il Messaggero Marittimo

SETTEMBRE 2026

RASSEGNA MENSILE



follow us

PRESIDENTE PAROLI: INTERVISTA A TUTTO TONDO



Intervista a tutto tondo al presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale Matteo Paroli, durante la trasmissione di Granducato TV "Il personaggio".
Dagli inizi della sua carriera a Livorno, Antonello Riccelli ripercorre la storia di Paroli umana e professionale, raccontando passioni e episodi che hanno caratterizzato il percorso del presidente.

Al centro, il porto di Genova, ma anche l'aeroporto, di cui Paroli è diventato presidente dallo scorso Giugno, con obiettivi, strategie e piani previsti per il futuro.
Un passaggio su Livorno, ricordando quando, circa un anno e mezzo fa, sembrava potesse essere la sede della nuova presidenza di Paroli.
Un po' di rammarico per non essere rimasto nella sua città, lì dove la sua carriera era iniziata e pian piano si era consolidata, con il passaggio negli anni da responsabile dell'ufficio appalti fino al ruolo di segretario generale, lo stesso avuto anche ad Ancona quando fu chiamato dall'allora presidente Rodolfo Giampieri.
Matteo Paroli ricorda anche gli ostacoli lungo il suo percorso, quelli che però sono serviti ad aprire nuove strade che lo hanno portato oggi a gestire il porto più importante d'Italia.

L'intervista va avanti con il commento del numero uno di Palazzo San Giorgio sulla riforma portuale, sui suoi aspetti positivi e i ritocchi necessari. Una cosa è certa: per Matteo Paroli sarà una riforma che funzionerà agevolando i vari porti italiani.

Prima di chiudere la lunga intervista, le foto parlano del Paroli "uomo", con la sua famiglia, i suoi nipoti e figli, a bordo di un trattore nella sua casa in campagna perchè la natura, ammette, gli è sempre piaciuta, così come l'altra passione, quella di radioamatore, che gli ha permesso anche una piccola soddisfazione personale nel settore: quella di battere un record mondiale di distanza su collegamenti a una certa frequenza.
E ai giovani lascia in chiusura un messaggio: seguire sempre le proprie passioni perchè quelle permetteranno di arrivare dove si vuole.



Organizzato dal 2011 da

RISPOSTE TURISMO 25 ANNI 2001-2026

ITALIAN CRUISE DAY

Livorno | 23 ottobre 2026

Il forum sull'industria crocieristica italiana



L'appuntamento nazionale di riferimento per chi opera o è interessato al settore

Terminal Crociere, Porto di Livorno

SCOPRI IL FORUM
E ISCRIVITI SU

Edizione 2026 in partnership con

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
Porti di Livorno - Piombino - Portoferraio - Rio Marina - Cavo - Capraia

porto di livorno 2000

Main sponsor

FINCANTIERI

IMO, MILLE DELEGATI AL LAVORO PER RIDURRE LE EMISSIONI DELLE NAVI



Sono oltre mille i delegati registrati alla 22ª sessione dell'Intersessional Working Group on Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships (ISWG-GHG 22), il gruppo di lavoro dell'International Maritime Organization dedicato alla riduzione delle emissioni climalteranti del trasporto marittimo internazionale. La riunione, in programma a Londra dall'1 al 4 Settembre, con la possibilità di partecipare anche da remoto, rappresenta un nuovo passaggio nel complesso percorso negoziale avviato dall'IMO per definire le future regole sulla decarbonizzazione dello shipping. I lavori sono presieduti dal norvegese Sveinung Oftedal e serviranno a preparare la prossima sessione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 85), prevista dal 30 Novembre al 3 Dicembre.

Al centro il Net-Zero Framework

Uno dei principali punti all'ordine del giorno riguarda l'esame delle proposte relative alle modifiche all'Allegato VI della Convenzione MARPOL, necessarie per dare attuazione al cosiddetto IMO Net-Zero Framework, in linea con gli obiettivi fissati dalla Strategia IMO 2023 sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi. Il gruppo di lavoro esaminerà in particolare i documenti presentati nelle precedenti sessioni dell'ISWG-GHG e quelli trasmessi al MEPC 84 e al MEPC 85, oltre alle nuove proposte presentate direttamente alla 22ª sessione. L'obiettivo è affrontare le questioni ancora aperte e le preoccupazioni emerse rispetto alla bozza delle modifiche normative, in vista dei successivi passaggi istituzionali necessari per arrivare a un quadro regolatorio condiviso. Il Net-Zero Framework costituisce uno degli elementi centrali della strategia dell'IMO per portare il trasporto marittimo internazionale verso le emissioni nette zero. Il percorso prevede nuovi strumenti regolatori ed economici destinati a incidere progressivamente sulle modalità con cui le navi utilizzano l'energia e sui costi associati alle emissioni di gas serra.

Linee guida e misure di medio periodo

Un secondo fronte di lavoro riguarda le linee guida destinate a sostenere un'applicazione uniforme ed efficace delle misure di medio periodo previste dall'IMO. La definizione di criteri comuni di attuazione rappresenta un passaggio particolarmente rilevante per evitare interpretazioni differenti tra Stati e garantire condizioni omogenee per gli operatori marittimi internazionali.

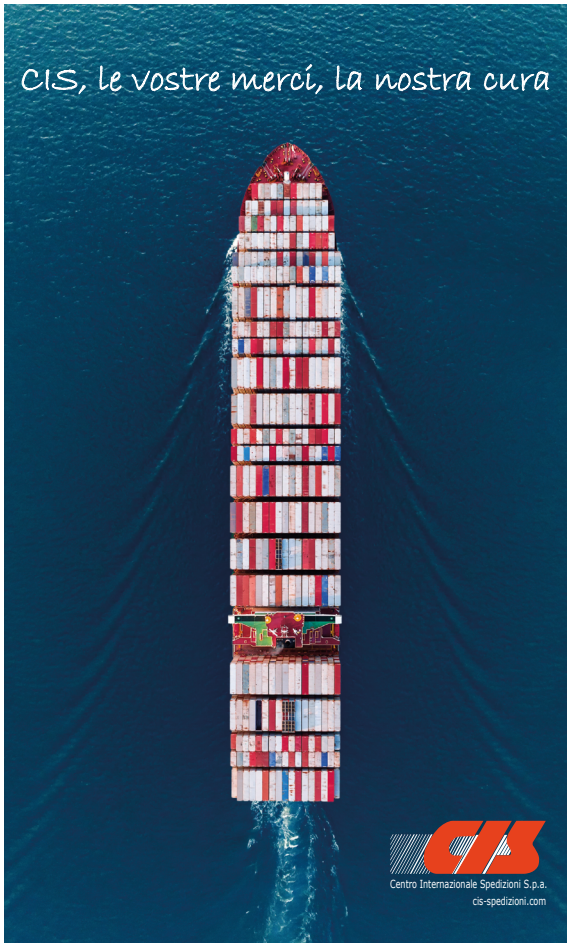
I delegati proseguiranno inoltre l'esame del quadro IMO Life Cycle GHG Assessment (LCA), destinato a consentire una valutazione delle emissioni di gas serra considerando l'intero ciclo di vita dei combustibili e delle fonti energetiche utilizzate dal settore marittimo.

Il sistema LCA assume un'importanza crescente in vista della transizione verso combustibili a basse o zero emissioni, perché permette di valutare non soltanto le emissioni prodotte durante l'utilizzo a bordo, ma anche quelle associate alla produzione e alla filiera energetica.

Verso MEPC 85

I risultati della sessione ISWG-GHG 22 confluiranno nel successivo percorso di discussione che porterà al MEPC 85, in programma a fine Novembre e inizio Dicembre. Il calendario prevede inoltre una nuova sessione del gruppo di lavoro, la ISWG-GHG 23, dal 23 al 27 Novembre, immediatamente precedente alla riunione del MEPC 85.

Particolarmente atteso sarà anche il seguito della seconda sessione straordinaria del MEPC, aggiornata lo scorso Ottobre e ora prevista per il 4 Dicembre, subordinatamente agli sviluppi delle discussioni durante il MEPC 85. Il confronto sulla decarbonizzazione dello shipping entra quindi in una fase decisiva, con l'IMO chiamata a definire un quadro di regole destinato ad avere conseguenze rilevanti sulle flotte, sui combustibili marittimi, sugli investimenti armatoriali e sull'intera filiera energetica e portuale.



RIFORMA PORTI, PATRONI GRIFFI: "PAROLA CHIAVE SEMPLIFICAZIONE"

Agevolare il processo di una riforma della governance portuale verso minori livelli di burocrazia rispetto all'attuale sistema complesso. È questa, secondo Ugo Patroni Griffi, la vera sfida che accompagna l'iter parlamentare della riforma dei porti. L'avvocato, già presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale e oggi componente del gruppo dei 33 esperti chiamati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad affiancare il percorso di riforma, indica nella semplificazione la parola chiave del provvedimento. Patroni Griffi si è occupato nello specifico del sottogruppo dedicato a semplificazione e ambiente, partecipando inoltre ai tavoli su energia e rapporti istituzionali. Un lavoro esclusivamente tecnico ma portato avanti con tempistiche spesso forzatamente serrate – peraltro condotto 'pro bono', per puro spirito di servizio, "civil servant per vocazione" e sotto il coordinamento del direttore generale Donato Liguori e della dirigente del ministero Benedetta Scotti – finalizzato a fornire elementi di valutazione al Governo e al Parlamento senza sconfinare nelle scelte politiche.

"Se dovessi sintetizzare qual è stato l'apporto del lavoro complessivo – spiega – la parola sarebbe semplificazione". L'obiettivo è fare in modo che la riforma non diventi "uno strumento di complicazione", ma consenta di rendere più efficiente l'attività delle Autorità di Sistema portuale e, più in generale, il funzionamento della portualità nazionale.

Porti d'Italia, nessun rischio di 'super-Authority'

Il punto più sensibile resta Porti d'Italia, la nuova struttura destinata ad avere un ruolo nazionale nelle infrastrutture portuali. La domanda è se la nuova società possa finire per trasformarsi in una sorta di super-Authority, aggiungendo un ulteriore livello decisionale alle già numerose articolazioni della



governance. Patroni Griffi riconosce che il rischio, in astratto, esisteva, ma ritiene che l'evoluzione del testo e degli emendamenti abbia ormai delineato un modello diverso.

La chiave di volta consiste difatti nel rapporto di specialità con le AdSp. Porti d'Italia dovrebbe intervenire in maniera complementare, concentrandosi sulle opere infrastrutturali che eccedono le capacità delle singole Autorità e che assumono una rilevanza strategica nazionale. Gli enti di sistema, invece, continuerebbero a svolgere le funzioni che già oggi rientrano nelle loro competenze." Porti d'Italia assolve un compito ancillare, specializzato, rispetto alle esigenze che sono proprie delle Autorità, intervenendo solo quando si tratta di interventi infrastrutturali che, normalmente, eccedono la loro capacità e che abbiano una rilevanza strategica nazionale. Le AdSp rimangono a fare ciò che fanno già e che lo fanno benissimo: un mondo che conosco bene e che apprezzo".
In questo modo, Porti d'Italia "non diventerà così un elemento detrimentale di risorse economiche e

umane, bensì un assist alle stesse Autorità per fare più velocemente e meglio alcune opere", tiene a rimarcare il Direttore dello Short Master in Economia, Diritto e Management dell'Università di Bari. L'obiettivo, dunque, dovrebbe essere quello di rafforzare il sistema nel suo complesso e accelerare la realizzazione delle infrastrutture considerate strategiche per il Paese. "Per come si è evoluto l'ordito normativo, quello della Super Authority nazionale è un rischio inesistente" chiosa lapidario.

Il difficile equilibrio con gli enti locali

Un altro fronte delicato riguarda il rapporto spesso ai militi del conflittuale tra AdSp ed enti locali. I Comuni in primis, rivendicano una maggiore partecipazione alle decisioni che incidono sui territori portuali, mentre le Autorità hanno bisogno di autonomia e tempi rapidi per pianificare e realizzare gli interventi. È proprio su questo terreno che, secondo l'ex presidente dell'AdSp pugliese, si è concentrato uno dei confronti più complessi. La sintesi da trovare è quella tra partecipazione e operatività: il coinvolgimento degli enti locali non deve trasformarsi in un ulteriore passaggio burocratico capace di rallentare opere e pianificazione.

"C'è stato un confronto molto aperto, molto flessibile anche da parte del Governo con le regioni e con le associazioni degli enti locali: molti dei punti di attrito sono stati già composti nell'interesse dell'efficienza della riforma – fa notare Griffi – Sussiste innegabilmente una forte richiesta di partecipazione delle realtà dei territori interessati, soprattutto da parte dei Comuni, e dall'altra parte l'esigenza di celerità, di autonomia e di efficienza delle Autorità di Sistema portuale. Terreno sul quale si cerca di trovare una sintesi, che non trasformi il naturale confronto in un inciampo burocratico. Credo che la proposta che il governo ha sottoposto alle Camere, rappresenti in questo senso un buon compromesso".

Dragaggi, pianificazione e opere da sbloccare

Se la riforma sarà approvata senza modifiche sostanziali, alcuni dei primi effetti dovrebbero riguardare questioni che da anni attendono una soluzione. Patroni Griffi indica in particolare la questione dell'ampiamento del pescaggio dei fondali, della progettualità e delle procedure da seguire. "Penso alla disciplina dei dragaggi in primo luogo – osserva – ma anche alla pianificazione che va completata, penso alle semplificazioni per la realizzazione delle opere". Tra le novità considerate rilevanti ci sarebbero poi inoltre l'estensione del regime agevolativo delle ZES a tutti i porti italiani, insieme alla ricerca di un punto di equilibrio tra tutela del paesaggio e sviluppo infrastrutturale.

Temi che si intrecciano con una realtà nella quale, secondo Patroni Griffi, la realtà porto rappresenta ormai una sorta di cantiere permanente. L'esperienza maturata alla guida dell'AdSp MAM gli ha mostrato come molte delle opere oggi in corso "fossero attese da decenni e, in diversi casi, già previste nei piani regolatori portuali approvati negli anni Settanta. Andiamo verso un'aggrazione delle risorse: quindi quelle che attualmente sono a disposizione devono essere utilizzate e non possono essere sprecate. Tutte le infrastrutture che si potevano fare sono state fatte, superando ostacoli per una ragione o l'altra, anche a causa della complessità della burocrazia italiana. Tutte opere importanti: dragaggi, opere di difesa, colmate, nuove piastre logistiche. E poi ci sono quelle che derivano dall'evoluzione del naviglio, e quindi il cold ironing".

