il Messaggero Marittimo

OTTOBRE 2026

RASSEGNA MENSILE



MATTARELLA: “CELEBRIAMO UNA ROTTA CHE È STORIA”

follow us

FERRARI E AZIMUT, LIVORNO DIVENTA LABORATORIO HYPERSAIL



Ferrari sceglie Livorno come casa operativa del suo monoscafo volante e stringe l'alleanza tecnica con Azimut Yachts. Il cantiere sviluppa una versione radicalmente modificata del Fly 72, alleggerita di sei tonnellate e portata a 4.000 cavalli per trascinare Hypersail fino a circa 30 nodi nelle prime prove di decollo sui foil.

Per capire che cosa Ferrari stia portando a Livorno bisogna partire da un numero: 4.000 cavalli. È la potenza che Azimut Yachts installerà su un Fly 72 profondamente modificato per trascinare il prototipo di Ferrari Hypersail a circa 30 nodi e consentirgli di affrontare le prime prove di decollo e volo sui foil senza armo e vele. Non sarà dunque una semplice imbarcazione d'appoggio, così come quella annunciata a Livorno non sarà soltanto una sede logistica.

Ferrari ha scelto la città toscana come base operativa del progetto con cui Maranello entra nella vela oceanica e lo ha fatto costruendo attorno a Hypersail una collaborazione industriale con Azimut Yachts, che assume il doppio ruolo di Technical Partner e Official Yachting Partner. Negli spazi Azimut nascerà la casa del programma: uffici, laboratori, aree per la preparazione atletica, strutture per ingegneri e shore team e, soprattutto, l'accesso diretto al Tirreno dove il monoscafo volante di 100 piedi dovrà passare dalla progettazione alla prova del mare.

La scelta di Livorno assume così un significato più preciso. Da una parte resta Maranello, dove i dipartimenti Ferrari di ingegneria e design continuano a sostenere lo sviluppo tecnologico; dall'altra c'è il mare, con la necessità di provare, misurare, correggere e tornare a provare. Livorno viene collocata esattamente in mezzo a questi due mondi.

Un Fly 72 da 4.000 cavalli per far volare Ferrari

È il lavoro affidato ad Azimut a mostrare quanto questa fase sia già entrata nel terreno dell'ingegneria applicata. Il Dipartimento R&D e l'Ufficio Tecnico del cantiere sono stati chiamati a sviluppare una tow boat capace di portare Hypersail a circa 30 nodi durante le prime prove senza armo e vele, velocità necessaria a supportare le dinamiche di decollo e di volo sui foil.

La base scelta è quella dell'Azimut Fly 72, ma della configurazione ordinaria resterà ben poco. Il progetto interviene innanzitutto sul rapporto tra peso e potenza: l'utilizzo esteso della fibra di carbonio e un programma radicale di alleggerimento hanno permesso di eliminare sei tonnellate, mentre la potenza installata salirà a 4.000 cavalli, il doppio rispetto al modello di partenza.

Una configurazione sviluppata specificamente per Ferrari Hypersail che ha richiesto di ripensare l'integrazione dei motori nell'architettura strutturale e impiantistica dello yacht. Non basta infatti avere più potenza se lo scafo e i suoi sistemi non sono progettati per assorbirla e trasferirla nelle condizioni richieste dal programma di prova.

C'è poi il problema del traino. Il Fly 72 verrà dotato di uno specifico tow post, progettato attraverso analisi di resistenza per sopportare le forti sollecitazioni statiche e dinamiche generate durante le operazioni. Nel progetto sono state coinvolte insieme le competenze Azimut nella progettazione navale, strutturale, impiantistica e di allestimento.

È questo passaggio a trasformare la partnership da operazione d'immagine a collaborazione tecnica. Ferrari porta nel progetto la propria cultura racing e le competenze maturate a Maranello; Azimut mette sul tavolo esperienza nautica, ricerca sui materiali e capacità di progettare una piattaforma destinata a lavorare in condizioni molto lontane dall'impiego ordinario di uno yacht.

"Siamo l'unico brand del settore con un dipartimento R&D indipendente e completamente dedicato a sviluppare soluzioni che ancora non esistono sul mercato", spiega Andrea Antichi, General Manager di Azimut Yachts, indicando nella ricerca di nuove conoscenze uno dei punti di contatto con Hypersail.

Per Lorenzo Giorgetti, Chief Racing Revenue Officer di Ferrari, il contributo di Azimut alla realizzazione della tow boat e della base livornese servirà invece a sostenere "alcune attività fondamentali nella fase di sviluppo e test del progetto".

Livorno tra Maranello e il mare

La base operativa completa questo disegno. Negli spazi Azimut saranno concentrati gli uffici del team, le attività degli ingegneri e dello shore team, le palestre per la preparazione atletica e laboratori dedicati alle componenti idrauliche, elettriche e meccaniche e alla stampa 3D. Sarà inoltre il punto di riferimento per partner e soggetti coinvolti nel programma.

"Questa sede nasce per essere la vera e propria casa del progetto Ferrari Hypersail", sottolinea Enrico Voltolini, Project Leader di Ferrari Hypersail. La posizione consente di tenere insieme due esigenze che, per un programma di questo tipo, devono convivere: un rapporto sufficientemente stretto con Maranello e la disponibilità immediata di un campo di prova sul Tirreno, con condizioni marine differenti sulle quali impostare una campagna di test continuativa.

Anche il progetto architettonico della base porta la firma Ferrari. Il Design Studio diretto da Flavio Manzoni ha trasferito sull'edificio alcuni elementi visivi di Hypersail, dal Grigio Hypersail al Giallo Fly, mentre sul portale d'ingresso sarà riprodotta la vista frontale tecnica della prua e sul tetto comparirà la sagoma dell'imbarcazione nella sua intera estensione.

Ma è quello che accadrà dentro e davanti a quell'edificio a dare sostanza alla scelta.

Non una vetrina, ma sviluppo industriale

Per Livorno l'arrivo di Hypersail vale infatti più del richiamo inevitabile del marchio Ferrari. Il progetto non trasferisce sulla costa toscana una barca già sviluppata altrove per utilizzarla semplicemente in mare: porta una parte della fase di sviluppo, insieme alle persone, alle attrezzature e alla piattaforma tecnica necessarie per sostenerla.

Il Fly 72 custom seguirà Hypersail dalle prime prove di volo alle successive campagne di test a vela, quando potrà svolgere funzioni di assistenza, monitoraggio, supporto all'equipaggio e hospitality. Ferrari indica inoltre la nuova base come infrastruttura destinata ad accompagnare il progetto nelle prossime fasi e negli anni successivi.

Si delinea così una piccola filiera tecnologica costruita attorno allo stesso obiettivo: Maranello sviluppa il progetto, Azimut interviene con le proprie competenze nautiche e Livorno offre infrastruttura, accesso al mare e continuità operativa.

È probabilmente questo il passaggio più interessante

dell'intera operazione. L'industria automobilistica ad alte prestazioni e quella nautica italiana non si incontrano per mettere due marchi sulla stessa barca, ma per risolvere problemi concreti di peso, potenza, strutture, traino e volo sui foil.

Le reazioni di Gariglio e Salvetti: "Orgoglio per la città, vetrina internazionale"

"Vedere presentata a Genova una realtà come Ferrari, che sceglie Livorno e Azimut Benetti per una sfida tecnologica e sportiva di questa portata, è motivo di grande orgoglio. È un riconoscimento per il nostro porto, per la sua tradizione cantieristica e per la capacità di fare squadra delle istituzioni" ha dichiarato Gariglio, aggiungendo: "L'Autorità di sistema ha accompagnato con convinzione l'iter autorizzativo per realizzare, nell'area Porta a Mare, il nuovo grande capannone con il marchio Ferrari, interamente dedicato alla costruzione dell'Hypersail. Si tratta di una vetrina internazionale per Livorno".

"Livorno torna protagonista della nautica di alto livello. Essere qui oggi e vedere il marchio Ferrari legato alla nostra città è una soddisfazione enorme per tutti i livornesi e un'opportunità concreta per lavoro, competenze e attrattività del territorio" ha aggiunto Salvetti.

Ferrari Hypersail nasce a Maranello, ma una parte decisiva della sua maturazione avverrà a Livorno. E prima che il monoscafo affronti gli oceani, sarà il Tirreno il luogo nel quale dovrà dimostrare di saper volare.



CORNETTO, FHP GROUP: "PORTI E INLAND UNICO SISTEMA PER L'INDUSTRIA"



Per FHP Group, partner di Adria Shipping Summit a Trieste, non sono solo i porti i nodi centrali delle attività, c'è da considerare anche tutto quello che ne sta alle spalle: "Noi serviamo le filiere industriali del Nord-Est attraverso i nostri porti -dice l'ad di FHP Group Paolo Cornetto– che rappresentano gli anelli di congiunzione di una catena logistica che alimenta direttamente le principali industrie del paese. Ecco perchè non dobbiamo guardare all'inland e ai porti come due cose separate, ma come parte di un sistema".

Porti che si preparano anche alle sfide future come quella del corridoio IMEC: "Stiamo cercando di attrezzare i nostri scali affinché possano essere più competitivi in termini di infrastrutture, performance, mezzi, ed essere pronti a cogliere nuove opportunità e nuovi volumi".
Resta il problema dei fondali: "Le navi sono sempre più grandi e i nostri porti fanno fatica ad accoglierle. Anche nel settore delle rinfuse non abbiamo un porto rinfusiero con un pescaggio che superi i 12 metri, quando le Panamax a pieno carico chiedono sicuramente più fondale. Questo è un tema che dobbiamo affrontare tutti insieme come sistema".

Un aspetto che si ritrova anche nella bozza di riforma portuale: "Il vantaggio della riforma -secondo Cornetto- sta nella possibilità di dare un indirizzo strategico nazionale rispetto a tante spinte locali".
C'è poi da vedere, aggiunge, come verrà calato nell'operatività e su questo qualche dubbio ancora resta.

Il settore ferroviario "soffre"

"Le imprese ferroviarie soffrono ma sono forti". E' la sintesi del messaggio lanciato nel panel che si è concentrato sulla rete ferroviaria da Angelo Accomando, ad di FHP Intermodal, la società della "famiglia" FHP nata circa dieci mesi fa dalle controllate LOTRAS e CFI Intermodal.

"Sono stati mesi stimolanti e interessanti nei quali siamo riusciti a portare a casa l'integrazione di due entità che avevano business differenti ma che man mano si stanno armonizzando, pronti per il 2027 con l'adeguamento delle infrastrutture, per dare un servizio intermodale che viene sempre più richiesto anche a causa degli incrementi dei costi del gasolio".
Per l'intermodalità potrebbe quindi essere il momento "buono" di svolta: "Ci aspettano ancora mesi difficili con molti cantieri, ma adesso vediamo una fine e buone prospettive".
In questo contesto, il terminal FHP di Foggia che faceva parte di Lotras sarà uno dei primi ad avere la capacità di 750 metri come modulo linea, che significa una capacità maggiorata del 20-25%.

"Dovremo muoverci anche verso i nostri "competitors", cioè l'autotrasporto per costruire insieme un nuovo approccio verso l'intermodalità, dimostrando che possiamo essere assolutamente complementari".
Una via obbligata per tutti secondo Accomando e anche la più conveniente dal punto di vista economico.

CONSALVO DALL'ADRIA SHIPPING SUMMIT: "L'ALTO ADRIATICO CHIAMATO A LAVORARE INSIEME"

L'Adria shipping summit sceglie Trieste per la sua terza edizione, accolta nella stazione marittima della città.
Qui si sono riuniti i protagonisti della Blue economy dell'Alto Adriatico per confrontarsi su temi che oggi governano il mare: geopolitica, energia, industria e materie prime.
Come governare il cambiamento in atto? Come scegliere la direzione da prendere?
Queste le domande a cui si è cercato di rispondere.
A fare gli onori di casa il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico orientale Marco Consalvo: "Trieste ha per sua natura geografica una posizione "privilegiata" di osservazione e di porta verso l'Europa, ma questo da solo non basta".

Il presidente, rientrato da poco da una missione al Parlamento Europeo, mette in evidenza come oggi i finanziamenti pubblici non bastino a nessun Paese per completare i propri piani infrastrutturali.
Con questa consapevolezza i porti dell'Alto Adriatico, già riuniti sotto la sigla NAPA (associazione che riunisce i tre porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna, quello di Koper e di Rijeka) si sono presentati all'Europa con uno studio dell'ISPI che studia modalità e temi di collaborazione comuni.
"Rappresentiamo gli stessi mercati di destinazione -ha proseguito Consalvo- ma ci sono regole molto diverse per quel che riguarda ad esempio le governance."
Il fronte comune è quello di attirare nuovi flussi e fondi privati per un sistema che sia efficiente sotto il punto di vista dei servizi e delle infrastrutture.
"Oggi i fondi pubblici riescono a coprire al massimo il 30% dei progetti ecco perchè la sede europea è la più utile per condividere obiettivi con gli altri porti dell'Alto Adriatico".



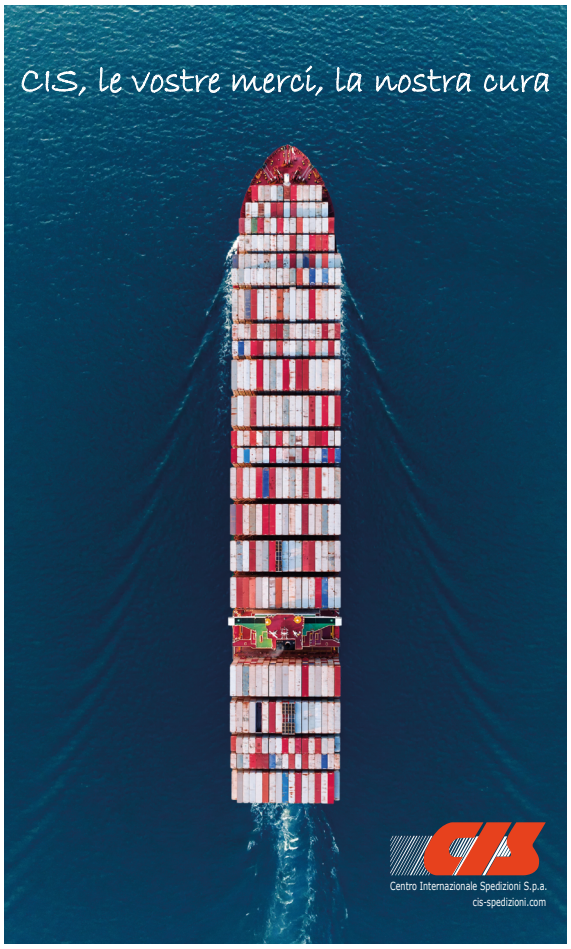
Trieste e la regione

Se i porti al centro del dibattito vedono nello sviluppo del corridoio IMEC nuove importanti opportunità, il contesto generale di oggi pone il porto di Trieste in una situazione positiva: nei primi otto mesi dell'anno il traffico è cresciuto del 3% con il settore ro-ro che ha segnato un +4%.
"Cerchiamo di sviluppare nuovi volumi -ha spiegato il presidente dell'AdSp- in particolare con il progetto sulla stazione di Servola che ci permetterà di raddoppiare gli attuali 12mila treni annui".

Anche per il presidente della Regione Massimiliano Fedriga, intervenuto in mattinata all'Adria shipping summit, la scelta vincente anche per la Regione è quella di lavorare insieme.
"Dobbiamo rafforzare l'alleanza tra i porti con infrastrutture di collegamento adeguate che ci possano far presentare come un unico sistema a livello internazionale".

