

Agosto 2026

RASSEGNA

MENSILE



**DENTRO IL PORTO
INSIEME AI PILOTI**

follow us



PNS E ADSP LIGURE ORIENTALE, INTESA UNDERWATER



Formazione specialistica, tutela delle infrastrutture critiche e sviluppo delle competenze rappresentano oggi alcune delle principali sfide per la crescita della dimensione subacquea italiana.

In questo contesto si inserisce l'incontro istituzionale che si è svolto presso la sede della Struttura Operativa del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea (PNS), durante il quale è stato avviato un confronto con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale finalizzato a costruire nuove forme di collaborazione.

All'incontro hanno preso parte la presidente della Fondazione PNS, Roberta Pinotti, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, il segretario generale dell'Ente, Federica Montaresi, insieme ai rappresentanti della Struttura Operativa del Polo.

L'iniziativa nasce dalla consapevolezza che il settore underwater sta assumendo un ruolo sempre più strategico non solo sotto il profilo tecnologico e industriale, ma anche per la sicurezza nazionale, la protezione delle infrastrutture energetiche e portuali e la competitività del sistema logistico italiano.

Nel corso del confronto è emersa la volontà di sviluppare un percorso condiviso incentrato su due direttrici principali. La prima riguarda la formazione specialistica, con l'obiettivo di progettare percorsi destinati a creare nuove professionalità altamente qualificate in un comparto che richiede competenze sempre più avanzate, dall'impiego delle tecnologie subacquee alla gestione operativa delle infrastrutture marittime.

Il secondo ambito di lavoro è rappresentato dalla security, tema diventato prioritario negli ultimi anni anche alla luce delle crescenti tensioni geopolitiche e della necessità di proteggere reti energetiche, cavi sottomarini, terminal portuali e infrastrutture considerate strategiche per il Paese. In questo quadro, il dialogo tra il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea e l'Autorità Portuale punta a favorire lo sviluppo di procedure condivise, standard operativi e soluzioni innovative capaci di incrementare i livelli di sicurezza.

L'incontro ha quindi rappresentato un primo passo verso la definizione di future iniziative comuni. L'obiettivo è mettere a sistema competenze, capacità operative e know-how istituzionale, creando sinergie tra il mondo della formazione, della ricerca, della sicurezza e della governance portuale.

Per il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea il confronto con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale si inserisce in una strategia più ampia volta a consolidare un ecosistema nazionale dedicato allo sviluppo della dimensione subacquea, considerata una delle nuove frontiere per la competitività industriale, la blue economy e la resilienza delle infrastrutture marittime.

L'avvio di questo dialogo conferma come il tema underwater stia progressivamente assumendo una centralità crescente anche per il sistema portuale italiano, chiamato a confrontarsi con nuove esigenze di innovazione, formazione specialistica e sicurezza, elementi destinati a incidere sempre più sull'evoluzione del comparto nei prossimi anni.

UNIPORT
LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA
DELLE VOSTRE MERCI.**

uniportlivorno.it

CONCESSIONI BALNEARI E PORTUALITÀ TURISTICA: CON L'ORDINANZA "BALNEARI RIMINI II" LA CORTE DI GIUSTIZIA RIAPRE LA PARTITA

DALLA RUBRICA "NAVIGARE TRA LE NORME"

Alberto Batini, Senior Partner dello studio BTG Legal

Quando la vicenda delle concessioni demaniali marittime sembrava ormai avviata, sia pure faticosamente, verso l'epilogo delle procedure di gara, da Lussemburgo giunge un pronunciamento destinato a rimettere in discussione molte certezze. Con l'ordinanza del 10 Luglio 2026, resa nota il successivo 22 Luglio, nella causa C-574/25 ("Balneari Rimini II"), la Corte di Giustizia dell'Unione Europea è tornata sul rapporto tra la Direttiva 2006/123/CE (la c.d. Direttiva Bolkestein) e il regime delle concessioni demaniali marittime a uso turistico-ricreativo, con affermazioni che potrebbero incidere in profondità non soltanto sul settore balneare, ma anche su quello, contiguo, della portualità turistica.

Il cuore della pronuncia sta nella valorizzazione del presupposto applicativo dell'articolo 12 della Direttiva: l'obbligo di selezione mediante procedura imparziale e trasparente, con il correlato divieto di rinnovo automatico dei titoli, opera soltanto quando il numero delle autorizzazioni disponibili sia limitato dalla scarsità delle risorse naturali. La Corte precisa che l'accertamento di tale scarsità non può essere presunto né affermato in via generale e astratta dal giudice, ma deve provenire dall'autorità nazionale competente, restando l'esito di tale valutazione soggetto al controllo del giudice nazionale.

Il rilievo di questa affermazione, calata nel contesto italiano, è evidente. Il Governo, all'esito dei lavori del tavolo tecnico interministeriale, ha infatti già formalizzato – con la Nota del 6 Ottobre 2023 – un accertamento di segno negativo: considerato che solo una frazione minoritaria del litorale balneabile nazionale risulta occupa-



ta da concessioni, la risorsa costiera, valutata su base nazionale, non è "scarsa". Ne discende, secondo l'impostazione fatta propria dalla Corte, che l'obbligo di gara e il divieto di proroga tornano ad operare soltanto laddove l'ente competente a livello locale – in primis il comune – accerti, con atto puntuale e motivato, che nel proprio ambito territoriale le aree demaniali idonee sono effettivamente insufficienti rispetto alla domanda.

Vi è poi una conseguenza ulteriore, sinora rimasta ai margini del dibattito, che merita a mio avviso la massima attenzione. Come è noto, l'inefficacia della proroga legale al 31 Dicembre 2033, disposta dall'articolo 1, commi 682 e 683, della Legge n. 145/2018, è stata sostenuta dalle amministrazioni e dalla giurisprudenza amministrativa sull'assunto della necessaria disapplicazione di quella norma per contrasto con la Direttiva Bolkestein. Ma se la Direttiva si applica soltanto in

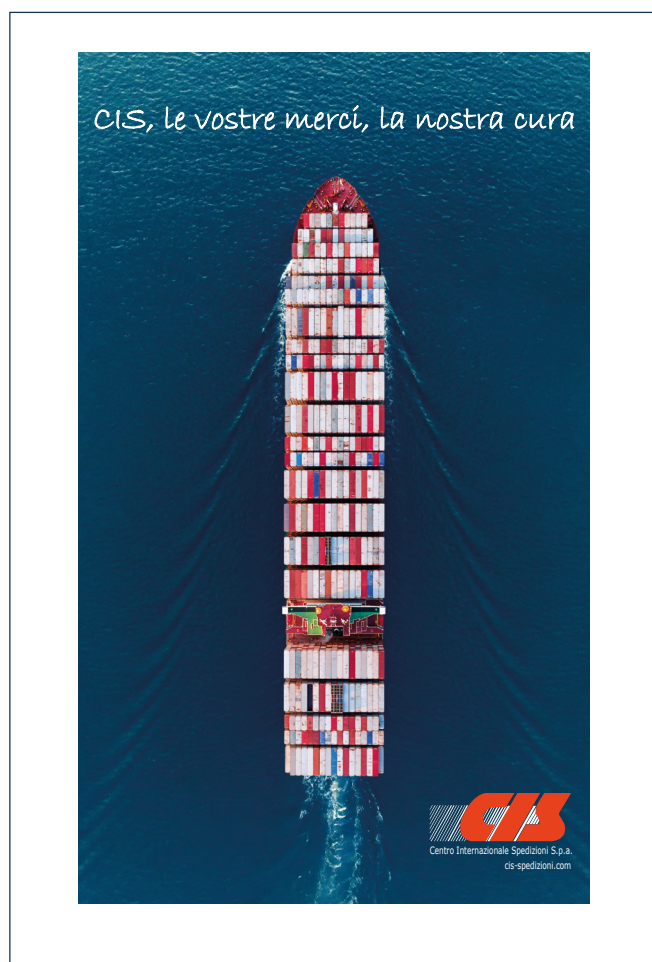
presenza di una scarsità della risorsa formalmente accertata, la disapplicazione della proroga perde il proprio fondamento ogniqualvolta manchi, a livello locale, un motivato atto di accertamento della scarsità delle aree demaniali marittime disponibili. In tali casi, i concessionari che sotto il vigore della Legge n. 145/2018 avevano ottenuto dal comune il formale riconoscimento dell'estensione del titolo fino al 2033 dispongono oggi di un solido argomento per rivendicarne l'efficacia, dapprima in via amministrativa e, ove necessario, in sede giurisdizionale. L'effetto pratico sarebbe, in molti casi, la reviviscenza delle proroghe e il conseguente venir meno della necessità di procedere all'assegnazione mediante gara.

Le ricadute non si esauriscono nel comparto balneare in senso stretto. Il medesimo schema logico – applicabilità della Direttiva subordinata all'accertamento della scarsità della risorsa – investe potenzialmente anche le concessioni della portualità turistica: marina, approdi e punti di ormeggio, per i quali la questione della natura del titolo e della sua durata è da anni terreno di contenzioso. Anche in questo ambito, la verifica in concreto della disponibilità di specchi acquei e aree idonee nel territorio di riferimento potrebbe divenire il vero discrimine tra obbligo di evidenza pubblica e conservazione dei titoli in essere.

Naturalmente, sarebbe imprudente considerare chiusa la partita. L'ordinanza demanda al giudice nazionale una serie di verifiche tutt'altro che formali: dall'individuazione dell'autorità effettivamente competente all'accertamento, alla congruità e non discriminarietà dei criteri utilizzati nella valutazione del 2023, fino al carattere vincolante di quest'ultima nell'ordinamento interno e ai margini entro cui i singoli comuni possano discostarsene. È inoltre prevedibile una fase di forte disomogeneità applicativa, con enti locali orientati in direzioni opposte e un contenzioso destinato, almeno nel breve periodo, a intensificarsi piuttosto che a ridursi.

Per questo ritengo probabile, e per certi versi auspi-

cabile, un nuovo intervento del legislatore: un quadro normativo che disciplini in modo uniforme modalità, criteri e sede dell'accertamento della scarsità della risorsa, coordinandolo con la disciplina delle gare e con la posizione dei concessionari uscenti, sarebbe l'unico strumento idoneo a restituire certezza a un settore che, tra proroghe, disapplicazioni e pronunce sovranazionali, naviga ormai da troppi anni a vista. Nel frattempo, per operatori balneari e della nautica, l'ordinanza "Balneari Rimini II" apre spazi di tutela concreti che meritano di essere valutati caso per caso, alla luce della situazione del singolo comune e della storia del singolo titolo concessorio.



GOVERNANCE PORTUALE, IL MIT RAFFORZA IL GRUPPO DI LAVORO PER LA RIFORMA

Prosegue il percorso della riforma della governance portuale. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato un decreto integrativo che rafforza il Gruppo di lavoro incaricato di accompagnare l'iter del provvedimento, adeguandone la composizione alla fase di esame parlamentare del disegno di legge. L'intervento punta ad ampliare il patrimonio di competenze a disposizione della riforma, inserendo nuove figure di elevato profilo provenienti dal mondo delle istituzioni, dell'università e delle professioni, con esperienze consolidate nei settori del diritto, dell'economia, della logistica e delle politiche del mare.

L'obiettivo è fornire un supporto tecnico ancora più qualificato per approfondire le questioni emerse durante il confronto parlamentare e accompagnare il provvedimento verso la sua approvazione definitiva.

“La riforma della governance portuale è una scelta strategica per il futuro del sistema logistico nazionale e vogliamo che arrivi al traguardo con il più ampio patrimonio di competenze possibile”, ha dichiarato il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Secondo Rixi, il dibattito parlamentare sta contribuendo ad arricchire il testo della riforma, rendendo necessario un ulteriore rafforzamento del supporto tecnico al Gruppo di lavoro. “Il nostro obiettivo è consegnare al Paese una riforma moderna, autorevole e capace di rendere i porti italiani più competitivi, efficienti e pienamente integrati nelle grandi reti europee e mediterranee”, ha aggiunto.

Con il decreto integrativo, il Gruppo di lavoro raggiunge così quota 33 componenti, riunendo pro-



fessionalità altamente qualificate sul piano tecnico e scientifico. Per il Ministero, il potenziamento dell'organismo rappresenta un ulteriore passo verso una riforma costruita sul dialogo istituzionale e sul contributo delle migliori competenze disponibili, con l'obiettivo di dotare il sistema portuale italiano di un modello di governance più moderno, efficiente e adeguato alle sfide della logistica dei prossimi decenni.

Linee guida infrastrutture verdi marchesi a1 riorganizzazione 120 dipendenti

Ai 14 membri originariamente nominati, infatti, si erano aggiunti altri 10 esperti all'inizio dello scorso Giugno; il nuovo decreto completa il rafforzamento dell'organismo (inserendo ad esempio l'ex presidente dell'AdSp di Trieste Zeno D'agostino, oggi professionista esperto al timone della società d'ingegneria Technital, oppure gli attuali segretari generali dell'Authorities di Palermo e Livorno, rispettivamente Luca Lupi e Pierpaolo Danieli), chiamato a fornire supporto tecnico e scientifico al processo di revisione della governance dei porti italiani. La composizione del Gruppo di lavoro riunisce professionalità provenienti dal mondo accademico, istituzionale, giuridico, economico e logistico, con l'obiettivo di mettere a disposizione del Ministero competenze multidisciplinari in grado di accompagnare una riforma considerata

strategica per il futuro del sistema portuale nazionale.