Porti e retroporti devono crescere insieme

La riforma, nella visione dell'ex presidente, non può inoltre limitarsi alla banchina. Porto e retroporto, sostiene, devono essere governati attraverso una strategia comune, perché la competitività dello scalo dipende anche dalla capacità delle infrastrutture terrestri e degli interporti di accompagnarne lo sviluppo. "Il porto, diciamo, non potrebbe sopravvivere senza il retroporto e la sua infrastruttura principale che è l'interporto – concorda Griffi – Questi elementi vanno governati in un'ottica di coordinamento, di coesione: una visione olistica che deve assecondare quella dello sviluppo del territorio. In questo senso, la proposta di emendamento secondo la quale Porti d'Italia possa investire nell'attività principale

del retroporto, e di conseguenza nella gestione degli interporti di rilevo nazionale, mi sembra che risieda nell'ordine delle cose. E corrisponda, diciamo, ai fondamentali che regolano il buon funzionamento di un'economia dei trasporti e portuale".

Una libertà di investimento e intervento sugli interporti di rilevanza nazionale che viene quindi considerata coerente con una visione integrata della logistica.

Una riforma ancora aperta

Il lavoro dei consulenti del MIT proseguirà quindi anche durante l'esame parlamentare degli oltre 600 emendamenti che riprenderà il prossimo 8 Settembre, conferma Patroni Griffi. Ma se potesse aggiungere o eliminare una norma o proposta di emendamento rispetto al testo in discussione, dove personalmente metterebbe le mani? In tutto questo dibattito a largo spettro, c'è il rischio magari di finire per trascurare qualche aspetto al contrario importante?

"I gruppi hanno lavorato tantissimo e hanno integrato il disegno con una serie di proposte a servizio dello sviluppo della portualità, quindi non credo di avere nulla da aggiungere – è la rivendicazione del 'lavoro d'insieme' da parte del giurista – Quello che è interessante è che queste proposte sono condivise da esperti dotati di sensibilità, provenienza e competenze del tutto eterogenee: Quindi, in qualche misura, si converge su alcuni motivi di attenzione. Prodotti che sono sintesi di un lavoro effettivamente corale, il risultato del confronto tra professionalità e competenze differenti: università, imprese, organizzazioni intermedie e istituzioni".

Ed è proprio sulla capacità della riforma di produrre risultati concreti che si giocherà la sua efficacia. Un nuovo strumento capace di far funzionare meglio quelli esistenti: meno burocrazia, maggiore capacità di pianificazione e tempi più rapidi per realizzare le opere.



DI SARCINA ANCORA ALLA GUIDA DEI PORTI DELLA SICILIA ORIENTALE FINO AL 30 NOVEMBRE



Francesco Di Sarcina continuerà l'esperienza al timone dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale almeno fino al prossimo 30 Novembre 2026. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, come racconta la stampa locale, ha infatti firmato il decreto che prolunga di altri tre mesi il suo incarico di commissario straordinario, originariamente in scadenza lo scorso 31 Agosto. La proroga è finalizzata ad assicurare la continuità dell'attività dell'Autorità in attesa del completamento dell'iter per la nomina del nuovo presidente. Di Sarcina manterrà quindi i poteri già attribuiti con i precedenti decreti ministeriali, fino al 30/10, se precedente, fino all'insediamento dei nuovi organi ordinari di vertice.

Il commissario continuerà inoltre a esercitare le funzioni del Comitato di gestione, il cui mandato è terminato il 27 Luglio.

Un commissariamento che si prolunga

La nuova proroga rappresenta l'ultimo passaggio di una permanenza alla guida dell'ente che si protrae ormai da diversi mesi. Di Sarcina aveva concluso il proprio mandato quadriennale da presidente il 15 Marzo 2026, dopo la nomina del Marzo 2022. A seguito dei 45 giorni di prorogatio previsti dalla legge, il 29 Aprile era stato nominato commissario straordinario per 60 giorni, fino al 30 Giugno. Era poi arrivata una prima estensione del commissariamento. Ora il nuovo decreto ministeriale sposta ulteriormente il termine.

Alla base della situazione vi sarebbe soprattutto il mancato completamento dell'intesa necessaria tra Ministero delle Infrastrutture e Regione Siciliana per procedere alla scelta del nuovo presidente. Tra le possibilità sul tavolo resta inoltre anche quella di una conferma dello stesso Di Sarcina, che nei mesi scorsi aveva già raccolto diversi appoggi a livello istituzionale e territoriale.

La decisione sul futuro vertice dell'AdSp della Sicilia orientale è dunque rinviata all'autunno.più stretto coordinamento tra enti formativi e imprese armatoriali. "Mancano migliaia di lavoratori e il sistema deve reagire con decisione", ha sottolineato il presidente.
Un passaggio chiave del processo di innovazione è rappresentato dalla recente digitalizzazione del libretto di navigazione e dalla creazione dell'anagrafe unica digitale della gente di mare, strumenti che – secondo Pagano – segnano un cambiamento importante nella gestione amministrativa del comparto. "Si tratta di un risultato significativo, ma deve essere solo un punto di partenza", ha spiegato. "La sfida ora è rendere il sistema più efficiente, riducendo la burocrazia e migliorando l'accesso alle professioni marittime".

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

GENOVA, NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE: PARTE IL CONFRONTO



Entra nel vivo il percorso di elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Sistema dei porti di Genova e Savona-Vado. Da oggi, venerdì 4 Settembre, l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale avvierà una serie di incontri dedicati alle proposte di pianificazione, con l'obiettivo di confrontarsi con il cluster marittimo-portuale, le istituzioni, le associazioni di categoria e gli altri soggetti pubblici e privati interessati. Il calendario prevede oltre 20 appuntamenti, con una tempistica calendarizzata decisamente fitta (si parte dal confronto con gli stakeholder rappresentanti da Confitarma e Assarmatori, per poi dipanarsi compressa nell'arco di circa 40 giorni), destinati a raccogliere osservazioni e contributi sulle ipotesi allo studio per definire l'assetto e le destinazioni funzionali delle aree portuali nei prossimi decenni.

L'iniziativa non sarà però limitata agli operatori e agli interlocutori istituzionali. L'AdSp ha infatti previsto specifici momenti di confronto anche con comitati e associazioni dei cittadini, in particolare sui temi legati al rapporto tra porto, città e territorio.

Un percorso di ascolto prima dell'iter istituzionale

La fase di interlocuzione servirà a illustrare gli indirizzi e le proposte in corso di definizione, mettendo a disposizione degli stakeholder un quadro complessivo delle scelte allo studio e raccogliendo elementi utili in vista dei successivi passaggi amministrativi. Al termine degli incontri, l'AdSp renderà disponibili attraverso uno spazio web dedicato i documenti e i materiali presentati nel corso del percorso, ampliando così la possibilità di accesso alle informazioni anche a chi non avrà partecipato direttamente agli appuntamenti.

L'operazione viene presentata da Palazzo San Giorgio come un percorso di informazione e ascolto che non modifica il quadro delle competenze previsto dalla normativa. La responsabilità della pianificazio-

ne delle aree portuali resta infatti in capo all'Autorità di Sistema Portuale, secondo quanto stabilito dall'ordinamento. Il confronto con i portatori d'interesse accompagnerà quindi il lavoro tecnico e istituzionale senza sostituirsi agli organi chiamati ad assumere le decisioni.

Verso la VAS e il nuovo Piano

Il calendario degli incontri accompagnerà la definizione delle proposte di Piano fino alla loro presentazione e discussione in Comitato di Gestione, prevista tra la fine del 2026 e Gennaio 2027. In quella fase è previsto l'avvio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Successivamente prenderà il via l'iter amministrativo ordinario previsto dall'articolo 5 della legge 84/1994, compreso il procedimento di VAS. A supporto del percorso di interlocuzione e trasparenza è stata coinvolta Avventura Urbana, società specializzata nei processi di confronto con stakeholder e territori.

Paroli: "Porto e città devono crescere insieme"

Il presidente dell'AdSp del capoluogo ligure, Matteo Paroli, rivendica la scelta di accompagnare la pianificazione con un confronto ampio, sottolineando il peso strategico che il nuovo Piano avrà sul futuro dei porti di Genova e Savona-Vado. "La pianificazione portuale è una delle responsabilità più rilevanti affidate dalla legge alle Autorità di Sistema Portuale perché determina le condizioni di crescita e competitività dei porti e incide sul loro rapporto con le città e con il territorio", afferma Paroli.

Per il presidente, l'obiettivo è esercitare questa responsabilità "con trasparenza", illustrando le ipotesi allo studio prima dei passaggi istituzionali e coinvolgendo non soltanto il cluster portuale e le istituzioni, ma anche le realtà associative e civiche. "Abbiamo scelto di aprire l'interlocuzione anche ai comitati e alle associazioni dei cittadini", sottolinea Paroli, indicando nel confronto uno strumento per costruire "un rapporto più evoluto tra porto e città", intesa non soltanto come insieme delle istituzioni, ma come comunità, territori e sistema economico e sociale. Il principio, secondo il presidente dell'AdSp, è quello di coniugare capacità decisionale e ascolto: "Un grande porto deve poter programmare il proprio sviluppo e, allo stesso tempo, essere capace di spiegare le proprie scelte".

L'apertura al confronto, precisa Paroli, non mette in discussione le competenze dell'Autorità, ma punta a rafforzare il modo in cui queste vengono esercitate, "con capacità di ascolto e piena assunzione della responsabilità delle scelte". La sfida, conclude, riguarda entrambi i principali scali del sistema: "I porti di Genova e Savona-Vado hanno l'obbligo di crescere e di generare valore, ma devono farlo in armonia con le città che li ospitano".

Primo faccia a faccia con gli armatori

Il primo dei più di 20 incontri programmati dall'Ente ha quindi coinvolto le principali associazioni armatoriali, con l'obiettivo di condividere le linee di pianificazione prima dell'avvio dei successivi passaggi istituzionali. Al tavolo erano presenti, per Confitarma, Roberto Alberti e Roberto Ferrarini, mentre Assarmatori era rappresentata da Stefano Messina, Ignazio Messina, Achille Onorato, Matteo Catani e Alberto Rossi. L'incontro ha registrato un giudizio positivo sul metodo scelto dall'AdSp, che ha deciso di sottoporre le proprie proposte agli operatori prima della conclusione dell'iter di elaborazione del Piano.

A illustrare il quadro complessivo sono stati il presidente Paroli, il segretario generale Tito Vespasiani e lo staff impegnato nella redazione del documento. Il nuovo PRP rappresenta il passaggio successivo rispetto al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) adottato nel Luglio 2022, che aveva definito gli obiettivi generali di sviluppo, gli ambiti portuali, le aree di interazione tra porto e città e quelle retroportuali. Il Piano dovrà ora trasformare quegli indirizzi in destinazioni funzionali e scelte operative capaci di accompagnare l'evoluzione degli scali di Genova e Savona-Vado per un periodo stimato in 25-30 anni. Una prospettiva di lungo termine che dovrà però mantenere un adeguato grado di flessibilità per adattarsi ai cambiamenti dei mercati e dei traffici.

Competitività e sostenibilità

Sono tre i pilastri individuati per il nuovo PRP: competitività, sostenibilità e creazione di valore per il territorio. L'obiettivo è favorire la crescita del sistema portuale senza ricorrere a infrastrutture sovradimensionate, collegando le scelte di sviluppo alla domanda effettiva, alla sostenibilità economica degli investimenti e alla capacità delle reti logistiche di sostenerne gli effetti. In questo quadro assume un peso particolare il tema dell'accessibilità terrestre, con il rafforzamento del trasporto ferroviario e dello shift modale. Il piano dovrà tenere conto anche del collegamento con il Terzo Valico e dell'esigenza di adeguare le infrastrutture agli standard richiesti dai treni merci europei, migliorando le connessioni tra porti, rete ferroviaria, viabilità e retroporti.

La sostenibilità ambientale sarà un altro elemento strutturale della pianificazione. Le nuove infrastrutture dovranno essere valutate anche rispetto agli effetti climatici e alle trasformazioni determinate dalla transizione energetica, che comporterà nuove esigenze per gli scali e per le attività portuali. Il Piano dovrà inoltre individuare possibili nuove funzioni per quelle aree che hanno progressivamente perso una vocazione esclusivamente marittimo-portuale, verificando come possano essere valorizzate e integrate maggiormente con i territori urbani.

Terminal più flessibili

Un altro principio destinato a caratterizzare il PRP sarà la flessibilità operativa dei terminal. Le destinazioni funzionali dovrebbero consentire, quando le caratteristiche delle aree lo permettono, un utilizzo multipurpose e una maggiore capacità di adattamento alle variazioni della domanda. L'obiettivo è evitare che scelte troppo rigide, pensate per esigenze attuali, possano trasformarsi nel lungo periodo in fattori di inefficienza o congestione. La flessibilità dovrà comunque essere compatibile con le caratteristiche delle singole aree e con i requisiti di sicurezza delle attività portuali.

Proprio la sicurezza della navigazione, delle operazioni in mare e delle attività in banchina resta una condizione imprescindibile per le scelte del Piano, insieme alla necessità di garantire continuità operativa, sviluppo delle attività e tutela dell'occupazione.

Porto e città

Particolare attenzione sarà riservata alle cosiddette aree di co-pianificazione, dove le previsioni del sistema portuale si intrecciano con gli strumenti urbanistici e con le strategie di sviluppo dei Comuni e degli altri enti territoriali. È in questi spazi che dovrà concretizzarsi uno dei punti più delicati del nuovo PRP: trovare un equilibrio tra esigenze dello scalo e prospettive delle città, attraverso un coordinamento tra pianificazioni diverse ma necessariamente interconnesse. Il confronto avviato con il cluster marittimo non sarà limitato al primo appuntamento. L'AdSp prevede infatti la possibilità di ricevere contributi e proposte anche successivamente, sottoponendoli alle necessarie verifiche tecniche e normative. Il programma proseguirà nelle prossime settimane coinvolgendo istituzioni, enti territoriali, Municipi, associazioni e rappresentanze civiche.

Iter verso il 2028

Il cronoprogramma prevede un primo passaggio significativo tra la fine del 2026 e l'inizio del 2027, quando l'Autorità punta alla preadozione del Piano in Comitato di Gestione. Da quel momento potrà essere avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), seguita dall'acquisizione dei pareri degli enti competenti e dai successivi adempimenti previsti dalla normativa. L'obiettivo indicato è arrivare, compatibilmente con i tempi dell'iter istituzionale e ambientale, all'approvazione definitiva del nuovo Piano Regolatore Portuale nel 2028. "Questo primo incontro ci conferma l'utilità della strada che abbiamo scelto", ha commentato il presidente Paroli, sottolineando l'importanza del confronto preventivo con chi opera quotidianamente nel sistema portuale. "Un Piano che deve accompagnare i nostri porti per i prossimi 25 o 30 anni non può essere costruito immaginando oggi ogni singola esigenza di domani. Deve indicare una direzione chiara e, insieme, avere la flessibilità necessaria per seguire l'evoluzione dei mercati e dei traffici".