La Regione in questo senso si è impegnata a proseguire negli investimenti in logistica e nel potenziamento del coordinamento del sistema portuale del Friuli Venezia Giulia.
"Anche a livello nazionale, a prescindere da qualunque colore politico, si deve dare continuità ai progetti, seguendo gli interessi della nazione. In questo si inserisce anche il corridoio IMEC: un asset strategico sul quale il Governo ha fatto una scelta chiara perchè sia favorito e sviluppato."
Non si tratta, dice, di un'alternativa a Suez, ma di un'opportunità logistica di resilienza che può garantire un'economia europea competitiva.
"Visti anche i contesti internazionali, è importante rafforzare i rapporti con l'India" ha aggiunto.
Un ultimo passaggio sulla difesa: "E' fondamentale per il Paese investire nel settore, perchè difesa significa anche scortare le nostre navi a Suez, navi alle quali deve essere garantito il commercio e che permetta così di tutelare gli interessi economici italiani".

Una sfida che, per la portualità italiana, vale molto più della semplice riscrittura delle regole di governance.



UNIPORT: "PER I PORTI SERVONO INFRASTRUTTURE, SEMPLIFICAZIONE E REGOLE CERTE"



Trasformare la resilienza dimostrata dalla portualità italiana in crescita strutturale e maggiore competitività. È questa la sfida indicata da Pasquale Legora De Feo, presidente di UNIPORT, nel corso dell'Assemblea Pubblica dell'Unione Nazionale Imprese Portuali, riunita a Roma con la partecipazione di rappresentanti del Governo, del Parlamento, delle istituzioni e del mondo associativo e imprenditoriale. Al centro del confronto la riforma della governance portuale, la realizzazione delle infrastrutture, l'integrazione tra porti e ferrovia, la semplificazione amministrativa, il lavoro e la formazione. Temi che, secondo UNIPORT, devono essere affrontati attraverso una maggiore integrazione tra istituzioni e imprese.

"Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza – ha sottolineato Legora De Feo – ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività abbiamo bisogno di una governance che abbia al centro una solida struttura del Ministero di settore e un efficace coordinamento con tutte le altre Amministrazioni nazionali coinvolte". Per il presidente dell'associazione è inoltre necessario attribuire alle rappresentanze economiche, a partire da terminalisti e armatori, un ruolo più incisivo nei processi decisionali.

Traffici, il Mediterraneo si conferma centrale

L'analisi di UNIPORT parte dall'andamento dei traffici in uno scenario internazionale caratterizzato da tensioni geopolitiche, crisi sulle principali rotte e pressioni sul commercio mondiale. Nonostante queste difficoltà, secondo Legora De Feo il Mediterraneo continua a mantenere una posizione strategica. Dopo un avvio d'anno più debole, i traffici nei porti italiani hanno mostrato segnali di ripresa nel primo semestre. Le crociere si avviano verso un nuovo record, con oltre 15 milioni di passeggeri movimentati nei terminal italiani, mentre il comparto ro-pax mantiene un andamento positivo. Anche per il container l'obiettivo è confermare a fine anno il percorso di crescita avviato nel 2025, quando i porti italiani hanno raggiunto quota 12,8 milioni di teu.

"Questa resilienza deve essere sfruttata al meglio", ha evidenziato il presidente UNIPORT, secondo il quale agli investimenti privati deve corrispondere un sistema pubblico in grado di accompagnare lo sviluppo con maggiore efficienza, rapidità e certezza delle regole.

Riforma portuale, meno complessità e maggiore coordinamento

La riforma della governance rappresenta uno dei principali dossier affrontati dall'assemblea. UNIPORT guarda con favore alla costruzione di una struttura centrale capace di favorire la realizzazione delle infrastrutture strategiche, accelerare i procedimenti e facilitare il reperimento delle risorse, anche attraverso il coinvolgimento dei capitali privati. L'obiettivo, secondo l'associazione, non deve però essere quello di sostituire le Autorità di Sistema portuale, alle quali deve

continuare a competere la gestione e lo sviluppo del demanio portuale. La richiesta è piuttosto quella di definire con maggiore chiarezza competenze e responsabilità, riducendo sovrapposizioni e tempi amministrativi.

"Confidiamo quindi che l'iter di approvazione del disegno di legge recepisca tali principi e obiettivi", ha affermato Legora De Feo.

Diga di Genova, Darsena Europa e Molo VIII: accelerare le opere

Sul fronte delle infrastrutture, UNIPORT richiama la necessità di garantire tempi certi non soltanto per le grandi opere, ma anche per manutenzioni e dragaggi. Nel mirino dell'associazione ci sono alcuni dei principali interventi destinati a modificare la capacità operativa degli scali italiani: la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste. Si tratta, ha ricordato Legora De Feo, di progetti concepiti in molti casi diversi anni fa, il cui completamento potrebbe consentire ai porti interessati di avviare nuovi processi di sviluppo con ricadute sull'intera filiera logistica.

La programmazione delle infrastrutture portuali, tuttavia, non può essere separata da quella dei collegamenti terrestri. Per UNIPORT occorre rafforzare l'integrazione tra porti, ferrovia e retroporti, costruendo una rete logistica nella quale le diverse modalità di trasporto siano pianificate in maniera coordinata.

ETS, la richiesta di correttivi

Un altro fronte indicato come prioritario è quello dell'Emission Trading System marittimo. UNIPORT ritiene necessario intervenire sul meccanismo europeo per evitare che i costi connessi all'ETS producano effetti distorsivi sulla competitività dei porti europei. In particolare, l'associazione chiede deroghe mirate per i collegamenti marittimi ro-ro e passeggeri con le principali isole italiane e misure capaci di evitare che il costo della CO_2 diventi un incentivo allo spostamento delle attività di transhipment verso porti situati al di fuori dell'Unione europea. Legora De Feo ha ricordato che UNIPORT, insieme alle altre associazioni degli operatori marittimo-portuali e ad Assoporti, ha trasmesso agli eurodeputati italiani coinvolti nella revisione dell'ETS una richiesta in questa direzione.

Sul tema è intervenuto anche Salvatore Deidda, presidente della IX Commissione Trasporti della Camera, che ha invitato le rappresentanze del settore a mantenere una posizione comune sulla revisione del sistema europeo, evidenziando l'impatto dei relativi costi sulle imprese e, indirettamente, sui consumatori.

Lavoro portuale e ricambio generazionale

La relazione ha affrontato anche il tema del lavoro, con particolare attenzione agli interventi contenuti nel disegno di legge di riforma portuale. UNIPORT guarda con preoccupazione ad alcune proposte emendative che, secondo l'associazione, potrebbero modificare gli equilibri dell'attuale sistema del lavoro portuale. Al contrario, Legora De Feo ha espresso sostegno alle modifiche condivise dalle associazioni del settore per rendere finalmente operativo il meccanismo del pensionamento anticipato dei lavoratori portuali e il riconoscimento di determinate attività come usuranti, indipendentemente dalla tipologia di impresa nella quale vengono svolte.

La questione del ricambio generazionale si intreccia inoltre con quella della formazione e dell'introduzione delle nuove tecnologie, alla quale è stata dedicata una delle due tavole rotonde dell'assemblea.

SINISTRI COMPLESSI, IL RISCHIO È L'ESCALATION



Nuovo appuntamento con "Scenari di rischio", la rubrica a cura di Gavio Global Risk Solutions (GGRS) dedicata ai rischi che attraversano imprese, trasporti e supply chain. In questo contributo l'Avv. Federica Ravera, Head of Claims Handling di Augustas Spa Risk Services, affronta uno dei passaggi più delicati nella gestione di un sinistro complesso: l'ingresso contemporaneo di periti, legali, controparti e fornitori. Il punto non è soltanto gestire il danno, ma impedire che un evento tecnico o operativo si trasformi in un contenzioso lungo e costoso. Coordinamento, tempestività e gestione della prova diventano così strumenti decisivi per contenere l'escalation.

Navigare la Complessità: Strategie per la Gestione dei Sinistri e la Prevenzione del Contenzioso nella Supply Chain Globale

Nel panorama economico attuale, caratterizzato da una crescente e fragile interconnessione, la gestione dei sinistri complessi è diventata una sfida cruciale per la stabilità stessa delle imprese. Un sinistro, in un contesto moderno, non è quasi mai un evento isolato o puramente tecnico; è piuttosto un processo dinamico che, se non governato correttamente nelle sue fasi embrionali, rischia di innescare una spirale incontrollata di costi, ritardi e complicazioni giudiziarie.

L'escalation: quando il sinistro diventa crisi

Il cuore della sfida risiede nella capacità di prevenire l'escalation del conflitto. Per "escalation" si intende quel momento critico in cui un incidente operativo smette di essere una questione risolvibile tra le parti originarie e si trasforma in un contenzioso multidimensionale. Questo fenomeno si verifica tipicamente quando entrano in gioco più attori esterni, ognuno con mandati, priorità e linguaggi differenti.

Non si tratta più solo di un rapporto tra assicurato e assicuratore, ma di un ecosistema affollato dove interagiscono figure chiave il cui coordinamento è essenziale per evitare il collasso della gestione stragiudiziale. Periti e Consulenti Tecnici, incaricati di determinare la causa e l'entità del danno: se non coordinati, perizie discordanti possono cristallizzare posizioni opposte, rendendo impossibile un accordo amichevole. Legali, necessari per l'interpretazione delle clausole contrattuali, dei limiti di responsabilità e delle normative internazionali: il loro intervento è risolutivo se avviene in ottica preventiva, ma può alimentare il contenzioso se subentra solo a posizioni già compromesse. Controparti, clienti, destinatari o partner commerciali che subiscono il danno: la gestione della loro aspettativa è fondamentale per preservare la relazione commerciale a lungo termine. Fornitori, spesso all'origine del disservizio o responsabili di una parte della catena logistica: il loro coinvolgimento attivo nella risoluzione è vitale per la rivalsa e per la comprensione delle falle operative.

In questo contesto, la mancanza di coordinamento e una comunicazione frammentata sono i principali

catalizzatori del contenzioso. Senza una strategia di governance del sinistro, l'interazione disordinata di questi attori porta inevitabilmente a interpretazioni divergenti, trasformando un problema tecnico in una battaglia legale di lunga durata.

Il settore shipping e logistics: un terreno ad alto rischio

Nel mondo dello shipping e della supply chain, la complessità descritta è amplificata dalla natura globale e frammentata delle operazioni. In questo settore, prevenire l'escalation non è solo una strategia di risparmio, ma una necessità per la continuità del business.

Pluralità di Giurisdizioni e Frammentazione delle Prove. Una spedizione internazionale è un mosaico di contratti (polizze di carico, contratti di logistica, trasporto stradale) perché coinvolge tipicamente caricatori, vettori marittimi, operatori terminalisti, autotrasportatori e destinatari finali. Quando si verifica un sinistro, ad esempio in caso di avaria al carico o ritardi significativi, ognuno di questi soggetti mobilita i propri periti e legali e si incrociano, pertanto, diverse giurisdizioni e leggi applicabili. In questo contesto, l'intervento di periti e legali deve essere immediato e armonizzato per evitare che le prove vengano disperse o che vengano avviate azioni legali parallele in paesi diversi, aumentando i costi a dismisura.

L'Impatto sulla Supply Chain. A differenza di altri comparti, un sinistro nella logistica genera spesso danni indiretti significativi. Il danneggiamento di una componente critica in transito può causare un fermo produzione presso il destinatario. In tali scenari, la gestione dei fornitori e delle controparti diventa critica: se il flusso informativo è lento, le pretese risarcitorie crescono esponenzialmente includendo perdite di profitto e penali contrattuali, rendendo il "caso" estremamente pesante sotto il profilo finanziario, elevando drasticamente la complessità del contenzioso.

Il ruolo strategico dei periti e della prova. Nello shipping, la figura del perito è centrale: la prevenzione del contenzioso passa spesso attraverso la gestione tecnica della prova. Promuovere ispezioni congiunte tra i periti di tutte le parti coinvolte fin dalle prime ore è l'unico modo per limitare lo spazio di manovra dei legali in una fase successiva. Se gli esperti concordano sulla natura del danno, il potenziale di lite si riduce drasticamente, facilitando transazioni rapide.

La Governance come vantaggio competitivo

Per un'azienda, la gestione proattiva di un sinistro complesso implica la definizione di protocolli chiari da attivare non appena si manifesta un sinistro complesso.

È necessario definire dei protocolli di gestione che identifichino preventivamente come far dialogare periti, legali, controparti e fornitori.

In questo senso, affidarsi ad una società esperta nel settore del Claims Handling fa la differenza.

Gavio Global Risk Solutions con il proprio team di esperti, agisce come regista del processo, garantendo chiarezza dei ruoli e delle responsabilità, allineamento degli interessi tra i soggetti, riduzione dei conflitti operativi e delle sovrapposizioni decisionali.

Come detto, i sinistri complessi raramente sono solo "assicurativi". Possono infatti includere aspetti tecnici (ingegneria, chimica, IT, costruzioni), profili giuridici e contrattuali e valutazioni finanziarie avanzate (business interruption, danno emergente, perdita di chance).

In questo contesto, Gavio Global Risk Solutions offre know-how per tipologia di sinistro e soprattutto capacità di integrare letture tecniche, legali ed economiche, anche attraverso il ricorso ad esperti qualificati.

Il nostro supporto, nei casi più complessi, non si concretizza in un'attività di semplice intermediazione operativa, ma apporta un valore aggiunto dando un supporto ai propri Clienti nella ricostruzione puntuale della dinamica del sinistro, nell'analisi delle coperture assicurative interessate e nella corretta attribuzione delle responsabilità e delle quote di danno.

In conclusione, la capacità di un'azienda di contenere l'escalation e mitigare l'impatto degli attori coinvolti si traduce in un tangibile vantaggio competitivo.

Le aziende che governano il sinistro anziché subirlo riducono i tempi di chiusura delle pratiche, proteggono le loro linee di credito e, soprattutto, mantengono solide le relazioni commerciali.

In chiusura, l'Avv. Federica Ravera riassume in alcuni passaggi essenziali le azioni da mettere in campo fin dalle prime ore successive al sinistro, quando coordinamento, tempestività e conservazione della prova diventano decisivi.

La gestione immediata dell'emergenza richiede di mettere in sicurezza persone, beni e ambiente, attivare i piani di emergenza e di continuità operativa e bloccare l'aggravarsi del danno.

Sul fronte delle notifiche e comunicazioni obbligatorie, è necessario informare tempestivamente assicurazioni e broker, autorità competenti, se richiesto, e organi interni, tra cui direzione, Ufficio Legale, IT e HR, registrando data, ora e modalità delle comunicazioni.

La conservazione delle prove impone di conservare documenti, log, immagini e registrazioni, evitare modifiche non necessarie allo scenario del sinistro e tracciare tutti gli interventi effettuati post-evento.

La valutazione tecnica e legale richiede di attivare periti, consulenti tecnici e legali, analizzare cause, dinamica e responsabilità e valutare impatti operativi, economici, reputazionali e normativi, ad esempio eventuali sanzioni.
Sul piano della comunicazione interna ed esterna, occorre informare il personale coinvolto nella gestione e nel ripristino del danno, gestire le comunicazioni con clienti e fornitori e coordinare eventuali comunicazioni pubbliche, ad esempio con i media.

Per quanto riguarda ripristino e continuità, è necessario attuare soluzioni temporanee per garantire l'operatività, pianificare e monitorare il ripristino definitivo e aggiornare tempi e costi stimati.

Infine, nella fase di chiusura e miglioramento, occorre aggiornare, ove necessario, procedure, piani di emergenza, coperture assicurative e sistemi di controllo del rischio.