I componenti del Gruppo di lavoro al momento quindi sono:

- Andrea Annunziata, avvocato;
- Alfredo Antonini, avvocato e professore universitario;
- Giada Benincasa, avvocato;
- Filippo Boccioletti, avvocato;
- Giuseppe Cavuoti, dirigente della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- Olga Cuccurullo, dirigente generale del Ministero dell'Economia e delle Finanze, esperta giuridica;
- Lorenzo Cuocolo, avvocato e professore universitario;
- Zeno D'Agostino, esperto economico;
- Maurizio D'Amico, avvocato;
- Pierpaolo Danieli, esperto giuridico;
- Marcello Di Caterina, direttore di ALIS, esperto economico;
- Fabrizio Giovannone, ammiraglio delle Capitanerie di porto;
- Marco Giustiniani, avvocato;
- Andrea La Mattina, avvocato;
- Luca Lupi, esperto economico;
- Alessandro Marenco, esperto economico;
- Davide Maresca, avvocato;
- Cristina Migliaro, esperta economica;
- Francesco Munari, avvocato e professore universitario;
- Gian Luca Orefice, manager di Ferrovie dello Stato, esperto giuridico;
- Ugo Patroni Griffi, avvocato e professore universitario;
- Marco Percoco, professore universitario;
- Annagiulia Randi, manager del settore logistico, esperta giuridica;
- Pierpaolo Ribuffo, ammiraglio della Marina Militare e capo del Dipartimento per le Politiche del Mare;
- Enrico Righetti, avvocato;
- Giuseppe Romeo, dirigente della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- Alberto Rossi, avvocato;
- Francesco Rossi, rappresentante di Confindustria, esperto giuridico;
- Benedetta Scotti, dirigente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con funzioni di coordinamento;
- Luca Tunzi, funzionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esperto giuridico;
- Alessandro Zampone, avvocato e professore universitario;
- Mario Zechender, funzionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esperto giuridico;
- Stefano Zunarelli, avvocato e professore universitario.

PORTI, IL CIPESS SBLOCCA 358 MILIONI PER LE INFRASTRUTTURE



Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (Cipess) ha espresso parere favorevole alla nuova programmazione del Fondo Infrastrutture destinato ai porti italiani, sbloccando risorse per circa 358 milioni di euro. Un provvedimento che, secondo il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, rappresenta un tassello importante della strategia del Governo per rafforzare la competitività del sistema portuale nazionale.

Le risorse saranno destinate a una serie di interventi considerati strategici per migliorare l'accessibilità e l'efficienza degli scali italiani. Tra le opere finanziate figurano il collegamento stradale al porto di Piombino, il potenziamento del canale portuale di Gioia Tauro, il rafforzamento dell'accessibilità ferroviaria e stradale del porto di Napoli, gli interventi di sviluppo del sistema portuale di Ancona e Ortona, il miglioramento dell'accessibilità nautica del porto di Venezia, il completamento del terminal Ro-Ro di Noghère a Trieste, il riavvio della piattaforma logistica di Treme-

stieri a Messina e la realizzazione di nuovi accosti e del terminal passeggeri del Canale Nord di Venezia.

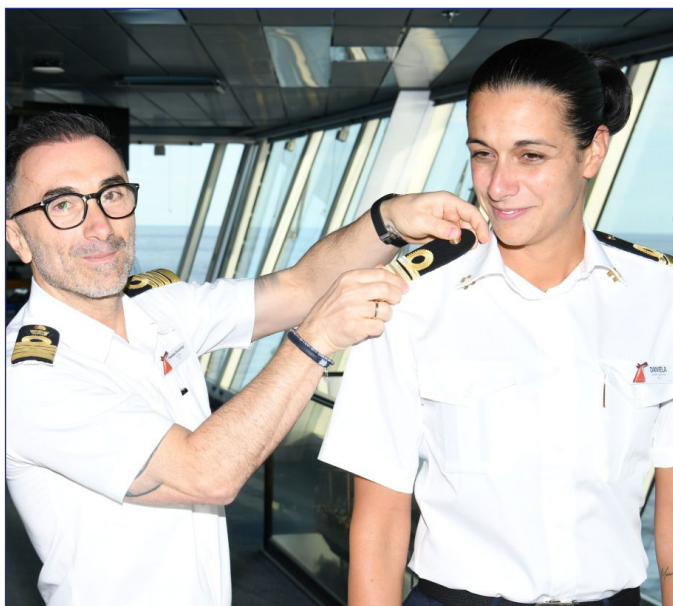
“Il via libera del Cipess alla nuova programmazione del Fondo Infrastrutture rappresenta un altro passo concreto nella strategia del Governo per rendere i porti italiani sempre più moderni, efficienti e competitivi”, ha dichiarato Rixi, sottolineando come il finanziamento riguardi opere attese da anni e investimenti in grado di garantire continuità ai programmi di sviluppo della logistica nazionale.

Il viceministro ha inoltre evidenziato che la scelta è ricaduta su interventi già maturi dal punto di vista progettuale, così da accelerarne la realizzazione e trasformare rapidamente le risorse disponibili in cantieri operativi. “È un metodo di lavoro basato sull'efficienza amministrativa e sulla capacità di trasformare i finanziamenti in cantieri”, ha affermato.

Secondo Rixi, gli investimenti contribuiranno a migliorare l'accessibilità marittima, ferroviaria e stradale dei porti italiani, ad aumentare la capacità di movimentazione delle merci e a rafforzare i collegamenti con la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), con ricadute positive sulla competitività dell'intero sistema logistico nazionale.

“Ogni euro investito in infrastrutture portuali genera sviluppo economico, occupazione e nuove opportunità per i territori. Per noi la portualità è una priorità strategica”, ha concluso il viceministro, evidenziando come il parere favorevole del Cipess confermi la validità della linea seguita dal Governo, fondata su programmazione, investimenti e apertura dei cantieri per consolidare il ruolo dei porti italiani nello scenario internazionale.

DANIELA GARGIULO (CARNIVAL): È LA PRIMA DONNA STAFF CAPTAIN NELLA STORIA DELLA COMPAGNIA



Un nuovo traguardo per la presenza femminile ai vertici della navigazione marittima. Daniela Gargiulo è stata nominata Staff Captain di Carnival Cruise Line, diventando la prima donna nella storia della compagnia a ricoprire questo ruolo all'interno della flotta. La nomina è stata celebrata il 5 Agosto con una cerimonia speciale a bordo della Carnival Adventure, durante il viaggio di rientro della nave verso Sidney dopo la crociera nel Pacifico meridionale. Il comandante Francesco Bencivenga ha ufficializzato l'ingresso di Gargiulo nel nuovo incarico, affidandole il ruolo di sua seconda in comando.

La carriera dell'ufficiale italiana con Carnival è iniziata nel 2013, quando è entrata nella compagnia come allieva ufficiale di coperta. In tredici anni di servizio ha progressivamente scalato i diversi livelli della carriera marittima, distinguendosi per professionalità, competenza e capacità di leadership. Dopo numerose esperienze a bordo delle navi della flotta, lo scorso anno è approdata sulla Carnival Adventure. La pas-

sione per il mare di Daniela Gargiulo nasce però molto prima: a soli 14 anni ha scelto di frequentare un istituto nautico in Italia, dando avvio a un percorso professionale che l'ha portata fino a questo storico riconoscimento.

“Questa promozione rappresenta un grande onore e sono orgogliosa di essere la prima donna nella storia di Carnival Cruise Line a diventare Staff Captain – ha dichiarato Gargiulo -. Amo lavorare con persone provenienti da culture diverse e sono entusiasta di iniziare questo nuovo capitolo della mia carriera a bordo della Carnival Adventure in Australia”.

Nel suo nuovo incarico, Gargiulo affiancherà il comandante nella gestione delle principali attività operative della nave: dalla sicurezza alle operazioni marine, fino al coordinamento dell'equipaggio di coperta. “Sono felice di poter lavorare al suo fianco – ha commentato il comandante Bencivenga -. Daniela sarà il mio secondo ufficiale e avrà un ruolo centrale nella gestione della nave, della sicurezza e della leadership dell'equipaggio. La sua nomina rappresenta un importante passo avanti per la diversificazione di genere nel settore marittimo e apre nuove prospettive per le future generazioni di donne leader”.

La nomina di Daniela Gargiulo si inserisce in un percorso di crescente presenza femminile nei ruoli di comando della navigazione commerciale e crocieristica, tradizionalmente caratterizzati da una forte componente maschile.

La Carnival Adventure, impegnata tutto l'anno nei collegamenti da Sydney, può ospitare oltre 2.600 passeggeri e circa 1.100 membri dell'equipaggio, rappresentando uno degli asset operativi della compagnia nell'area australiana.

GRIMALDI, CONSEGNATA LA GRANDE PACIFICO DA 9.800 CEU



Una capacità di 9.800 CEU, quindici ponti, batterie al litio da 5 MWh e la predisposizione per un futuro impiego dell'ammoniaca come combustibile. Il Gruppo Grimaldi compie un nuovo passo nel programma di rinnovo e potenziamento della propria flotta car carrier con la consegna della Grande Pacifico, tredicesima nave Ammonia Ready del gruppo napoletano e prima di cinque nuove PCTC gemelle commissionate al cantiere China Merchants Heavy Industries Jiangsu.

Consegnata il 10 Agosto, la nuova unità rappresenta l'evoluzione delle prime cinque PCTC da 9.000 CEU già realizzate dallo stesso cantiere cinese. La diffe-

renza più evidente è nella capacità: l'aggiunta di un quindicesimo ponte consente alla Grande Pacifico di raggiungere 9.800 CEU, circa il 9% in più rispetto alla precedente serie, mantenendo sostanzialmente invariata l'impostazione progettuale orientata all'efficienza energetica.

La nave misura 220 metri di lunghezza e 38 di larghezza, ha una stazza lorda di 95.534 tonnellate e una velocità di crociera di 18 nodi. La configurazione dei ponti permette di trasportare veicoli elettrici e con motorizzazioni convenzionali, ma anche mezzi alimentati a gas naturale compresso (CNG), ampliando la flessibilità commerciale dell'unità in una fase nella quale la logistica automotive deve

confrontarsi con una crescente diversificazione delle tecnologie di propulsione.

Dalle batterie all'ammoniaca: la sfida dell'efficienza

Uno degli elementi centrali del progetto riguarda la transizione energetica. La Grande Pacifico ha ottenuto dal RINA la notazione di classe Ammonia Ready, che attesta la predisposizione tecnica della nave a una futura conversione per l'impiego dell'ammoniaca come combustibile.

La distinzione è significativa: la Grande Pacifico non navigherà oggi ad ammoniaca, ma nasce con caratteristiche progettuali pensate per rendere possibile una successiva conversione, evitando almeno parte degli interventi strutturali che sarebbero necessari su una nave convenzionale. Alla notazione Ammonia Ready si aggiungono, tra le altre, Green Plus, Green Star 3, Comfort Vibration e Comfort Noise Port.

Secondo i dati comunicati dal Gruppo Grimaldi, l'insieme delle tecnologie adottate consente alla nuova PCTC di ridurre del 50% il consumo di carburante rispetto alle car carrier della precedente generazione.

Un risultato al quale concorre un sistema tecnologico articolato. A bordo sono installate batterie al litio con una capacità complessiva di 5 MWh, mentre la nave è predisposta per il cold ironing, quindi per collegarsi alla rete elettrica terrestre durante le soste nei porti dotati delle necessarie infrastrutture. In queste condizioni, i generatori di bordo possono essere spenti, eliminando localmente le emissioni prodotte dalla nave durante la permanenza in banchina.

La Grande Pacifico dispone inoltre di circa 2.500 metri quadrati di pannelli solari, sistemi intelligenti di gestione dei consumi energetici, rivestimenti siliconici dello scafo destinati a ridurre la resistenza idrodinamica e un sistema di air lubrication, che crea uno strato di bolle d'aria sotto lo scafo diminuendo

l'attrito con l'acqua.

A queste soluzioni si aggiungono l'ottimizzazione delle forme dello scafo e il gate rudder, tecnologia progettata per incrementare l'efficienza propulsiva e migliorare la manovrabilità. Il motore a controllo elettronico è affiancato da sistemi di trattamento dei gas di scarico destinati a contenere le emissioni di ossidi di zolfo, particolato e ossidi di azoto, con valori di NOx inferiori ai limiti previsti dallo standard IMO Tier III.

Il debutto sulla rotta Asia-Europa

Il nome Grande Pacifico non rappresenta soltanto una scelta evocativa. Richiama il progressivo rafforzamento della presenza del Gruppo Grimaldi nei collegamenti con l'Asia e nell'area del Pacifico, diventata sempre più rilevante per i flussi mondiali dell'automotive e, in particolare, per l'espansione internazionale dei costruttori asiatici.

La nuova nave entrerà immediatamente nell'operatività commerciale. Il viaggio inaugurale è previsto sul servizio Asia-Europa, con partenza nei prossimi giorni dal porto cinese di Taicang e successive destinazioni ad Anversa e Southampton.

Non sarà un trasferimento a vuoto verso l'Europa. La Grande Pacifico partirà dalla Cina trasportando oltre 6.900 autovetture, alle quali si aggiungeranno più di 900 metri lineari di merci rotabili. Numeri che danno la misura della capacità delle nuove generazioni di PCTC e del ruolo crescente delle grandi car carrier nelle catene logistiche tra i poli produttivi asiatici e i mercati europei.

La consegna apre inoltre il programma delle cinque nuove unità da 9.800 CEU commissionate a China Merchants Heavy Industries Jiangsu, consolidando una strategia che punta contemporaneamente sull'aumento della capacità di trasporto e sulla riduzione dei consumi per unità trasportata.