Per Paroli, il nuovo strumento dovrà costruire "un sistema portuale competitivo e sostenibile, capace di crescere e di generare valore e occupazione», mantenendo come condizioni fondamentali sicurezza e integrazione con le città.

Il segretario generale Tito Vespasiani ha invece evidenziato la necessità di trasformare gli obiettivi strategici fissati nel DPSS in "destinazioni funzionali e azioni concretamente capaci di governare lo sviluppo del sistema per i prossimi decenni", con particolare attenzione a infrastrutture, collegamenti ferroviari e stradali, flessibilità dei terminal e aree di co-pianificazione.

Il percorso, dunque, è appena iniziato. E la scelta dell'AdSp di aprire il confronto prima della definizione del Piano punta a fare del dialogo con operatori e territori uno degli elementi centrali della pianificazione dei porti liguri per i prossimi decenni.Paroli: "Porto e città devono crescere insieme"
Il presidente dell'AdSp del capoluogo ligure, Matteo Paroli, rivendica la scelta di accompagnare la pianificazione con un confronto ampio, sottolineando il peso strategico che il nuovo Piano avrà sul futuro dei porti di Genova e Savona-Vado. "La pianificazione portuale è una delle responsabilità più rilevanti affidate dalla legge alle Autorità di Sistema Portuale perché determina le condizioni di crescita e competitività dei porti e incide sul loro rapporto con le città e con il territorio", afferma Paroli.

Per il presidente, l'obiettivo è esercitare questa responsabilità "con trasparenza", illustrando le ipotesi allo studio prima dei passaggi istituzionali e coinvolgendo non soltanto il cluster portuale e le istituzioni, ma anche le realtà associative e civiche. "Abbiamo scelto di aprire l'interlocuzione anche ai comitati e alle associazioni dei cittadini", sottolinea Paroli, indicando nel confronto uno strumento per costruire "un rapporto più evoluto tra porto e città", intesa non soltanto come insieme delle istituzioni, ma come comunità, territori e sistema economico e sociale. Il principio, secondo il presidente dell'AdSp, è quello di coniugare capacità decisionale e ascolto: "Un grande porto deve poter programmare il proprio sviluppo e, allo stesso tempo, essere capace di spiegare le proprie scelte".



CONFETRA: "I RITARDI DELLE GRANDI OPERE METTONO A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DELL'ITALIA"



I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto rischiano di trasformarsi in un freno alla competitività dell'Italia. A lanciare l'allarme è Confetra, attraverso il presidente Carlo De Ruvo, che richiama in particolare la situazione dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, sottolineando come il mancato coordinamento tra opere principali e collegamenti di accesso possa ridurre l'efficacia degli investimenti già realizzati. Il principio, secondo la Confederazione, è semplice: una grande infrastruttura transfrontaliera produce pienamente i suoi benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. Un ritardo lungo una singola tratta può infatti compromettere le prestazioni dell'intero corridoio, con ricadute sulla movimentazione delle merci, sui porti e sulle catene logistiche.

Il nodo del Brennero

Tra i casi più significativi viene indicato il Brennero. Il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto secondo Confetra soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni la piena utilizzazione del Tunnel di base del Brennero. Una situazione che, secondo De Ruvo, potrebbe avere conseguenze sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60% delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale nazionale e riducendo i benefici attesi anche per porti e infrastrutture logistiche. Confetra sottolinea quindi la necessità di un confronto più incisivo a livello europeo, soprattutto considerando che l'Italia, sul versante del Brennero, sta procedendo con gli impegni infrastrutturali assunti.

Terzo Valico, attenzione alle connessioni

Un secondo punto critico riguarda il Terzo Valico dei Giovi, considerato strategico per collegare il sistema portuale ligure ai mercati e ai distretti produttivi del Nord Italia e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell'opera è stato indicato direttamente dal Commissario Straordinario Mauceri – in occasione del recente incontro con il coordinatore europeo del Corridoio Ten-T Mediterraneo in visita in Liguria, Mathieu Grosch – entro il 2028 (facendo già slittare così i termini precedenti….). Ma l'entrata in esercizio dovrà essere preceduta dai collaudi e dalle necessarie autorizzazioni: si andrà così presumibilmente a toccare addirittura il 2029. Per Confetra, inoltre, non sarà sufficiente completare la nuova infrastruttura: la sua efficacia dipenderà anche dalla capacità delle tratte a nord, dei nodi ferroviari e dei collegamenti di ultimo miglio. Il rischio, evidenzia la Confederazione, è che le strozzature presenti sulle connessioni complementari – a partire dall'asse Pavia-Voghera – finiscano per limitare la capacità resa disponibile dal Terzo Valico.

Il costo dei ritardi

Per il mondo della logistica, il problema non è soltanto infrastrutturale. Ogni slittamento può tradursi in maggiori costi di trasporto, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento e perdita di competitività per le imprese esportatrici. A questi effetti si aggiungono il possibile rinvio degli investimenti privati e il rischio che una parte dei traffici venga indirizzata verso porti e corridoi concorrenti. Secondo Confetra, i ritardi potrebbero inoltre rallentare il raggiungimento degli obiettivi europei in materia di intermodalità e decarbonizzazione.

"Le reti TEN-T sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate", afferma De Ruvo. Per il presidente di Confetra, realizzare una grande infrastruttura senza completarne tempestivamente gli accessi significa ridurre il rendimento economico dell'investimento. La Confederazione chiede quindi una iniziativa forte presso le istituzioni europee e gli Stati interessati, accompagnata da cronoprogrammi pubblici e verificabili, adeguata continuità finanziaria per le opere complementari e un sistema di monitoraggio unitario che consideri insieme valichi, accessi, nodi ferroviari, porti e terminal.

Nel frattempo, secondo De Ruvo, occorre individuare anche soluzioni transitorie e valorizzare i percorsi alternativi, evitando che il costo dei ritardi ricada interamente sulle imprese e sui territori. "La competitività logistica dell'Italia – conclude – non dipende dalla somma di singole opere, ma dalla capacità di farle funzionare come una rete continua, efficiente e interoperabile. Il rispetto dei tempi è una condizione essenziale per trasformare la posizione geografica del Paese in crescita, occupazione e maggiore attrattività per i traffici internazionali".



ZIM, ISRAELE ALZA IL MURO CONTRO HAPAG-LLOYD

Quattro miliardi e duecento milioni di dollari non bastano per comprare una compagnia di navigazione quando, insieme alle navi, si rischia di comprare un pezzo della sovranità di uno Stato. È intorno a questa linea, sempre meno economica e sempre più politica, che si sta giocando a Gerusalemme il destino dell'acquisizione di ZIM da parte di Hapag-Lloyd. E le ultime ore hanno reso il passaggio assai più stretto di quanto apparisse.

L'accordo è noto e risale a febbraio: il gruppo tedesco ha messo sul tavolo 4,2 miliardi di dollari in contanti per acquisire ZIM, operazione approvata dagli azionisti della compagnia israeliana il 30 aprile e destinata a consolidare Hapag-Lloyd come quinto carrier container mondiale. Il closing era previsto entro la fine dell'anno.
Manca però un'autorizzazione che, in questo caso, pesa più delle altre: quella dello Stato di Israele, titolare della Golden Share di ZIM. Ed è qui che la normale cronaca di una concentrazione nello shipping ha cominciato a trasformarsi in una questione di sicurezza nazionale.

La novità emersa tra il 7 e l'8 settembre è che l'opposizione israeliana non si è attenuata. Si è strutturata. Secondo le informazioni raccolte da Calcalist, sei degli otto organismi governativi chiamati a pronunciarsi sull'operazione hanno già manifestato una posizione contraria.
Nei confronti di Hapag-Lloyd e del fondo israeliano FIMI non c'è soltanto la diffidenza politica del ministro della Difesa Israel Katz o la resistenza dei lavoratori ZIM: sul tavolo sono arrivati i dubbi dei ministeri dell'Economia, dei Trasporti, dell'Agricoltura, della Difesa, dell'Autorità israeliana per la navigazione e di altre strutture dello Stato.
Il National Security Council sarebbe, al momento, l'unico organismo apertamente orientato verso un via libera, peraltro condizionato. Anche all'interno del ministero delle Finanze le posizioni non sarebbero uniformi.



È un dettaglio che cambia la natura della partita. Hapag-Lloyd non sta più cercando semplicemente un'autorizzazione regolatoria. Sta negoziando con uno Stato il confine oltre il quale il mercato non può andare.

Sedici navi non bastano più

La soluzione costruita per superare il problema sembrava, sulla carta, sofisticata. Hapag-Lloyd avrebbe acquisito il grosso di ZIM mentre una nuova ZIM Israel, sotto il controllo del private equity israeliano FIMI, avrebbe conservato 16 navi e una propria struttura nazionale. Una piccola compagnia dentro la grande operazione, pensata per lasciare a Israele una capacità marittima autonoma anche dopo la cessione.

Gerusalemme, però, ha cominciato a fare i conti non soltanto con il numero delle navi, ma con ciò che quelle navi sarebbero realmente in grado di fare.

È questo il punto più interessante degli ultimi sviluppi. Le autorità israeliane temono che la nuova ZIM Israel possa essere troppo piccola, finanziariamente troppo debole e soprattutto troppo dipendente dalla rete commerciale del nuovo proprietario per rappresentare davvero quella garanzia strategica che dovrebbe giustificare il via libera alla vendita.

Una flotta esiste soltanto relativamente, se non controlla le rotte sulle quali deve navigare.

Il problema riguarda in particolare l'Asia. Israele ha chiesto esplicitamente che vengano rafforzati i collegamenti diretti con i mercati asiatici, mentre una delle obiezioni alla struttura originaria dell'accordo riguardava proprio il rischio che la piccola ZIM rimasta in mani israeliane non disponesse di una presenza sufficiente sulle grandi direttrici internazionali. Secondo quanto emerge oggi, lo Stato chiede adesso accesso più ampio alle rotte, maggiori garanzie operative e persino sistemi informativi separati, oltre a un'estensione dei propri poteri sulla nuova società.

Non è paranoia burocratica. È la memoria recente che entra in una due diligence.

Israele dipende dal mare per circa il 90% delle proprie importazioni. E negli ultimi anni ha sperimentato cosa significhi quando una crisi militare modifica improvvisamente le decisioni dei vettori internazionali. Durante le fasi più acute dei conflitti regionali, mentre diversi operatori stranieri riducevano o sospendevano i collegamenti, ZIM ha continuato a operare. Per Gerusalemme la domanda, dunque, non è se Hapag-Lloyd sia un buon proprietario industriale. Probabilmente lo sarebbe. La domanda è molto più scomoda: chi decide dove mandare le navi quando la convenienza commerciale e l'interesse nazionale smettono di coincidere?

E soprattutto chi decide quando quelle navi trasportano alimenti, medicinali, materiale militare o altri carichi sensibili.
È esattamente qui che il governo israeliano sembra non fidarsi più delle rassicurazioni generiche.

Hapag-Lloyd ha reagito offrendo molto. La soglia oltre la quale la partecipazione di un singolo investitore straniero nella futura ZIM Israel richiederebbe l'intervento dello Stato verrebbe abbassata dall'attuale 24% al 10%. FIMI si impegnerebbe a non quotare ZIM Israel fuori da Israele. La Golden Share sarebbe rafforzata. Verrebbero garantiti i collegamenti con l'Asia e aumentata la capacità destinata ai reefer. Hapag-Lloyd sostiene inoltre che la nuova architettura impedirebbe interferenze straniere nel trasporto dei carichi israeliani sensibili.

Il problema è che Israele continua a chiedere di più.

Hapag-Lloyd aveva chiesto 45 giorni supplementari per rispondere alle obiezioni emerse durante una serie di incontri serrati tenuti il 18 e 19 agosto con ministeri e autorità israeliane. Ne ha ottenuti meno: la scadenza è stata fissata al 27 settembre. Entro allora dovrà arrivare una proposta capace di trasformare una società da 16 navi in qualcosa che lo Stato possa considerare una vera assicurazione strategica.

E qui il negoziato diventa quasi filosofico: si sta cercando di stabilire quanta sovranità possa essere garantita per contratto.

Dietro Amburgo compaiono Doha e Riad

C'è poi un'altra questione, assai più delicata, che sarebbe ingenuo relegare alla struttura azionaria di Hapag-Lloyd.
Il gruppo tedesco non appartiene soltanto alla Germania. Tra i suoi azionisti figurano Qatar Holding, riconducibile al fondo sovrano del Qatar, e il Public Investment Fund dell'Arabia Saudita. Secondo i dati richiamati nel dibattito israeliano, le rispettive partecipazioni sono del 12,3% e del 10,2%.

Non significa, naturalmente, che Doha o Riad controllerebbero ZIM. Confondere partecipazione azionaria e controllo industriale sarebbe scorretto. Ma sarebbe altrettanto ingenuo pensare che, nell'Israele del 2026, la geografia del capitale possa essere considerata un dettaglio.

È uno dei motivi per cui il dossier è arrivato sulla scrivania della Difesa: Il ministro Israel Katz ha già espresso contrarietà. Altri esponenti politici hanno utilizzato toni ancora più netti, evocando il rischio di

consegnare una parte della porta marittima israeliana a una società nella cui compagine figurano capitali sovrani del Golfo. E i lavoratori ZIM, guidati da Oren Caspi, continuano a opporsi all'operazione.
Qui però bisogna separare la propaganda dal problema reale.
Hapag-Lloyd è una società tedesca, sottoposta a governance e regole europee. Qatar e Arabia Saudita sono azionisti, non comandanti delle sue portacontainer. Ma la sicurezza nazionale ragiona per scenari, non per bilanci consolidati. E lo scenario che Gerusalemme vuole escludere è quello nel quale una crisi diplomatica, una guerra regionale, un embargo o pressioni esercitate lungo la catena societaria possano interferire con la capacità israeliana di muovere merci essenziali.

Non a caso Hapag-Lloyd ha sentito il bisogno di affidarsi come consulente a Gabi Ashkenazi, ex capo di Stato maggiore delle forze armate israeliane, ex ministro degli Esteri ed ex direttore generale del ministero della Difesa. Non serve un ex comandante dell'IDF per spiegare a un'autorità antitrust come funziona il mercato container. Serve quando il problema ha smesso di essere l'antitrust.
Ed è forse questo il dettaglio che racconta meglio l'intera operazione.
Hapag-Lloyd sta comprando una compagnia di navigazione, ma per riuscirci deve convincere lo Stato israeliano di essere compatibile con la sua dottrina di sicurezza.

