIVIT	SP	GIT		PA	VE	RA	AN	TS	
CILE - San Antonio, Valparaíso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne)	9	MSC FIRENZE	MC630A	10/7	28/7	21/7		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
PERU' - Callao, Paita		MSC ADONIS	MC631A	17/7	4/8	28/7						
ECUADOR - Guayaquil		MSC ELIANA	MC632A	24/7	11/8	4/8						
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Molin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto		CAPE KORTIA	MC633A	31/7	18/8	11/8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			CIVIT	SP	GIT			VE	RA	AN	TS	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne)	11	MSC FIRENZE	MC630A	10/7	28/7	21/7		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 ADONIS	MC631A	17/7	4/8	28/7						
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC ELIANA	MC632A	24/7	11/8	4/8						
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		CAPE KORTIA	MC633A	31/7	18/8	11/8						
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 prosecuzioni interne.	12	MSC AZOV	MA630A	6/8	-		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 prosecuzioni interne		MSC ANCHORAGE	MA631A	13/8	-							
NUOVA CALEDONIA - Noumea		APL BOSTON	0NNOIE	20/8	-							
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets		MSC ASYA	MA633A	27/8	-							
MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga												
MAURITIUS - Port Louis												
MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment												
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						NA						
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecuzioni interne.	12bis	MSC LUCY	MG631W				1/8					
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		MSC TIANSHAN	MG632W				8/8					
NUOVA CALEDONIA - Noumea		MSC JASPER VIII	MG633W				15/8					
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment SUD AFRICA / WEST AFRICA Vedi Servizio 17		MSC AGAMEMNON VIII	MG634W				22/8					
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 prosecuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC METTE	GJ631E				11/8	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 MICHEL CAPPELLINI	GJ632E				17/8					
JAPAN- via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC CELESTINO MARESCA	GJ633E				24/8					
JAPAN- via Busan Osaka, Hakata, Kobe		TBN	GJ634E				31/8					

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI														
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200														
msc														
PER		NAVE	VOY	DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				LI	SP	NA		GIT	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)	13bis	MSC ADONIS	MC631A		4/8	vedi serv. 16	-----	-----	6/8	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC ELIANA	MC632A		11/8		-----	-----	13/8					
SUD-EST ASIATICO – via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		TBN	TBN		18/8		-----	-----	20/8					
JAPAN- via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN – via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		25/8		-----	-----	27/8					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	MSC AMIHAN F	YA632A		8/8		NA	CIVIT	ADRIATICO					
ALGERIA – Algeri		MERITO	YA633A		15/8	vedi serv. 2	vedi serv. 4		vedi servizio 18					
		MSC AMIHAN F	YA634A		22/8									
		MERITO	YA635A		29/8									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC RADIANT III	YM632A		4/8		GE	NA	CIVIT	ADRIATICO				
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC GIANNA III	YM633A		10/8	vedi servizio 1	vedi serv. 4		vedi servizio 18					
		MSC RADIANT III	YM634A		17/8									
		MSC GIANNA III	YM635A		24/8									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	16			LI	SP	GE	GIT	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 CADIZ	ML631A			30/7								
ISOLE CANARIE – Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		MSC CATHERINE VI	MH632A	vedi serv. 8		6/8								
		MSC ALABAMA III	MH633A			13/8								
		TBN	MH634A			20/8								
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC ELEONORA	AE631A		3/8	2/8				1/8				CARICO DIRETTO PER
		MSC EAGLE III	AE632A		10/8	9/8				8/8				HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC ELEONORA	AE633A		17/8	16/8				15/8				
		MSC ERMINIA	AC632A						9/8	13/8	11/8			
		MSC MANASVI II	AC633A						16/8	20/8	18/8			EVYAP, ISTANBUL, TEHRDAG, CORTANTA,ISTANBUL, GEMLIK, ALUGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC HARMONY III	AC634A						23/8	27/8	1/1			
		MSC PORTO III	AB631A		29/7	27/7	2/8			30/7	6/8			
		MSC AGATA III	AB632A		5/8	3/8	9/8			6/8	13/8			PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSEN, (BENDERUN, BEIRUT, LAMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC BANU III	AB633A		12/8	10/8	16/8			13/8	20/8			
		MICHIGAN	AY629R	27/7							29/7			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MICHIGAN	AY630R	3/8							5/8			
		MSC C.MONTAINE	QX631E							12/8				
		MSC EVA	QX632E							16/8				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
		MSC BERANGERE	QX633E							26/8				
		MED TRABZON	AS630A		1/8	2/8				29/7				
		MED SAMSUN	AS631A		8/8	9/8				5/8				ISTANBUL, GEMLIK, TEHRDAG, DERINCE, ALUGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MED TRABZON	AS632A		15/8	17/8				12/8				
		MSC OLGA F	AS630A		31/7	1/8				30/7				
	MSC CHARLOTTE	AA631A		7/8	8/8				6/8				PIRAEUS, LAMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC RACHEL F	AA632A		14/8	15/8				13/8					