LEGORA DE FEO: DALL'ASSEMBLEA DI UNIPORT LE SFIDE E LE OPPORTUNITÀ DEL SETTORE



Ci siamo collegati da remoto con il presidente di Uniport Pasquale Legora De Feo, per fare il punto sull'assemblea dell'associazione.
Tanti i temi toccati con i rappresentanti dell'associazione e delle istituzioni coinvolte nella Blue economy.

La riforma portuale, attesa entro la metà del prossimo anno, è ben vista dall'associazione come possibilità di una struttura centrale capace di favorire la realizzazione delle infrastrutture strategiche, accelerare i procedimenti e facilitare il reperimento delle risorse, anche attraverso il coinvolgimento dei capitali privati.
"Ma senza sostituire le Autorità di Sistema portuale" ribadisce Legora De Feo.

E poi le infrastrutture, la semplificazione delle norme che diamo la possibilità a chi opera nei porti di avere certezze di fronte a una crisi continua soprattutto a livello geopolitico.
"I nostri porti hanno dimostrato negli anni resilienza di fronte alle varie difficoltà, ma servono infrastrutture capaci di guidarci verso una vera crescita".

Il presidente cita Livorno e la Darsena Europa che aprirebbe davvero lo scalo labronico a nuove opportunità, ma anche a Genova e la diga, Trieste con il Molo VIII e la "sua" Napoli dove si sta muovendo qualcosa dopo anni sulla Darsena di Levante.

"In questo panorama nazionale non possiamo dimenticare il rinnovo contrattuale: come Uniport, che oggi include anche il settore passeggeri, rappresentiamo le aziende articolo 16 e 18, terminalisti e servizi portuali, e siamo pronti a sederci ai tavoli opportuni per un confronto costruttivo sul futuro dei lavoratori".

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



NUOVA MARINA DI LIVORNO: UN INVESTIMENTO DA 20 MILIONI

Il debutto ufficiale della nuova Marina di Livorno al Salone Nautico di Genova.
A presentare il futuro di una parte importante dello scalo labronico è stato Luca Daniele Bordin, Region Director & Board Member D-Marin che abbiamo raggiunto per approfondire numeri e caratteristiche di questa nuova realtà che nei prossimi mesi sarà completata.

"Il Salone -ci ha detto- è una delle vetrine più importanti della nautica internazionale e per noi è stata l'occasione giusta per presentare non solo la Marina di Livorno, ma anche come D-Marin stia crescendo in Italia".
Negli ultimi tre anni la società è passata infatti da una a otto destinazioni e con i suoi 8.000 km di costa rappresenta uno dei mercati più importanti per il gruppo e per il Mediterraneo.
A livello generale oggi gestisce 28 marine in nove Paesi, una rete di destinazioni premium riconoscibili per qualità del servizio, tecnologia, ospitalità e sostenibilità.d-marin
"Livorno è uno dei progetti simbolo di questa crescita, una marina che è nel cuore della città, capace di accogliere circa 800 imbarcazioni e 100 super yacht fino a 80 metri".
Questo collocherà Livorno tra le marine di rilievo sia per dimensioni, ma soprattutto per le diverse tipologie di barche che potrà ospitare.
"Per noi il valore di Livorno non si misura soltanto nel numero di posti, ma anche dalla capacità di accogliere grandi yacht e dalla posizione strategica in Toscana che permette il collegamento con altre destinazioni del Mediterraneo, diventando sempre di più uno dei nodi strategici del nostro network".

Un investimento da 20 milioni di euro

Una strategicità raggiunta grazie a un investimento di oltre 20 milioni di euro, in collaborazione con Azimut|Benetti.
"Stiamo procedendo a fasi: la prima è già operativa, una seconda fase si chiuderà con Dicembre di



quest'anno, poi il completamento entro la fine del 2027" spiega il dottor Bordin.
Nel settore c'è fermento con posti barca già assegnati e richieste in arrivo: "D-Marin si sta impegnando molto sia in termini di acquisizioni, ma anche nel creare un'esperienza premium per i nostri clienti. Dobbiamo continuare con questo approccio".

Una Marina particolare

Livorno si caratterizzerà rispetto alle altre per almeno tre elementi che insieme la rendono una marina molto particolare.
"Il primo è l'integrazione con la città" spiega. "Poi l'accesso per i super yacht e infine la sostenibilità. Non vogliamo costruire semplicemente un porto turistico, vogliamo creare una destinazione che sia sostenibile".
Le ricadute sulla città dovrebbero essere sicure: "Dobbiamo tenere conto che una marina genera un indotto molto più ampio rispetto all'ormeggio. Parliamo di ristorazione, hotel, taxi, commercio, manutenzioni, refit e servizi tecnici, quindi occupazione".
Un effetto che cresce significativamente, soprattutto quando si parla di super yacht.
Da una parte quindi cresce il valore economico sul territorio, dall'altra si contribuisce a rendere più attrattiva una parte importante di Livorno.

FEDERPESCA: "CON IL CARO GASOLIO USCIRE IN MARE SIGNIFICA ANDARE IN PERDITA"



Il settore della pesca e tutta la filiera ittica, è uno dei più colpiti dall'aumento del carburante. Ma negli ultimi anni le difficoltà da affrontare si sono legate anche ad altre questioni che hanno raggiunto anche l'Europa.
Ne abbiamo parlato con Francesca Biondo, direttrice di Federpesca, la Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca.

Caro gasolio: avete lanciato un nuovo appello…
Sì, perché la situazione è tornata drammatica. Nelle ultime settimane il gasolio per uso pesca ha raggiunto punte di 1,60 euro al litro in diverse marinerie, dopo che già tra Marzo e Aprile era passato da circa 0,73 a oltre 1,24 euro, con un aumento superiore al 60%. Per un settore in cui il carburante arriva a pesare, in molti casi, fino al 50-60% dei costi di esercizio, significa uscire in mare in perdita.
Per questo, a metà Settembre abbiamo chiesto al Ministro Lollobrigida un nuovo impegno per sostenere il settore, sbloccare e accelerare le risorse già stanziate, prorogare le misure in essere, semplificare le procedure a partire dal nodo del Durc e individuare strumenti di liquidità rapida.

Le nostre richieste non sono rimaste inascoltate, anche se la situazione nelle marinerie è ancora di grande incertezza e agitazione.
Il Governo è intervenuto pubblicando il primo elenco dei beneficiari del credito d'imposta, con 1.937 domande ammesse per circa 7 milioni di euro e dal 16 Ottobre le imprese potranno procedere ad effettuare le compensazioni tramite gli F24.

A ciò si è aggiunto negli ultimi giorni un importante provvedimento che prevede uno sconto alla pompa del 20% nei distributori Eni e l'annuncio dello strumento della cambiale pesca che, attraverso Ismea, consentirà di poter richiedere un finanziamento a tasso 0 per cinque anni con 2 anni di preammortamento. Due misure importanti che vanno monitorate per garantire che non ci siano speculazioni e difformità sul territorio nazionale da un lato, e che le imprese possano liquidità con maggiore velocità rispetto ai mesi passati.
Come abbiamo detto più volte in questi mesi, infatti, il problema vero è il tempo: i provvedimenti ci sono e sono importanti e apprezzati, ma spesso le risorse arrivano mesi dopo il bisogno, e nel frattempo le imprese si indebitano.

L'Europa cosa dice?

L'Europa ha un ruolo decisivo, perché molte delle regole che pesano sulle nostre imprese nascono a Bruxelles. Innanzitutto le regole gestionali di cui abbiamo parlato prima. Per il 2027 chiediamo una tregua: basta a tagli lineari sulle giornate di pesca e sì a piani di gestione locali che valorizzino le specificità dei nostri mari.
Guardiamo con attenzione anche al prossimo bilancio europeo 2028-2034, che prevede di far confluire pesca e acquacoltura in un fondo unico con altre politiche. Per noi la pesca deve mantenere risorse dedicate e adeguate: la sostenibilità ambientale deve andare di pari passo con quella economica e sociale.
Inoltre, stiamo lavorando insieme al Governo e al Masaf affinché il prossimo FEAMPA non si limiti ad avere le risorse necessarie – che pure sono fondamentali – ma garantisca investimenti concreti per le imprese, superando le rigidità che in questi anni non hanno consentito di accedere ai bandi.
Modernizzazione e sostenibilità vanno viste come obiettivi che si rafforzano a vicenda: un FEAMPA riformato dovrebbe finanziare la sostituzione delle imbarcazioni con unità moderne, sicure ed efficienti, sostenere la digitalizzazione e l'innovazione a bordo, e promuovere la sostenibilità come leva di competitività, e non come vincolo. È consentire anche alle barche sopra i 24 metri di farlo!
Perché questo ammodernamento sia davvero possibile — sia per le nuove costruzioni che per l'adeguamento delle imbarcazioni esistenti – è necessario sganciare i limiti di stazza dagli investimenti destinati alla sicurezza e agli spazi di vita a bordo: non si può chiedere alle imprese di costruire pescherecci più sicuri e più vivibili per gli equipaggi, e allo stesso tempo tenerle vincolate a parametri pensati per altri obiettivi, che finiscono per penalizzare esattamente gli investimenti che vogliamo incentivare.
Infine, proprio nell'ultimo Consiglio Agrifish, l'Italia è riuscita a far approvare un principio sacrosanto su cui Federpesca si batteva da anni: basta a vincoli e rettifiche finanziarie per misure che non rappresentano investimenti. Se ho rispettato i 30 giorni di fermo biologico ho diritto all'indennizzo senza troppi vincoli perché l'obiettivo ovvero la salvaguardia del mare è stato rispetto. Insieme a questo un altro risultato importante è stata la modifica del periodo in cui intervengono le rettifiche finanziarie in caso di infrazione grave che passano da 5 a un anno dal momento della presentazione della domanda di contributo.
Si tratta di un risultato a mio avviso storico che rende l'accesso ai fondi meno complesso e il trattamento nei confronti dei pescatori meno vessatorio.

Federpesca rappresenta tutta la filiera. Questo rende la vostra attività complicata?

Rappresentare l'intera filiera ittica, dalla prima produzione fino alle imprese di trasformazione, commercializzazione e servizi, aggiunge certamente complessità al nostro lavoro. Oggi Federpesca rappresenta circa 1.600 imprese e circa 9.000 lavoratori: chi va in mare, chi lavora il prodotto, chi lo distribuisce. Esigenze diverse, a volte anche interessi divergenti, che dobbiamo tenere insieme.

Ma è proprio questa la nostra forza. Avere una visione d'insieme ci permette di proporre soluzioni organiche, che tengano conto di ogni anello della catena senza favorirne uno a scapito di un altro. Il caro gasolio di queste settimane lo dimostra: quando il costo del carburante mette in difficoltà chi esce in mare, le conseguenze si scaricano su tutta la filiera, fino alla disponibilità di prodotto italiano sui banchi. È una sfida complessa, ma necessaria per difendere il settore nella sua globalità.

Cosa significa il settore pesca per l'economia italiana?

La pesca è un settore agroalimentare strategico, anche se ridimensionato rispetto al passato, a causa di politiche che hanno penalizzato la nostra industria. Nel 2024 la flotta italiana ha sbarcato circa 117.500 tonnellate di prodotto, per un valore di quasi 636 milioni di euro.
Con 11.565 imbarcazioni e circa 25.000 lavoratori abbiamo una delle flotte più grandi d'Europa.
Ma il valore della pesca non si misura solo in euro. È presidio di territori costieri spesso fragili, è sicurezza

e sovranità alimentare, perché produce cibo fresco, locale, tracciato e sostenibile, in un mercato dominato dall'import. Per questo la sua tenuta è un interesse strategico del Paese, non solo delle imprese.

Oggi la pesca rappresenta ancora una vera e propria identità territoriale e un settore a stampo familiare che si tramanda?

Assolutamente sì. In molte realtà costiere il paese si identifica ancora con la sua marineria: feste, dialetti, gastronomia, saperi legati al mare. La struttura di molte imprese è ancora familiare, con nonni, padri e figli che si succedono sulla stessa barca. Sicilia, Veneto e Puglia concentrano da sole quasi la metà degli occupati.

Proprio per questo il dato che ci preoccupa di più è il ricambio generazionale. Oggi il 70% degli imbarcati ha tra 40 e 64 anni e appena il 3% ha meno di 24 anni. Orari pesanti, redditi incerti e barche vecchie rendono il mestiere poco attrattivo per i giovani, anche nelle famiglie di pescatori. Se non interveniamo, rischiamo di perdere non solo un'attività economica, ma un patrimonio culturale che si è tramandato per secoli.

Se non sbaglio le marinerie italiane si sono ridotte del 40% e quelle europee del 30%. Come rilanciare il settore?

Il ridimensionamento è reale e profondo. Negli ultimi trent'anni abbiamo perso quai il 40% delle imbarcazioni, il 55% degli occupati, oltre il 50% delle catture rispetto ai primi anni '90.

La FAO certifica che la quota di stock sovrasfruttati nel Mediterraneo è scesa al 52%, il livello più basso mai registrato, e che la biomassa delle specie commerciali è cresciuta del 25% dal 2013.

Ma lo stesso rapporto riconosce che questo recupero ha avuto costi socioeconomici pesanti per flotte e comunità. Adesso è il momento di rimettere al centro le imprese. I pescatori hanno fatto la loro parte, pagando un prezzo altissimo; ora è il momento che anche l'Unione Europea faccia la propria, proteggendo e tutelando chi nutre l'Europa e riconoscendo il valore della pesca, ponendo fine ad un approccio che in questi decenni ha desertificato le nostre marinerie. In questo senso, dopo anni di sacrifici in termini di riduzione delle giornate di pesca e delle quote di cattura, anche alla luce dell'attuale crisi energetica in corso, chiediamo una tregua alla Commissione Europea, per valutare realmente gli effetti delle misure di gestione di questi anni e non continuare a proporre tagli precauzionali, basati su dati non aggiornati e pregiudizi nei confronti degli operatori del settore. Non si può continuare a chiedere ulteriori sacrifici ad un settore già ridotto all'osso senza pensare che ciò non rappresenti un colpo di grazia.

Per rilanciare il settore servono alcune scelte chiare:

Un grande piano di rinnovo della flotta, che ha un'età media di 39 anni: una barca nuova non pesca di più, pesca meglio, consuma meno carburante, è più sicura e più selettiva.

Il ricambio generazionale, con incentivi all'ingresso di giovani imprenditori, formazione e digitalizzazione.

Ammortizzatori sociali veri che coprano anche i periodi di fermo, perché oggi un'impresa lavora in media 150 giorni e sostiene costi per 365.

Una gestione basata su dati scientifici aggiornati e condivisa con il settore, non solo sul taglio delle giornate di pesca.

La valorizzazione del prodotto nazionale sul mercato, perché chi pesca in Italia rispetta standard ambientali, sanitari e sociali che il prodotto importato spesso non garantisce.

Dove va il pescato italiano? Resta tutto sul territorio?

In larghissima parte sì: il pescato italiano viene consumato in Italia, ma non basta a coprire la domanda. L'Italia è un Paese strutturalmente importatore: circa l'80% del pesce che consumiamo arriva dall'estero. Nel 2024 abbiamo importato oltre un milione di tonnellate di prodotti ittici, per più di 7,5 miliardi di euro, a fronte di esportazioni per circa 137.000 tonnellate. Il deficit della bilancia commerciale ha raggiunto 6,5 miliardi di euro.

Ci sono eccezioni: il tonno rosso, ad esempio, dipende molto dal mercato giapponese. Ma il quadro

generale è quello di un pescato nazionale prezioso e quantitativamente insufficiente. Per questo insistiamo sulla sovranità alimentare: ogni barca che smette di uscire in mare è prodotto italiano che viene sostituito da prodotto importato.