C'è persino un precedente che pesa nel dibattito. In Israele è stato richiamato il ruolo esercitato dal Qatar, importante azionista di Volkswagen, nelle discussioni intorno a un progetto industriale che coinvolgeva il gruppo tedesco e Rafael, società israeliana della difesa. Il parallelo può essere politicamente utilizzato e va quindi maneggiato con cautela, ma spiega la sensibilità con cui a Gerusalemme viene osservata la presenza dei fondi sovrani del Golfo nella compagine di Hapag-Lloyd.
E poi c'è il contesto. Che non potrebbe essere peggiore per chi deve convincere Israele che il controllo nazionale delle navi appartiene al passato.
Mar Rosso, Suez, Hormuz, guerra con l'Iran, rotte deviate, premi assicurativi, carrier che decidono se entrare o meno in determinate aree: negli ultimi anni lo shipping ha demolito una dopo l'altra molte delle certezze sulle quali era stata costruita la globalizzazione logistica. La nave più economica non è necessariamente quella disponibile. La rotta più efficiente non è necessariamente quella aperta. E una compagnia privata internazionale non ha necessariamente gli stessi interessi dello Stato nel momento in cui cominciano a cadere i missili.

È difficile immaginare un momento politicamente meno favorevole per chiedere a Israele di rinunciare al controllo della sua maggiore compagnia marittima.

Il mercato finisce dove comincia la sicurezza

Dal punto di vista di Hapag-Lloyd, l'operazione conserva una logica industriale formidabile. ZIM porterebbe navi, clienti, capacità, reti e una posizione particolarmente forte in alcuni mercati. Il gruppo risultante avrebbe più di 400 unità e oltre 3 milioni di teu di capacità, consolidando il quinto posto mondiale. Per il carrier di Amburgo è una scorciatoia potente nella corsa alla scala globale.

Per Israele, però, quella stessa scala produce il dubbio opposto: dentro una compagnia da oltre 400 navi, quanto pesa la necessità di mantenere aperta una rotta verso Haifa o Ashdod durante una guerra? E se sedici navi israeliane dipendono commercialmente da una rete mondiale controllata altrove, sono davvero sedici navi indipendenti?

Sono le domande che stanno rallentando i 4,2 miliardi.

La Golden Share, a questo punto, non è più un residuo della vecchia presenza pubblica in ZIM. È diventata il punto nel quale due epoche economiche si scontrano. Da una parte quella della globalizzazione maritti-

ma, nella quale capitale, bandiera, proprietà delle navi e nazionalità dell'impresa potevano separarsi senza particolare inquietudine. Dall'altra quella che sta emergendo adesso, dove porti, flotte, semiconduttori, energia, cavi sottomarini e logistica vengono nuovamente classificati attraverso una parola che il mercato aveva quasi espulso dal proprio vocabolario: strategici.

Israele sta portando questo ragionamento alle conseguenze più radicali, non sta dicendo necessariamente no a Hapag-Lloyd. Sta dicendo che non tutto ZIM può diventare semplicemente Hapag-Lloyd.

Se l'operazione verrà approvata nella nuova configurazione, nascerà qualcosa di piuttosto insolito: un grande gruppo globale acquisirà il valore commerciale di ZIM mentre una porzione della vecchia compagnia verrà preservata sotto controllo israeliano come infrastruttura di sicurezza nazionale. Sedici navi, rotte garantite, limiti al capitale straniero, sistemi informativi separati, poteri speciali dello Stato.

Una specie di riserva strategica galleggiante dentro il mercato globale.

Ed è proprio questo che rende il dossier molto più importante dei 4,2 miliardi messi sul tavolo; perché la domanda che Israele sta ponendo oggi a Hapag-Lloyd riguarda, in realtà, tutti i Paesi che dipendono dal mare: quanto vale possedere una flotta quando il commercio funziona, e quanto costa scoprire di non possederla più quando smette di funzionare?

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



PORTI, SINDACATI CONTRO L'EMENDAMENTO SUL LAVORO NELLE IMPRESE EX ART.17



È netta la posizione dei sindacati sul nuovo intervento previsto nell'ambito della riforma della governance portuale. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono il ritiro immediato dell'emendamento che, secondo le organizzazioni, potrebbe modificare profondamente le modalità di reperimento della manodopera nei porti, incidendo sul ruolo delle imprese e delle cooperative previste dall'articolo 17 della legge 84/94. Al centro della contestazione c'è la possibilità, introdotta dalla proposta emendativa, per le imprese terminaliste e per quelle autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 18 della normativa portuale di ricorrere direttamente al lavoro somministrato tramite le agenzie per il lavoro, superando di fatto l'attuale sistema previsto dall'articolo 17.

Per i sindacati si tratta di una scelta che rischia di indebolire un modello costruito negli anni per garantire flessibilità operativa, professionalità e continuità del lavoro portuale.

"Una scelta sbagliata e pericolosa"

Filt, Fit e Uiltrasporti contestano l'idea che la competitività degli scali italiani possa essere rafforzata attraverso un maggiore ricorso al lavoro interinale. Secondo le tre organizzazioni, l'articolo 17 non costituisce

un freno allo sviluppo dei porti, ma rappresenta invece uno strumento essenziale per gestire le variazioni dei traffici e le esigenze produttive dei terminal. Le imprese e cooperative ex articolo 17 consentono infatti di mettere a disposizione personale formato e specializzato nei periodi di maggiore attività, assicurando la continuità delle operazioni portuali nell'arco delle 24 ore e per tutti i giorni dell'anno.

Da qui la richiesta di aprire un confronto specifico sul futuro di queste realtà, sulla loro sostenibilità economica e sul ruolo che dovranno continuare a svolgere all'interno del sistema logistico nazionale.

Il nodo della sicurezza

È soprattutto sul terreno della sicurezza che i sindacati individuano le maggiori criticità. Il timore è che l'emendamento possa favorire nel tempo una sostituzione delle strutture portuali dedicate alla fornitura di manodopera con forme di lavoro maggiormente legate al mercato generalista della somministrazione. Una trasformazione che, secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, rischierebbe di mettere in secondo piano professionalità, esperienza e specializzazione, elementi considerati indispensabili in un settore caratterizzato da attività complesse e operative 24 ore su 24.

Le organizzazioni ribadiscono quindi la necessità di un confronto con Governo, Parlamento e Autorità di Sistema Portuale, chiedendo che la riforma della governance non venga utilizzata per modificare gli equilibri del lavoro portuale senza una valutazione condivisa delle conseguenze.

La richiesta è dunque chiara: ritirare l'emendamento e aprire un tavolo specifico sul futuro delle imprese e delle cooperative ex articolo 17, partendo dalla loro sostenibilità e dal contributo che possono continuare a garantire alla competitività e alla sicurezza dei porti italiani.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



MARITTIMI ITALIANI SU NAVI STRANIERE, NUOVE REGOLE PER CERTIFICARE I PERIODI DI NAVIGAZIONE



Cambiano le procedure per l'autenticazione dei periodi di navigazione svolti dal personale marittimo italiano a bordo di navi battenti bandiera straniera. Il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1° Aprile 2026, poi pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dello scorso 9 Settembre, aggiorna infatti la disciplina prevista dal precedente decreto del 6 Giugno 2017. Il provvedimento interviene con l'obiettivo di rendere più uniforme, tracciabile e verificabile il riconoscimento dei servizi di bordo effettuati su unità non italiane. Un tema particolarmente rilevante per i marittimi, ma anche per armatori, società di gestione e strutture di formazione professionale.
Le nuove disposizioni precisano le modalità con cui devono essere documentati e autenticati i periodi di imbarco. Vengono aggiornati i modelli e le attestazioni necessari e rafforzati gli obblighi a carico di armatori e comandanti per la certificazione dei servizi prestati. L'obiettivo è ridurre le difformità nelle procedure e garantire alle autorità italiane strumenti più chiari per verificare la correttezza delle dichiarazioni presentate dai lavoratori.

Controlli e cooperazione internazionale

Un ruolo centrale viene mantenuto dalle Capitanerie di porto e dagli Uffici della Gente di Mare, chiamati a verificare la validità dei servizi dichiarati. Il nuovo

impianto punta inoltre a favorire l'utilizzo di strumenti digitali e la cooperazione amministrativa con le autorità degli Stati esteri. Il riconoscimento dei periodi trascorsi a bordo di navi straniere assume così caratteristiche più omogenee, con l'intento di assicurare una maggiore certezza giuridica nella ricostruzione della carriera dei marittimi.

Un passaggio importante per la carriera

La corretta autenticazione dei servizi di navigazione è infatti determinante per diverse procedure professionali, dal rilascio e rinnovo dei titoli marittimi alla certificazione dei periodi utili alla carriera, fino agli adempimenti collegati alla Convenzione STCW e agli aspetti contributivi e previdenziali. Secondo l'analisi dell'avvocato Giuseppe Loffreda di Legal 4Transport, il decreto rappresenta quindi un aggiornamento significativo del sistema, rafforzando la tracciabilità dei servizi svolti all'estero e riducendo il rischio di contestazioni o ritardi amministrativi.

La nuova disciplina mira in definitiva a garantire che l'esperienza maturata dai marittimi italiani su navi straniere possa essere documentata e riconosciuta attraverso procedure più trasparenti, uniformi e controllabili, adeguando il sistema italiano alle esigenze di una professione sempre più inserita in un contesto internazionale.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



TCO LIVORNO AL GRUPPO FRATELLI NERI E NOVA MARINE CARRIERS



È ormai ufficiale la conclusione dell'operazione che vede il terminal del porto di Livorno TCO (Terminal Calata Orlando) passare in mano al Gruppo Fratelli Neri e Nova Marine Carriers.
La notizia era stata annunciata durante l'assemblea di Assarmatori di Giugno dallo stesso amministratore delegato di Nova Marine Carriers Vincenzo Romeo che aveva reso noto l'acquisto del 25% del Terminal Calata Orlando.
Una banchina da 450 metri con tre accosti operativi e circa 32 mila metri quadrati di piazzali, storicamente dedicato alla movimentazione di rinfuse, dry bluk e merci break bulk.

La nuova compagine azionaria

Con la nuova acquisizione la maggioranza di TCO è ora passata alla holding NR Investimenti, che vede la partecipazione paritetica dei due Gruppi, mentre la rimanente quota è in carico alla famiglia di Roberto Alberti (storico agente di Livorno).
Obiettivo dell'operazione, che nasce dalla sinergia fra un importante terminal operator e un carrier in grado di pianificare trasporti e carichi, è quello di rilanciare TCO, un terminal multipurpose che opera sulla Calata Orlando nella zona del porto commerciale di Livorno riservata ai traffici di merci alla rinfusa.

Il terminal sarà oggetto di un consistente investimento finalizzato a svilupparne i traffici e incrementarne gli standard di efficienza: "Il Tirreno -aveva detto Romeo ai nostri microfoni- è il nostro mare d'origine", richiamando le radici campane dell'azienda fondata dal padre oltre quarantacinque anni fa con una singola nave e oggi diventata una realtà internazionale con una flotta di oltre cento unità.
"Noi siamo molto attivi sull'Adriatico, dove Ravenna rappresenta di fatto il nostro hub principale, ma avevamo l'esigenza di offrire un'alternativa portuale anche sul versante tirrenico".che ha sottolineato come l'accordo permetta di avviare concretamente il percorso progettuale dopo la definizione condivisa della soluzione tecnica.
A ribadire il valore strategico dell'opera è intervenuto anche il vicepresidente del Consiglio regionale della Toscana, Antonio Mazzeo. Secondo Mazzeo, il ponte mobile rappresenta un'infrastruttura capace di integrare esigenze fondamentali per il territorio, dalla continuità stradale alla sicurezza idraulica, dallo sviluppo del sistema dei Navicelli alla crescita della cantieristica nautica. Un'opera che, ha evidenziato, potrà contribuire a rafforzare mobilità, economia, turismo e competitività dell'intera area costiera toscana.

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

ISABELLA DE MARTINI: QUANDO LA MEDICINA È IN MEZZO AL MARE



Raggiungere Isabella De Martini è stato relativamente facile considerato che quando le abbiamo scritto per chiedere questa intervista si trovava fra la Norvegia e le Isole Shetland come Senior Medical Officer a bordo di una delle navi da crociera della Silversea Cruises, la Silver Dawn.
Disponibilissima e cordiale, ci ha raccontato aneddoti e responsabilità di chi vive in mare da anni come lei, donna "multitask" dalle tante sfaccettature. Ma lasciamo che sia direttamente lei a parlare con le risposte che ci ha dato.

Medico di bordo...come ci è arrivata?

Sono una neurologa ed un medico dell'emergenza con licenze mediche USA ed europee.
Mamma inglese a papà Italiano, sono diventata docente a Filadelfia a 27 anni e poi sono stata chiamata ad insegnare in università in Italia grazie alla Legge per il rientro dei Cervelli dall'Estero.
Ho passato una vita ad occuparmi di pazienti in corsia e ad insegnare agli studenti di Medicina, prima di essere eletta al Parlamento Europeo a rappresentare l'Italia.
Finito il mandato da europarlamentare, ho iniziato una nuova vita in mare.
Appassionata velista fin da ragazzina, mi è sembrato naturale usare l'esperienza medica e legislativa, per curare passeggeri ed equipaggi a bordo e migliorare la qualità della vita dei marittimi.

Come si diventa medici di bordo?

Occorre una comprovata esperienza quale medico dell'emergenza, di almeno 3 anni ed una conoscenza perfetta della lingua Inglese sia parlata che scritta. Oltre a queste competenze sono richieste Certificazioni di rianimazione cardiologica sia per adulti che bambini e di gestione dei traumi, che vanno rinnovati ogni 3 anni. È necessario inoltre possedere tutti i Certificati internazionali per poter lavorare come marittimo, i Corsi antincendio e Soccorso in mare. Infatti il medico di bordo è un marittimo a tutti gli effetti.

Il suo è un lavoro...da film! Come si gestiscono le emergenze sapendo di essere l'unico medico nell'arco di chilometri?
Il lavoro dell'ufficiale medico di bordo è davvero emozionante e ricco di sorprese, anche se di enorme responsabilità.
Un'emergenza medica in mezzo ad un oceano o fra i ghiacci dell'Antartide richiede non solo una grande competenza ma anche un ospedale attrezzato ed un affiatamento perfetto con il personale infermieristico. Nessuna nave passeggeri con più di 100 persone a bordo può salpare senza un qualificato medico a bordo, per precise disposizioni dell'IMO. Se la nave trasporta più di 1000 passeggeri il numero dei medici deve aumentare di conseguenza: uno ogni mille. A bordo abbiamo un ospedale completo, dotato di radiologia, ecocardiografia, laboratorio di analisi e unità intensive di rianimazione. Con equipaggi di 50 nazionalità

diverse anche la medicina interculturale è importantissima.