“Con la consegna della Grande Pacifico, il Gruppo Grimaldi conferma la propria strategia di investimento in una flotta sempre più innovativa, efficiente e sostenibile”, ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo.

“Le nuove unità PCTC da 9.800 CEU rappresentano una naturale evoluzione delle prime cinque navi della serie, con una capacità di carico ancora maggiore e soluzioni progettuali che ne ampliano la versatilità operativa. Investire in navi sempre più capienti ed efficienti, e al contempo predisposte all'utilizzo dei carburanti del futuro, significa rafforzare la nostra leadership nel settore e offrire ai nostri clienti servizi di trasporto marittimo all'avanguardia, con il minor impatto ambientale possibile”.



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

EX ILVA, SPEDIPORTO SOSTIENE LA CORDATA ITALIANA



Il futuro dell'ex Ilva non riguarda soltanto la siderurgia. Dietro la partita per il rilancio del gruppo si intrecciano infatti produzione industriale, ArcelorMittal autonomia strategica, logistica e portualità. È su questo terreno che Spediporto sceglie di schierarsi a sostegno della cordata italiana guidata da Federacciai, indicando nell'iniziativa una possibile risposta alla necessità di preservare una filiera considerata essenziale per il sistema manifatturiero nazionale.

A esprimere la posizione dell'associazione degli spedizionieri genovesi è il direttore generale Giam-paolo Botta, che richiama anche il confronto avviato nei mesi scorsi con il presidente di Federacciai Antonio Gozzi. Proprio Gozzi, intervenendo il 27 Aprile all'Assemblea pubblica di Spediporto, aveva posto il futuro della siderurgia al centro di una riflessione più ampia sulla sovranità industriale italiana.

"Un atto di difesa della nostra economia e una risposta strategica che l'Italia attendeva da tempo", è il giudizio di Botta sulla cordata. Una posizione che Spediporto lega alla necessità di andare oltre la ge-

stione della singola emergenza industriale e costruire una strategia nazionale capace di tenere insieme produzione dell'acciaio e competitività delle infrastrutture logistiche.

"Siamo convinti – prosegue Botta – che un Piano Industriale Nazionale Strategico sia l'unica vera chiave per mettere in sicurezza la filiera dell'acciaio, legando la produzione manifatturiera alla competitività della logistica e dei porti".

Genova nella partita della siderurgia

Il ragionamento assume una dimensione particolare a Genova, dove la vicenda dell'ex Ilva si intreccia con il futuro industriale delle aree di Cornigliano e con il rapporto tra fabbrica e porto.

Per Spediporto, un eventuale rilancio non dovrebbe dunque essere letto esclusivamente attraverso la capacità produttiva degli stabilimenti, ma inserito in un sistema nel quale siderurgia, trasformazione manifatturiera, terminal portuali e servizi logistici possano operare come parti della stessa filiera.

"La portualità e lo shipping siano pronti a fare la propria parte al fianco di chi investe nel futuro produttivo della nazione", sostiene Botta, indicando la possibilità di costruire "una rete virtuosa di produzione 'a freddo' e manifattura".

È proprio il collegamento tra attività industriali e infrastrutture logistiche a rappresentare uno dei punti centrali della posizione espressa dagli spedizionieri genovesi. La presenza del porto, la capacità di movimentazione delle merci e la disponibilità di aree industriali possono infatti assumere un ruolo rilevante nella costruzione di una filiera capace di collegare approvvigionamento, trasformazione e distribuzione.

Cornigliano, la leva di ZLS e Zona Franca Doganale

In questa prospettiva Spediporto riporta al centro anche due strumenti sui quali Genova discute da tempo: la Zona Logistica Semplificata (ZLS) e la Zona Franca Doganale (ZFD).

Secondo Botta, entrambe potrebbero diventare leve per accompagnare il rilancio delle aree di Cornigliano e favorire l'integrazione tra siderurgia a freddo, manifattura e logistica.

Da qui l'appello rivolto direttamente alle istituzioni territoriali.

"Chiediamo quindi agli enti locali, Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità di Sistema Portuale, di mettere sempre più al centro della programmazione economica la ZLS e la ZFD; sono strumenti strategici che possono contribuire in maniera decisiva alla realizzazione e allo sviluppo di questo sistema tra siderurgia a freddo e manifattura".

La posizione di Spediporto allarga così il dossier ex Ilva oltre i confini della singola vertenza industriale. Il

punto, nella lettura dell'associazione, è stabilire quale spazio l'Italia intenda conservare nelle filiere produttive strategiche e quale ruolo possano assumere i grandi sistemi portuali nel sostenerle.

"La siderurgia è la spina dorsale della produzione Made in Italy", conclude Botta. "Sostenere questa cordata significa difendere l'indipendenza strategica dell'Italia. Avanti, insieme, per un'industria forte e un Paese competitivo".

Per Genova, la questione assume una dimensione ulteriore: il futuro di Cornigliano può diventare un banco di prova del rapporto tra politica industriale e politica portuale, verificando sul campo se strumenti logistici e doganali possano essere utilizzati non soltanto per attrarre traffici, ma per sostenere e consolidare attività manifatturiere ad alto valore aggiunto.

 **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

DARSENA EUROPA, LIVORNO CAMBIA PASSO: TASK FORCE PER L'OPERA



La Darsena Europa entra direttamente nel cuore della macchina amministrativa di Palazzo Rosciano. Una task force interna, costruita per mettere in connessione stabile competenze tecniche, amministrative e decisionali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con la struttura commissariale guidata da Giancarlo Dionisi, diventa uno dei primi atti organizzativi del nuovo segretario generale Pierpaolo Danieli. Una scelta che va oltre la costituzione di un gruppo di lavoro: segna la volontà della nuova governance dell'AdSp di trasformare il principale progetto infrastrutturale del porto di Livorno in una priorità trasversale dell'intero Ente.

Darsena Europa, nasce la task force dell'AdSp

Il provvedimento, fortemente voluto dal presidente Davide Gariglio, istituisce il Gruppo di supporto alla Piattaforma Europa, formato da diversi dirigenti di Palazzo Rosciano e chiamato a svolgere attività consultive, di approfondimento e di analisi connesse alla

realizzazione dell'opera.

L'obiettivo dichiarato è costruire un raccordo unitario tra le esigenze funzionali dell'AdSp e quelle della struttura commissariale, evitando che la complessità amministrativa di un intervento di questa portata produca compartimenti separati proprio nella fase in cui diventa essenziale coordinare competenze, procedure e decisioni.

È questo il significato politico-amministrativo più rilevante della decisione. La Darsena Europa non viene considerata come un dossier affidato esclusivamente alla gestione straordinaria del commissario, ma come un progetto attorno al quale deve muoversi in maniera coordinata anche la struttura ordinaria dell'Autorità portuale. La collaborazione tra Danieli e Dionisi viene così tradotta in un meccanismo organizzativo permanente, mentre Gariglio imprime alla nuova fase della presidenza una prima indicazione precisa: l'accelerazione della Piattaforma Europa

passa anche dalla capacità dell'Ente di ridurre le distanze tra amministrazione ordinaria e gestione commissariale.

Non si tratta di un dettaglio. Le grandi infrastrutture portuali italiane si misurano sempre più spesso non soltanto con la disponibilità delle risorse o con la complessità ingegneristica delle opere, ma con la capacità delle amministrazioni di governare contemporaneamente autorizzazioni, progettazione, lavori, rapporti istituzionali e interessi economici. È proprio su questo terreno che la nuova task force dovrà misurare la propria efficacia.

La prima impronta della nuova governance

La costituzione del gruppo assume inoltre un significato più ampio perché si inserisce nel percorso di riorganizzazione dell'Autorità di Sistema Portuale avviato dai nuovi vertici di Palazzo Rosciano.

Per Danieli, appena insediatosi nella funzione di segretario generale, la scelta di intervenire immediatamente sull'organizzazione legata alla Darsena Europa indica quale sia la gerarchia delle priorità.

Da una parte occorre sostenere con una struttura adeguata il più importante investimento destinato a modificare la configurazione competitiva del porto di Livorno; dall'altra bisogna evitare che la concentrazione di energie sui grandi cantieri finisca per comprimere le funzioni ordinarie dell'AdSp e la gestione quotidiana del sistema portuale.

È un equilibrio tutt'altro che secondario. Palazzo Rosciano dovrà infatti accompagnare contemporaneamente la trasformazione infrastrutturale dello scalo e continuare a garantire le proprie funzioni istituzionali nei porti del sistema. La riorganizzazione annunciata dalla governance nasce dunque anche dalla necessità di costruire una struttura amministrativa capace di reggere entrambe le dimensioni.

In questo quadro, il rapporto con la struttura commissariale di Dionisi diventa decisivo. La scelta di istituire un gruppo composto da dirigenti dell'AdSp punta

a mettere stabilmente a disposizione del progetto conoscenze e competenze interne, creando un luogo nel quale affrontare preventivamente criticità, approfondire gli aspetti tecnici e amministrativi e rendere più fluido il processo decisionale.

“La Piattaforma Europa rappresenta il futuro economico del nostro scalo e della logistica nazionale”, ha dichiarato Danieli. “Seguendo la chiara linea strategica tracciata dal presidente Gariglio, che ha voluto fortemente questa task force, lavoreremo per attivare ogni sinergia possibile con la struttura commissariale, al fine di dare risposte rapide al cluster portuale e procedere spediti verso la realizzazione dell'opera”.

Parole che collocano la Darsena Europa su una scala che supera i confini livornesi. Ed è precisamente questa la partita.

Livorno si gioca una parte del proprio futuro. La Piattaforma Europa non è infatti semplicemente un ampliamento del porto. È il progetto attraverso il quale Livorno punta a modificare strutturalmente la propria capacità di competere nel Mediterraneo e nelle catene logistiche nazionali e internazionali.

Per questo il tempo amministrativo diventa una variabile economica. Ogni avanzamento dell'opera deve confrontarsi con un mercato che, nel frattempo, continua a cambiare: evolvono le dimensioni delle navi, le strategie dei grandi carrier, l'organizzazione dei terminal, i corridoi logistici europei e la competizione tra gli scali mediterranei. Un'infrastruttura strategica non viene quindi giudicata soltanto sulla sua qualità progettuale, ma anche sulla capacità di arrivare sul mercato quando il mercato ne ha bisogno.

È qui che la scelta compiuta da Gariglio e Danieli acquista il suo significato più concreto. Fare della Darsena Europa una responsabilità condivisa significa tentare di comprimere le distanze tra il progetto e la macchina chiamata a renderlo possibile.

Il passaggio dalla logica del dossier a quella della re-

sponsabilità organizzativa rappresenta, almeno nelle intenzioni, il primo segnale della nuova stagione di Palazzo Rosciano. La task force dovrà adesso dimostrare di essere qualcosa di più di un ulteriore livello amministrativo: dovrà diventare uno strumento capace di sciogliere nodi, anticipare problemi e accompagnare la struttura commissariale nella progressione dell'opera.

Perché attorno alla Darsena Europa non si misura soltanto la capacità di Livorno di realizzare una grande

infrastruttura. Si misura la possibilità del porto di costruirsi una posizione diversa nella geografia logistica dei prossimi decenni.

Ed è probabilmente questo il messaggio più forte contenuto nel primo intervento organizzativo di Danieli: la Darsena Europa non può più essere soltanto uno dei progetti dell'Autorità portuale. Deve diventare il progetto attorno al quale una parte dell'Autorità portuale si organizza.

Le rubriche messengeromarittimo.it per gli abbonati



AUTOMAR: NUOVO CONTRATTO INTEGRATIVO PER LA SEDE DI GIOIA TAURO



Dopo circa vent'anni di sostanziale vacanza contrattuale, fatta eccezione per una breve esperienza nel periodo Covid, a Gioia Tauro arriva il primo contratto integrativo.

È Automar S.p.A. ad annunciare la ratifica del nuovo Contratto Integrativo Aziendale per la sede operativa dello scalo calabrese, sottoscritto con le organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, UGL MARE e SUL.

La società è stata assistita nel percorso da Assiterminal (Associazione Italiana Porti e Terminal Operator), rappresentata dal direttore Alessandro Ferrari.

Un passaggio particolarmente significativo nelle relazioni industriali e un risultato che si inserisce in una fase di forte sviluppo delle attività di Automar nel porto di Gioia Tauro e che nasce dalla volontà condivisa di costruire un modello stabile di dialogo, confronto e partecipazione, capace di coniugare le esigenze di crescita e competitività dell'azienda con la tutela del lavoro e la valorizzazione delle professionalità.

Negli ultimi anni Automar ha avviato nell'area portuale un importante programma di investimenti infrastrutturali e tecnologici, con l'obiettivo di contribuire al consolidamento di Gioia Tauro quale hub intermodale di riferimento per i traffici industriali e automotivi nel Mediterraneo.

A questo percorso si è accompagnato l'ampliamento delle aree operative, con circa 80.000 metri quadrati aggiuntivi in concessione, la realizzazione di nuove infrastrutture e servizi e un significativo rafforzamento occupazionale, con l'inserimento di 37 nuove risorse.

Il nuovo contratto integrativo accompagna questa evoluzione intervenendo sull'organizzazione del lavoro e introducendo strumenti volti a migliorare contemporaneamente efficienza operativa, condizioni di lavoro e qualità del servizio.

Tra gli ambiti disciplinati figurano una nuova regolamentazione degli orari e della flessibilità organizzativa, sistemi di premialità collegati alla continuità operativa, alla qualità e alla produttività. L'accordo disciplina inoltre strumenti e tecnologie dedicati alla

sicurezza e alla gestione del terminal, definendone modalità di utilizzo e garanzie a tutela dei lavoratori.