Il cambiamento climatico e l'inquinamento incidono sulle attività in modo evidente rispetto a 10 anni fa?
Senza dubbio, e i pescatori sono i primi a vederlo. Il Mediterraneo è un hotspot climatico e si sta riscaldando circa il 20% più velocemente della media globale, come ricorda anche l'ultimo rapporto FAO-GFCM. Specie come sardine e acciughe si spostano verso nord o in acque più profonde, mentre avanzano specie aliene di origine tropicale, alcune non commestibili, che alterano gli equilibri e riducono il valore del pescato.
Gli esempi concreti non mancano. Nell'estate 2025 in Romagna l'invasione di meduse ha fatto calare il pescato primaverile di circa il 30%, con reti danneggiate e motori intasati. Nel Mar Piccolo di Taranto, nel 2024, il caldo estremo ha distrutto la produzione della cozza nera tarantina; a Orbetello il surriscaldamento della laguna ha provocato morie di orate, spigole e anguille.
E dal 2023 il granchio blu, specie aliena, sta devastando gli allevamenti di vongole nel Delta del Po, divorando sia il seme sia il prodotto pronto per il mercato. Le imprese di quel territorio sono ferme da due anni.
Rispetto a dieci anni fa, il tema ambientale è passato in primo piano ma spesso solo nella teoria perché l'impatto dei cambiamenti climatici non viene considerato nelle misure di gestione e nelle normative europee che preferiscono prendersela solo con i pescatori, non considerando che molte specie stanno scomparendo non perché vengono sovrasfruttate ma perché i nostri mari non sono più accoglienti.
Servono politiche di adattamento, ricerca e una gestione coordinata tra i Paesi del Mediterraneo: le specie migrano, le ondate di calore non conoscono confini, e nessun Paese può affrontarle da solo. I pescatori vogliono essere parte della soluzione, come dimostrano i progetti di raccolta dei rifiuti in mare a cui partecipano.

Il settore della pesca quanto è rappresentato dalle donne?

A bordo ancora pochissimo: le donne sono circa lo 0,8% degli imbarcati, una quota che sale all'1,5% nella piccola pesca, spesso in marinerie dove esiste una tradizione familiare. Ma sarebbe sbagliato dire che nella pesca non ci sono donne. A terra il loro ruolo è fondamentale: mandano avanti l'amministrazione dell'impresa familiare, la contabilità, la burocrazia, la vendita diretta, la trasformazione. Sono una forza lavoro senza la quale molte imprese non sopravvivrebbero.
Il problema è che questo lavoro resta spesso invisibile, perché in Italia manca ancora un riconoscimento giuridico, come lo status di "coadiuvante" dell'impresa ittica familiare, che dia tutele e diritti a chi lavora nell'impresa senza essere imbarcata. Il nostro obiettivo è duplice: favorire l'ingresso di più donne come imprenditrici e pescatrici e dare pieno riconoscimento a quelle che già oggi tengono in piedi il settore.
Qualcosa sta cambiando anche nella rappresentanza: qualche anno fa ero l'unica donna ala guida di un'organizzazione professionale in questo settore, oggi ci sono tante colleghe e anche la direttrice generale della pesca del Masaf è una donna (Graziella Romito ndr), e soprattutto è brava!

FIATA, SIM: “PER GLI SPEDIZIONIERI INDIPENDENTI IL FUTURO PASSA DALLA SPECIALIZZAZIONE”



Come convincere i clienti a riconoscere il valore di un servizio logistico, in un mercato in cui la scelta sembra dipendere sempre più dal prezzo? E quale spazio resta agli spedizionieri indipendenti mentre i grandi gruppi integrano attività e servizi? Sono alcune delle questioni affrontate da Thomas Sim, presidente di FIATA, nell’intervista realizzata da Paolo Federici, – professionista di lungo corso del settore, fondatore di Fortune International Transport e inviato speciale per l’occasione del Messaggero Marittimo – a margine della convention milanese per il centenario della Federazione.

Il confronto mette a fuoco due sfide strettamente legate: superare la progressiva standardizzazione del trasporto e individuare modelli di business capaci di garantire prospettive di crescita anche agli operatori di dimensioni più contenute. Per Sim, la risposta passa dalla capacità di trasformare competenze, tecnologia e specializzazione in un valore concreto per il cliente.

Il prezzo non basta a raccontare il valore della logistica

La prima questione riguarda la difficoltà di attribuire un valore economico alle competenze dello spedizioniere. I clienti tendono a confrontare le tariffe e a scegliere l’offerta più conveniente, mentre il lavoro di consulenza, gestione delle criticità e ricerca di soluzioni rischia di restare sullo sfondo. “Negli ultimi decenni abbiamo visto il trasporto diventare una commodity”, osserva Sim. Quando il servizio viene percepito come un prodotto standardizzato, la concorrenza si concentra inevitabilmente sul prezzo e diventa più difficile far riconoscere il valore dell’esperienza professionale.

Il fenomeno è legato anche alla crescente trasparenza del mercato. La possibilità di confrontare online prezzi e offerte ha ridotto il peso dell’intermediazione tradizionale in diversi settori, dai viaggi al trasporto aereo, fino alle prenotazioni alberghiere. Un processo che nel linguaggio economico viene definito disintermediazione e che investe anche il freight forwarding.

Per gli spedizionieri, secondo il presidente FIATA, non è quindi sufficiente limitarsi a organizzare il trasferimento delle merci. Occorre dimostrare di poter incidere sull’efficienza complessiva della catena logistica, offrendo conoscenze e soluzioni che non si esauriscano nella comparazione di una tariffa.

Competenze e accordi commerciali per ridurre

i costi

Il valore aggiunto può derivare, per esempio, dalla conoscenza degli accordi commerciali bilaterali e multilaterali, delle procedure di facilitazione degli scambi e delle opportunità offerte dai diversi corridoi internazionali. “La soluzione può consistere nell’integrare i servizi, mettere a disposizione conoscenze e risolvere problemi”, spiega Sim. Comprendere gli accordi di libero scambio e le condizioni applicabili nei diversi mercati può consentire di individuare percorsi alternativi e configurazioni logistiche in grado di ridurre i dazi e il costo finale delle merci.

La scelta di una rotta, dunque, non dovrebbe dipendere soltanto dal prezzo del trasporto. Può richiedere una valutazione più ampia che tenga conto degli oneri doganali, delle condizioni commerciali e delle possibilità di approvvigionamento.

In questo quadro si inseriscono anche fenomeni come il nearshoring e il friendshoring, con i quali le imprese riorganizzano le proprie catene di fornitura avvicinando la produzione ai mercati di destinazione oppure privilegiando Paesi considerati partner affidabili. Per gli spedizionieri, queste trasformazioni aprono spazi di consulenza che vanno oltre la gestione operativa della spedizione.

Piccoli spedizionieri, la sfida è scegliere una nicchia

Il secondo tema affrontato nel faccia a faccia riguarda il futuro degli operatori indipendenti in un mercato nel quale i grandi gruppi internazionali rafforzano la propria presenza e ampliano l’integrazione dei servizi. Una domanda tutt’altro che nuova: già vent’anni fa, ricorda l’intervistatore, si prevedeva la scomparsa delle piccole imprese di spedizione. Eppure, molte sono ancora attive e continuano a svolgere un ruolo significativo nel mercato. Per Sim non esiste una risposta univoca. Le piccole e medie imprese rappresentano una componente importante del tessuto economico internazionale e continueranno ad avere spazio, ma dovranno adeguare il proprio modello operativo. “Se si rifiutano di modernizzarsi e digitalizzarsi, avranno difficoltà”, avverte. La tecnologia può consentire di migliorare la produttività e contenere i costi, ma da sola non risolve il problema della competitività.

La seconda leva è la specializzazione. Gli operatori di dimensioni ridotte devono individuare un ambito nel quale sviluppare competenze distintive, evitando di proporsi come generalisti in concorrenza diretta con gruppi dotati di maggiori risorse e capacità organizzative. Sim cita, tra gli esempi, la logistica farmaceutica, i servizi dell’ultimo miglio per l’e-commerce e la gestione dei carichi eccezionali (project cargo). Segmenti nei quali la conoscenza delle procedure, delle caratteristiche delle merci e delle esigenze dei clienti può diventare un vantaggio competitivo.

Il presidente FIATA ricorre a un paragone con la professione medica: accanto ai medici di medicina generale esistono specialisti che sviluppano competenze approfondite in specifici campi. Allo stesso modo, nel freight forwarding la capacità di offrire un servizio altamente qualificato in una determinata nicchia può consentire a una piccola impresa di distinguersi.

Tecnologia, innovazione e ricambio generazionale

La trasformazione digitale è quindi una condizione necessaria, ma deve accompagnarsi a una strategia industriale chiara. Non basta adottare gli strumenti utilizzati dai concorrenti: occorre integrarli nei processi aziendali per migliorare il servizio e sviluppare nuove soluzioni. “Bisogna essere innovativi, non limitarsi a copiare”, è il senso del messaggio di Sim. La tecnologia può accelerare la crescita e aiutare gli operatori a competere con costi più sostenibili, purché sia sostenuta da investimenti mirati e da una precisa identità sul mercato.

Un ulteriore elemento riguarda la continuità aziendale. Molte imprese indipendenti sono state costruite da imprenditori che hanno accumulato decenni di esperienza, ma non sempre dispongono di una seconda o terza linea manageriale pronta a raccoglierne il testimone. In alcuni casi, inoltre, l’età dei titolari e la riluttanza a investire ancora possono rendere più difficile il passaggio alla generazione successiva.

Per questo, sottolinea il presidente FIATA, sono fon-

damentali anche lo sviluppo delle risorse umane, la formazione e la costruzione di competenze interne capaci di sostenere l'evoluzione dell'impresa.

Il futuro non è soltanto una questione di dimensioni

La concentrazione del mercato e le operazioni di fusione e acquisizione continueranno a modificare gli equilibri del settore. Alcune aziende usciranno dal mercato, altre entreranno in gruppi più grandi. Ma, nella visione di Sim, questo non significa che lo spazio per gli indipendenti sia destinato a esaurirsi. La distinzione decisiva sarà tra chi saprà trasformarsi e chi continuerà a proporre un servizio indistinto, esposto soprattutto alla competizione tariffaria.

Digitalizzazione, specializzazione, innovazione e competenze professionali sono dunque le leve su cui costruire la competitività delle piccole e medie imprese di spedizione. Non una garanzia automatica di sopravvivenza, ma una direzione strategica per continuare a operare in un mercato sempre più complesso.

Il messaggio che emerge dall'intervista è chiaro: per gli spedizionieri indipendenti, il futuro non dipenderà soltanto dalla capacità di crescere in dimensione, ma soprattutto da quella di offrire un valore riconoscibile, difficilmente replicabile e per il quale il cliente sia disposto a pagare.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



GRECO: "LA LOGISTICA BAROMETRO DELL'ECONOMIA GLOBALE"



La quarta edizione di Green Logistics Expo si apre oggi a Padova e prosegue per i prossimi due giorni. Prima del taglio del nastro e dopo i saluti istituzionali è il presidente dell'interporto Padova Luciano Greco a presentare la situazione internazionale per chi opera nella logistica.
"L'affidabilità del trasporto e il suo costo sono diventati ormai il barometro macroeconomico nel mondo che si frammenta" dice dal palco.
Se il petrolio misura il prezzo dell'energia è il nolo a farlo per la distanza.
Dando due dati, il presidente spiega come l'incidenza di questi due aspetti, determinati dai colli di bottiglia nei vari scenari critici mondiali, si rifletta maggiormente sull'inflazione globale.
"Negli ultimi 12 mesi il prezzo del noleggio delle petroliere ha subito un +180% di prezzo, quello dei container il +120%. Numeri che equivalgono a una percentuale tra lo 0,2% e lo 0,3% dell'inflazione globale e che ricadono poi sulla crescita del commercio."
Il nolo assume così un nuovo ruolo di fattore di instabilità.

La logistica è geopolitica

Circa il 20% del greggio mondiale viaggia via mare e passa da Hormuz, ricorda Greco e oggi ci sono circa 1200 navi bloccate nello stretto.
"La nuova fonte di rischio non è più dunque la mancanza di materia prima, ma la difficoltà nel trasportarla. Ed è in questo senso che le rotture internazionali hanno effetto sul sistema macroeconomico" spiega.
Cosa fare allora se il movimento delle merci è diventata una nuova risorsa, scarsa e volatile, una fonte di rischio?
"Resilienza e ridondanza sono due parole chiave -sottolinea- il che significa che la logistica va irrobustita. Sarebbe necessario un coordinamento internazionale della governance dei colli di bottiglia, cosa che al momento resta un'illusione".
Altro fattore potrebbe essere quello di azionare meccanismi di emergenza "così come si fa con le riserve petrolifere".
A livello europeo e italiano sarebbero da favorire gli investimenti e le nuove rotte con regole di cooperazione nei trasporti con nuove partnership pubblico-privato.
"Calandosi nei territori le scelte fatte dovrebbero guardare al "lunghissimo" periodo valutando nodi di eccellenza e inserendoli in rotte globali, cosa che come Interporto Padova abbiamo cercato di fare" chiude.

L'effetto della frammentazione sulla vita dei cittadini

Per far capire come quello che succede nelle catene logistiche mondiali alla fine arrivi anche nelle tasche di ciascun cittadino il presidente Greco ricorda che ad esempio parlare di Hormuz non significa solo parlare di petrolio.
"Da lì passa anche un terzo dei fertilizzanti utilizzati a livello mondiale, che in questo momento sono fermi".
Questo significa semina a rischio con conseguente aumento di prezzi di frutta, grano, riso che è possibile constatare quotidianamente nei nostri supermercati e mercati.
Ecco come l'impatto da lontano diventa vicino e come anche le regole e le scelte nazionali debbano basarsi su quello che succede a chilometri di distanza.
"Sulla base delle stime dell'Unione europea, i costi

non salgono tanto a livello di produzione industriale, cosa diversa in Italia dove l'impatto è più forte soprattutto nel Nord Est".

Il caos mondiale

E' Zeno D'Agostino, attuale presidente di Technital, ma con un passato nei porti, a sottolineare come la situazione attuale di "caos" sarà quella che andrà avanti nei prossimi decenni.
"Il caos è ormai la normalità e nel caos non sai dove le merci passeranno domani se si bloccheranno i corridoi che sono sempre stati utilizzati".
Si può parlare allora di "geologistica", che porta a cercare alternative commerciali.
"Tutti i territori attraversati dai nuovi corridoi iniziano a investire, ma alcuni di questi investimenti possono rivelarsi inutili nel caso di un ritorno alla situazione precedente. In questo modo il privato non può permettersi di rischiare soldi, solo il pubblico può farlo. Ma nel nostro settore sapere bene chi è pubblico e chi è privato, è sempre più difficile" chiude.

Green Logistics Expo 2026

Green Logistics Expo 2026, il Salone internazionale della Logistica sostenibile è giunto alla sua quarta edizione. La prima giornata ha registrato oltre 3000 visitatori professionali, interessati ad incontrare le 300 aziende espositrici nei settori dell'intermodalità, dell'intralogistica, dell'immobiliare logistico e della citylogistics, e a scoprire le numerose innovazioni tecnologiche presentate, tra cui esocheletri, applicazioni di robotica, veicoli da magazzino a guida automatica, ma anche droni per il trasporto merci.

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati



SERPAGLI, UIR: "RIFORMA INTERPORTI IN FASE DI STALLO"



La riforma degli interporti è legge da quasi un anno, ma si trova in una fase di stallo.
Lo conferma Gianpaolo Serpagli, presidente di UIR e di CEPIM: "Si doveva aprire la fase di distribuzione delle risorse, ma al momento tutto è fermo".