Quale è l'esperienza più atipica che le è capitata?

Sono molte le esperienze umane straordinarie che si vivono a bordo, soprattutto durante imbarchi prolungati come i giri del mondo.
Proprio ieri si è presentata in ambulatorio una passeggera per ringraziarmi ed abbracciarmi. Ha saputo che il medico a bordo ero io. Era scivolata un anno fa sbarcando dalla nave in Marocco in una giornata molto piovosa. Svenuta per il dolore era stata subito accudita e trasportata nel nostro centro medico con le dovute precauzioni. Una radiografia aveva dimostrato la frattura di due vertebre, con alto rischio di compressione midollare.
Trasferita d'urgenza in ospedale ed operata immediatamente si è completamente ristabilita e sta godendosi un'altra crociera. Rischiava la sedia a rotelle se non trattata adeguatamente.

Ma ci sono anche episodi divertenti. Sorrido quando penso alla lite fra due passeggere francesi, rivali in amore, che corteggiavano lo stesso passeggero. Fui chiamata per un "trauma cranico" per poi scoprire che la più focosa aveva colpito alla fronte l'altra con una grande bottiglia di profumo Chanel numero 5 provocando anche un sanguinamento. Ma si sa le francesi sono molto chic!

Mi è capitato anche, in Antartide, di dover assistere un passeggero di un'altra nave, non equipaggiata come la nostra.
Vige infatti in mare una grande solidarietà ed il Comandante di quella nave aveva lanciato un appello a tutte le unità in zona per richiedere assistenza. Ricordo a tutti che in Antartide il primo ospedale è a due giorni e mezzo di navigazione e che si è al di fuori del range di intervento degli elicotteri (come in mezzo agli oceani).
Il paziente, vittima di un forte trauma scendendo da uno zodiac (un gommone) sulla terraferma ghiacciata, aveva necessità di un esame radiologico e della visita di un neurologo. Trasferito sulla nostra nave ha ricevuto tutte le indagini e le terapie del caso con esito positivo.

Può dire di aver girato il mondo?

Cornovaglia, Falmouth tappa del viaggio della dottoressa De Martini
Ho effettuato negli ultimi 10 anni più di 60 imbarchi e due Giri del mondo. Ho navigato in quasi tutto il globo: Groenlandia, Islanda, Australia, Nuova Zelanda, Sud America, Antartide, Caraibi, Africa, Asia, India, Emirati Arabi, tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e Mar Baltico.
Ora sono fra la Norvegia e le Isole Shetland. Devo dire che l'emozione di aver attraversato sia il Canale di Panama che quello di Suez è sempre un'esperienza straordinaria, mentre fra le meraviglie che ho visto ricordo la fantastica Petra in Giordania!
Ho conosciuto passeggeri con i quali ho intrecciato rapporti di amicizia che durano da anni e in ogni parte del mondo e marittimi straordinari che ormai per me sono diventati famiglia.

Oggi come è la vita dei marittimi?

I marittimi sono l'anima delle navi e senza di loro non esisterebbe l'industria marittima. Parlo sia di quelli che lavorano sulle navi cargo, dove purtroppo il medico non è previsto (ma la Telemedicina è di grande aiuto), che di quelli che lavorano sulle navi da crociera. Vivono lontano dalle loro famiglie per periodi anche di 7/8 mesi continuativi e le connessioni internet molto limitate per comunicare.
Vivere a bordo è come vivere in due mondi separati: da una parte il "Film", creato per i passeggeri, dove tutto luccica e i sorrisi sono sempre presenti, ma oltre quelle porte dorate si apre uno scenario completamente diverso fatto di cabine condivise, fatica, sudore, notti insonni, poco riposo, cibo non sempre appetibile e stress.
Negli ultimi anni il numero di morti di marittimi per suicidio ha superato il numero di morti per incidenti.
I marittimi chiedono contratti più brevi, maggiore accesso a internet e più tempo libero. Ricordo che a bordo non esistono sabato e domenica. Per i marittimi è sempre lunedì.

E le donne? In generale perché secondo lei sono ancora poche le marittime?

Noi donne a bordo siamo poche, circa il 2% del numero totale dei marittimi, prevalentemente nel settore hotel. Se si considerano le donne ufficiali di coperta, con grandi responsabilità, siamo ancora di meno: un misero 1%.
Quindi siamo davvero poche ma molto preparate e determinate e per questo motivo anche molto rispettate dai colleghi uomini.
Il numero esiguo di donne a bordo è dovuto certamente all'impossibilità di avere figli e accudirli ma anche di avere una relazione affettiva stabile con un partner a terra. Sono molto numerose le mogli di marittimi ma non altrettanto i mariti di chi lavora a bordo.

Durante il Covid era a bordo? Che esperienza è stata?

Durante la pandemia i marittimi sono stati la categoria che ha sofferto di più: confinati per lunghi mesi a bordo, spesso con retribuzioni al minimo salariale o peggio. Si è trattato di quasi 100.000 persone bloccate in mare senza possibilità di rimpatrio.
Io ero a bordo di una nave che stava effettuando il Giro del mondo, precisamente in Australia quando la pandemia esplose, unico medico con 800 passeggeri e 600 membri dell'equipaggio.
Fu un vero incubo ed una responsabilità enorme. Dall'Australia dovemmo arrivare in Norvegia (Paese di bandiera della nave) senza poter far scendere o salire nessuno.
Le soste nei porti erano autorizzate solo per fare rifornimento di cibo, acqua e carburante.
Ho dovuto affrontare, insieme alle mie due splendide nurses filippine emergenze di ogni tipo per mesi, ma alla fine abbiamo portato tutti in salvo a destinazione senza la perdita di alcuna vita.
È stata un'esperienza medica molto provante ma anche di vita straordinaria che ha cementato legami indissolubili.

Da lì è nata una nuova avventura...

Sì, dopo quella esperienza forte, ho pensato, insieme a validissimi colleghi, conosciuti durante questi 12 anni di esperienza, di istituire un Corso di Formazione per Medici di Bordo che ha visto la luce grazie alla collaborazione fra il Ministero della Salute di cui ho avuto l'onore di essere Consulente, Assarmatori e la meravigliosa Accademia della Marina Mercantile di Genova.

Recentemente, con le Università di Londra, Berna, Malta e Cipro, abbiamo istituito una Facoltà di Medicina Marittima, di cui sono la Coordinatrice Scientifica.
La Medicina Marittima è infatti una specialità assai complessa, che richiede una preparazione specifica e multidisciplinare, essendo la nave un luogo con limitate risorse ospedaliere e che si trova spesso in zone isolate, lontane da ogni ospedale.
L'Antartide e la Groenlandia, sono mete sempre più ambite dai passeggeri, solo per fare un esempio.
Per questo servono medici e infermieri molto ben preparati per questo compito specifico. Gli ospedali di bordo sono sempre più attrezzati per rispettare regole internazionali e tutelare la salute di passeggeri ed equipaggi come ho già specificato.
La formazione è davvero essenziale se si pensa che ogni anno vengono trasportati via Mare più di 30 milioni di crocieristi.
Il numero è in costante aumento, così come la durata della vita che spinge molte persone anziane a scegliere questa possibilità di girare il mondo senza dover disfare le valige in ogni città, sicuri di avere sempre una assistenza medica adeguata.
Il paziente più anziano che ho visitato in questo ultimo imbarco fra Norvegia, Danimarca, Scozia e Irlanda è ad esempio, un giovanotto di 98 anni, con una gioia di vivere che funge da esempio per tutti noi!

CONFETRA SODDISFATTA: MINI PACCHI, RINVIATA LA HANDLING FEE NAZIONALE



Slitta al 1° Dicembre 2026 l'entrata in vigore della handling fee nazionale sulle spedizioni di modico valore provenienti dai Paesi extra-Ue. La decisione del Governo viene accolta positivamente da Confetra, che sottolinea l'importanza di evitare, in questa fase, l'introduzione di una misura nazionale potenzialmente non allineata con l'evoluzione della disciplina europea. La Confederazione ha espresso apprezzamento per l'attenzione riservata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alle osservazioni avanzate dagli operatori della logistica, del trasporto e delle spedizioni.

Il rischio di distorsioni sui traffici
Fin dall'avvio del confronto, Confetra aveva evidenziato il rischio che una misura applicata esclusivamente a livello italiano potesse determinare svantaggi competitivi per gli operatori nazionali, favorendo lo spostamento dei flussi verso altri gateway europei. Il rinvio consente ora di accompagnare con maggiore gradualità una fase nella quale stanno cambiando profondamente i modelli di approvvigionamento e distribuzione dell'e-commerce transfrontaliero, in attesa di un quadro europeo maggiormente armonizzato.
Secondo la Confederazione, le imprese stanno infatti riorganizzando le proprie catene logistiche attraverso il consolidamento delle spedizioni, l'utilizzo di piattaforme distributive avanzate e la localizzazione di magazzini e hub direttamente all'interno del mercato europeo.

In calo le importazioni dei mini pacchi

A confermare l'evoluzione in corso sarebbero anche i dati diffusi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, secondo i quali le importazioni di mini pacchi hanno registrato una contrazione del 39% nel bimestre luglio-agosto rispetto al periodo precedente. Per Confetra, il dato rappresenta un ulteriore elemento a sostegno delle analisi sull'evoluzione dei flussi dell'e-commerce internazionale e sull'impatto delle misure adottate a livello europeo.

De Ruvo: "Serve un quadro europeo"

Il presidente di Confetra Carlo De Ruvo considera lo slittamento una misura utile a ridurre l'incertezza per le imprese e a favorire un percorso di adeguamento ai nuovi scenari del commercio internazionale. Secondo De Ruvo, il mercato sta vivendo una trasformazione strutturale: il modello basato sulla moltiplicazione delle micro-spedizioni direttamente al consumatore finale sta progressivamente lasciando spazio a sistemi distributivi più organizzati, caratterizzati dal consolidamento delle partite, dalla presenza di hub e magazzini in Europa e da una maggiore integrazione delle catene logistiche.

In questo scenario, Confetra ritiene necessario che eventuali nuovi oneri siano inseriti in un quadro europeo armonizzato, così da garantire condizioni di concorrenza omogenee tra operatori e tra i diversi punti di ingresso delle merci nell'Unione.

Verso il superamento della misura nazionale

La Confederazione considera quindi il rinvio al 1° Dicembre un passaggio utile, ma chiede che in prospettiva venga superata la misura nazionale in vista dell'entrata in vigore della futura handling fee europea. L'obiettivo è evitare sovrapposizioni regolatorie che, secondo Confetra, potrebbero penalizzare gli operatori italiani e favorire una deviazione dei traffici verso altri hub europei.

La Confederazione conferma infine la disponibilità a collaborare con Governo, amministrazioni competenti e istituzioni europee alla definizione di un sistema regolatorio che concili controllo, tutela della concorrenza e competitività della filiera logistica italiana ed europea.



CYBER RESILIENZA MARITTIMA: CONFRONTO PROMOSSO DA CONFITARMA E VAR GROUP



L'assemblea dei soci dell'Aeroporto Cristoforo Co-
Navi, porti, logistica e catene di approvvigionamento sono sempre più esposti alle minacce informatiche e la loro protezione richiede una strategia condivisa tra istituzioni, imprese e operatori della cybersecurity. È stato questo il filo conduttore dell'incontro "Cyber-Resilienza nel Settore Marittimo: Difesa, Regolamentazione e Cooperazione Europea", organizzato a Roma da Confitarma e Var Group. L'appuntamento ha riunito rappresentanti delle Forze Armate, dell'armamento nazionale, dell'industria marittima e della sicurezza informatica, con l'obiettivo di analizzare l'evoluzione delle minacce cyber e le misure necessarie per rafforzare la resilienza di navi, porti e infrastrutture logistiche.

Italia al centro delle osservazioni nel Mediterraneo
A fotografare il livello di esposizione del comparto è il nuovo Cyber Intelligence Report – Geopolitical Brief: Mediterraneo, settore Trasporti e Logistica, elaborato da Yarix, centro di competenza per la cybersecurity di Var Group.

Secondo il report, nel primo semestre del 2026 il settore Trasporti e Logistica ha rappresentato il 15,6% delle osservazioni contenute nel dataset analizzato, risultando tra i comparti maggiormente interessati dalla pressione cyber.

Particolarmente rilevante il dato relativo all'Italia: nei Paesi mediterranei monitorati sono state registrate 325 osservazioni su 653, pari a quasi la metà del totale riferito al settore. All'interno di questo dato, 240 osservazioni, il 73,85%, sono riconducibili direttamente all'ecosistema marittimo-portuale, comprendendo porti, servizi portuali, logistica, navigazione e trasporto marittimo.

DDoS e ransomware tra le principali minacce

Il quadro delineato dalla ricerca evidenzia una presenza significativa degli attacchi DDoS, che hanno rappresentato il 54% degli eventi osservati a livello globale nel primo trimestre del 2026, salendo al 73% nel secondo trimestre. Tra i gruppi maggiormente attivi nel settore Trasporti e Logistica viene indicato anche NoName057(16), gruppo hacktivista filo-russo. Resta rilevante anche il fenomeno del ransomware, pari al 21% degli attacchi osservati in entrambi i trimestri. Nel campione analizzato, l'Italia concentra il 28% delle compromissioni ransomware nel primo trimestre e il 29% nel secondo.

Il report prende inoltre in esame i fenomeni di data leakage e la vendita di accessi aziendali da parte degli Initial Access Broker, attività che possono costituire il punto di ingresso per successive compromissioni dei sistemi e campagne ransomware.

La sicurezza passa dalla cooperazione

I lavori sono stati aperti da Salvatore d'Amico, presidente del Gruppo Tecnico Trasporti e logistica internazionali, regolamentazioni, organismi internazionali e sicurezza di Confitarma, e dal direttore generale Luca Sisto. Di particolare rilievo gli

interventi del generale Joselito Minuto, comandante del Reparto Aeronavale della Guardia di Finanza, del contrammiraglio Enrico Vignola, capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore della Marina Militare, e del contrammiraglio Edoardo Balestra, capo del 5° Reparto Amministrazione e logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

Il successivo panel ha visto il confronto tra Mirko Gatto, Head of Cybersecurity di Var Group, e Tommaso Grimaldi, Director HSE & ISM Compliance e Designated Person Ashore di Carnival Maritime.

Al centro della discussione la crescente digitalizzazione delle navi e delle infrastrutture portuali e la conseguente necessità di proteggere sia gli ambienti IT sia quelli OT, garantendo allo stesso tempo continuità operativa e capacità di risposta agli incidenti.