Particolare attenzione è riservata proprio ai temi della sicurezza, del benessere e della sostenibilità, coerentemente con la strategia ESG sviluppata da Automar e con un sistema di gestione supportato dalle certificazioni ISO 45001 per la salute e sicurezza sul lavoro e ISO 9001 per la qualità.

L'intesa nasce infatti dalla consapevolezza che lo sviluppo del terminal e le sfide poste da un mercato automotive e marittimo in continua evoluzione richiedano un'organizzazione sempre più moderna e flessibile, ma anche il coinvolgimento delle persone e una crescente condivisione degli obiettivi.

Il contratto avrà durata triennale, con efficacia dal 1° Agosto 2026 al 31 Luglio 2029, e prevede momenti periodici di verifica e confronto tra le parti.

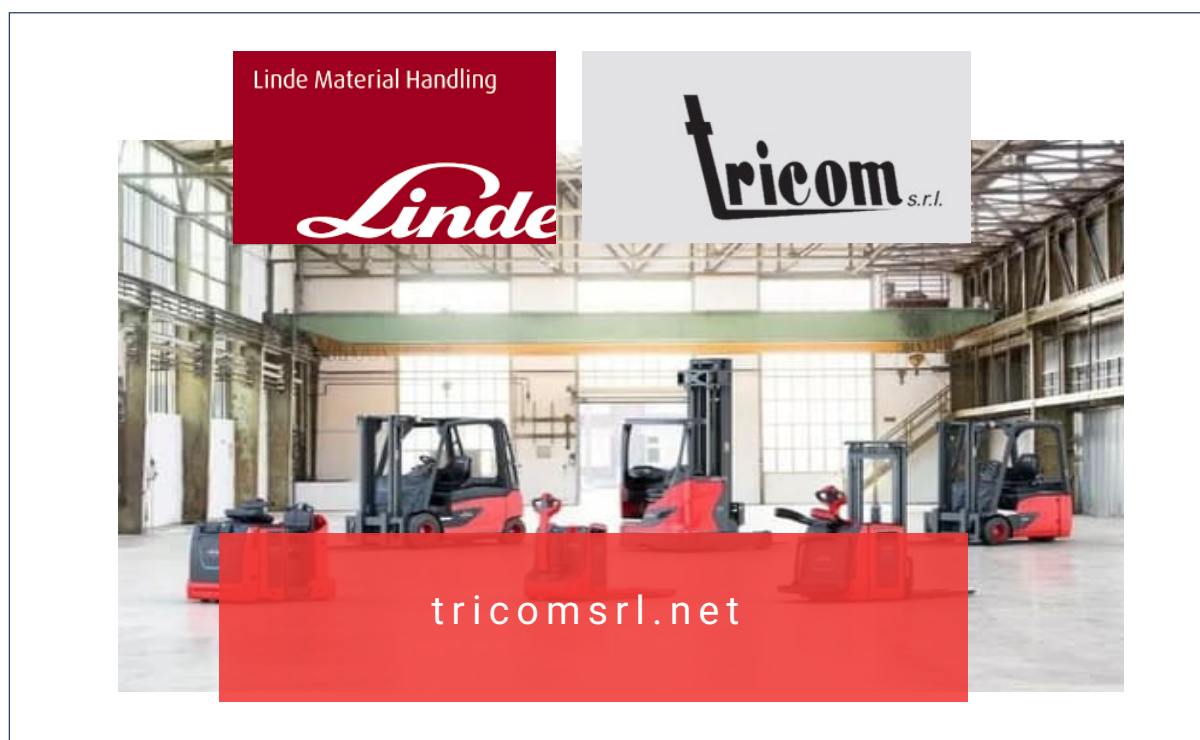
Per Automar, l'accordo costituisce così un ulteriore tassello del progetto di sviluppo della presenza aziendale a Gioia Tauro: un percorso nel quale innovazione, efficienza, sostenibilità e qualità del lavoro

concorrono alla costruzione di un terminal sempre più competitivo e strategico per la logistica automotive italiana e mediterranea.

"Questo accordo rappresenta molto più di un rinnovo contrattuale: è un nuovo punto di partenza per Gioia Tauro" è il commento del direttore generale Giuliana Brucato.

"La crescita che stiamo costruendo attraverso investimenti, nuove tecnologie e nuova occupazione deve procedere insieme alla valorizzazione di chi ogni giorno contribuisce alle nostre attività. Il dialogo con le Organizzazioni Sindacali e il supporto di Assiterminal ci hanno consentito di raggiungere un'intesa capace di guardare contemporaneamente alle persone, alla qualità del lavoro e alla competitività del terminal".

Aggiunge il direttore di Assiterminal Alessandro Ferrari: "Affiancare un associato nella definizione della contrattazione aziendale è sempre un'esperienza molto utile per entrare nel merito dei modelli organizzativi di una portualità molto diversificata: quando azienda e lavoratori si confrontano per migliorare produttività e condizioni contrattuali, il risultato cresce tutti e il comparto nel suo insieme".



VIAGGIO COMBINATO NAVE-AEREO: UNA NUOVA TRATTA DA GENOVA A FRANCOFORTE



Grazie alla collaborazione tra Discover Airlines, Aeroporto di Genova e Costa Crociere prenderà il via domenica 28 Marzo 2027 il nuovo volo diretto Genova-Francoforte.

Il collegamento sarà operato da Discover Airlines (compagnia aerea leisure del gruppo Lufthansa) con aeromobili Airbus 320 da 180 posti e sarà attivo con due frequenze settimanali (sabato e domenica) per l'intera durata della stagione estiva 2027.turistica

Un tutt'uno nave-aereo che permetterà di accedere ai pacchetti di Costa Crociere "Fly & Cruise" che consentono di abbinare il volo alle crociere di Costa Toscana con imbarco dal porto di Savona ed a quelle di Costa Fascinosa dal porto di Genova, un importante risultato reso possibile grazie all'impegno di tutte le parti coinvolte.

L'attivazione della nuova tratta Genova-Francoforte nasce infatti con un triplice obiettivo: incrementare i flussi turistici internazionali verso Genova e la Liguria, potenziare la connettività del Colombo con i principali hub europei e soddisfare le esigenze del mercato

crocieristico tedesco che sceglie di trascorrere una vacanza nel Mediterraneo Occidentale a bordo delle navi Costa Crociere in partenza da Genova e Savona.

"L'avvio del nuovo collegamento diretto con Francoforte è un risultato importante per l'Aeroporto di Genova e per il sistema economico e turistico ligure" ha dichiarato Matteo Paroli, presidente Aeroporto di Genova.

"Avere una connessione diretta con uno dei principali hub europei significa aumentare concretamente l'accessibilità della Liguria e creare nuove opportunità di traffico, sia incoming sia outgoing. Francoforte non è soltanto una nuova destinazione, ma una porta di accesso a un mercato internazionale di grande rilevanza. Il collegamento apre nuove possibilità per chi arriva in Liguria per turismo o per lavoro e, allo stesso tempo, risponde alle esigenze di un mercato strategico per il nostro sistema crocieristico, rafforzando l'integrazione tra aeroporto, porto e operatori del settore. È questo il valore più significativo dell'operazione: non si tratta semplicemente di aggiungere una rotta, ma di costruire connessioni capaci di generare nuove opportunità. La collaborazione tra aeroporto, compagnia aerea e operatore crocieristico dimostra che, quando si lavora in una logica di sistema, è possibile ottenere risultati concreti e rafforzare la competitività complessiva. A nome di tutto l'Aeroporto di Genova, dei suoi dirigenti e lavoratori – ha concluso Paroli – desidero ringraziare Discover Airlines e Costa Crociere per questa importante collaborazione che auspichiamo possa consolidarsi ulteriormente in futuro".

"Il nuovo collegamento con Francoforte, uno dei principali hub europei, rappresenta un tassello strategico per la crescita del nostro territorio e del mercato crocieristico. L'aeroporto di Genova diventa così una porta d'accesso sempre più competitiva per i pas-

seggeri internazionali che scelgono la Liguria come home port per le loro vacanze” ha aggiunto Mario Zanetti CEO Costa Crociere.

“Collegamenti aerei più efficaci significa avvicinare ulteriormente Genova ai mercati internazionali e genera ricadute positive concrete sul tessuto economico locale: dal comparto crocieristico all’ospitalità, dai trasporti al commercio. Con questo progetto – ha proseguito Zanetti – confermiamo l’impegno di Costa a contribuire allo sviluppo del territorio e della sua economia, valorizzando il ruolo del turismo e delle crociere come motori di crescita, in collaborazione con partner e istituzioni”.

“Siamo lieti di collaborare a stretto contatto con Costa Crociere e l’aeroporto di Genova per il lancio di questo nuovo collegamento” ha dichiarato Marco Götz, Chief Commercial Officer di Discover Airlines.

“Genova – ha proseguito Götz – non è solo una meta apprezzata della Liguria, ma anche una delle più importanti porte di accesso per le crociere nel Mediterraneo. Questa nuova rotta rappresenta un’integrazione ideale nella nostra offerta di viaggi leisure e offre ai nostri ospiti ancora più opportunità di trascorrere una vacanza in Italia”.

“L’attivazione del collegamento con Francoforte è il risultato di un lavoro condiviso con Discover Airlines e Costa Crociere e conferma l’importanza di costruire un’offerta integrata tra trasporto aereo e traffico crocieristico” ha affermato Francesco D’Amico – Direttore Generale dell’Aeroporto di Genova.

“La nuova rotta – ha proseguito D’Amico – ci permette di rispondere in modo ancora più efficace alla domanda proveniente dal mercato tedesco e, inoltre, rappresenta un’opportunità per consolidare la collaborazione con un grande gruppo come Lufthansa e per sviluppare ulteriormente le connessioni con i principali hub europei. Stiamo lavorando per consolidare questa dire-

zione e costruire ulteriori opportunità di crescita per l’Aeroporto di Genova”.

“E’ con grande soddisfazione che abbiamo portato a termine questa operazione, che consolida e rafforza, insieme all’Aeroporto di Genova, lo sviluppo del traffico crocieristico dalla Germania verso i porti della Liguria» ha dichiarato Daniel CAprile – VP Pricing and Revenue Management, Itinerary & Transportation di Costa Crociere.

“A testimonianza dell’apprezzamento dei nostri clienti e dell’elevato livello di soddisfazione degli ospiti che volano verso la Liguria per andare in vacanza sulle nostre navi, possiamo ora offrire collegamenti due giorni a settimana, attraverso una nuova opportunità che conferma la qualità e il comfort dei nostri servizi e valorizza un modello di viaggio integrato: un risultato di eccellenza per Costa Crociere, per i partner coinvolti e per l’intero territorio. Ringraziamo Discover Airlines per aver creduto in questo progetto e per l’impegno a renderlo duraturo nel tempo» – ha concluso CAprile, «Insieme contribuiamo a rafforzare il ruolo dell’Aeroporto di Genova, offrendo nuove connessioni attraverso uno degli hub più importanti d’Europa”.

Tutte le info disponibili su discover-airlines.com e lufthansa.com, oltre che presso le agenzie di viaggio.



**IL TALENTO
NON HA GENERE**
storie, sfide e successi femminili

GEOPOLITICA E PORTI: PAROLI ALL'INCONTRO DELL'ASSOCIAZIONE MATTEOLI



Il presidente dell'AdSp del mar Ligure occidentale Matteo Paroli torna nella "sua" Castiglioncello (Livorno) per portare un contributo all'incontro dell'associazione Altero Matteoli.

I temi, quelli della portualità italiana e mondiale, con un focus sulla rotta artica e i porti genovesi.

Hormuz: le ripercussioni sul Mediterraneo

Si parte da Hormuz: "Ricordiamoci che il 90% del traffico mondiale passa per il mare, circa 12,8 miliardi. E le incertezze iniziate dal Covid, proseguite con la guerra russo-ucraina e poi le tensioni tra Iran e Usa hanno portato la logistica ad adattarsi a nuove rotte". L'impatto è noto a tutti, dal grande industriale al piccolo utente.

"Ci sono stati settori colpiti in modo meno profondo, come quello delle crociere che ha anzi permesso al Mediterraneo di incrementare il numero di passeggeri, altri di più, come quello petrolifero".

Paroli ricorda poi che i costi sono lievitati per tanti mo-

tivi, come quello legato alle assicurazioni: "In uno scenario pericoloso l'alternativa per gli armatori è trovare rotte alternative come quella che sostituisce il passaggio da Suez con il periplo dell'Africa". Questo significa giorni di navigazione che si allungano e costi che aumentano con una significativa perdita di importanza del Mediterraneo.

"Nonostante il Mediterraneo occupi l'1,9% dei mari a livello mondiale, qui a cose normali passa circa il 20% delle merci globali. Numeri importanti" sottolinea il presidente Paroli.

La rotta artica

Ma se le navi che hanno eliche e timoni, possono muoversi su tutta la superficie marina, c'è una "nuova" rotta che fa gola a tanti.

"La rotta artica, e intendo quella a Nord-Est, la più verosimile da percorrere, che dalla Cina può arrivare fino alla Norvegia e poi in Inghilterra, permette un passaggio dall'est all'Europa in circa 18 giorni in meno di navigazione".

Tutto bello fin qui, ma ci sono da considerare diversi fattori che non la rendono ancora percorribile.

"I costi: se è vero che meno giorni di navigazione riducono i costi operativi, di fatto uno studio dimostra che per quei giorni in meno si spendono dai 400 ai 500 mila dollari in più a viaggio".