Secondo quanto previsto sarebbero stati 25 milioni gli euro da distribuire a livello nazionale: 5 nel 2025, 10 nell'anno successivo e altri 10 nel 2027.

"Al momento ci troviamo nella fase di interlocuzioni con il ministero dei Trasporti che attende il via libera da quello dell'Economia. Abbiamo già partecipato a diversi tavoli sulla messa a terra dei bandi per le risorse ma in questo momento tutto è fermo e come UIR stiamo facendo pressioni perchè ci si attivi".

Gli interporti hanno dimostrato negli ultimi anni di saper mettere a terra le risorse in tempi rapidi, lo confermano i piani di ammodernamento delle realtà italiane.

Ma servono anche le infrastrutture di collegamento con i terminali ferroviari: "Qui al Green Logistics Expo di Padova presentiamo con Fermerci l'aggiornamento della Carta di ultimo miglio ferroviario. La collaborazione ha dato ottimi risultati ed è importante che dal 2027, quando i cantieri ferroviari si saranno chiusi, si proceda su questa linea" aggiunge Serpagli.



SMALL SCALE LNG, MATTANA: "SERVONO REGOLE CHIARE E INCENTIVI"



In occasione del convegno sul GNL organizzato da Assocostieri, Il Messaggero Marittimo ha intervistato Fabrizio Mattana, vicepresidente dell'associazione, per fare il punto sulle prospettive dello Small Scale LNG in Italia, tra trasporto stradale, bunkeraggio marittimo e sviluppo del biometano liquefatto. Al centro dell'analisi, la necessità di consolidare il mercato attraverso un quadro normativo chiaro, regole uniformi nei porti e strumenti capaci di sostenere la domanda.

Il mercato italiano dello Small Scale LNG procede a due velocità, con dinamiche differenti tra trasporto terrestre e marittimo. È questa la fotografia tracciata da Mattana, che individua nella debolezza della domanda una delle principali criticità per il comparto stradale, nonostante gli investimenti infrastrutturali realizzati negli ultimi anni.

"Abbiamo avuto una grande spinta sullo stradale negli anni scorsi, ad oggi ci siamo fermati perché, mentre l'infrastruttura è presente, la domanda è ferma", ha spiegato il vicepresidente di Assocostieri. Per invertire la tendenza, secondo Mattana, è necessario intervenire con incentivi all'acquisto di mezzi alimentati a GNL, valorizzando anche il potenziale del bio-GNL. Un combustibile che, nelle sue parole, "è competitivo, è compatibile con l'ambiente e potrebbe veramente dare una spinta all'Italia" nel percorso di decarbonizzazione del trasporto stradale.

Bunkeraggio marittimo, costruire oggi il mercato di domani

Se il comparto terrestre deve recuperare slancio, quello marittimo si trova invece in una fase iniziale di sviluppo. La scelta del GNL da parte degli armatori è sostenuta anche dall'evoluzione del quadro regolatorio, ma la crescita del bunkeraggio richiede condizioni capaci di garantire stabilità agli investimenti nel lungo periodo.

"Dobbiamo costruire, imparando forse sugli errori fatti nel mondo dello stradale, un mercato del bunkeraggio GNL che sia solido nel lungo termine", ha sottolineato Mattana, ricordando come gli investimenti nelle navi abbiano un orizzonte temporale particolarmente esteso: "Gli investimenti delle navi comprate oggi sono investimenti che durano 30 anni".

Una prospettiva che rende indispensabile definire fin da subito regole certe e condizioni operative favorevoli. Le infrastrutture di base sono già presenti, grazie ai depositi costieri e agli investimenti in corso nelle bettoline per il rifornimento delle navi. Il passaggio decisivo consiste ora nel creare un sistema che favorisca l'utilizzo del GNL e del bio-GNL e incentivi gli armatori a scegliere i porti italiani per le operazioni di bunkeraggio.

Il ruolo del bio-GNL nella transizione energetica

La valorizzazione del biometano liquefatto rappresenta uno dei nodi centrali per lo sviluppo della fi-

liera. Secondo Mattana, l'Italia dispone di un sistema infrastrutturale sufficientemente maturo, composto da rigassificatori, depositi costieri e reti di distribuzione a valle. Occorre quindi agire soprattutto sulla domanda e sulle condizioni normative ed economiche che consentano di rendere competitivo il prodotto rinnovabile.

"È fortemente una questione di regole", ha affermato, richiamando la necessità di tradurre il quadro europeo in disposizioni nazionali efficaci, in grado di favorire la trasformazione del biometano in bio-GNL e il suo impiego negli usi finali.

L'obiettivo è mettere in relazione il potenziale produttivo nazionale con le esigenze del mercato, offrendo agli operatori condizioni adeguate per investire e agli utilizzatori un'alternativa concretamente competitiva ai combustibili tradizionali. Un percorso che può contribuire alla decarbonizzazione dei trasporti e rafforzare il ruolo del GNL nella transizione energetica.

Porti italiani, servono regole uniformi e procedure semplici

Un altro tema sollevato nel corso dell'intervista riguarda le procedure operative e le norme di sicurezza che disciplinano il bunkeraggio nei porti. La presenza di ordinanze e disposizioni differenti da uno scalo all'altro rischia infatti di creare complessità per gli operatori e di rendere meno conveniente effettuare rifornimenti in Italia.

"Non possiamo avere un'ordinanza, una regola diversa per ogni singolo porto", ha osservato Mattana, evidenziando l'importanza di un quadro normativo armonizzato, semplice e comprensibile sia per gli armatori sia per gli operatori incaricati delle operazioni di rifornimento.

Le regole, ha precisato, devono permettere di scegliere il bunkeraggio a GNL senza introdurre svantaggi rispetto ai combustibili tradizionali. Un principio che assume particolare rilevanza in un mercato internazionale nel quale i porti competono anche sulla qualità e sull'efficienza dei servizi offerti.

La richiesta di Assocostieri è dunque quella di arrivare a "regole chiare e uniformi per tutti i porti" e, soprattutto, di evitare che le procedure italiane penalizzino gli scali nazionali rispetto ai concorrenti del Mediterraneo, come quelli spagnoli.

Dalle infrastrutture al mercato: la sfida è rendere competitivo il GNL

Dall'intervista emerge un messaggio preciso: per consolidare lo Small Scale LNG in Italia non basta disporre di infrastrutture adeguate. È necessario creare le condizioni perché queste possano essere utilizzate pienamente, attraverso incentivi alla domanda, un quadro normativo coerente e una maggiore uniformità delle procedure operative.

Per il trasporto stradale, la priorità è rilanciare l'acquisto dei mezzi alimentati a GNL e valorizzare il contributo del bio-GNL. Per il settore marittimo, invece, la sfida è costruire un mercato del bunkeraggio affidabile nel tempo, capace di accompagnare le scelte degli armatori e di attrarre gli investimenti nei porti italiani.

In entrambi i casi, secondo Mattana, la leva decisiva è rappresentata da regole che sostengano la competitività dei combustibili alternativi e consentano alla filiera di esprimere appieno il proprio potenziale nella transizione energetica.

RIXI: "LA RIFORMA DEI PORTI ENTRO NATALE"



Il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, intervistato dal Messaggero Marittimo a margine dell'evento di Assocostieri, affronta i principali nodi della portualità italiana. Dalla riforma in discussione alla Camera alle richieste delle Autorità di Sistema portuale, fino alla necessità di una strategia nazionale per il bunkeraggio e i carburanti alternativi. L'obiettivo politico resta l'approvazione del provvedimento prima di Natale.

La riforma portuale potrebbe arrivare al voto parlamentare prima di Natale. È questo l'orizzonte indicato dal viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, intervistato in occasione dell'appuntamento organizzato da Assocostieri, nel corso di un confronto che ha affrontato alcune delle questioni più rilevanti per il futuro della portualità italiana: il nuovo assetto di governo degli scali, le risorse finanziarie delle Autorità di Sistema portuale, la realizzazione delle infrastrutture energetiche e la necessità di rendere più omogenea l'offerta di bunkeraggio lungo le coste nazionali.

Il quadro delineato dal viceministro è quello di una riforma ormai avanzata nell'esame parlamentare, ma ancora alle prese con alcuni passaggi politicamente significativi. La discussione sugli articoli è prossima alla conclusione, mentre resta aperta la questione degli emendamenti accantonati, sui quali dovranno intervenire le riformulazioni. Una fase che assume particolare importanza perché coinvolge alcuni degli equilibri sui quali si è concentrato il confronto tra Governo, maggioranza, opposizioni e rappresentanti del sistema portuale.

"La riforma sta andando avanti. Ormai siamo arrivati quasi alla fine dell'analisi degli articoli. Poi ci saranno le riformulazioni sugli emendamenti accantonati", ha spiegato Rixi, confermando la fiducia dell'Esecutivo nella possibilità di completare l'iter.

La questione, tuttavia, non riguarda soltanto i tempi parlamentari. Il provvedimento interviene su un sistema nel quale la capacità di programmazione nazionale deve confrontarsi con l'autonomia gestionale delle singole Autorità portuali e con esigenze infrastrutturali profondamente differenti tra gli scali. È proprio su questo rapporto che si concentra una parte importante del dibattito, soprattutto per quanto riguarda la disponibilità delle risorse e la possibilità di programmare investimenti nel medio e lungo periodo.

Rixi rivendica la necessità di un cambiamento che considera indispensabile per rafforzare il ruolo dell'Italia nei traffici internazionali. "Sono molto convinto che sia una riforma non solo concreta, ma che aiuterà l'Italia a superare una sua visione marginale sul traffico marittimo, rimettendola al centro dello scenario globale".

Una posizione che attribuisce al riordino portuale una valenza economica e geopolitica, legata alla

capacità del Paese di competere in un Mediterraneo nel quale la distribuzione dei traffici, gli investimenti infrastrutturali e le strategie dei grandi operatori logistici continuano a modificare gli equilibri consolidati. In questo contesto, la frammentazione delle decisioni può rappresentare un limite, ma il rafforzamento del coordinamento nazionale dovrà necessariamente accompagnarsi a strumenti capaci di garantire efficienza amministrativa e continuità degli investimenti.

Il confronto con Assoporti e le risorse delle Autorità portuali

Uno dei passaggi più delicati dell'intervista riguarda le richieste avanzate da Assoporti, che ha posto la questione della riduzione del prelievo sulle entrate delle Autorità di Sistema portuale e dell'introduzione di una moratoria triennale. Un tema che investe direttamente la sostenibilità finanziaria del sistema e che rappresenta uno dei principali terreni di confronto attorno alla riforma.

La risposta del viceministro lascia aperta la possibilità di individuare soluzioni, ma esclude che le richieste delle singole componenti del settore possano modificare la direzione complessiva del provvedimento.

"Io tutto quello che si può fare cerco di farlo. Invito tutti sempre a pensare all'interesse del Paese, non all'interesse delle singole associazioni, delle singole Autorità portuali".

Rixi respinge soprattutto l'idea che il nuovo assetto possa mettere in difficoltà le amministrazioni degli scali. "È evidente che noi non vogliamo mettere in crisi le Autorità portuali, banalmente perché ho bisogno che i porti funzionino. Quindi la riforma non metterà in crisi nessuno".

Le rassicurazioni del Governo non eliminano però il nodo di fondo. La capacità delle Autorità di Sistema portuale di sostenere gli investimenti dipende anche dalla disponibilità di risorse proprie e dalla possibilità di pianificarne l'utilizzo. Un eventuale rafforzamento dei meccanismi di coordinamento e redistribuzione dovrà quindi essere valutato non soltanto in relazione agli obiettivi nazionali, ma anche rispetto agli effetti sulla gestione ordinaria e sui programmi infrastrutturali già avviati.

Il confronto con Assoporti assume, sotto questo profilo, un significato che supera la discussione su una singola misura finanziaria. Riguarda il modello di portualità che il Paese intende costruire e il rapporto tra l'indirizzo centrale e la responsabilità delle amministrazioni territoriali.

Il viceministro non nasconde una certa insofferenza nei confronti delle resistenze al cambiamento, richiamando la tendenza italiana a privilegiare la conservazione degli assetti esistenti. Il Governo, sostiene, intende trovare soluzioni alle criticità sollevate dagli operatori, senza tuttavia rinunciare agli obiettivi della riforma.

"Stiamo cercando di trovare soluzioni per tutti, ma non di stravolgere la riforma, perché l'unica cosa che non serve è una riforma che non serve".

Una dichiarazione che chiarisce il perimetro politico del confronto: disponibilità a intervenire sui singoli aspetti, ma volontà di preservare l'impianto generale del provvedimento.

Anche il rapporto con le opposizioni viene ricondotto a questa impostazione. Rixi ricorda che alcuni emendamenti presentati dalle forze di minoranza sono stati accolti e auspica che il Parlamento possa riconoscere alla riforma un interesse più ampio rispetto alla contrapposizione tra maggioranza e opposizione.

"Spero che tutte le forze politiche, anche quelle di opposizione, a cui abbiamo accolto alcuni emendamenti, ritengano che questa non sia una riforma di un Governo, ma sia una riforma a favore del Paese, degli italiani".

Bunkeraggio e GNL, la frammentazione che penalizza gli scali

Il tema del coordinamento nazionale ritorna con particolare forza quando il confronto si sposta sulle infrastrutture energetiche. La disponibilità di GNL e degli altri carburanti alternativi costituisce infatti una delle questioni sulle quali il sistema portuale italiano presenta ancora differenze significative, sia nella presenza degli impianti sia nelle condizioni operative e commerciali di approvvigionamento.

Per Rixi, la risposta deve arrivare da una programmazione nazionale capace di superare le iniziative isolate e di garantire una rete infrastrutturale adeguata alle esigenze delle flotte.

"Noi abbiamo bisogno di un coordinamento nazionale, soprattutto sul tema degli impianti", afferma il viceministro, indicando anche la prospettiva di arrivare a un prezzo unico nazionale per le stazioni di bunkeraggio.

L'obiettivo richiederebbe un intervento sull'organizzazione della filiera, tenendo conto delle differenti condizioni di mercato e dei costi legati alla distribuzione del combustibile. Una questione complessa, soprattutto in un sistema nel quale la disponibilità degli impianti e la dimensione della domanda non sono uniformi.

Il problema, secondo Rixi, riguarda anche la difficoltà di realizzare nuove infrastrutture. Le opposizioni territoriali ai progetti energetici, spesso riconducibili alla cosiddetta sindrome NIMBY, finiscono per condizionare le decisioni amministrative e politiche, rallentando gli investimenti necessari.

Il viceministro richiama quindi la necessità di un coordinamento nazionale che assuma impegni finanziari e programmatici, permettendo agli scali italiani di offrire i combustibili richiesti dalle nuove generazioni di navi.

Non soltanto GNL, dunque, ma un sistema di approvvigionamento in grado di accompagnare l'evoluzione tecnologica delle flotte e le scelte degli armatori.

È qui che il tema energetico incontra quello della competitività portuale. La possibilità di rifornirsi di carburanti alternativi, insieme all'affidabilità delle infrastrutture e alla sostenibilità dei costi, è destinata a incidere sulle valutazioni delle compagnie di navigazione e sulle opportunità commerciali dei singoli scali.

L'Italia, per posizione geografica e articolazione del proprio sistema portuale, dispone di condizioni favorevoli per intercettare una parte significativa dei traffici mediterranei. Ma questa potenzialità non può prescindere dalla disponibilità di servizi adeguati alle trasformazioni del settore.

Rixi avverte che, senza una strategia infrastrutturale coerente, il Paese rischia di essere escluso dal ruolo di grande centro logistico e strategico che potrebbe naturalmente ricoprire.