Dalla protezione tecnologica alla resilienza

Per Confitarma, la cybersecurity è ormai parte integrante della sicurezza della navigazione e richiede un confronto costante tra settore pubblico e privato. D'Amico ha sottolineato l'esigenza di tradurre il quadro regolatorio in strumenti concretamente applicabili alle diverse realtà operative dell'armamento, tenendo conto delle caratteristiche delle compagnie e delle tipologie di nave.

Sulla stessa linea Var Group. Secondo Mirko Gatto, l'interconnessione tra navi, porti e supply chain impone di affiancare alla protezione tecnologica capacità di prevenzione, intelligence, risposta agli incidenti e continuità operativa. "I dati confermano come l'ecosistema marittimo e portuale sia diventato un obiettivo strategico nel panorama delle minacce cyber. La crescente interconnessione tra navi, porti e supply chain impone un approccio basato non solo sulla protezione tecnologica, ma anche sulla capacità di prevenire, rispondere e garantire la continuità operativa, dalla movimentazione delle merci alla sicurezza delle persone fino alla tenuta di intere catene di approvvigionamento. Per questa sua complessità, la cyber-resilienza del comparto marittimo non può essere affidata a iniziative isolate ma deve essere costruita come una responsabilità condivisa, fondata su intelligence, collaborazione e coordinamento costante tra imprese, istituzioni e comunità della sicurezza".

La cyber-resilienza del comparto marittimo viene quindi ricondotta a un modello nel quale sicurezza informatica e sicurezza fisica sono sempre più interdipendenti. La protezione delle infrastrutture e dei sistemi digitali diventa così un elemento della più ampia capacità del sistema portuale e logistico di assicurare la continuità dei traffici e delle catene di approvvigionamento.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



LA CASSAZIONE ASSOLVE TUTTI GLI IMPUTATI PER LE AUTORIZZAZIONI TEMPORANEE A LIVORNO

Tutti assolti. La Corte di Cassazione di Roma con la sentenza di ieri pomeriggio ha dato il proprio giudizio sulla vicenda che si trascinava ormai avanti dal 2018 e che riguardava alcune concessioni nel porto di Livorno. Al centro l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale e la Sintermar-Darsena Toscana.

La vicenda

Una vicenda amministrativa e penale complessa: l'accusa, che riguardava nove imputati –Stefano Corsini, ex presidente dell'Autorità portuale, l'ex segretario generale Massimo Provinciali, l'ex dirigente dell'area Demanio Matteo Paroli, Costantino Baldissara, manager di Grimaldi Group, i due cugini Corrado Neri, Massimiliano Ercoli di Seatrag, Luca Becce, amministratore delegato di Terminal Darsena Toscana e Federico Baudone di Sintermar (assolto in secondo grado)- era di abuso di ufficio e falso ideologico per i funzionari pubblici, per gli altri di averli istigati ad assumere provvedimenti illeciti.

Il nodo della questione era per la procura, l'uso di alcune aree portuali alla radice della Darsena Toscana sponda Ovest affidate con plurime autorizzazioni temporanee trimestrali ad alcuni terminalisti, per le loro attività di carico e scarico.
Una metodologia che secondo la procura labronica era da ritenersi scorretta e che sarebbe dovuta andare a gara con una concessione vera e propria.
Ma la natura pubblica degli accosti, rispondeva poi la difesa, non permetteva la concessione, come previsto dalla normativa e in ogni caso gli imprenditori avevano avanzato richieste di autorizzazioni per l'uso delle aree senza nessun atto illecito nei confronti dell'ente portuale.

La sentenza

In primo grado gli imputati erano stati assolti da tutti i capi di imputazione.

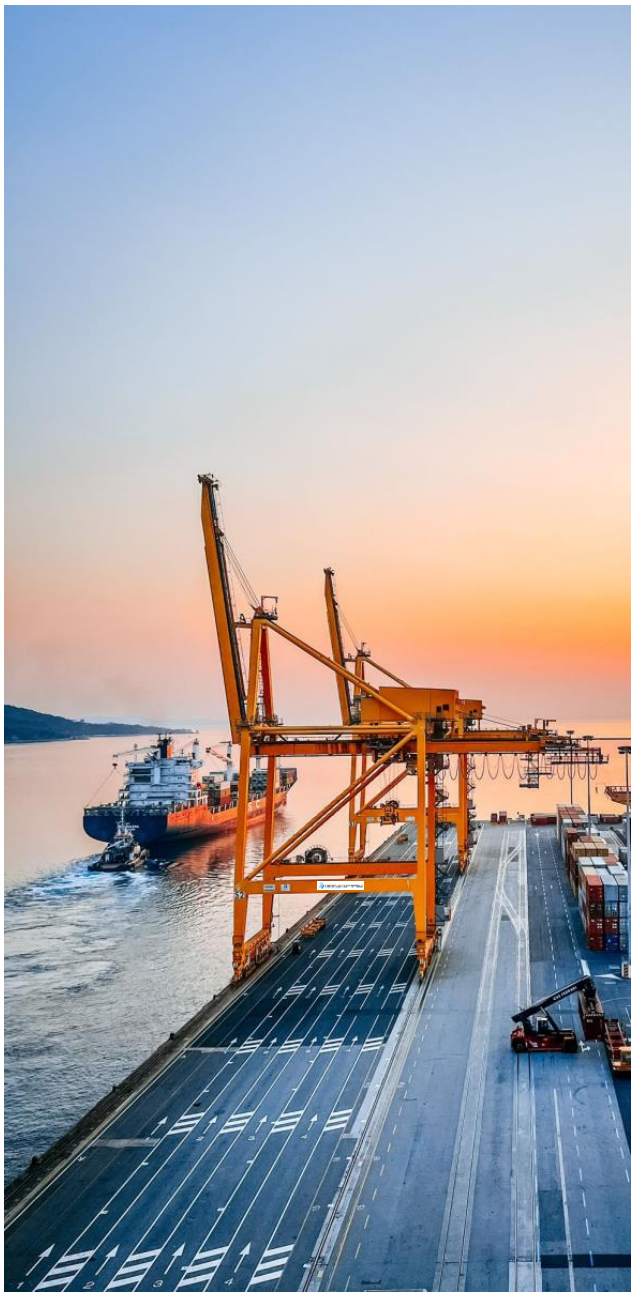


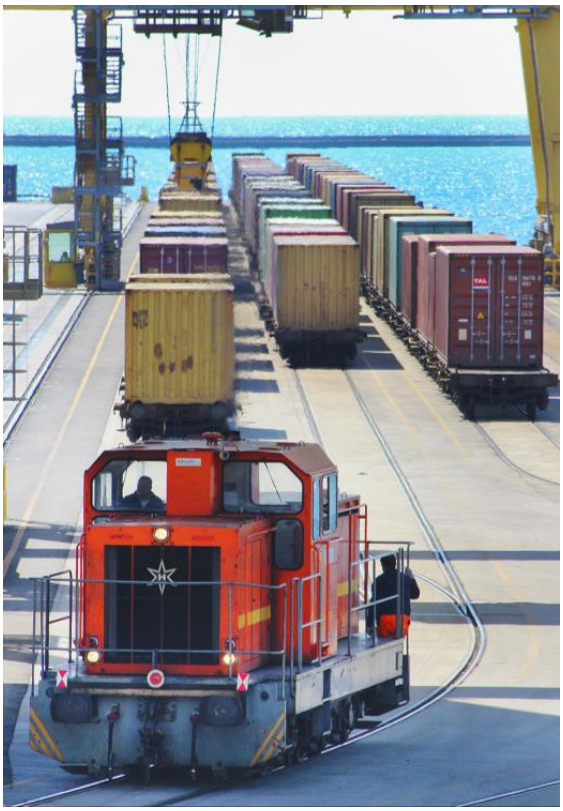
A fronte del ricorso della procura di Livorno, avverso la su menzionata sentenza, la Corte d'appello aveva parzialmente rivisto la sentenza di primo grado.
Con la sentenza di ieri pomeriggio, la Cassazione di Roma dà due risposte importanti: annulla la precedente sentenza della Corte d'appello di Firenze sul presupposto che il ricorso presentato dalla procura di Livorno fosse inammissibile.

Ma non solo: annulla in modo esplicito la condanna subita in secondo grado a Firenze per il risarcimento dei danni che era stato avanzato precedentemente.
Dopo otto anni si chiude così una vicenda che si chiude con l'assoluzione di tutti gli indagati.

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

PORTI, LA RIFORMA ENTRA NELLA FASE DECISIVA



Dopo mesi di confronto e audizioni, la IX Commissione Trasporti avvia l'esame delle proposte di modifica. Tra i punti del provvedimento la nascita di Porti d'Italia Spa.

La riforma della governance portuale entra nella fase in cui il confronto parlamentare comincia a tradursi nel testo. La IX Commissione Trasporti della Camera ha avviato la votazione degli emendamenti al disegno di legge che interviene sulla legge 84 del 1994, riferimento normativo dell'ordinamento portuale italiano.

Sul tavolo ci sono 622 emendamenti, presentati entro il termine dello scorso 3 agosto. Un numero che accompagna il provvedimento nella fase operativa dell'iter, dopo il confronto parlamentare e il ciclo di audizioni dei mesi scorsi.

Tra le misure previste dal disegno di legge figura la nascita di Porti d'Italia Spa, società a capitale interamente pubblico alla quale vengono affidate funzioni di programmazione e realizzazione delle opere strategiche.

L'avvio delle votazioni apre dunque il passaggio nel quale la configurazione della riforma sarà sottoposta all'esame delle diverse proposte di modifica presentate in Commissione.

"Oggi entriamo nella fase decisiva della riforma. Vogliamo una portualità più efficiente, una regia nazionale più forte sugli investimenti strategici e tempi più rapidi per realizzare le opere", ha dichiarato il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi.

Rixi lega il rafforzamento della regia nazionale alla necessità di preservare il ruolo dei territori: "Senza togliere ruolo e autonomia ai territori, dobbiamo mettere i porti italiani nelle condizioni di competere nel Mediterraneo e sui grandi traffici internazionali".

Con l'avvio del voto sui 622 emendamenti, il confronto sulla nuova governance dei porti passa così dalle audizioni e dalla discussione politica alla modifica concreta del provvedimento.

SIMONA IZZO: IL PROCUREMENT IN FHP MOTORE STRATEGICO PER CREARE VALORE



Simona Izzo è la responsabile Procurement del Gruppo FHP. Nel suo ruolo si occupa dell'intero ciclo di approvvigionamento di beni e servizi, sia in ambito ferroviario sia in ambito portuale, le due "anime" dell'azienda che ogni giorno lavorano in modo sempre più integrato.
Con lei abbiamo cercato di capire a che punto sia l'Italia nel mettere insieme porto e ferrovia e come FHP porti avanti le sue attività.
Ma come sempre abbiamo dato spazio anche alla "persona" facendoci raccontare qualcosa di più del percorso che l'ha portata fino al suo lavoro di oggi.

È arrivata in FHP da circa due anni. Qual è secondo lei la forza dell'azienda?

Quando sono arrivata in FHP ho avuto la sensazione di trovarmi davanti a una sfida entusiasmante. Il Gruppo stava crescendo rapidamente attraverso nuove acquisizioni e integrazioni. Per molti aspetti, nel mio ambito, siamo dovuti partire da una pagina quasi bianca: c'erano realtà diverse da integrare, organizzazioni da costruire, processi e procedure da definire. Ho trovato all'interno del Gruppo persone determinate, con una grande apertura al confronto e la volontà di contribuire attivamente alla costruzione del progetto. È questa combinazione di integrità, pragmatismo e capacità di lavorare insieme verso un obiettivo comune che considero una delle vere forze di FHP.
Un altro fattore determinante è sicuramente la solidità e la visione di F2i, l'azionista del Gruppo, che ha dato inizio a questo importante progetto di razionalizzazione e integrazione nel mondo dei terminal portuali e della logistica ferroviaria.

Concretamente come si sviluppa il suo lavoro?

Il mio obiettivo è creare valore attraverso partnership solide e acquisti sostenibili, governando rischi e opportunità con una visione strategica di lungo periodo. La funzione Procurement deve operare come Business Partner dell'organizzazione: una funzione capace di ascoltare le esigenze del business, comprenderne le sfide e affiancarne le decisioni, contribuendo in modo concreto alla crescita, all'innovazione e alla competitività del Gruppo.

Porto e ferrovia: è facile questa integrazione in Italia?

No, non è semplice. Nel nostro caso si tratta quasi di un'"integrazione nell'integrazione": solo nel corso dell'ultimo anno abbiamo acquisito due terminal, quello di Savona e di Torre Annunziata, arrivando a 14 tra porti e interporti. La sfida è creare sinergie tra realtà e culture aziendali diverse, supportando la crescita del business, promuovendo al tempo stesso innovazione, sostenibilità e trasformazione digitale.
È un percorso impegnativo ma estremamente sti-

molante, che richiede apertura al cambiamento e capacità di guardare avanti.
Porto e ferrovia non parlano lo stesso linguaggio, hanno priorità operative differenti e storicamente hanno seguito percorsi di sviluppo separati. La vera sfida non è solo integrare attività e processi, ma creare una cultura comune e una visione condivisa. Credo che FHP stia facendo proprio questo: costruire un modello in cui le due anime del Gruppo lavorano insieme, non semplicemente una accanto all'altra. È certamente una sfida impegnativa ma che porteremo a compimento. Una delle complessità è che stiamo realizzando l'integrazione in un momento di grande complessità operativa dovuta ai lavori sulla rete ferroviaria: una complicazione in più da gestire in un processo già non semplice di suo.

In che modo le sono servite le sue esperienze passate nel ruolo attuale?

Moltissimo. Ogni cambiamento è stato per me un patrimonio che mi porto dentro. Significa confrontarsi con contesti di mercato, culture aziendali diverse e persone che arricchiscono il nostro modo di vedere le cose. Penso a un elastico: ogni nuova esperienza lo tende un po' di più, estendendo la nostra capacità di leggere il contesto, adattarci e raggiungere obiettivi sempre più ambiziosi. Le esperienze diverse ci arricchiscono.

Le catene logistiche sono sempre più instabili. Come rafforzarle?

Attraverso una gestione attenta dei rischi, una strategia chiara e investimenti costanti in innovazione e digitalizzazione. La qualità del dato è un elemento fondamentale: dati affidabili consentono di comprendere meglio i fenomeni, anticipare i rischi e prendere decisioni più rapide ed efficaci.
Credo che oggi il vantaggio competitivo non stia tanto nella capacità di gestire l'emergenza, quanto nella capacità di intercettarla e prevenirla per costruire catene logistiche solide e resilienti.