E se questo non bastasse c'è da considerare che i circa 5000 chilometri da percorrere non hanno nel loro percorso porti di sosta o riparo e la navigazione avviene in condizioni climatiche difficili che richiedono scafi particolari e assistenza.

"Questo fa sì che i prezzi delle assicurazioni siano altissimi. In più -continua il presidente dell'AdSp- sono pochi i mesi in cui si può percorrere la rotta senza particolari problemi, serve sempre il supporto di navi rompighiaccio i cui costi sono particolarmente rilevanti" aggiunge.

Va considerato poi che l'area è sotto l'amministrazione russa e cinese che non permettono il transito senza alcuni servizi specifici.

Oggi insomma la rotta artica resta ancora una strada difficile da percorrere e i numeri lo dicono: in un anno da qui è passata la stessa quantità di merci che in tempi stabili passano in 6 ore dal canale di Suez, dicono i dati riportati da Matteo Paroli.

C'è anche un problema ambientale, il cosiddetto "black carbon": la "fuliggine" che si deposita sui ghiacciai accelera il processo di scioglimento attirando maggiormente la luce. A questo si aggiunge la possibilità di un potenziale incidente con perdite di sostanze in mare che difficilmente sarebbe arginabile date le condizioni.

La riforma portuale e la strada per Genova

Tornando in Italia si parla poi di riforma portuale e il presidente Paroli non nasconde di apprezzare le novità portate dalla nascita della Porti d'Italia spa.

"Le risorse da destinare a infrastrutture portuali sono meno del passato. Per questo una regia centrale che possa gestirle in modo più preciso è da apprezzare."

Così come la possibilità che ogni porto si dedichi alla sua "vocazione" senza essere in competizione con al-

tri italiani, cosa che sarebbe controproducente.

"Anche poter agire più velocemente in un mercato che cambia in modo più rapido permetterebbe un dinamismo che può rispondere al mercato".

E su Genova, il porto che ormai amministra da circa un anno, il presidente Paroli ha un obiettivo chiaro: un Piano regolatore portuale che integri meglio porto e città e permetta al capoluogo ligure di ridurre i disagi di viabilità che si riscontravano finora. "La prova dell'estate è riuscita e grazie ad alcuni interventi dell'AdSp sulla viabilità i giorni con maggior afflusso sono stati vissuti meglio degli scorsi anni sulle strade. Il nuovo Prp punta anche a questo".

Dal 4 Settembre inizierà il confronto con il territorio e le istituzioni per poter chiudere la sua approvazione entro l'anno.

"L'ultimo era quello del 2001, varato dall'allora presidente Gallanti con il quale ho poi ho avuto modo di lavorare a Livorno. Modificare questo documento mi fa un certo effetto" ammette chiudendo Paroli.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

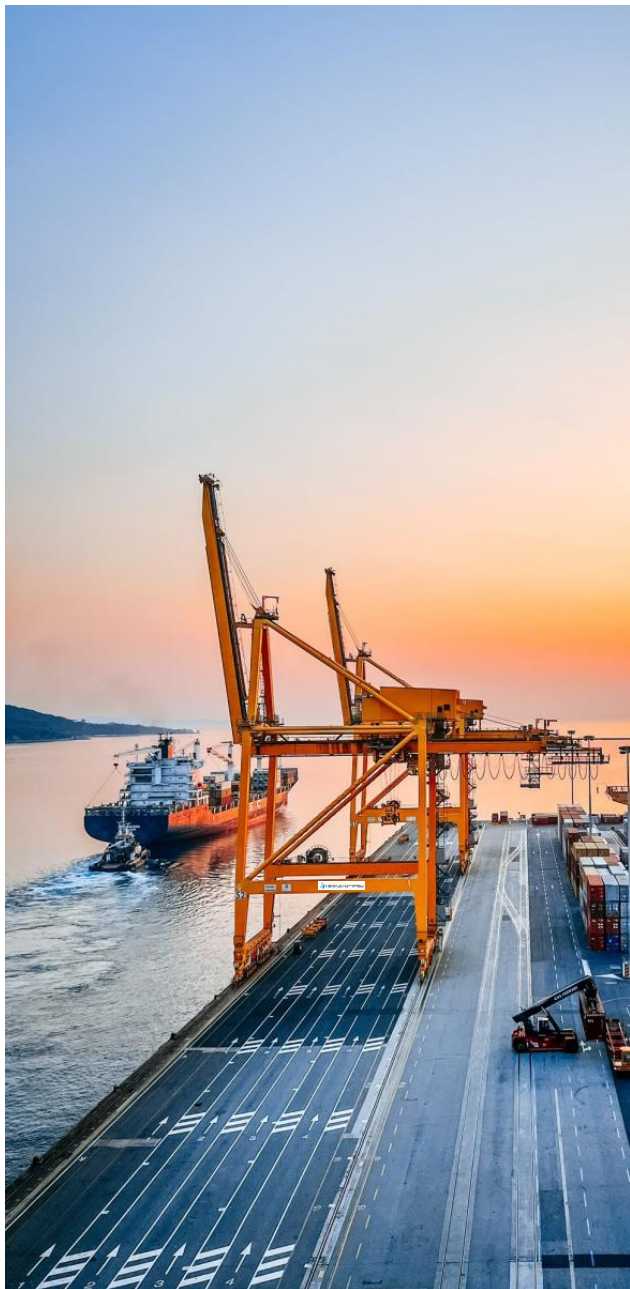
IN AGENDA

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



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

PANAMA, IL CANALE ENTRA IN RISERVA



Il primo segnale arriverà sotto la linea di galleggiamento. Dal 26 Agosto il pescaggio massimo autorizzato per le navi che utilizzano le chiuse Neopanamax del Canale di Panama scenderà a 48 piedi, pari a 14,63 metri. Otto giorni più tardi, dal 3 Settembre, il limite verrà ulteriormente abbassato a 47,5 piedi, 14,48 metri. Per il momento il numero dei transiti giornalieri non cambia. Ma l'Autorità del Canale ha già messo sul tavolo il passaggio successivo: se le condizioni idrologiche lo renderanno necessario, alla riduzione del pescaggio potranno aggiungersi tagli al numero dei booking slot giornalieri.

È questa la notizia che interessa realmente lo shipping. Panama non è ancora tornata alla crisi idrica del 2023-2024 e parlare oggi di paralisi del Canale sarebbe sbagliato. Sta però iniziando a utilizzare preventivamente gli strumenti con cui può comprimere la capacità della via d'acqua: prima il draft, eventualmente poi le prenotazioni. Il motivo è un El Niño che nelle valutazioni comunicate dall'Autorità è diventato rapidamente qualcosa di più di un rischio teorico: la probabilità di un evento severo è passata dal 25% di Aprile all'81% di Luglio.

La differenza rispetto alla precedente emergenza è sostanziale. Questa volta Panama non aspetta che il livello dei laghi trasformi la scarsità d'acqua in congestione. Sta cercando di prezzare il rischio idrologico prima che diventi un problema di capacità.

Ed è una differenza che armatori, charterer e commodity trader non possono ignorare.

Il draft diventa capacità commerciale

Il Canale funziona attraverso una relazione fisica che il commercio globale ha imparato brutalmente a conoscere tre anni fa: ogni transito consuma acqua dolce e la quantità disponibile nei bacini determina contemporaneamente quante navi possono attraversare l'istmo e quanto profondamente possono essere immerse.

Il lago Gatún non è dunque soltanto parte dell'infrastruttura idraulica. È, economicamente, una componente della capacità mondiale di trasporto.

Quando il suo livello scende, Panama dispone essenzialmente di due leve. Può ridurre il numero dei passaggi oppure abbassare il pescaggio autorizzato. Nel primo caso diminuisce direttamente la capacità giornaliera del Canale; nel secondo sono le singole navi a dover diminuire la quantità di cargo trasportabile.

Per una Neopanamax, mezzo piede in meno non è quindi una semplice variazione nautica. Significa potenzialmente meno tonnellate imbarcate, diversa pianificazione dello stivaggio, maggiore attenzione al bunker e alla distribuzione dei pesi. L'effetto varia naturalmente secondo tipologia, dimensione e condizioni di carico della nave, ma il principio economico è sempre lo stesso: quando diminuisce il draft disponibile, diminuisce la libertà con cui l'armatore può utilizzare la capacità fisica dell'unità.

L'Autorità ha già effettuato diversi aggiustamenti nel corso dell'anno. Quelli annunciati per il 26 Agosto e il 3 Settembre saranno rispettivamente il quarto e il quinto intervento sul pescaggio, decisi sulla base dei livelli idrici e delle proiezioni per Gatún nelle settimane successive. Sono misure inserite in una strategia di conservazione della risorsa avviata già nel dicembre 2025 proprio in preparazione della stagione secca 2026.

Per adesso Panama mantiene il traffico.

Al 30 Giugno, nel fiscal year 2026, il Canale registrava una media di 35 transiti giornalieri e aveva totalizzato 10.726 passaggi, il 5,2% in più rispetto ai 10.191 dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Anche il tonnellaggio era cresciuto: 389,96 milioni di PC/UMS tons, +7,2%, trainato in particolare da portacontainer e LPG carrier.

È precisamente questa combinazione a rendere delicata la situazione: la domanda è forte proprio mentre la capacità fisica torna a dipendere dall'acqua.

Il prossimo livello sono gli slot

Il passaggio decisivo arriverà se Panama dovesse intervenire sulle prenotazioni.

L'amministratore del Canale, Ricaurte Vásquez Morales, lo ha detto esplicitamente nell'ultimo market update: in presenza di un El Niño severo sono probabili restrizioni di capacità non soltanto attraverso il pescaggio, ma anche mediante una riduzione del numero dei booking slot giornalieri. Tempistica e intensità dipenderanno dall'evoluzione delle condizioni idrologiche e del mercato.

Ed è qui che una questione apparentemente meteorologica diventa shipping economics.

Il sistema di prenotazione del Canale distribuisce una risorsa intrinsecamente limitata: il diritto di attraversare l'istmo in una determinata finestra temporale. In condizioni operative normali gli slot vengono assegnati attraverso differenti periodi di booking, mecca-

nismi di priorità e il sistema LoTSA, mentre nel terzo periodo gli slot disponibili possono essere assegnati attraverso aste. L'Autorità conserva inoltre la possibilità di modificarne il numero in funzione della sicurezza e dell'efficienza operativa.

Quando l'acqua diminuisce, dunque, Panama può trasformare una scarsità naturale in una scarsità commerciale amministrata.

Il prezzo di quella scarsità non si misura soltanto nel pedaggio. Entra nel costo dell'attesa, nella disponibilità dello slot, nelle aste, nella programmazione della nave e, soprattutto, nel valore economico dell'alternativa.

Una nave che non riesce ad attraversare Panama quando previsto deve aspettare, modificare la propria rotazione oppure scegliere una rotta differente. Per alcune categorie di traffico ciò può significare migliaia di miglia nautiche aggiuntive.

È ciò che rese la crisi del 2023-2024 molto più importante di una semplice siccità locale. La riduzione progressiva dei transiti costrinse operatori e trader a ricalcolare itinerari, tempi e costi. Nell'ottobre 2023 l'Autorità arrivò ad annunciare un progressivo taglio degli slot proprio per fronteggiare la carenza d'acqua.

Quella esperienza è oggi incorporata nelle decisioni del Canale. L'ACP sottolinea esplicitamente che le misure del 2026 derivano anche dalle lezioni apprese durante la crisi 2023-2024, insieme alle analisi idrologiche e ai dati storici.

La gestione è quindi diventata anticipatoria: non aspettare la congestione per diminuire la capacità, ma ridurre progressivamente l'esposizione prima che la disponibilità idrica raggiunga livelli critici.

Per gli armatori significa però convivere con una nuova variabile operativa: la capacità di Panama non è più considerevole completamente rigida durante l'intero anno.

Il clima entra nel network planning

Il punto industrialmente più interessante è proprio questo.

Per decenni i grandi chokepoint marittimi sono stati analizzati soprattutto attraverso categorie geopolitiche e militari. Suez poteva essere chiuso da una guerra o bloccato da una nave. Hormuz era vulnerabile a un conflitto regionale. Malacca concentrava il rischio derivante dalla densità del traffico e dalla sicurezza della navigazione.

Panama introduce una vulnerabilità differente: il collo di bottiglia dipende da una risorsa naturale finita.

La conseguenza è profonda perché il cambiamento climatico e la variabilità meteorologica entrano direttamente nel network planning delle compagnie di navigazione. Non come costo ambientale esterno, ma come parametro operativo capace di determinare pescaggio, capacità, transit time e quindi economia del viaggio.

La situazione del 2026 è inoltre particolare perché si inserisce in una rete marittima globale già sottoposta a forti tensioni. Ogni restrizione significativa su un chokepoint non rimane confinata al chokepoint: redistribuisce navi e cargo sulle rotte alternative, modifica i ton-mile e assorbe capacità.

È lo stesso principio che abbiamo visto operare negli ultimi anni su altri corridoi, pur per ragioni completamente differenti. Allungare una rotta equivale a consumare capacità navale. La nave continua a esistere, ma impiega più giorni per trasportare lo stesso carico tra origine e destinazione.

Per questo Panama interessa ben oltre il traffico che fisicamente attraversa il Canale.

Se le restrizioni dovessero diventare severe, l'effetto potrebbe propagarsi sulla disponibilità di tonnellaggio e sulla programmazione delle flotte. Il grado di esposizione sarebbe diverso tra container, LNG, LPG, tanker e dry bulk perché ciascun segmento presen-

ta differenti rotte alternative, economics e sensibilità al tempo. Ma il denominatore comune rimarrebbe la perdita di efficienza della rete.