La questione del bunkeraggio assume quindi un significato più ampio rispetto alla sola transizione energetica. Depositi costieri, impianti di rifornimento, capacità di distribuzione e organizzazione della catena di approvvigionamento diventano elementi di una politica industriale che deve necessariamente coinvolgere porti, operatori energetici e istituzioni.

L'intervista non chiarisce attraverso quali specifiche disposizioni della riforma sarà possibile affrontare queste criticità, ma conferma la volontà politica di ricondurre anche lo sviluppo delle infrastrutture energetiche a una strategia nazionale.

Il voto prima di Natale, l'obiettivo del Governo

Resta infine la questione dei tempi. Alla domanda su quando il Parlamento potrà arrivare alla votazione finale, Rixi evita di indicare una scadenza certa, ricordando che la definizione del calendario appartiene alle Camere.

"Io spero e mi auguro prima di Natale. Questo era quello che ci avevano assicurato".

Il viceministro considera un'approvazione rapida un segnale importante anche nei confronti degli interlocutori internazionali, definendo la riforma un possibile "bel biglietto da visita" per il sistema portuale italiano.

L'auspicio dovrà tuttavia confrontarsi con il completamento dell'esame parlamentare e con la definizione degli emendamenti ancora accantonati, passaggi dai quali dipenderà il testo definitivo del provvedimento.

Dalle parole di Rixi emerge una linea politica precisa: il Governo intende procedere con la riforma, mantenendo aperto il confronto con le Autorità portuali e con le forze parlamentari, ma senza rinunciare all'obiettivo di rafforzare il coordinamento nazionale.

Il punto sul quale si concentrerà la valutazione degli operatori sarà la capacità del nuovo assetto di coniugare una programmazione unitaria con le esigenze operative dei singoli scali. Una questione che riguarda tanto la distribuzione delle risorse quanto la realizzazione delle infrastrutture energetiche, due aspetti che, pur differenti, incidono direttamente sulla competitività del sistema.

Il voto parlamentare rappresenterà dunque un passaggio importante, ma non conclusivo. Saranno le modalità di attuazione, la disponibilità dei finanziamenti e la capacità di tradurre gli indirizzi nazionali in interventi concreti a determinare se la riforma riuscirà effettivamente a rafforzare il ruolo dell'Italia nello scenario marittimo internazionale.



80 ANNI DI SPEDIPORTO: "CELEBRATE OUR PAST, BUILD OUR FUTURE"



Piazza Piccapietra per tre giorni si trasforma in Piazza Spediporto.
È qui che è stata allestita la festa per celebrare gli 80 anni dell'associazione Spedizionieri, Corrieri e Trasportatori di Genova, nel cuore della città, a dimostrazione del forte legame con il territorio.

Nella prima giornata il taglio del nastro con l'evento di apertura che si è concentrato su "Economia e territorio: è tempo di una visione sociale" a dimostrazione che Spediporto non è solo merci, porti e trasporti.

"Non si tratta solo di celebrare un anniversario, ma sottolineare il valore e l'impegno del lavoro in un settore fondamentale per lo sviluppo del Paese" ha detto nel suo intervento introduttivo il presidente Spediporto Andrea Giachero.
Prima di lui sul palco allestito per l'occasione, anche il saluto delle istituzioni con la sindaca della città Silvia Salis e il presidente della Regione Marco Bucci, con il presidente della Camera di commercio di Genova Attanasio e il saluto portato da parte del presidente dell'AdSp ligure Paroli e l'arcivescovo della città Tasca.

"Una storia -ha aggiunto Giachero- ha valore se diventa base su cui costruire ciò che verrà e in questo senso vogliamo che esista un ponte tra la nostra storia e il nostro futuro".
Un futuro fatto di grandi opportunità raggiungibili solo, continua il numero uno dell'associazione, mettendosi insieme come imprese, amministrazioni e cittadini.
"Ecco perchè tre giorni che cercano di coinvolgere una città di cui siamo profondamente fieri. Insieme è possibile guardare avanti comprendendo i cambiamenti con il coraggio di governarli".

In piazza Piccapietra infatti si è dato spazio non solo ai temi della tecnologia, dell'intelligenza artificiale, ma anche allo sport, la cultura e le relazioni tra persone, il centro di tutto.

La delegazione cinese

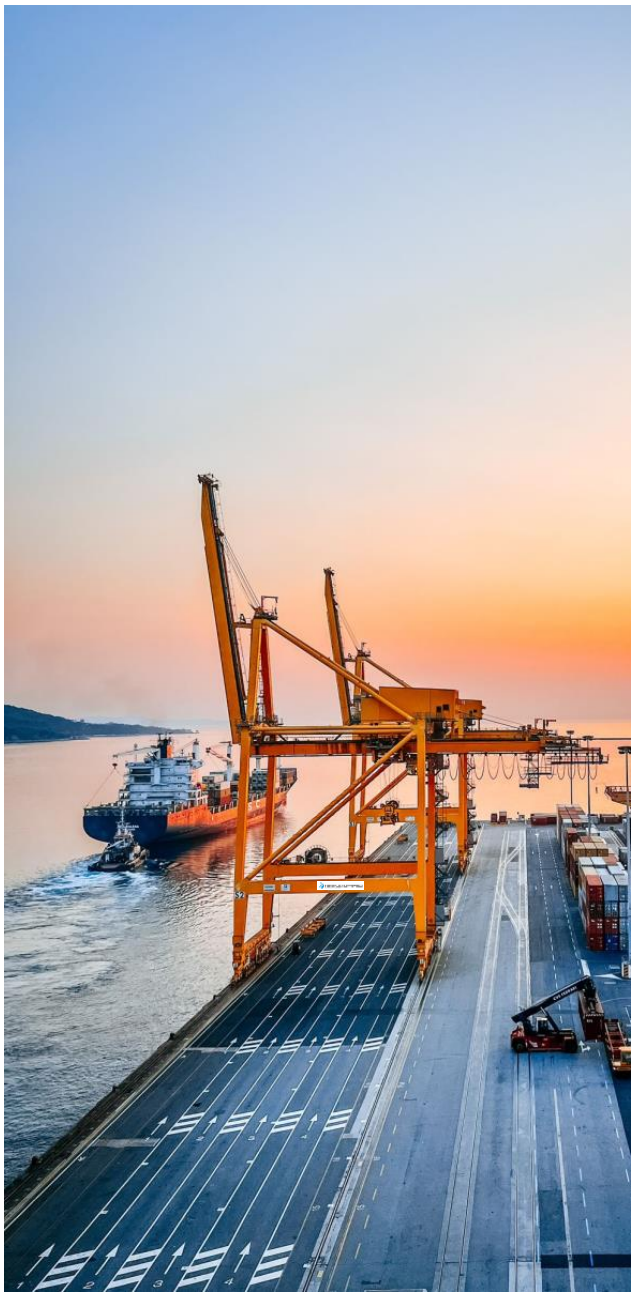
Il presidente ha dato il benvenuto anche ad alcuni "ospiti d'onore" che hanno preso parte anche al taglio del nastro nella cerimonia di apertura.
"Abbiamo accolto in città una delegazione cinese di Hainan, con la quale è iniziato un percorso alcuni mesi fa".
I rappresentanti del governo hanno potuto visitare, accompagnati da Spediporto, lo scalo ligure, rimanendo "entusiasti della nostra piattaforma logistica-portuale" ha spiegato Giachero sottolineando come sia stato un onore che solo dopo pochi mesi abbiano deciso di dare importanza alla città genovese.
Durante la visita di una delegazione della Liguria di cui Spediporto ha fatto parte, lo scorso Giugno era stata firmata una lettera d'intenti tra Regione e provincia cinese di Hainan, considerata una delle aree più dinamiche e strategiche della Cina per rafforzare i rapporti istituzionali e a promuovere collaborazioni nei settori economico, commerciale, logistico e turistico.
Spediporto in particolare ha sottoscritto ulteriori memorandum con organismi economici cinesi, con l'obiettivo di favorire nuovi flussi di investimenti e opportunità per le imprese liguri.

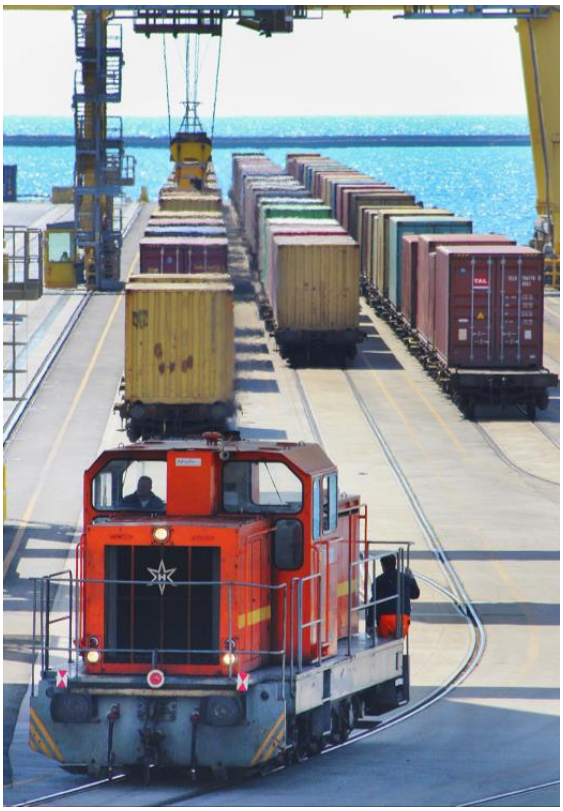
La sezione nautica messaggeromarittimo.it



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

CROCIERE ITALIA 2027: 16 MLN DI PASSEGGERI MOVIMENTATI E OLTRE UN MILIARDO DI INVESTIMENTI



Il 2027 si prepara a diventare un nuovo anno record per la crocieristica italiana. Le previsioni indicano circa 16 milioni di passeggeri movimentati, in crescita del 4% rispetto ai valori attesi per il 2026, e oltre 6.370 accosti, con un incremento del 5%. A sostenere lo sviluppo del settore si aggiunge un programma di investimenti portuali che supera 1,05 miliardi di euro nel triennio 2027-2029, destinati a infrastrutture, terminal, carburanti alternativi e adeguamento dei fondali. È il quadro delineato dall'Italian Cruise Watch 2026, il rapporto di ricerca realizzato da Risposte Turismo e presentato a Livorno in occasione della tredicesima edizione dell'Italian Cruise Day, il forum nazionale dell'industria crocieristica ideato e organizzato dalla società presieduta da Francesco di Cesare.

L'appuntamento, ospitato al Terminal Crociere di Livorno in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Porto di Livorno 2000, ha riunito istituzioni, compagnie, operatori e rappresentanti della portualità per esaminare le prospettive di un comparto che continua ad ampliare la propria presenza sul territorio nazionale.

I dati restituiscono un settore in crescita, ma mettono in evidenza anche una questione centrale: la capacità dei porti e delle destinazioni di adeguare infrastrutture e servizi all'evoluzione del mercato, trasformando l'aumento dei traffici in benefici economici per i territori.

Civitavecchia consolida il primato, Napoli e Palermo accelerano

La classifica dei principali porti crocieristici italiani conferma Civitavecchia al primo posto, con una previsione di 3,8 milioni di passeggeri movimentati nel 2027, il 2,7% in più rispetto alle stime di chiusura del 2026. Gli accosti dovrebbero raggiungere quota 990, con una crescita del 2,5%.

Alle spalle dello scalo laziale si rafforza Napoli, attesa a 1,95 milioni di passeggeri, con un incremento dell'11,4%. Genova mantiene la terza posizione con circa 1,6 milioni di passeggeri, sostanzialmente stabile rispetto al 2026.

Particolarmente significativa la crescita prevista per Palermo, che dovrebbe superare 1,2 milioni di passeggeri, registrando un aumento del 19,8%. Ancora più marcato l'incremento degli approdi, stimato al 32,8%.

A completare le prime cinque posizioni è La Spezia, con 845mila passeggeri previsti e una crescita del 12,6%.

Le stime confermano quindi il peso dei grandi scali consolidati, ma evidenziano anche la progressiva crescita di altri porti, soprattutto nel Mezzogiorno.

Nove porti verso il proprio record storico

Secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, nel 2027 saranno nove i porti italiani destinati a raggiungere il proprio massimo storico di traffico crocieristico.

Oltre a Civitavecchia e Napoli, figurano Palermo e La Spezia, insieme a Messina, attesa a 818mila passeggeri (+4,1%), e Salerno, che dovrebbe raggiungere quota 530mila, con una crescita del 31,7%.

Tra gli scali con gli incrementi più rilevanti compare Catania, con circa 375mila passeggeri e un aumento del 29,6%. Completano il quadro Portofino, con 105mila passeggeri previsti, e Alghero, che dovrebbe arrivare a 40mila, segnando un incremento del 67%.

Il dato evidenzia come l'espansione della crocieristica non riguardi esclusivamente i principali terminal nazionali, ma coinvolga anche destinazioni con dimensioni e caratteristiche differenti.

Sud e Isole trainano la crescita

Sul piano regionale, il Lazio dovrebbe mantenere per il quarto anno consecutivo il primato nazionale per passeggeri movimentati, superando i 3,8 milioni, con un incremento del 2,6%.

Seguono la Liguria, con circa 3,4 milioni di passeggeri (+2,5%), e la Campania, che dovrebbe superare i 2,5 milioni, registrando una crescita del 15,7%, la più consistente tra le regioni ai vertici della classifica.

Per quanto riguarda il numero di approdi, la Sicilia conserverà la leadership nazionale con oltre 1.250 navi accolte nell'arco dell'anno, il 9,3% in più rispetto al 2026.

Lazio e Campania dovrebbero attestarsi intorno ai 1.030 approdi, con dinamiche differenti: una sostanziale stabilità per il Lazio (+1,9%) e una crescita del 26% per la Campania.

Il confronto tra macroaree conferma il maggiore dinamismo delle Isole, per le quali è previsto un aumento del 7,9% dei passeggeri, seguite dal Centro-Sud Tirreno, in crescita del 7,2%.

Più contenuta la performance dell'area Adriatico-Ionica, che potrebbe chiudere il 2027 con una lieve contrazione dei passeggeri, pari allo 0,7%.

Oltre un miliardo per infrastrutture, terminal e carburanti alternativi

Uno degli elementi di maggiore rilievo dell'Italian Cruise Watch riguarda gli investimenti programmati nei porti italiani per il triennio 2027-2029, complessivamente superiori a 1,05 miliardi di euro.

La quota principale, 339,7 milioni di euro, pari al 32,3% del totale, riguarda le infrastrutture a supporto della crocieristica. Gli interventi comprendono la costruzione e l'ampliamento di banchine e moli, la realizzazione di strutture di ormeggio e l'adeguamento delle dotazioni operative, dalla viabilità alla segnaletica.

Altri 219,5 milioni, equivalenti al 20,9%, sono destinati ai sistemi di rifornimento e ai carburanti alternativi, una componente sempre più importante nell'adeguamento degli scali all'evoluzione energetica del naviglio.

Per i nuovi terminal crocieristici sono previsti 214,3 milioni di euro, il 20,4% del totale, che salgono a quasi 270 milioni considerando anche gli interventi di rinnovo delle strutture esistenti.

Un'ulteriore quota di 205,8 milioni, pari al 19,6%, sarà destinata al dragaggio e all'escavazione dei fondali, attività necessarie per mantenere o migliorare le condizioni di accessibilità nautica.

La distribuzione geografica delle risorse presenta

un elemento significativo. Nonostante le previsioni di traffico leggermente negative, sarà proprio l'area Adriatico-Ionica a concentrare la maggiore quota degli investimenti, con circa 500 milioni di euro, pari al 47,5% del totale nazionale.