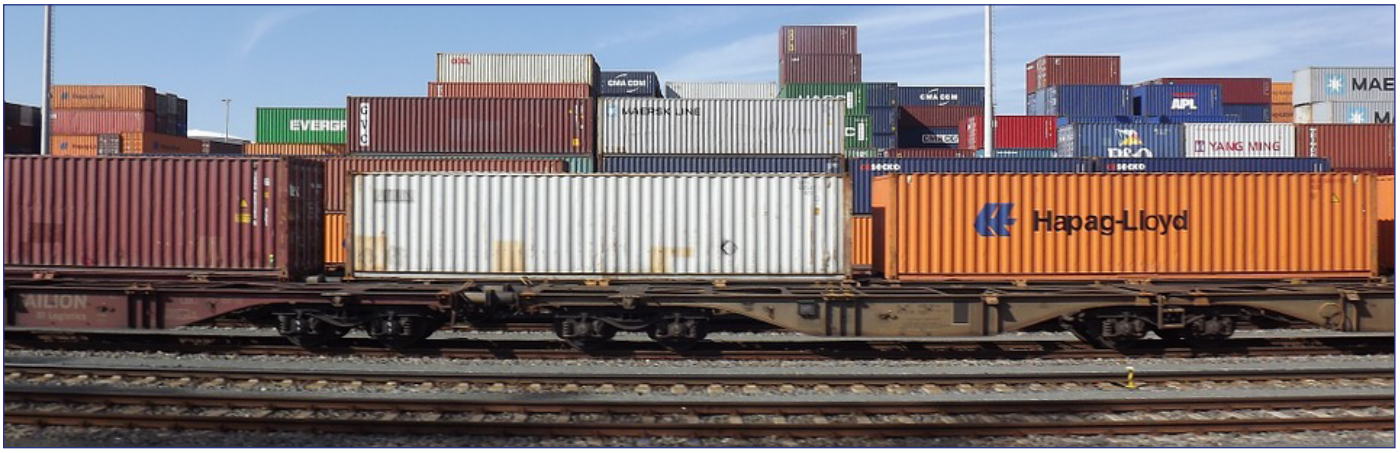
FHP: crescita e integrazione industriale. Qual è il ruolo del Procurement?

Il Procurement in Italia viene ancora spesso associato alla sola "negoziazione del prezzo". È invece un motore strategico capace di creare valore nell'azienda attraverso competenza, innovazione, gestione dei rischi e supporto al business. Significa anche connettersi con un ecosistema esterno che può rappresentare un confronto inestimabile per la costruzione di nuovi modelli e nuove opportunità. Inoltre i fornitori sono un'opportunità di confronto importantissima; bisogna conoscerli, valutarli, indirizzarli e anche premiarli quando serve, ma soprattutto avere una mente aperta per cogliere tramite loro nuovi trend, segnali e opportunità di innovazione. La nostra è una funzione in continua evoluzione: richiede studio, curiosità e una visione sempre più ampia.

Il rischio oggi si può governare?

Non solo si può, si deve. Viviamo in un contesto che cambia rapidamente e che può capovolgere modelli consolidati nel giro di poco tempo. Governare il rischio significa costruire partnership consapevoli, diversificare e avere sempre pronta un'alternativa. In altre parole, essere preparati al cambiamento attraverso azioni mirate alla prevenzione del rischio. Non è solo una questione di preparazione "tecnica" ma nel nostro ruolo si richiede anche un'attitudine nuova: cultura in generale, conoscenza approfondita dei mercati di riferimento e, oggi più che mai, cultura geopolitica. Dobbiamo conoscere il mondo, capire dove si stanno sviluppando nuovi fenomeni e analizzarli.

Nel suo percorso ha avuto qualcuno a cui ispirarsi?
Sì. Queste persone hanno rappresentato un vero e proprio punto di svolta. Ho avuto la fortuna di incontrare sia modelli femminili sia maschili che hanno lasciato un segno importante nel mio percorso. Alcune donne mi hanno trasmesso lealtà, coraggio, determinazione. Alcuni uomini, invece, mi hanno insegnato il valore dell'ironia e della leggerezza nell'affrontare



le difficoltà, l'importanza dell'ascolto e del confronto e la necessità di avere sempre una visione. Ho fatto tesoro di entrambe le prospettive. Aggiungo che grazie a queste persone ho compreso l'importanza del confronto: mi piace moltissimo ricercare punti di vista dissonanti, sono una preziosa fonte di ispirazione e di generazione di nuove idee.

È arrivata fin qui con facilità o con qualche ostacolo in più rispetto a un collega uomo?

Ci sono stati momenti semplici e altri più complessi. Nel corso della mia carriera mi sono spesso trovata a guidare processi di cambiamento, smontando lo status quo e proponendo modelli organizzativi nuovi e questo espone inevitabilmente a resistenze e critiche per una naturale resistenza al cambiamento. Probabilmente affrontare queste sfide da donna ha rappresentato, in alcuni contesti, un elemento ulteriore di complessità.
Non nascondo che conciliare il ruolo di manager con quello di mamma abbia richiesto tanta energia con momenti di sconforto. Importante è individuare il proprio percorso con consapevolezza, portare avanti le proprie piccoli o grandi ambizione con tanta umiltà e voglia di imparare.

Si è mai sentita penalizzata per il suo essere donna?

Onestamente non in modo significativo e certamente non in FHP. Durante il mio percorso professionale nulla mi è mai stato regalato ma è stato profondamente sudato con tanto studio e tanto lavoro. Ciò che ho fatto è stato semmai trasformare la mia prospettiva femminile per sviluppare uno stile di leadership "tutto mio", senza mai perdere il coraggio di esprimere la mia opinione con gentilezza ed educazione.fhp
Il tema è che tendenzialmente le donne sono più timorose, più autocritiche e sono poco "leggere". Spesso ci "auto-penalizziamo"; ma se investiamo nella preparazione, nell'accogliere i cambiamenti con positività e nella valorizzazione di quei soft skill che oggi rappresentano un elemento distintivo nelle organizzazioni più evolute "rassicuriamo" quella parte di noi che si sente più insicura e che rimane più passiva incidendo nel ns. percorso professionale.

Come vede il "panorama" oggi da questo punto di vista?

Sono stati fatti passi avanti importanti rispetto a quando ho iniziato a lavorare, ma vedo ancora molte giovani donne alla ricerca di fiducia e punti di riferimento. Per questo credo molto nel mentoring e nei modelli di leadership positivi e inclusivi. Le nuove generazioni femminili hanno bisogno non solo di opportunità, ma anche di esempi concreti che dimostrino che certi traguardi sono davvero raggiungibili. È compito delle figure aziendali più esperte essere di esempio e guidarle. E, da parte di queste giovani donne, esprimere maggiore intraprendenza. Sono convinta che, quando esperienza, fiducia e coraggio si incontrano, si creano le condizioni per un cambiamento reale e duraturo.

GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

INTELLIGENZA ARTIFICIALE E LOGISTICA, DARI: "LA PERSONA RESTERÀ CENTRALE"



L'intelligenza artificiale sta entrando rapidamente nei processi produttivi e organizzativi della logistica, aprendo nuove possibilità ma anche interrogativi che le imprese del settore sono chiamate ad affrontare. Per gli spedizionieri internazionali, in particolare, la sfida riguarda non soltanto l'introduzione di nuovi strumenti tecnologici, ma anche le conseguenze che questi avranno sulle professionalità, sulle competenze e sull'organizzazione del lavoro. È questo il tema al centro del convegno "Intelligenza artificiale: opportunità e rischi – le ricadute sulle imprese di spedizione internazionale e sul sistema logistico", organizzato da Spedimar e Confetra Toscana, con il patrocinio di Fedespedi, nel contesto della Fortezza Vecchia di Livorno.

Un confronto per capire l'impatto dell'IA

"Abbiamo voluto organizzare questo evento proprio per approfondire e capire meglio il quadro in cui ci troviamo a operare", spiega Gloria Dari, presidente di Spedimar. L'obiettivo è fare chiarezza su una tecnologia che negli ultimi mesi è diventata sempre più presente nel dibattito pubblico e nelle strategie delle imprese. "Si parla tantissimo, soprattutto nelle ultime settimane, dell'applicazione dell'intelligenza artificiale, che rappresenta anche dei rischi per tutti noi come cittadini, non soltanto come operatori", sottolinea Dari.

Da qui la necessità di affrontare il tema con un approccio che tenga insieme innovazione e consapevolezza, analizzando le possibili ricadute sia sulle imprese di spedizione internazionale sia sull'intero sistema logistico.

Governance e formazione: trasformazione da dirigere

Uno degli elementi emersi nel confronto riguarda la necessità di accompagnare l'introduzione dell'IA con strumenti di governance adeguati e con un investimento sulle competenze. "È emersa la necessità di governance e di formazione per tutti", osserva la presidente di Spedimar, indicando due aspetti destinati ad assumere un peso crescente man mano che l'intelligenza artificiale entrerà nei processi aziendali. La trasformazione, secondo Dari, non può quindi essere affrontata dalle singole imprese in modo isolato. "È auspicabile un lavoro comune tra gli operatori del settore", spiega, sia per individuare forme di governance sia per mettere a disposizione gli strumenti necessari alla formazione del personale. Un passaggio considerato particolarmente importante anche alla luce della complessità delle attività svolte dagli spedizionieri, che devono gestire processi, informazioni e relazioni lungo una filiera internazionale articolata.

Il fattore umano resta centrale

Di fronte all'evoluzione dell'intelligenza artificiale, la presidente di Spedimar non si sbilancia nel prevedere se nel lungo periodo prevarranno i benefici

o i rischi. “Sinceramente non so valutarlo attualmente e credo che ci siano molti rischi”, afferma. Il punto fermo, però, è rappresentato dal ruolo delle persone. 2Io credo nella centralità dell’essere umano”, sottolinea Dari, ricordando come quello dello spedizioniere sia “un lavoro, una professione estremamente complessa che richiede molte conoscenze, molto know-how, continuo studio e continuo approfondimento”.

La diffusione dell’IA potrà dunque modificare strumenti e modalità operative, ma non necessariamente cancellare il valore delle competenze professionali. “Credo che la figura centrale resterà comunque quella dell’essere umano, delle persone che vi lavorano”, conclude la presidente di Spedimar.

Per il mondo della spedizione internazionale, la questione non è quindi soltanto capire quali applicazioni dell’intelligenza artificiale potranno migliorare efficienza, gestione dei dati e processi decisionali. La sfida riguarda anche la capacità del settore di accompagnare l’innovazione con regole, formazione e nuove competenze. Il confronto promosso da Spedimar e Confetra Toscana si inserisce proprio in questa fase di transizione, con l’obiettivo di offrire alle imprese elementi utili per comprendere una trasformazione tecnologica che sta già interessando l’intera catena logistica.

La sezione nautica messaggeromarittimo.it



AL VIA LA XXVII EUROMED CONVENTION FROM LAND TO SEA



Si è aperta la XXVII Euromed Convention From Land to Sea ospitata in questa edizione dalla Sardegna presso il Forte Village di Pula, dove sono riuniti oltre 700 top player dello shipping, dei trasporti, della portualità, del settore automotive e della finanza.
Il discorso di apertura è stato affidato a Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell'omonimo Gruppo, che si è soffermato sull'espansione della flotta, proseguita a ritmo serrato negli ultimi 24 mesi. "Abbiamo preso in consegna 14 navi Pure Car & Truck Carrier (PCTC) ammonia-ready, ossia predisposte per il futuro utilizzo di ammoniaca come carburante. Entro Aprile del 2027, la nostra flotta ne conterà ben 17. Le più recenti di queste unità, in grado di trasportare 9.800 CEU (Car Equivalent Units), combinano un'elevata capacità con consumi ridotti per unità di carico, preparandoci all'era dei carburanti del futuro".

Al centro i due progetti futuri del Gruppo Grimaldi, entrambi già in fase avanzata di studio.
"Riguardano -spiega Grimaldi- l'ideazione e la costruzione di nuove generazioni di unità ConRo e Multipurpose. Il nostro dipartimento R&D sta già lavorando alle soluzioni più innovative, con un obiettivo chiaro: rendere queste navi le più flessibili e tecnologicamente avanzate dal punto di vista ambientale al mondo nei rispettivi segmenti".

I prossimi investimenti del Gruppo

Il piano di sviluppo del Gruppo Grimaldi include inoltre l'investimento di 1,5 miliardi di dollari per 9 navi RoPax dedicate al trasporto di merci e passeggeri, che entreranno in flotta tra il 2028 e il 2030, riducendo le emissioni di CO_2 per unità di carico del 50% rispetto a quelle oggi utilizzate: in più, attraverso il consumo di metanolo come carburante alternativo,

le nuove navi potranno raggiungere l'obiettivo di zero emissioni nette.

Sempre negli ultimi due anni, il Gruppo ha visto ampliare il proprio network di collegamenti marittimi, in particolare quelli che riguardano il continente asiatico.
"Nonostante le crescenti tensioni geopolitiche e la minaccia di barriere commerciali sempre più estese, oggi impieghiamo 30 navi nei servizi regolari che collegano l'Asia con tutti gli altri continenti: abbiamo consolidato i collegamenti già esistenti verso Europa e Africa, inaugurato nuove linee verso l'America Latina e l'Oceania, e lanciato un nuovo servizio tra la Cina e le Filippine" ha ricordato Emanuele Grimaldi.
"Crediamo fermamente che il libero mercato e la concorrenza leale restino il motore della prosperità e per questo vadano protette".

La Sardegna e il legame con il Gruppo Grimaldi

La location scelta quest'anno non è indifferente al Gruppo partenopeo, un legame forte che li lega da anni: "Continueremo ad assicurare collegamenti marittimi efficienti tra l'isola e il Continente, anche attraverso le tratte Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, recentemente affidateci di nuovo in regime di continuità territoriale per i prossimi cinque anni. Siamo parte integrante di questo territorio, dove garantiamo il trasporto delle merci, supportiamo la mobilità dei residenti e contribuiamo allo sviluppo del comparto del turismo. Per la Sardegna la presenza di una rete di collegamenti marittimi efficienti è vitale".

Nelle prossime ore su queste pagine le interviste ai protagonisti dei lavori con i tre panel in programma con esperti internazionali di shipping, portualità e logistica.



EUGENIO GRIMALDI, CONTINUITÀ TERRITORIALE E TRANSIZIONE: "SERVE UN INTERVENTO SULL'ETS"

La continuità territoriale marittima e le conseguenze dell'EU ETS sono tra i temi al centro dell'intervento di Eugenio Grimaldi, Head of Office Short Sea North/South Lines del Gruppo Grimaldi, in occasione della XXVII Euromed Convention organizzata al Forte Village di Pula. Per la Sardegna, il gruppo conferma il proprio impegno sulle principali direttrici del trasporto marittimo nazionale. "Soltanto poche settimane fa abbiamo rivinto nuovamente quella che sarà la continuità territoriale per Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e anche per la Napoli-Cagliari", sottolinea Grimaldi. L'aggiudicazione rappresenta per il gruppo un motivo di soddisfazione e, allo stesso tempo, un impegno a garantire collegamenti caratterizzati da standard di servizio sempre più elevati. Credo che abbiamo dato un servizio migliorativo con navi ancora più all'avanguardia e servizi di maggiore qualità", spiega Grimaldi, evidenziando come il rinnovo dei collegamenti con la Sardegna si inserisca nella strategia del gruppo per il trasporto marittimo a corto raggio.