Ed è anche per questa ragione che il booking slot diventa una commodity operativa.

L'Autorità mantiene le aste giornaliere come strumento aggiuntivo per consentire ai clienti di ottenere una prenotazione quando gli slot ordinari non sono disponibili o quando è richiesta maggiore flessibilità. In una fase di capacità abbondante è un meccanismo gestionale. Quando la capacità si restringe, diventa invece un indicatore del valore attribuito dal mercato al tempo risparmiato.

Più costosa è l'alternativa a Panama, maggiore può diventare la disponibilità dell'armatore a pagare per attraversarlo.

È il mercato che attribuisce un prezzo all'acqua.

Dopo il 2023 Panama vuole comprare sicurezza idrica

La risposta strutturale dell'Autorità non si limita però alla gestione dei draft.

Il grande progetto è Río Indio, destinato a rafforzare la sicurezza idrica del sistema e a ridurre la vulnerabilità del Canale alle future oscillazioni delle precipitazioni. La progettazione e l'ingegneria stanno avanzando in vista della gara prevista nel 2027, mentre sono in corso gli studi ambientali e le procedure connesse al reinsediamento delle comunità interessate.

È probabilmente questo l'aspetto più importante nel lungo periodo.

Panama ha compreso che il proprio problema strategico non consiste semplicemente nell'avere abbastanza chiuse. L'espansione inaugurata nel 2016 ha aumentato enormemente la dimensione delle navi che possono attraversare l'istmo, ma la capacità infrastrutturale deve essere alimentata da una corrispondente capacità idrica.

La nuova frontiera dell'investimento diventa quindi l'acqua.

È un paradosso soltanto apparente. Il commercio marittimo mondiale investe centinaia di miliardi in portacontainer, LNG carrier, terminal automatizzati e corridoi ferroviari, ma uno dei suoi snodi fondamentali può perdere capacità perché il livello di un lago non consente alle navi di immergersi quanto previsto.

Panama ha avuto due anni relativamente favorevoli. Le abbondanti precipitazioni del 2025 e una stagione secca 2026 insolitamente umida hanno permesso ai bacini di conservare livelli superiori alla norma e al Canale di operare senza restrizioni di pescaggio per quasi due anni. Ora la prospettiva di un El Niño severo ha cambiato nuovamente il calcolo.

Non siamo ancora davanti alla replica del 2023.

Ma proprio l'assenza, per ora, di una crisi conclamata rende interessante ciò che sta accadendo. Il Canale sta intervenendo prima della crisi. Dal 26 Agosto meno pescaggio; dal 3 Settembre un altro mezzo piede in meno; successivamente, se necessario, potranno arrivare meno slot.

Per lo shipping mondiale il messaggio è piuttosto chiaro: la capacità nominale di Panama non può più essere letta soltanto contando le chiuse e le navi che possono attraversarle. Deve essere letta insieme ai millimetri di pioggia, al livello di Gatún e alle previsioni del Pacifico tropicale.

Il collo di bottiglia più sofisticato del commercio globale torna così a dipendere dalla sua risorsa più elementare.

La sezione nautica messaggeromarittimo.it



FUORI TUTTO

tutto quanto fa **NAUTICA**

UNEM: CONSUMI PETROLIFERI DI Luglio LIEVEMENTE IN CALO



Unem (Unione energie per la mobilità) ha pubblicato i dati dei consumi petroliferi di Luglio che indicano come le vendite al mercato dei prodotti petroliferi, a parità di giorni lavorativi, si siano attestate a circa 4,7 milioni di tonnellate, con un calo del 4,2% rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

A penalizzare sono stati gli andamenti del gasolio extra-rete e la petrolchimica che non sono stati bilanciati dalla continua crescita della benzina e dal record storico del jet fuels.

I prezzi alla pompa, che sono risaliti da inizio Luglio fino a fine mese (su benzina e gasolio), si sono inseriti in un periodo di frenata industriale e hanno comportato un calo per il gasolio motori dell'8,4% (-191.000 tonnellate), con il canale rete che ha segnato una contrazione più contenuta (-3,9%) rispetto a quello extra-rete (-13,5%), storicamente legato al trasporto pesante.

La benzina invece continua a mostrare segni positivi (+3,1%, +27.000 tonnellate), raggiungendo i volumi più elevati da 16 anni a questa parte, tornando a quota 900 mila tonnellate immesse in consumo in un mese.

Su tutti un dato, quello del jet fuel risulta particolarmente significativo con il terzo incremento consecutivo (+3,6%, +16.000 tonnellate) e soprattutto con un nuovo record storico assoluto.

Mai in Italia sono stati immessi in consumo volumi così alti di jet fuel in un singolo mese.

Positivo il gpl autotrazione (+3,5%, +5.000 tonnellate), anche a causa di aumenti dei prezzi molto più contenuti rispetto agli altri carburanti.

Sesto mese positivo anche per il bunker marino che cresce del 5,9% ancora favorito da alcune situazioni contingenti nei porti spagnoli del Mediterraneo, ma anche dall'andamento positivo dei traffici navali dei porti italiani che segnano valori record per la crocieristica.

Passando ai prodotti in territorio negativo, i lubrificanti flettono per il terzo mese consecutivo (-9,1%, -3.400 tonnellate); oltre al calo del settore motori (-4,8%) di rilievo è anche la forte contrazione della domanda del settore industriale (-13,5%), a conferma della difficoltà congiunturale dell'industria italiana.

Consumi totali

Per quanto riguarda i consumi petroliferi totali, Unem fa sapere che a Luglio sono stati oltre 5,1 milioni le tonnellate (-5,2%, -280.000 tonnellate), penalizzati non solo dall'atteso calo della petrolchimica (-52%, -76.000), ma anche dalla citata flessione del gasolio che ha pesato per il 93% del calo totale nelle vendite. accise gasolio

I prezzi al consumo dei carburanti in media si sono attestati a 1,908 euro/litro per la benzina e a 2,027 euro/litro per il gasolio, in aumento rispettivamente di 4,3 e 7,3 centesimi rispetto a Giugno dopo il fallimento della tregua tra Usa ed Iran del 18 Giugno.

I prezzi industriali italiani sia di benzina che gasolio hanno confermato un delta negativo rispetto alla media dell'area euro superiore ai 4 centesimi euro/litro, a riprova di andamenti più che congrui rispetto all'andamento dei mercati internazionali.

Relativamente ai primi sette mesi del 2026, le vendite al mercato nazionale sono state pari a circa 28,6 milioni di tonnellate, in calo del 3,3% (-989.000 tonnellate) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Da notare come la carica petrolchimica pesi per il 76% sulla riduzione totale delle vendite nazionali, a conferma di una crisi strutturale del settore che negli ultimi cinque anni ha perso oltre 2 milioni di tonnellate di

produzione.

In particolare, sottolinea l'unione, si consolidano i consumi totali di benzina pari a 5,4 milioni di tonnellate (+5,5%, +284.000 tonnellate), e del jet fuel (+2,5%, +73.000 tonnellate). Flessione per il gasolio totale (-4,8%, -718.000 tonnellate), dovuto alla diminuzione del gasolio motori (-4,7%, -632.000 tonnellate), legata al forte calo del canale extra rete (-8,6%), e di quello ad uso riscaldamento (-11,5%).

Lieve progresso per i lubrificanti (+1,2%) e per il gpl autotrazione (+1%). Si rafforzano i bitumi (+5,2%), così come i bunkeraggi (+9,6%).

Per quanto riguarda i consumi petroliferi totali, nei primi sette mesi sono stati pari a circa 31,4 milioni di tonnellate (-4%, -1.301.000 tonnellate), penalizzati anche dal calo dei consumi di olio combustibile per la produzione termoelettrica.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

STARTmare

zoom idee che viaggiano lontane

IL CONTROLLO DI TERMINAL LIVORNO MARITTIMO ALLA FRATELLI NERI



L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), con il provvedimento n. 32042 del 4 Agosto 2026, ha esaminato e acceso il semaforo verde all'operazione che porterà Fratelli Neri S.p.A. e la controllata CILP S.r.l. ad acquisire il controllo di Terminal Marittimo Livorno S.r.l. (TML), società costituita nel Gennaio 2026 da Livorno Terminal Marittimo Autostrade del Mare S.r.l. (LTM). L'operazione prevede innanzitutto il conferimento in TML del ramo d'azienda di LTM dedicato alle attività portuali svolte presso la Darsena Uno del porto di Livorno. Si tratta di un'area di quasi 88.000 metri quadrati, destinata principalmente alle attività connesse al traffico Ro-Ro e alla movimentazione e sosta delle merci.

Successivamente, LTM procederà a un aumento di capitale riservato a CILP e Fratelli Neri. Al termine dell'operazione, queste ultime deterranno complessivamente il 66,67% di TML, mentre LTM conserverà una partecipazione del 33,33%.

Fratelli Neri avrà il controllo esclusivo

L'AGCM ha analizzato anche gli accordi relativi alla governance della nuova società, verificando se la struttura societaria potesse configurare un controllo

congiunto tra i soci. Secondo l'Autorità, però, i diritti attribuiti ai soci non consentono a LTM di esercitare un veto sulle decisioni strategiche e sulle principali scelte commerciali. Grazie ai quorum e ai diritti di voto previsti nell'assemblea e nel consiglio di amministrazione, Fratelli Neri e CILP potranno assumere le decisioni fondamentali relative alla gestione della società.

LTM manterrà alcuni diritti di tutela della propria posizione di socio di minoranza, ma tali prerogative non sono sufficienti a configurare un controllo congiunto. L'AGCM ha quindi concluso che TML sarà sottoposta al controllo esclusivo di Fratelli Neri.

Una concentrazione, ma senza obbligo di notifica preventiva

Dal punto di vista antitrust, l'operazione costituisce una concentrazione, poiché comporta l'acquisizione del controllo di un'impresa ai sensi della legge n. 287/1990. Tuttavia, l'AGCM ha rilevato che non sono superate le soglie di fatturato che fanno scattare l'obbligo di comunicazione preventiva. Il fatturato complessivo realizzato in Italia dalle imprese interessate nell'ultimo esercizio è infatti risultato inferiore alla soglia di 595 milioni di euro e soltanto una delle imprese interessate ha superato la soglia individuale di 36 milioni di euro.

Di conseguenza, pur riconoscendo la natura di concentrazione dell'operazione, l'Autorità ha stabilito che non sussisteva l'obbligo di notifica preventiva previsto dall'articolo 16 della legge n. 287/1990.

Alla luce delle verifiche effettuate, l'Autorità ha deliberato che "non vi è luogo a provvedere". L'operazione potrà quindi procedere senza un procedimento di valutazione preventiva da parte dell'AGCM, fermo restando che il provvedimento sarà comunicato alle imprese coinvolte e al Ministero delle Imprese e del Made in Italy.



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

GRUPPO TARROS TRA NUOVI INVESTIMENTI E SERVIZI PIÙ AFFIDABILI



Mentre ci si prepara alla ripartenza di tante attività, si fanno anche i primi piani che si svilupperanno a partire dall'autunno: è il caso del Gruppo Tarros che presenta un articolato programma di investimenti e di interventi operativi che, nei prossimi mesi, rafforzeranno ulteriormente la qualità dei servizi offerti, l'affidabilità e la regolarità che già caratterizza il Gruppo.

Un coinvolgimento completo che riguarda tutta la supply chain: dallo sviluppo del Terminal del Golfo e di Carbox, al rinnovo delle attrezzature alla protezione delle merci, dalla digitalizzazione dei processi commerciali al potenziamento dei collegamenti ferroviari e marittimi.

Partner e investimenti

Si rafforza il dialogo con partner ed operatori internazionali con l'obiettivo di sviluppare nuove direttrici di traffico e individuare ulteriori opportunità di crescita

per le attività del Gruppo.

In questa prospettiva, proseguono gli incontri con potenziali partner strategici e operativi per valutare la condivisione di progetti e investimenti. L'obiettivo è creare nuove sinergie, rafforzare la competitività dell'offerta e generare valore aggiunto per i clienti.

Il programma di investimenti prevede, nei prossimi mesi, l'avvio del primo lotto dei lavori di ampliamento e riqualificazione del Terminal del Golfo alla Spezia, progetto che prevede l'estensione delle banchine e l'aumento delle aree operative e di stoccaggio, con l'obiettivo di potenziare la capacità e l'efficienza del Terminal.

L'intervento rappresenta un ulteriore passo nel percorso di crescita del Gruppo ed è finalizzato a sostenere lo sviluppo delle attività terminalistiche, migliorando progressivamente la potenzialità operativa e la capacità di rispondere alle evoluzioni del mercato.

Carbox: sviluppo e consolidamento

Il programma di crescita del Gruppo coinvolge anche Carbox, società specializzata nei trasporti stradali e ferroviari nazionali e internazionali e nei servizi a supporto della logistica portuale e intermodale.

Lo sviluppo dell'azienda punta al consolidamento della rete italiana, al potenziamento della flotta e alla progressiva digitalizzazione dei processi operativi. Nell'area di Pomara, adiacente al Terminal del Golfo, Carbox ha realizzato un nuovo hub destinato allo stoccaggio e alla gestione di container vuoti e pieni, compresi i container refrigerati (reefer).

Parallelamente, la presenza di Carbox Maroc e Carbox Egypt rafforza la capacità del Gruppo di offrire servizi di trasporto terrestre integrati nei principali mercati del Mediterraneo, assicurando continuità tra

collegamenti marittimi, porti e destinazioni interne.