Seguono le Isole, con 321,3 milioni di euro (30,5%), il Nord Tirreno, con 177,9 milioni (16,9%), e il Centro-Sud Tirreno, con 53,2 milioni, equivalenti a circa il 5,1%.

La programmazione indica dunque interventi distribuiti in modo differente rispetto all'attuale andamento dei traffici, con investimenti particolarmente consistenti anche nelle aree chiamate a rafforzare la propria capacità infrastrutturale.

Otto nuovi terminal crocieristici entro il 2029

Il rapporto individua anche otto nuovi terminal crocieristici attesi nel prossimo triennio, quattro dei quali destinati a sostituire strutture già esistenti, per un investimento complessivo indicato in 165 milioni di euro.

Nel 2027 sono previste inaugurazioni a Ravenna, Bari, Messina, Taranto e Brindisi. Nel 2028 sarà la volta di Venezia-Marghera Canale Nord e Ancona, mentre nel 2029 è atteso il nuovo terminal della Spezia.

Il programma conferma l'attenzione rivolta all'ammodernamento delle strutture di accoglienza, in un mercato nel quale le caratteristiche delle navi e le aspettative dei passeggeri richiedono servizi sempre più adeguati.

Nel 2026, secondo la ricognizione di Risposte Turismo, i porti italiani dispongono complessivamente di oltre 25 chilometri di banchine dedicate alle crociere. Civitavecchia guida la classifica degli scali con il maggior numero di banchine riservate alle navi da crociera, sei, seguita da Livorno con cinque e da Genova e Palermo con tre ciascuno.

Sono inoltre 55 le compagnie crocieristiche attive nei porti italiani, con Ponant, Oceania Cruises e Grand Circle Cruise Line ai primi posti nella rilevazione riportata dallo studio.

Nuove destinazioni, Capraia entra negli itinerari

L'espansione del mercato riguarda anche la geografia delle destinazioni.

Nel 2027 l'isola di Capraia dovrebbe accogliere i primi approdi crocieristici, mentre Barletta e le Isole Tremiti, entrate negli itinerari nel 2026, sono attese a confermare la propria presenza.

L'allargamento dell'offerta interessa località che possono intercettare segmenti differenti del mercato, affiancando ai grandi porti destinazioni più piccole e itinerari diversificati.

Di Cesare: "Non basta attirare le navi, bisogna saperle accogliere"

A richiamare l'attenzione sulle implicazioni della crescita è stato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo.

"La lettura dei nuovi risultati dell'Italian Cruise Watch restituisce la fotografia di un settore solido, in crescita e in evoluzione, capace non solo di raggiungere nuovi record, ma anche di allargare la propria mappa a nuove destinazioni crocieristiche", ha affermato.

"Ai porti, però, non basterà solo attirare le navi, ma dovranno anche essere pronti ad accoglierle con infrastrutture e servizi sempre capaci di soddisfare le esigenze del mercato e della clientela".

Per di Cesare, il programma di investimenti costituisce una risposta alle trasformazioni del settore, ma non esaurisce le responsabilità delle destinazioni.

"Gli oltre 1,05 miliardi di euro di investimenti pianificati nel triennio 2027–2029 che Risposte Turismo

ha mappato vanno proprio in questa direzione, segno dell'impegno degli scali del Paese a farsi trovare pronti di fronte alla crescita attesa dei traffici con terminal moderni, banchine adeguate alle navi di ultima generazione e una crescente attenzione ai temi della sostenibilità e dell'ambiente. Ma una parte fondamentale della sfida si sposta sulle destinazioni e sulla capacità dei territori di gestire al meglio l'arrivo dei passeggeri, garantendo ad essi la migliore esperienza possibile e nello stesso tempo approfittando delle potenziali ricadute economiche".

Livorno, 425 scali previsti nel 2027

Per Livorno, sede dell'Italian Cruise Day 2026, le prospettive indicano un ulteriore consolidamento dell'attività crocieristica.

Secondo Matteo Savelli, presidente di Porto di Livorno 2000, nel 2027 sono previsti 425 scali e tra 820mila e 830mila passeggeri.

La crescita del comparto, ha sottolineato Savelli, deve accompagnarsi alla capacità di trasformare i flussi in opportunità economiche per il territorio, valorizzando l'offerta locale e garantendo uno sviluppo equilibrato.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, ha richiamato l'importanza di consolidare il posizionamento di Livorno e valorizzare contemporaneamente le potenzialità di Piombino e Portoferraio, attraverso una maggiore collaborazione tra istituzioni, operatori portuali, amministrazioni e imprese turistiche.

Un'indicazione sul valore economico del settore è arrivata anche dal sindaco Luca Salvetti. Secondo i dati da lui illustrati, il 29% dei crocieristi che sbarcano a Livorno sceglie di visitare autonomamente la città, mentre le ricadute economiche generate dal comparto ammontano a circa 20 milioni di euro all'anno, considerando la spesa dei passeggeri, degli equipaggi e i servizi attivati dalle compagnie.

Sostenibilità, concessioni e rapporti con i territori

Il confronto ha coinvolto anche le rappresentanze nazionali e internazionali della portualità e dell'industria crocieristica.

Nikos Mertzanidis, executive director di CLIA Europe, ha richiamato la responsabilità condivisa di compagnie e destinazioni nel garantire una crescita sostenibile, evidenziando l'evoluzione della domanda verso crociere tematiche, itinerari differenti e navi anche di dimensioni più contenute.

Per Roberto Petri, presidente di Assoporti, gli investimenti in infrastrutture, innovazione e sostenibilità saranno determinanti per trasformare l'aumento dei traffici in occupazione e opportunità per le imprese.

Tomaso Cognolato, presidente di Assiterminal, ha invece richiamato la necessità di sviluppare nuove forme di collaborazione pubblico-privato dopo la stagione del PNRR, sottolineando anche l'esigenza di maggiore uniformità nelle regole concessorie e di aggiornamento degli strumenti di security.

Questioni che accompagnano la crescita prevista dal rapporto e che riguardano tanto la capacità operativa dei terminal quanto il rapporto tra attività crocieristica e territori ospitanti.

Italian Cruise Day 2027 torna a Genova

La giornata livornese ha portato anche all'annuncio della sede della prossima edizione dell'Italian Cruise Day. Nel 2027 il forum tornerà a Genova, a distanza di quindici anni. L'annuncio è stato dato dal presidente di Risposte Turismo Francesco di Cesare insieme a Matteo Paroli, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Il prossimo appuntamento accompagnerà quindi un anno nel quale la crocieristica italiana, secondo le previsioni dell'Italian Cruise Watch, potrebbe raggiungere nuovi massimi di traffico, mentre prenderà avvio una parte significativa degli investimenti programmati per l'adeguamento delle infrastrutture portuali.

ADSP MAR LIGURE ORIENTALE, MONTARESI CONFERMATA SEGRETARIO GENERALE



Federica Montaresi è stata confermata Segretario Generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale per altri quattro anni. La nomina, proposta dal presidente Bruno Pisano, ha ricevuto il via libera del Comitato di Gestione, riunitosi nel pomeriggio di lunedì 26 Ottobre.

"Si tratta di una figura appartenente al territorio, preparata, competente e pienamente integrata da anni nella comunità portuale, sulla quale ripongo estrema fiducia", ha dichiarato Pisano, esprimendo soddisfazione per il rinnovo dell'incarico.

Ingegnera civile specializzata in trasporti, Montaresi ricopre la carica dal Novembre 2022. Nel corso della sua esperienza professionale ha seguito i principali dossier legati allo sviluppo del sistema portuale, con particolare attenzione alla modernizzazione delle infrastrutture, alla digitalizzazione della logistica e alle politiche europee dei trasporti.

Nel suo ruolo coordina la struttura tecnico-operativa dell'Autorità, che comprende i porti della Spezia e Marina di Carrara, contribuendo all'attuazione dei programmi di sviluppo infrastrutturale, innovazione e sostenibilità.

Tra Ottobre 2024 e Giugno 2025 ha inoltre svolto le funzioni di Commissario Straordinario dell'Ente, assicurando la continuità amministrativa e la gestione strategica durante una fase di transizione istituzionale.

Dal Novembre 2024 presiede anche la Commissione Intermodalità, Logistica e Industria dell'ESPO, l'associazione che rappresenta i porti marittimi europei.

"Sono onorata di poter rivestire questo ruolo per altri quattro anni al fianco del presidente Pisano, che ringrazio per la fiducia riposta in me. Desidero ringraziare anche i membri del Comitato di Gestione che hanno avallato la sua scelta", ha commentato Montaresi.

"In questi ultimi anni ho portato avanti con grande passione tutti i dossier sottoposti alla mia attenzione. Sono contenta di poter continuare questo impegno con determinazione anche in futuro, per il bene del nostro sistema portuale", ha concluso il Segretario Generale.

GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

CONFITARMA CELEBRA 125 ANNI CON IL PRESIDENTE MATTARELLA



C'è un religioso silenzio, atipico per queste occasioni, quando si capisce che sta per arrivare l'ospite d'onore, quello più importante per un'associazione come Confitarma.
Dopo i corazzieri entra all'Auditorium della tecnica di Roma il presidente della Repubblica Sergio Mattarella accolto da un grande applauso e arrivato per partecipare all'assemblea pubblica che segna i 125 anni della Confederazione degli armatori italiani.

Nata a Genova nel 1901 ha passato due guerre mondiali, crisi, pandemie, scissioni e ri-unioni, ha visto nascere una repubblica dopo la monarchia, continuando a navigare in acque limpide e in mezzo alle onde più pericolose.
E oggi la celebrazione dei 125 anni di storia assume un significato profondo con la presenza del capo dello stato.
"La sua presenza è un onore per tutta la comunità marittima italiana" apre nel suo discorso il numero uno di Confitarma Mario Zanetti.
Quattro i punti su cui si basa la sua relazione per celebrare, dice, i 125 anni con una convinzione: "La forza marittima dell'Italia è parte della sua forza industriale e della sua coesione".
Una storia che aiuta a comprendere le trasformazioni in corso e che affida alla Confederazione una responsabilità per il futuro.

Sicurezza e libertà della navigazione, una Alleanza a livello europeo

Quella della sicurezza e della libertà della navigazione sono da sempre una priorità, ricorda Zanetti, aspetto che assume sempre più valore "in uno scenario di incertezza" nel quale gli armatori "modificano rotte e servizi per proteggere equipaggi e navi".
Ma le deviazioni, sottolinea, aumentano distanze e costi, allungando i tempi di consegna.
"Non possiamo tollerare attacchi alle navi e agli equipaggi, nè limitazioni arbitrarie o pedaggi negli stretti internazionali".
L'Italia, dice dal palco, sta facendo la sua parte, ma occorre rafforzare l'impegno europeo.
Poi la richiesta al Governo di farsi promotore in Europa "di un'Alleanza per la sicurezza e la libertà di navigazione".

Transizione energetica

A nome dell'armamento rappresentato da Confitarma, il presidente chiede poi regole condivise, senza sovrapposizioni e distorsioni della concorrenza.
"Secondo le nostre stime l'ETS costerà all'armamento europeo oltre 16 miliardi di euro nel triennio 2024-2026 e circa 10 miliardi l'anno dal 2027."
Ma di queste risorse tornerà al settore marittimo solo il 10%.
"Chiediamo al Governo di reinvestire stabilmente nel settore i proventi generati dall'ETS" perchè il rischio è quello di ritornare indietro sotto l'aspetto della transizione energetica.

"Nel biennio 2024-2025 -ricorda- circa 70 mila TIR hanno trovato più conveniente il tutto strada, percorrendo oltre 82 milioni di chilometri evitabili".
Ecco perchè la proposta di un Patto nazionale per la transizione energetica marittima che riunisca istituzioni, armatori, produttori di energia, industria motoristica e cantieristica.

Competitività dell'armamento italiano

La terza priorità indicata nella relazione di Zanetti riguarda la competitività dell'armamento italiano.
"Per un'industria che opera sui mercati mondiali, poter competere è una condizione essenziale per continuare a investire, crescere e creare occupazione nel nostro Paese".
Nell'ultimo decennio il tonnellaggio di bandiera si è ridotto di circa il 30% e meno del 60% del tonnellaggio controllato dagli armatori batte bandiera italiana.
"La burocrazia della bandiera italiana -sottolinea- può costare fino a 400 mila euro l'anno per nave".
Un primo risultato è però arrivato con le norme sulla semplificazione del 2025 e sulla valorizzazione della risorsa mare del 2026, ribadita anche nel Piano del mare.
"Ma la competitività passa anche dalle infrastrutture di terra" dice facendo riferimento anche alla nuova Riforma portuale. "Allora ci sono tre priorità:

- Regia nazionale pienamente pubblica
- Nessun nuovo onere per imprese e traffici
- Una rappresentanza effettiva dell'armamento nazionale nella governance dei porti

Sono le esigenze delle navi e dei traffici a dover orientare le scelte infrastrutturali, non il contrario".

Lavoro, relazioni industriali e formazione

Ultimo aspetto preso in considerazione, quello delle persone: "Dalla loro professionalità dipendono la sicurezza e la qualità dei servizi che assicuriamo" dice dal palco.
Il dialogo con le Organizzazioni sindacali appartiene alla storia di Confitarma e "insieme a loro abbiamo costruito un patrimonio di regole fondato sul confronto e sulla leale collaborazione, alla base del rinnovo in corso del contratto collettivo nazionale".

"Queste quattro priorità compongono una proposta comune: fare della politica marittima una componente centrale della politica industriale del Paese. Dietro la capacità di generare sviluppo ci sono le scelte, gli investimenti e la responsabilità delle imprese che rappresentiamo. Siamo imprese che fanno industria."

Imprese diverse per dimensioni, mercati e modelli di attività, accomunate dalla volontà di investire, assumere rischi, creare lavoro e competere ogni giorno.
"Confitarma dà voce a questa pluralità e la traduce in un impegno comune.
È questa consapevolezza che alimenta il nostro orgoglio di essere imprenditori della navigazione e di continuare a fare impresa dall'Italia. È con questo spirito che abbiamo scelto il titolo della nostra Assemblea: "Storia. Orgoglio. Visione dell'Italia che naviga".

La storia è il patrimonio di centoventicinque anni di impegno, di responsabilità e di risultati. L' orgoglio è la consapevolezza del valore delle nostre imprese e del contributo che hanno dato, e continuano a dare, alla crescita del Paese. La visione è fare dell'Italia una vera nazione di mare. Una nazione capace di trasformare sempre di più la propria vocazione marittima in forza industriale, economica e strategica".

"Signor Presidente -ha concluso il presidente di Confitarma- continuare a investire, creare lavoro e collegare il Paese al mondo è il nostro modo di contribuire alla coesione nazionale e di servire la Repubblica. È l'impegno che oggi rinnoviamo".

MATTARELLA: "CELEBRIAMO OGGI UNA ROTTA CHE È STORIA"



Gli applausi all'arrivo del presidente della Repubblica Sergio Mattarella all'assemblea pubblica di Confitarma che così celebra i suoi 125 anni, testimoniano l'apprezzamento e l'attesa per il discorso che di lì a poco si sarebbe tenuto.
L'inno d'Italia eseguito dalla banda della Marina militare apre la mattinata all'Auditorium della Tecnica mentre a fare gli onori di casa è il presidente della Confederazione degli armatori italiani Mario Zanetti il cui discorso è ripreso in più parti proprio dallo stesso presidente Mattarella.
Con un'enfasi particolare il capo di Stato sottolinea l'aspetto legato alle persone e all'ambiente, certo che Confitarma possa rappresentare uno strumento importante per il futuro dell'Italia, ma anche ponte che unisce e che porta pace.