Il tema della continuità territoriale assume così una dimensione che va oltre la semplice disponibilità dei collegamenti: qualità della flotta, efficienza operativa e caratteristiche ambientali delle navi diventano elementi sempre più importanti nel rapporto tra trasporto marittimo, territori insulari e politiche di mobilità.

La questione ETS e il rischio di uno spostamento modale

Sul fronte delle richieste al Governo, anche in vista della prossima legge di bilancio, Grimaldi individua nell'European Emissions Trading System uno dei dossier più rilevanti per il comparto. "Il tema è stato abbastanza centrale anche nelle argomentazioni del ministro maltese Chris Bonnet, ma anche da parte delle autorità portuali", afferma, richiamando



la necessità di intervenire su quella che considera una criticità crescente per il trasporto marittimo.

Il principio della contabilizzazione economica delle emissioni, secondo Grimaldi, deve però essere inserito in una valutazione complessiva delle diverse modalità di trasporto. "Se è vero che è una corretta tassa quella che deve tenere in considerazione le emissioni prodotte, bisogna fare delle considerazioni in senso un po' più lato". Il punto sollevato dal manager del Gruppo Grimaldi riguarda soprattutto il rischio di una diversa incidenza della fiscalità ambientale sulle modalità di trasporto che competono tra loro per l'inoltro delle merci.

"Il 90% di tutto il trasporto mondiale è trasportato via mare", ricorda Grimaldi. A fronte di questa rilevanza, secondo il manager, occorre considerare an-

che il trattamento riservato alle altre modalità. “Non vengono considerate ad oggi le altre alternative di trasporto: non sono tassate le ferrovie, non sono tassati gli aerei e non è tassata al momento anche la strada». Da qui la preoccupazione per una possibile «distorsione della concorrenza” e per un conseguente backshift modale, cioè uno spostamento dei traffici verso modalità considerate meno efficienti sotto il profilo ambientale.

La richiesta rivolta al Governo è quindi quella di intervenire affinché il costo della transizione energetica venga considerato secondo un approccio maggiormente omogeneo tra i diversi sistemi di trasporto. “Quello che abbiamo chiesto energicamente al Governo, e che diventa anche argomento di tutte le aziende di trasporto e delle associazioni italiane e non solo italiane, è quello di applicare lo stesso tipo di tassazione a tutte le forme”.

Investimenti anticipati sulla sostenibilità

Grimaldi sottolinea tuttavia come il trasporto marittimo parta già da una posizione differente rispetto agli altri sistemi, considerando il rapporto tra volumi movimentati ed emissioni. “Se il 90% è trasportato via mare, è anche vero che quello meno inquinante”, sostiene, quantificando nell’ordine del “3-4%» il livello delle emissioni del comparto rispetto ad altre modalità di trasporto”. Su questo fronte il Gruppo Grimaldi rivendica una strategia di investimento avviata da molti anni. “Ci siamo già regolamentati e noi come gruppo è da tanto che abbiamo dedicato un intero dipartimento alle innovazioni, all’energia, all’efficienza e abbiamo fatto un lavoro molto importante nella riduzione delle emissioni».

Una strategia che, nelle parole di Grimaldi, si è tradotta in investimenti su tecnologie e soluzioni destinate a ridurre l’impatto ambientale della flotta. Tra gli interventi citati figurano batterie al litio, sistemi scrubber e navi progettate per ridurre drasticamente le emissioni. “Abbiamo navi a zero emissioni in porto, batterie al litio, scrubber da molto prima che altri operatori avessero applicato questo sistema”, afferma.

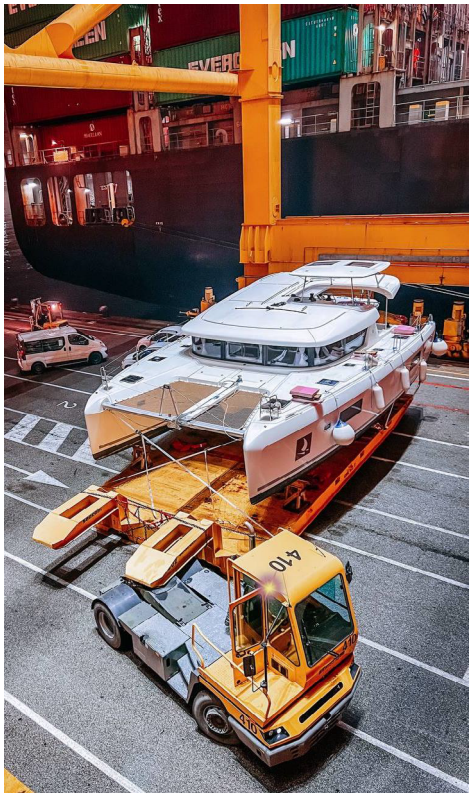
La posizione del gruppo, quindi, è che la decarbonizzazione del trasporto marittimo non possa essere valutata esclusivamente attraverso il costo della regolamentazione, ma debba tenere conto anche degli investimenti già sostenuti dagli operatori. “Noi siamo forse un 20% più rispettosi di quelle che sono le normali regole ordinarie che vengono applicate e l’abbiamo fatto con 15-20 anni in anticipo”, conclude Grimaldi.

SISAM
WE DELIVER











SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

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 PORT SUDAN ADEN*	ogni 10 giorni ogni 20 giorni settimanale ogni 15 giorni
*via Jebel Ali		
GOLFO ARABICO **INDIA** **PAKISTAN** *via Jebel Ali	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA via Mundra AL JUBAIL* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 15 giorni
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

SET 2026

PARTENZE

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER		NAVE	VOY	DA									
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT		RA	AN	TS
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e 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	ATETI	MZ639A	7/10		5/10		9/10					
		MSC LUCY	MZ640A	14/10		12/10		16/10	vedi servizio 4				
		BREMEN	MZ641A	21/10		19/10		23/10					
		MSC MANZANILLO VI	MZ642A	28/10		26/10		30/10					
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	GSL EFFIE	FD641E		12/10		15/10	10/10			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		CATHERINE C	FD642E		19/10		22/10	17/10					
		MSC UBERTY VIII	FD643E		26/10		29/10	24/10	vedi servizio 4				
		MSC CHIARA X	FD644E		2/11		5/11	31/10					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				---	SP	GIT	NA	CIVIT		VE	RA	AN	TS
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	GSL EFFIE	FD641E				15/10	vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		CATHERINE C	FD642E				22/10						
		MSC UBERTY VIII	FD643E				29/10						
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 ATHOS	MG640W	6/10		30/9	3/10	9/10					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		MSC RIDA VIII	MG641W	13/10		7/10	10/10	16/10	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC TIANSHAN	MG642W	20/10		14/10	17/10	23/10					
		MSC JASPER VIII	MG643W	27/10		21/10	24/10	30/10					
		KOTKA	MG644W	3/11		28/10	31/10	6/11					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA		CIVIT	VE	RA	AN	TS
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE -(Servizio via Cristobal): Trinidad:Port of Spain, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Surimane:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC ELISABETTA	MC640A		6/10	29/9			2/10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		MSC GABRIELLA	MC641A		13/10	6/10			9/10				
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosecuzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC CARLOTTA	MC642A		20/10	13/10			16/10				
		MSC GAYANE	MC643A		27/10	20/10			23/10				
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it				LI	SP	GIT	NA			VE	RA	AN	TS
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)	5	MSC SARA ELENA	NL636R		5/10		4/10			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC BRITTANY	NL637R		12/10		11/10						
		MSC ABIDJAN	NL638R		19/10		18/10						
		MSC GISELLE	NL639R		26/10		25/10						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				GIT	SA	LI	GE			VE	RA	AN	TS
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC BARBADOS	CD640A	1/10	3/10	6/10	7/10			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ELENI	CD641A	8/10	10/10	13/10	14/10						
		MSC MATTINA	CD642A	15/10	17/10	20/10	21/10						
		MSC RITA V	CD643A	22/10	24/10	27/10	28/10						
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 - Malè	7	MSC MOSS III	YM641A			3/10				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC GIADA III YM	YM642A			10/10							
		MSC ERMINIA III	YM643A			17/10							
		TBN	TBA			24/10			vedi servizio 4				
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 - Malè.		ANTHEA Y	MG639W				5/10						
		MSC RIDA III	MG640W				12/10						
		MSC TIANSHAN	MG642W				19/10						
		MSC JASPER VIII	MG643W				26/10						

SET 2026

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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

PARTENZE

PER		NAVE	VOY										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT	NA	CIV		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 - Malè	7bis	MSC ATHOS	MG640W	3/10				vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC GABRIELLA	MC641A	10/10									
		MSC CARLOTTA	MC642A	17/10									
		MSC GAYANE	MC643A	24/10									
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				LI	GIT	GE	NA	PA		VE	RA	AN	TS
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde	8	MSC MICHELA	MM641A	9/10	---	11/10	---			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
URUGUAY - Montevideo		MSC AJACCIO	MM642A	16/10	---	18/10	---						
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar		MSC MELINE	MM643A	23/10	---	25/10	22/8						
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC RIDA VIII	MG640W	---	---	---	3/10						
		MSC TIANSHAN	MG641W				10/10						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT	PA			VE	RA	AN	TS
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne)	9	MSC ATHOS	MC640A	26/9	30/9	22/9				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
PERU' - Callao, Paita		MSC GABRIELLA	MC641A	3/10	7/10	29/9							
ECUADOR – Guayaquil		MSC CARLOTTA	MC642A	10/10	14/10	6/10							
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra COSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto		MSC GAYANE	MC643A	17/10	21/10	13/10							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				CIVIT	SP	GIT				VE	RA	AN	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne)	11	MSC ELISABETTA	MC640A	2/10	6/10	29/9				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC GABRIELLA	MC641A	9/10	13/10	6/10							
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC CARLOTTA	MC642A	16/10	20/10	13/10							
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		MSC GAYANE	MC643A	23/10	27/10	20/10							
CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.7													
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				SP	GIT	NA		AN	CIV		VE	RA	TS
AUSTRALIA – Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecuzioni interne.	12	MSC NEW HAVEN VIII	MA638A	6/10	-								
NUOVA ZELANDA – Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		APL VANCOUVER	0NNOUE	15/10	-								
NUOVA CALEDONIA – Noumea		MSC SASHA	MA641A	22/10	-			vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
INDIAN OCEAN REUNION – Pointe des Galets		APL SAVANAHH	0NNP0E	29/10	-								
MADAGASCAR – Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga													
MAURITIUS – Port Louis													
MAYOTTE – Longoni, direct service, accettazione refeer in cold treatment													
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it							NA						
AUSTRALIA – Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosecuzioni interne.	12bis	ANTHEA Y	MG639W				5/10						
NUOVA ZELANDA – Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		MSC RIDA III	MG640W				12/10						
NUOVA CALEDONIA – Noumea		MSC TIANSHAN	MG642W				19/10						
INDIAN OCEAN REUNION – Pointe des Galets MADAGASCAR – Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS – Port Louis MAYOTTE – Longoni, direct service, accettazione refeer in cold treatment SUD AFRICA / WEST AFRICA Vedi Servizio 17		MSC JASPER VIII	MG643W				26/10						
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it					R	NA	GIT		GE	VE	RA	AN	TS
GOLFO PERSICO – Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosecuzioni interne, Umm Quasr – via Barcelona + Salaah = Hamad	13	MSC GEMMA	GJ638E				6/10						
ESTREMO ORIENTE CINA– direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC RAYA	GJ639E				18/10		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
JAPAN– via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC CHINA	GJ640E				22/10						
JAPAN– via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC SIXIN	GJ641E				24/10						

SET 2026

PARTENZE

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)	13bis	MSC GIADA III	YM642A		10/10	vedi serv. 16	-------	-------		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ESTREMO ORIENTE CINA– Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC ERMINIA III	YM643A		17/10		-------	-------					
SUD-EST ASIATICO – via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		TBN	TBN		24/10		-------	-------					
JAPAN– via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN– via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		31/10		-------	-------					
					SP		NA	CIVIT	ADRIATICO				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	MERITO	YA639A		3/10								
ALGERIA – Algeri		MSC RICHIKA F	YA639A		7/10		vedi serv. 2	vedi serv. 4	vedi servizio 18				
		MERITO	YA641A		14/10								
		TBN	YA642A		21/10								
					SP	GE	NA	CIVIT	ADRIATICO				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC MOSS III	YM641A		3/10								
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC GIADA III	YM642A		10/10		vedi servizio 1	vedi serv. 4	vedi servizio 18				
		MSC ERMINIA III	YM643A		17/10								
		TBN	YM644A		24/10								
				LI	SP	GE	GIT	VE	RA		NA		TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	16					vedi serv 18 (AC)				THYRR SHUTTLE			
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											
				BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	NAP	CARICO DIRETTO PER	
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	18	MSC SHEILA F	AE640A		7/10	6/10			4/10			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC REET II	AE641A		14/10	13/10			11/10				
		MSC SHEILA F	AE642A		21/10	20/10			18/10				
		MSC ULSAN III	AC641A					7/10		11/10	5/10	EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTA,ISTANBUL,GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC ROSSELLA III	AC642A					18/10		22/10	16/10		
		MSC HARMONY III	AC643A					23/10		27/10	21/10		
		MSC AGATA III	AB640A		28/9	27/9	3/10		29/9	6/10		PIRAEUS,ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC ANTWERP III	AB641A		7/10	6/10	12/10		8/10	16/10			
		MSC HANNAH III	AB642A		14/10	13/10	19/10		16/10	24/10			
		MICHIGAN	AY637R	17/9						21/9		BARI,GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MICHIGAN	AY638R	24/9						28/9			
		MSC CLORINDA	QX639E						15/10			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG , SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
		MSC FREYA	QX640E						19/10				
		MSC KAYLEY	QX641E						24/10				
		MED CORLU	AS640A		3/10	4/10	6/10		1/10			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MED TRABZON	AS641A		10/10	11/10	12/10		9/10				
		MED SAMSUN	AS642A		17/10	18/10	19/10		16/10				
		MSC CHARLOTTE	AA639A		1/10	1/10			30/9			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC RACHEL F	AA640A		8/10	8/10			7/10				
		MSC AZURIT F	AA640A		15/10	15/10			14/10				