Particolare attenzione è dedicata anche all'efficienza e alla sostenibilità del trasporto, attraverso l'impiego di mezzi di nuova generazione, la sperimentazione di carburanti a minore impatto ambientale (HVO) e l'adozione di strumenti digitali per la gestione e il monitoraggio dei flussi.

Nuovi containers con standard qualitativi superiori

Tarros, dopo aver introdotto sul mercato il Container Certificato, ha avviato un importante programma di rinnovamento della propria flotta container, scegliendo unità di nuova costruzione caratterizzate da specifiche qualitative superiori.

Un primo lotto di 350 containers da 20 piedi è già stato acquistato e sarà consegnato a breve. Ulteriori ordini verranno avviati nei prossimi mesi, con l'obiettivo di mettere progressivamente a disposizione dei clienti attrezzature sempre più moderne, affidabili e adatte a proteggere al meglio le merci durante tutte le fasi del trasporto.

A partire da Settembre, Tarros introdurrà per tutti i trasporti affidati alla società sul territorio italiano un'estensione della copertura della responsabilità vettoriale.

I clienti potranno richiedere un'ulteriore estensione della copertura attiva che verrà garantita attraverso gli strumenti assicurativi messi a disposizione dal Gruppo.

Questa iniziativa rappresenta un significativo rafforzamento della tutela delle merci e offre una risposta concreta alle esigenze degli operatori.

Trasformazione digitale e nuovi collegamenti

Prosegue il percorso di trasformazione digitale del Gruppo con l'implementazione di un nuovo software per la gestione delle quotazioni, una nuova soluzione, destinata a tutto il Network Tarros nel Mediterraneo,

che consentirà di rendere il processo commerciale più rapido, preciso e trasparente, riducendo i tempi di risposta e migliorando ulteriormente il customer service offerto.

L'offerta intermodale si arricchisce poi di un nuovo collegamento ferroviario settimanale tra Fровi (Svezia) e Parma per poi raggiungere il porto della Spezia. Con un transit time di quattro giorni, i containers caricati in Svezia possono raggiungere il porto ligure e, nella direzione opposta, partire dalla Spezia verso il mercato scandinavo. Dallo scalo spezzino le merci possono poi raggiungere tutte le destinazioni Mediterranee del Network Tarros.

Il servizio mette a disposizione dei clienti una nuova soluzione regolare, veloce ed efficiente, rafforzando l'integrazione tra i collegamenti terrestri e la rete marittima del Gruppo riducendo il transit time dal Nord Europa alle destinazioni del Nord Africa e dell'East Med.

Il servizio GPS e quello con la Libia

Da metà Settembre sarà riorganizzato anche il servizio Great Pendulum Service (GPS): il servizio copre l'intero network Tarros, dal Portogallo al Libano e alla Siria. Sei navi garantiranno una frequenza settimanale a giorno fisso, collegando i 12 porti in rotazione.

La nuova configurazione offrirà sempre maggiore regolarità e affidabilità, facilitando la pianificazione delle spedizioni e delle attività logistiche dei clienti.

Sempre da metà Settembre, Tarros rinnoverà il collegamento con la Libia attraverso l'impiego della nave Vento di Zefiro, nave dalle prestazioni più elevate, e l'inserimento regolare del porto di Salerno nella rotazione.

La nuova rotazione sarà: La Spezia – Salerno – Malta – Tripoli – Misurata.

La revisione del servizio permetterà di offrire maggiore capillarità e continuità operativa, consolidando il ruolo di Tarros come partner ideale dell'industria



italiana nei collegamenti tra l'Italia e il Mediterraneo.

Le persone di Tarros

“La crescita del Gruppo Tarros è possibile grazie alla dedizione, alla passione ed alla capacità delle sue persone in Italia ed in tutto il Mediterraneo” scrivono dalla società.

Nell'ultimo anno sono state effettuate 37 nuove assunzioni e attivati 23 tirocini, con l'ingresso di nuove professionalità e una particolare attenzione ai giovani.

Parallelamente, il Gruppo sta lavorando su nuovi modelli organizzativi e su progetti legati all'Intelligenza Artificiale, con l'obiettivo di semplificare le attività, migliorare l'efficienza dei processi e accompagnare le persone verso modalità di lavoro sempre più evolute.

La formazione rappresenta un elemento centrale di questo percorso, con circa 5.000 ore realizzate nell'ultimo anno tra competenze tecniche, professionali e manageriali. A queste attività si affianca un forte focus internazionale, attraverso scambi di esperienze, percorsi di crescita tra società diverse

e gruppi di lavoro trasversali che coinvolgono sedi e colleghi nei diversi Paesi del Network Tarros.

La dimensione internazionale rappresenta infatti una leva sempre più importante anche per lo sviluppo delle persone: favorisce la circolazione delle competenze, il confronto tra esperienze diverse e la costruzione di una cultura aziendale comune, rafforzando l'integrazione tra Italia, Nord Africa e gli altri Paesi del Mediterraneo in cui il Gruppo opera.

L'attenzione alle persone si traduce anche in risultati misurabili: il turnover in uscita si attesta al 2,41%, il 14% dei dipendenti ha meno di 30 anni e il 47% ha un'età compresa tra 31 e 50 anni. La formazione raggiunge una media di 22 ore annue per dipendente e il sistema di valutazione qualitativa delle prestazioni coinvolge il 100% delle persone.

Sviluppo delle competenze, innovazione organizzativa e dimensione internazionale procedono quindi insieme, con l'obiettivo di costruire un Gruppo sempre più integrato, capace di valorizzare le persone e accompagnare con solidità la crescita nel Mediterraneo.



GRIMALDI GROUP

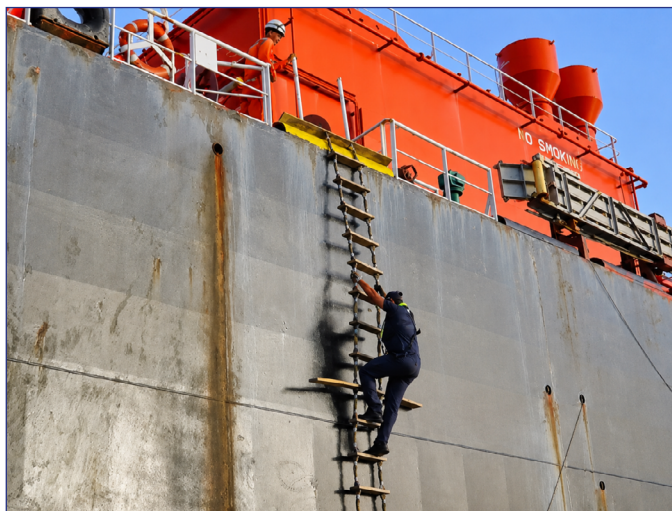
IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

DENTRO IL PORTO, INSIEME AI PILOTI



Una mattinata sulla pilotina del Corpo Piloti del porto di Livorno insieme al capo pilota Marino Biancotti. Tre interventi, dal traghetto alla chimichiera fino alla gasiera, per osservare da vicino un mestiere essenziale e poco visibile. Sullo sfondo, un porto sempre più stretto davanti al gigantismo navale e la necessità della Darsena Europa.

Ci sono mestieri senza i quali un porto semplicemente non potrebbe funzionare e che, paradossalmente, restano quasi invisibili a chi quel porto lo osserva da terra. Quello del pilota è uno di questi. Per alcune ore una troupe del Messaggero Marittimo è salita a bordo di una pilotina del Corpo Piloti del porto di Livorno, accompagnata dal capo pilota Marino Biancotti, seguendo sul campo tre servizi molto diversi tra loro.

È stato un modo per entrare nella parte meno visibile della vita quotidiana dello scalo: quella che comincia quando la pilotina lascia l'ormeggio, raggiunge una nave e il pilota sale a bordo per assistere l'ingresso o l'uscita dal porto.

Tre interventi sono bastati per mostrare quanto possano cambiare le condizioni operative da una nave all'altra. Il primo servizio ha riguardato Mega Serena

di Corsica Ferries, traghetto passeggeri impiegato nei collegamenti tra Livorno e la Sardegna. Una nave che Biancotti descrive come particolarmente manovriera grazie alle due eliche, ai due timoni e alle eliche trasversali di prua.

Ma nel pilotaggio portuale la normalità dura soltanto finché le condizioni lo consentono. "Il traghetto quando arriva con il Libeccio deve entrare perché i passeggeri devono sbarcare", spiega Biancotti. Con vento fino a 30 nodi, anche quella che in condizioni ordinarie rappresenta una manovra relativamente semplice può richiedere l'impiego dei rimorchiatori e trasformarsi in un'operazione ben più complessa.

Dalla chimichiera alla gasiera

Il secondo intervento ha portato i Piloti verso una realtà completamente diversa: una piccola chimichiera di circa 90 metri, destinata al terminal Costiero Doc nel canale industriale, con un carico indicato da Biancotti nell'ordine delle 4-5 mila tonnellate. Per raggiungere l'ormeggio la nave utilizza un rimorchiatore.

Ancora diverso il terzo servizio, quello a una gasiera carica di GPL, anch'essa diretta nella parte più interna del canale industriale.

Qui cambia tutto: La natura del carico impone procedure specifiche, tempi più rigorosi e un dispositivo operativo maggiore: tre rimorchiatori e la scorta della motovedetta della Capitaneria di porto. La manovra deve inoltre essere organizzata evitando l'incrocio con altre navi.

Ed è proprio osservando queste operazioni dalla pilotina che diventa evidente quanto il porto sia un sistema nel quale ogni movimento dipende dagli altri.

Durante la mattinata, infatti, le tre navi hanno do-

vuto attendere l'uscita di una Eurocargo di circa 200 metri dal canale industriale, assistita da due piloti. Contemporaneamente, fuori dal porto si trovava una portacontainer MSC di circa 300 metri, mentre un'altra nave lasciava il Molo Italia e un'altra ancora si preparava all'ingresso, "Il traffico a Livorno non manca", sintetizza Biancotti.

Quando il porto diventa stretto

È però parlando delle grandi portacontainer che il racconto della giornata cambia prospettiva e diventa anche una riflessione sul futuro dello scalo.

Il problema non è soltanto quante navi arrivino, ma quanto siano diventate grandi.

"Il porto di Livorno è bello, è divertente, ma è stretto", osserva il capo pilota. Gli spazi di manovra sono limitati mentre il gigantismo navale continua a spingere verso dimensioni sempre maggiori. Una portacontainer di 300 metri di lunghezza e circa 40 di larghezza rappresenta ormai una presenza ordinaria nei grandi traffici internazionali, ma nel porto attuale di Livorno significa lavorare vicino ai limiti imposti dalla sua configurazione.

"È una di quelle manovre che è abbastanza al limite proprio per la natura del porto", spiega Biancotti.

Ed è qui che una mattinata trascorsa su una pilotina finisce inevitabilmente per incrociare uno dei grandi dossier infrastrutturali della portualità italiana.

Secondo il capo pilota sono proprio navi di queste dimensioni ad aver contribuito a spingere Livorno verso la progettazione della Darsena Europa: "Qui siamo veramente nello stretto per i grandi contenitori moderni".

Vista dalla pilotina, allora, la grande infrastruttura smette per qualche momento di essere soltanto un progetto fatto di dragaggi, banchine, fondali e investimenti. Diventa la risposta a qualcosa che accade già oggi, ogni volta che una nave di 300 metri deve essere

accompagnata dentro uno spazio portuale progettato quando il gigantismo navale contemporaneo ancora non esisteva.

E proprio qui emerge il valore del pilotaggio. Tecnologia, rimorchiatori e strumenti di navigazione sono indispensabili, ma alla fine rimane una componente difficilmente sostituibile: la conoscenza quotidiana del porto, dei suoi fondali, degli spazi disponibili, del vento e del comportamento delle diverse navi.

Per qualche ora abbiamo osservato tutto questo dal mare, passando da un traghetto a una chimichiera e infine a una gasiera. Tre servizi ordinari per il Corpo Piloti, sufficienti però a comprendere quanto dietro ogni nave che entra ed esce apparentemente senza difficoltà ci sia una macchina complessa fatta di uomini, mezzi, coordinamento e responsabilità.

Da terra vediamo una nave entrare in porto. Dalla pilotina si comprende quanto lavoro serva per farla arrivare fin lì.



PORTO LIVORNO, IL TAR AZZERA I VINCOLI URBANISTICI E PAESAGGISTICI

Svolta nella pianificazione del porto di Livorno. Il Tar della Toscana, Sezione Prima, con la sentenza n. 1740 del 26 Agosto 2026, ha stabilito che il Comune non poteva estendere la propria pianificazione urbanistica alle aree portuali e retro-portuali, riportando al centro delle decisioni il ruolo dell'Authority. I giudici amministrativi hanno accolto i ricorsi riuniti presentati dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, da Porta Medicea Srl e da Confindustria Toscana Centro e Costa, insieme a un gruppo di imprese terminaliste e concessionarie. La pronuncia dichiara la nullità, per "difetto assoluto di attribuzione", degli atti comunali limitatamente alla parte relativa alle aree portuali e retro-portuali.

Il riferimento è alla delibera del Consiglio comunale n. 146 del 28 Luglio 2025, con cui Palazzo Civico aveva aggiornato il quadro conoscitivo della variante al Piano strutturale e approvato il Piano operativo, includendo nella propria pianificazione anche le aree operative del porto.