Ecco il suo discorso integrale di fronte alla sala piena:

"Rivolgo un saluto molto cordiale al Ministro Musumeci, al Vice Ministro Leo, a tutti i presenti. Ringrazio per l'invito a essere presente a questo importante appuntamento per il nostro Paese.
Celebriamo oggi un percorso – dovremmo dire una rotta – che è storia.
I 125 anni della vostra Associazione si fondono infatti con la storia d'Italia.
La marineria ha fatto la storia del nostro Paese ben prima dell'unità nazionale.
La nostra caratterizzazione di Paese marittimo – con oltre 7500 km di coste – è di per sé eloquente.

Non abbiamo, tuttavia, lo sguardo rivolto al passato. Presidente Zanetti, la vostra Assemblea esprime storia e al tempo stesso sollecita una visione.
La marineria manifesta una civiltà. I suoi caratteri ci consegnano valori: libertà, fratellanza, coraggio, solidarietà.

L'Italia, immersa nel Mediterraneo, sa di essere debitrice e, al tempo stesso, protagonista della civiltà del mare.
La nostra economia, la nostra vita, ne sono segnate.

Il sistema mare, fatto di industria, porti, armatori, equipaggi contribuisce in modo decisivo alla vita nazionale sia sul piano del prodotto interno lordo – ha raggiunto l'11% – sia sul piano dell'occupazione.
Come elemento essenziale della catena logistica, svolge un ruolo determinante in materia di approvvigionamento e di esportazione delle nostre merci.
Costituisce inoltre – ed è noto – asse portante per il turismo.
Quella che oggi viene chiamata "blue economy" ha sempre rappresentato un elemento di apertura, di ricchezza, di modernità.
Gli operatori sono sempre stati proiettati verso la globalità dei mondi conosciuti e di quelli da scoprire.
Il teatro d'azione ne è sempre stato il mondo, quello di mare e quello di terra.
La navigazione, nei suoi caratteri materiali e immateriali, è infrastruttura vitale della globalizzazione.
L'80% degli scambi avviene via mare.
Costituisce quindi un termometro prezioso dello stato di salute del mondo.
Le crisi incidono sui traffici ed è quello che oggi avviene.

Uno sguardo non fugace ci può condurre a paragonare le difficoltà affrontate nel secolo scorso – con due guerre mondiali – con le difficoltà di oggi.
Nella Seconda guerra mondiale, al momento dell'ingresso nel conflitto, la Marina Mercantile italiana rappresentava la sesta flotta al mondo.
Nel 1945 risultava quasi azzerata – lo abbiamo poc'anzi visto nell' eloquente video molto bello che ci è stato proposto – rappresentando lo 0,7% del tonnellaggio mondiale. 1.324 le navi affondate, oltre 7.000 i marinai caduti.

L'opera degli equipaggi durante la guerra è testimoniata dalle parole che accompagnano la Medaglia d'oro al Valor militare conferita dal Presidente Einaudi alla Bandiera della Marina Mercantile: "Per l'eroico valore, la capacità e l'abnegazione dimostrate sui mari dai suoi equipaggi e per il sacrificio dei suoi uomini migliori e delle sue Navi, nel corso di un lungo aspro conflitto contro agguerriti avversari".
Il Trattato di pace del 1947 non fu clemente, quanto a riparazioni di guerra dovute alle nazioni invase dal fascismo e sono state le scelte del Governo De Gasperi a consentire la ripresa, a partire dall'accordo con gli Stati Uniti che condusse all'acquisizione di oltre 120 navi della classe Liberty, i muli dell'oceano, come vennero definite.
Partì così la ricostituzione della flotta, con provvedimenti di incentivo come la legge Cappa del 1952.

A ottanta anni di distanza, la Repubblica può guardare con orgoglio al lavoro compiuto dalla cantieristica e dall'armamento italiano.
L'infrastruttura navale – che sostenne il decollo economico del Paese – realizza oggi e gestisce navi che rappresentano piattaforme di alto contenuto tecnologico, i cui effetti positivi si riverberano su altri settori.

Lei, Presidente Zanetti, ha poc'anzi opportunamente sottolineato, fra gli altri temi che ha trattato, il ruolo che la marineria offre e può offrire sul terreno dell'innovazione e della sicurezza ambientale.
Credo sia necessario procedere senza timidezza su questo terreno.
I mari sono luogo elettivo della vita del pianeta.
Rispettarne l'equilibrio – tanto più in tempi di intensi cambiamenti climatici – è segno di intelligenza degli eventi e di lungimiranza.
I riflessi delle crisi geo-economiche e geo-politiche in atto condizionano pesantemente la libertà di navigazione, mentre questa, per il suo carattere universale, ha bisogno di regole e vive di regole.

Se pensiamo che ben prima dell'Organizzazione Marittima Internazionale del 1948, la disciplina di libera navigazione del Canale di Suez trova origine nella Convenzione di Costantinopoli del 1888, potremmo dedurne che, nell'attuale vita internazionale, c'è chi disapplica regole condivise per imporne di proprie, con atteggiamenti proprietari, proponendosi di far tornare molto indietro la storia della civiltà e che quindi siamo chiamati al dovere di impegnarci per vanificare questi impulsi.

Le crisi si moltiplicano: il Mar Nero, il Mar Rosso, Hormuz, la pirateria nel Corno d'Africa e nel Golfo di Guinea, per citarne alcune.
Protagonisti non convenzionali si aggiungono a quelli statuali.
Nel citare alcuni di questi snodi, appare la diversità di approccio con cui vengono affrontati. Un'ampia cooperazione internazionale affronta il tema della pirateria, a partire dall'efficace missione Eunavfor Aspides (scudo), dell'Unione Europea. La missione Aspides è in pieno svolgimento.
La nostra Marina Militare – che ringrazio – prosegue con impegno per operare in prima fila su questo fronte.

L'Unione Europea appare particolarmente impegnata sul tema della garanzia della libertà di navigazione, come evidenzia anche l'appello recentemente promosso, al quale hanno aderito oltre 60 Paesi.
Il mondo marittimo è espressione del contrasto a ogni chiusura che attacchi la libertà del navigare e degli scambi. È amico di regole che introducono equità nei rapporti e avvicinino i mondi, dunque è vettore di pace.
Il disordine introdotto – come ben sapete – sta incidendo in modo assai gravoso sullo shipping e, da questo, sulla vita quotidiana delle nostre comunità in ogni ambito. Facile dedurne che salute dell'industria della navigazione e benessere sono strettamente legate.

Tra le benemerenze della flotta mercantile non possono essere dimenticate le operazioni di soccorso – specie nel Mediterraneo – in relazione con Guardia Costiera e Capitanerie, a cui spesso le navi si trovano di fronte, e in cui emergono valori fondanti della marineria nazionale: responsabilità, sicurezza, tutela della vita umana in mare.
Questa la civiltà espressa dalla marineria, il sentimento che la pervade e che ha natura universale.

Presidente Zanetti, mi è facile concludere, citando parole sue: creare lavoro e collegare l'Italia al mondo vuol dire contribuire alla coesione nazionale e servire la Repubblica.
La Repubblica – in questo suo ottantesimo anniversario – oggi vi ringrazia per questo vostro impegno.
Auguri a tutti gli armatori italiani e alle comunità di lavoro marinare."

Le rubriche messaggeromarittimo.it per gli abbonati

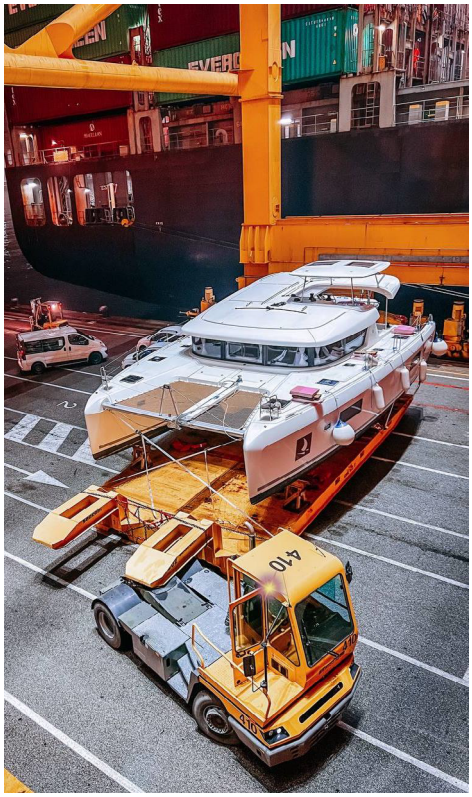


SISAM
WE DELIVER











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

OTT
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	MSC TOMOKO	MZ643A	4/11		2/11		6/11					
		MSC CANDICE	MZ644A	11/11		9/11		13/11	vedi servizio 4				
		MSC TIANJIN	MZ645A	18/11		16/11		20/11					
		MSC MOMBASA	MZ646A	25/11		23/11		27/11					
USA EAST COAST 2 - Servizio diretto - New York,BOSTON,Norfolk,Charleston, e prosecuzioni interne). Bermuda Hamilton via NY con cadenza quindicinale Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC CLELIA X	FD644E		2/11		5/11	31/10			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ESTHI	FD645E		9/11		12/11	7/11					
		MSC CHARLESTON VIII	FD646E		16/11		19/11	14/11	vedi servizio 4				
		MSC MARIA ELENA	FD647E		23/11		26/11	21/11					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it				---	SP	GIT	NA	CIVIT		VE	RA	AN	TS
CALIFORNIA EXPRESS - Los Angeles/Long Beach , Oakland, Seattle - via Valencia da Napoli	2	MSC CHIARA X	FD644E				5/11			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC CLELIA X	FD645E				12/11	vedi servizio 4					
		MSC ESTHI	FD646E				19/11						
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	KOTKA	MG644W	3/11		28/10	31/10	6/11					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		MSC ARICA	MG645W	10/11		4/11	7/11	13/11	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 SWEDEN VI	MG646W	17/11		11/11	14/11	20/11					
		MSC NIOVI VIII	MG647W	24/11		18/11	21/11	27/11					
		VALUE	MG648W	1/12		25/11	28/11	4/12					
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 FIRENZE	MC644A		3/11	27/10			30/10	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it		MSC ADONIS	MC645A		10/11	3/11			6/11				
CANADA WEST COAST Servizio diretto: Vancouver (e prosecuzioni interne) MESSICO W.coast: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		MSC ELIANA	MC646A		17/11	10/11			13/11				
		CAPE KORTIA	MC647A		24/11	17/11			20/11				
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 LAGOS X	NL640R		30/11		1/11			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC VITA	NL641R		7/12		8/11						
		MSC SARA ELENA	NL642R		14/12		15/11						
		MSC BRITTANY	NL643R		21/12		22/11						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it				GIT	SA	LI	GE			VE	RA	AN	TS
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC ARUSHI	CD644A	29/10	31/10	3/11	4/11			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC CORNELIA V	CD645A	5/11	7/11	10/11	11/11						
		MSC ELENI	CD646A	12/11	14/11	17/11	18/11						
		MSC BARBADOS	CD647A	19/11	21/11	24/11	25/11						
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 ERMINIA III	YM645A			31/10							
		MSC BANU III	YM646A			7/11							
		MSC SWEDEN VI	YM647A			14/11							
		TBN	TBA			21/11			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
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.		KOTKA	MG644W				2/11						
		MSC ARICA	MG645W				9/11						
		MSC SWEDEN VI	MG646W				16/11						
		MSC NIOVI VIII	MG647W				23/11						

OTT
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										
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	7 bis	MSC FIRENZE	MC644A	31/10				vedi servizio 4		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ADONIS	MC645A	7/11									
		MSC ELIANA	MC646A	14/11									
		CAPE KORTIA	MC647A	21/11									
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	VALOR	MM645A	6/11	---	8/11	---			vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
URUGUAY - Montevideo		MSC AMALFI	MM646A	13/11	---	15/11	---						
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi Pilar		MSC MARIA MARYLIN X	MM647A	20/11	---	22/11	22/8						
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.		MSC ARICA	MG645W	---	---		2/11						
		MSC SWEDEN VI	MG646W				9/11						
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 FIRENZE	MC644A	24/10	28/10	20/10				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
PERU' - Callao, Paita		MSC ADONIS	MC645A	31/10	4/11	27/10							
ECUADOR – Guayaquil		MSC ELIANA	MC646A	7/11	11/11	3/11							
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		CAPE KORTIA	MC647A	14/11	18/11	10/11							
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 GAYANE	MC643A	24/10	28/10	20/10				vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau		MSC ADONIS	MC644A	31/10	4/11	27/10							
ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe		MSC ADONIS	MC645A	7/11	11/11	3/11							
MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou		MSC ELIANA	MC646A	14/11	18/11	11/10							
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 TOKYO	MA642A	2/11	-								
NUOVA ZELANDA – Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		APL SAVANAHH	0NNP0E	8/11	-								
NUOVA CALEDONIA – Noumea		MSC PAMELA	MA644A	12/11	-			vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
INDIAN OCEAN REUNION – Pointe des Galets		MSC SINDY	MA645A	19/11	-								
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.	12 bis	KOTKA	MG644W				31/10						
NUOVA ZELANDA – Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosecuzioni interne		MSC ARICA	MG645W				7/11						
NUOVA CALEDONIA – Noumea		MSC SWEDEN VI	MG646W				14/11						
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 NIOVI VIII	MG647W				21/11						
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 LENI	GJ643E				8/11		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
ESTREMO ORIENTE CINA– direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC FEBE	GJ644E				11/11						
JAPAN– via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC ALLEGRA	GJ645E				19/11						
JAPAN– via Busan Osaka, Hakata, Kobe		TBN	GJ646E				26/11						

OTT
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 BANU III	YM646A		7/11	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 ANNICK	YM647A		15/11		-------	-------					
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		21/11		-------	-------					
JAPAN– via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN– via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	TBN		28/11		-------	-------					
					SP		NA	CIVIT	ADRIATICO				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	14	MSC RICHIKA F	YA643A		24/10								
ALGERIA – Algeri		MERITO	YA644A		31/10		vedi serv. 2	vedi serv. 4	vedi servizio 18				
		MSC RICHIKA F	YA645A		7/11								
		MERITO	YA646A		14/11								
					SP	GE	NA	CIVIT		ADRIATICO			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	15	MSC GIADA III	YM644A		24/10								
MAROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.		MSC ERMINIA III	YM645A		31/10		vedi servizio 1	vedi serv. 4	vedi servizio 18				
		MSC GIADA III	YM646A		7/11								
		MSC ERMINIA III	YM647A		14/11								
				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 RHIANNON II	AE643A		27/10	26/10			25/10				
		MSC REET II	AE644A		3/11	2/11			1/11			HAIFA , ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC RHIANNON II	AE645A		10/11	9/11			8/11				
		MSC HARMONY III	AC642A					23/10		26/10	25/10		
		MSC ROSSELLA III	AC642A					30/10		4/11	2/11	EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COSTANTA,ISTANBUL,GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC HARMONY III	AC643A					4/11		9/11	6/11		
		MSC AGATA III	AB640A		28/9	27/9	3/10		29/9	6/10			
		MSC ANTWERP III	AB641A		7/10	6/10	12/10		8/10	16/10		PIRAEUS,ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, SKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		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 AUDREY	QX645E						8/11				
		MSC TERESA	QX646E						18/11			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG , SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
		MSC C. MONTAINE	QX647E						25/11				
		MED TRABZON	AS644A		2/11	3/11	4/11		31/10				
		MED SAMSUN	AS644A		8/11	9/11	11/11		7/11			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MED TRABZON	AS645A		16/11	17/11	18/11		14/11				
		MSC CHARLOTTE	AA643A		30/10	31/10			28/10				
		MSC RACHEL F	AA644A		6/11	7/11			4/11			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC AZURIT F	AA645A		12/11	13/11			10/11				