La competenza torna al Piano regolatore portuale

Secondo il Tar, dopo le modifiche introdotte all'articolo 5 della legge 84 del 1994 dal decreto-legge n. 121 del 2021, la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali spetta in via esclusiva all'Autorità di Sistema portuale attraverso il Piano regolatore portuale. Per i giudici, quest'ultimo rappresenta un "piano territoriale di rilevanza statale" e costituisce "l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio" all'interno del proprio perimetro di competenza. Al Comune rimane invece la pianificazione delle cosiddette aree di interazione porto-città, previo parere dell'AdSp.

È proprio su questo punto che il Comune, secondo il Tar, avrebbe oltrepassato i confini delle proprie attribuzioni. Palazzo Civico non avrebbe potuto discipli-



nare direttamente l'intero ambito portuale attraverso il Piano operativo, né utilizzare l'intesa sottoscritta con l'Authority nel Novembre 2023 come base per estendere la propria pianificazione. Quell'accordo, spiegano i giudici, consentiva al Comune una disciplina transitoria soltanto per le nuove aree entrate nel perimetro portuale attraverso il Documento di pianificazione strategica di sistema e comunque senza pregiudicarne l'utilizzo per finalità portuali.

Il nodo del vincolo paesaggistico

La vicenda nasce dal confronto sviluppatosi durante la procedura di conformazione del Piano operativo comunale al Piano di indirizzo territoriale con valenza di Piano paesaggistico regionale, in particolare sull'applicazione dell'articolo 142 del Codice dei beni culturali e del paesaggio. Regione Toscana e Soprintendenza avevano assunto posizioni differenti sulla possibilità di escludere le aree portuali dal vincolo paesaggistico. La Regione riteneva che ricorressero le condizioni previste dalla normativa

per la deroga, mentre il Ministero della Cultura aveva contestato l'esistenza di sufficienti garanzie sulla concreta attuazione delle trasformazioni previste dagli strumenti urbanistici. Il mancato accordo aveva portato il Comune, con la delibera del Luglio 2025, ad aggiornare la propria cartografia e a ricomprendere nel perimetro del vincolo anche le aree operative portuali e retro-portuali.

Una scelta che, secondo la ricostruzione della vicenda, era maturata anche per adeguarsi alle richieste della Soprintendenza, nonostante in precedenza Comune, Regione e Authority avessero condiviso la necessità di rappresentare al Ministero della Cultura le caratteristiche fortemente industriali e infrastrutturali di quelle aree.

Il Tar: nessuna "zona franca" dal paesaggio

La sentenza non significa, però, che il porto venga automaticamente sottratto alla tutela paesaggistica. Il Tar precisa infatti che, per gli ambiti portuali individuati dal Documento di pianificazione strategica di sistema, la deroga prevista dall'articolo 142, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio non opera automaticamente. Il Piano regolatore portuale vigente, approvato nel 2015 e quindi prima dell'entrata in vigore del PIT-PPR, dovrà essere sottoposto ai procedimenti di conformazione o adeguamento agli strumenti della pianificazione paesaggistica.

Il punto centrale della pronuncia, dunque, non è la cancellazione della tutela del paesaggio, ma lo spostamento della sede nella quale dovrà essere definito l'equilibrio tra tutela e sviluppo portuale: non il Piano urbanistico comunale, bensì il Piano regolatore portuale.

Gariglio: "Il paesaggio va tutelato nel Piano regolatore portuale"

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, interpreta la sentenza proprio in questa prospettiva. "La pronuncia non consegna al porto una zona franca dal pa-

esaggio: gli restituisce la sede propria in cui il paesaggio va tutelato, che è il piano regolatore portuale", afferma Gariglio.

Secondo il presidente dell'Authority, la decisione va nella stessa direzione indicata dal Parlamento con la legge sulla valorizzazione della risorsa mare, che riconosce la particolare natura delle aree portuali fortemente infrastrutturate e affida al Piano regolatore portuale la loro delimitazione. Per le imprese, sottolinea Gariglio, la sentenza comporta la rimozione di un aggravio procedimentale che avrebbe potuto rallentare o bloccare investimenti già programmati. Per l'Autorità, invece, aumenta la responsabilità sulla pianificazione futura.

L'Authority procederà quindi all'adeguamento del Piano regolatore vigente al Documento di pianificazione strategica di sistema, approvato con decreto ministeriale dell'11 Luglio 2024, e all'individuazione delle aree caratterizzate da rilevante e significativa infrastrutturazione. Il percorso dovrà avvenire attraverso il confronto con Regione Toscana, Comune di Livorno e Ministero della Cultura.

Soddisfatto anche il Comune

Una posizione condivisa, almeno sul risultato finale, anche dal sindaco di Livorno Luca Salvetti. Come si legge sul quotidiano locale Il Tirreno: "Siamo soddisfatti di questo pronunciamento perché fin dall'inizio avevamo detto che l'area portuale, con il suo ruolo strategico per il lavoro e lo sviluppo dell'economia cittadina, non poteva essere frenata da ulteriori procedure in questo modo", ha dichiarato il sindaco. Per Salvetti era necessario superare le criticità derivanti dall'estensione del vincolo paesaggistico all'ambito portuale. Il sindaco ha però ribadito che la decisione non mette in secondo piano la tutela del territorio: "Le tutele sul paesaggio e sulle aree urbane devono comunque rimanere il nostro riferimento primario nella gestione del nostro territorio all'insegna del buon senso e della sostenibilità".

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															
msc															
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO															
PER		NAVE	VOY	DA											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	CIT	NA	GE	CIVIT			RA	AN	TS	
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosecuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC TOMOKO	MZ634A	2/9		31/8			vedi servizio 4						
		MSC CANDICE	MZ635A	9/9		7/9									
		MSC TIANJIN	MZ636A	16/9		14/9									
		MSC MOMBASA	MZ637A	23/9		21/9									
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosecuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC ELLEN X	FD636E		7/9		10/9	5/9	vedi servizio 4			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC ELODIE	FD637E		14/9		17/9	12/9							
		MSC ABY X	FD638E		21/9		24/9	19/9							
		CONTI ANNAPURNA	FD639E		28/9		1/10	26/9							
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				---	SP	CIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS		
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	MSC ELLEN X	FD636E				10/9		vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC ELODIE	FD637E				17/9								
		MSC ABY X	FD638E				24/9								
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIOIA TAURO	NA	GE	CIVIT	VE	RA	AN	TS		
USA GOLFO - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MSC ARICA	MG635W	1/9		26/8	29/8	4/9	vedi servizio 4						
		MSC SWEDEN VI	MG636W	8/9		2/9	5/9	11/9			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC NIOVI VIII	MG637W	15/9		9/9	12/9	18/9							
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		VALUE	MG638W	22/9		16/9	19/9	25/9							
		ANTHEA Y	MG639W	29/9		23/9	26/9	2/10							
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	CIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS		
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE -(Servizio via Cristobal): Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	4	CAPE TAINARO	MC635A		1/9	25/8			28/8						
		MSC FLORA	MC636A		8/9	1/9			4/9		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC NITYA B MC637A	MC637A		15/9	8/9			11/9						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		MC638A	MC638A		22/9	15/9			18/9						
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	CIT	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 prosecuzioni interne)	5	MSC BRITTANY	NL631R		30/8		29/8				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC ABIDJAN	NL632R		7/9		6/9								
		MSC GISELLE	NL633R		14/9		13/9								
		MSC LAGOS X	NL634R		21/9		20/9								
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it					GIT	SA	LI	GE		VE	RA	AN	TS		
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC ELENi	CD635A	27/8	29/8	1/9	2/9				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC OLIA	CD636A	3/9	5/9	8/9	9/9								
		MSC RITA V	CD637A	10/9	12/9	15/9	16/9								
		MSC ARUSHI R.	CD638A	17/9	19/9	22/9	23/9								
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 prosecuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Male	7	MSC MASHA 3	YM636A			6/9			vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC SANDRA	YM636A			11/9									
		MSC PIONER IV	YM638A			18/9									
		TBN	TBA			25/9									
MAR ROSSO - Jeddah EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne),Tanga,Zanzibar INDIA - Nhava Sheva,Mundra (e prosecuzioni interne),Ennore (e prosecuzioni interne),Hazira,Cochin,Tuticorin,Kolkata,Vizag,Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim,Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Male.		MSC ARICA	MG635A			7/9									
		MSC SWEDEN VI	MG636W			14/9									
		MSC NIOVI VIII	MG637W			21/9									
		VALUE	MG638W			28/9									

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI													
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200													
													
PER	NAVE	VOY	CIVIT	SP	GIT	NA	CIV	VE	RA	AN	TS		
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it													
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne) EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu INDIA - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) BANGLADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo MALDIVE - Malè	7 bis	MSC FLORA MC636A	MC636A	29/8			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18		
	MSC NITYA B MC637A	MC637A	5/9										
	MSC LETIZIA MC638A	MC638A	12/9										
	MSC HORTENSE MC639A	MC639A	19/9										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	PA						
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	VALOR	MM636A	4/9	---	6/9	---	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18		
URUGUAY - Montevideo	MSC SABRINA	MM637A	11/9	---	18/9	---							
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar	MSC AMALFI	MM638A	18/9	---	20/9	22/8							
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.	MSC ARICA	MG635W	---	---	---	29/8							
	MSC SWEDEN VI	MG636W				5/9							
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			CIVIT	SP	GIT	PA							
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne)	9	MSC FLORA	MC636A	29/8	2/9	25/8		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18		
PERU - Callao, Paita	MSC NITYA B MC637A	MC637A	5/9	9/9	1/9								
ECUADOR - Guayaquil	MSC LETIZIA MC638A	MC638A	12/9	16/9	8/9								
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAGUA - Corinto	MSC HORTENSE	MC639A	19/9	23/9	15/9								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			CIVIT	SP	GIT								
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)	11	CAPE TAINARO	MC635A	28/8	1/9	25/8		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 FLORA	MC636A	4/9	8/9	1/9								
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe	MSC NITYA B	MC637A	11/9	15/9	8/9								
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou	MSC LETIZIA	MC638A	18/9	22/9	15/9								
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7													
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			SP	GIT	NA	AN	CIV						
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.	12	APL BOSTON	ONNOIE	29/8	-		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 prosezuzioni interne	MSC ROMA	MA634A	3/9	-									
NUOVA CALEDONIA - Noumea	APL NEW YORK	ONNOQE	10/9	-									
INDIAN OCEAN REUNION - Pointe des Galets	MSC HEIDI	MA636A	17/9	-									
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 prosezuzioni interne.	12 bis	MSC ARICA	MG635W			29/8							
NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne	MSC SWEDEN VI	MG636W			5/9								
NUOVA CALEDONIA - Noumea	MSC NIOVI VIII	MG637W			12/9								
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	VALUE	MG638W			19/9								
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 prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC ISABELLA	GJ634E			8/9	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 SAMAR	GJ635E			15/9								
JAPAN- via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama	MSC CLAUDE GIRARDET	GJ636E			21/9								
JAPAN- via Busan Osaka, Hakata, Kobe	TBN	GJ637E			29/9								

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI														
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200														
														
PER		NAVE	VOY	DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				LI	SP	NA		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)	13 ^{bis}	CAPE TAINARO	MC635A		1/9	vedi serv. 16	-----	-----						
ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC FLORA	MC636A		8/9		-----	-----		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		TBN	TBN		15/9		-----	-----						
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		22/9		-----	-----						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	TBN	YA636A		7/9	vedi serv. 2								
ALGERIA - Algeri		MERITO	YA637A		14/9									
		MSC AMIHANF	YA638A		21/9									
		MERITO	YA639A		28/9									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC MASHA 3	YM636A		6/9	vedi servizio 1								
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC SANDRA	YM637A		11/9									
		MSC PIONER	YM638A		18/9									
		MSC GIADA III	YM639A		25/9									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	16			LI	SP	GE	CIT	VE	RA		NA		TS	
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro				LI	GIT	GE	NA	VE	RA			AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	17	TBN		vedi serv. 8										
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura		TBN												
		TBN												
		TBN												
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC EAGLE III	AE636A		9/9	8/9			7/9					
		MSC ELEONORA	AE637A		16/9	15/9			14/9					HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC EAGLE III	AE638A		23/9	22/9			21/9					
		TBN	AC635A					2/9		5/9	3/9			
		MSC ROSSELLA III	AC636A					9/9		12/9	10/9			EYVAP, ISTANBUL, TEKIROAG, COSTANTIN, ISTANBUL, GENLİK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC GRETA III	AC637A					16/9		19/9	1/1			
		MSC AGATA III	AB636A		2/9	31/8	6/9		3/9	11/9				
		MSC HANNAH	AB637A		9/9	7/9	13/9		10/9	18/9				PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERIN, ISKENDERUN, BEPUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC ANTWERP III	AB638A		16/9	14/9	20/9		17/9	25/9				
		MICHIGAN	AY634R	29/8						1/9				BARU GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MICHIGAN	AY635R	5/9						8/9				
		MSC BERANGERE	QX633E						26/8					
		MSC SALERNO	QX634E						1/9					SALAH, SINGAPORE, BUSAN, KONGDO, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
		MSC TOPAZ	QX635E						13/9					
		MED SAMSUN	AS636A		5/9	6/9	9/7		1/9					
		MED AYDIN	AS637A		12/9	13/9	9/9		8/9					ISTANBUL, GENLİK, TEKIROAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MED TRABZON	AS638A		19/9	21/9	12/9		15/9					
		MSC CHARLOTTE	AS636A		13/9	14/9			13/9					
		MSC RACHEL F	AA637A		20/9	21/9			20/9					PIRAEUS, LIMASSOL, BEPUT, ALEXANDRIA EL DEIRHELA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC AZURIT	AA638A		27/9	28/9			27/9					