

Gennaio 2025

**RASSEGNA**

**MENSILE**



ARRIVA LA ZLS IN TOSCANA

follow us



## LIVORNO: RIMOSI GLI OLEODOTTI DAL CANALE DEL MARZOCCO

Il porto di Livorno si prepara a un futuro più competitivo grazie a un'operazione ingegneristica straordinaria che ha visto la rimozione degli oleodotti Eni dal canale del Marzocco. Questo intervento è stato propedeutico alle operazioni per arrivare all'aumento della profondità del canale dagli attuali 12 metri ai futuri 18-20 metri, permettendo l'accesso alle maxi-portacontainer e rafforzando la posizione del porto sullo scenario internazionale. Si procede quindi verso il definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est.

Gli oleodotti, risalenti a 50 anni fa, si estendevano per oltre un chilometro e rappresentavano un ostacolo di non poco conto. Questi enormi tubi da 30 pollici di diametro erano sepolti sotto tre metri di pietrame e posizionati a 15 metri di profondità. La loro rimozione si è rivelata un'operazione estremamente delicata, soprattutto per i rischi ambientali connessi a possibili sversamenti di idrocarburi. L'intervento è stato eseguito in orari notturni, tra le 23 e le 6, per minimizzare l'impatto sul traffico marittimo. Le condizioni operative erano critiche: i subacquei hanno lavorato a una profondità di 12 metri in totale assenza di visibilità, compiendo un'impresa che richiedeva estrema precisione e coordinazione.

Tecnologie d'avanguardia e expertise internazionali

A guidare l'operazione è stata la Turismar, azienda sarda specializzata in disinquinamento e carpenteria pesante, che ha collaborato con professionisti di fama internazionale. Tra loro, subacquei freelance che vantano esperienze di alto profilo, come il recupero della Costa Concordia. Malgrado questo altro livello di professionalità impiegate sul campo, non



è stato facile in ogni caso rispettare i rigidi tempi operativi lavorando in condizioni di visibilità pari a zero. Per garantire la massima sicurezza ambientale, è stato adottato un innovativo sistema di Bubble Barrier, una cortina di bolle d'aria creata da tubi traforati collegati a un compressore. Questo sistema ha contenuto efficacemente eventuali dispersioni di idrocarburi.

La rimozione degli oleodotti invece è stata affidata alla CSS di Massa, esperta nell'uso di cavi diamantati, strumenti in grado di tagliare materiali estremamente duri come acciaio e cemento. Dopo giorni di scavi subacquei, i tecnici hanno fatto passare il cavo sotto i tubi, collegandolo a una macchina di taglio montata sul pontone "Argo" della Turismar. Questo approccio ha permesso di segmentare i tubi, rendendoli trasportabili e pronti per lo smaltimento.

## GIOIA TAURO, UN 2024 DA RECORD DEI RECORD

Il porto di Gioia Tauro ha appena chiuso l'anno tagliando il suo massimo traguardo. Con un traffico dei container destinato a superare il record del 2013, lo scalo calabrese ha registrato una movimentazione di 3.940.447 TEUs, andando di gran lunga oltre i 3.548.827 TEUs del 2023, con un incremento del 11%. Per il porto di Gioia Tauro, l'anno appena concluso è stato segnato da tante sfide superate, prima tra tutte la minaccia rappresentata dalla direttiva europea Ets che, nel creare una distorsione della concorrenza di mercato, penalizza i porti mediterranei destinati al "transhipment" favorendo i concorrenti scali della sponda africana.

Una minaccia che non ha scalfito le ottime performances dello scalo calabrese, uscito indenne anche dalla crisi internazionale dei traffici marittimi dovuta all'instabilità geopolitica del mar Rosso, che ha costretto gli armatori a circumnavigare l'Africa pur di raggiungere il porto di Gioia Tauro, che continua così a manifestare costanti trend di crescita nell'ultimo quinquennio.

Nel 2024, il porto di Gioia Tauro ha puntato alla diversificazione dei suoi servizi portuali. A luglio scorso è stata infatti inaugurata la banchina di ponente, dove sarà predisposto il futuro bacino di carenaggio, tracciando così la strada per l'avvio della manutenzione e delle riparazioni navali per le navi che fanno scalo nel porto gioiese.

Poco prima della fine dell'anno, ad ottobre hanno fatto ingresso in porto le ultime due gru di banchina, in grado di servire le grandi navi oceaniche di futura generazione da 25 mila teus, dotando così lo scalo di un qualificato parco macchine che, complessivamente, si compone di 25 gru di banchina, tre gru mobili (Mhc), oltre alle centinaia di straddle carrier, segnale tangibile dei cospicui investimenti del terminalista MCT.



In flessione invece il segmento "automotive" gestito dal terminal Automar, che ha riportato una flessione del 17% rispetto al 2023, movimentando complessivamente 306.329 autovetture nei propri piazzali.

L'anno si è infine concluso con la nascita dell'impresa portuale, ai sensi dell'art.17 – comma 5 – della legge 84/94, attraverso la sottoscrizione all'unanimità del relativo regolamento di gestione e del piano economico e finanziario tra l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, la MedCenter Container Terminal e le imprese portuali ex art. 16 (Sea Work Service, International Shipping e Universal Services), una società a responsabilità limitata che avrà per oggetto la fornitura di lavoro temporaneo ai terminalisti e alle imprese ex art. 16 e 18, legge 84/94.

Con lo sguardo agli altri porti si prospetta un importante futuro per tutti gli scali del Sistema attraverso una mirata programmazione di lavori infrastrutturali. In particolare, nello scalo di Vibo Valentia Marina sono stati destinati 20 milioni di euro per l'adeguamento statico della banchina Bengasi, che così continuerà a garantire i traffici commerciali da e per l'adiacente area industriale di Porto Salvo.

Stessa attenzione è stata rivolta allo sviluppo del porto di Crotone, che il prossimo 28 febbraio vedrà l'inaugurazione dei lavori di sviluppo integrato nel Porto Vecchio, mirati alla riqualificazione urbana e alla pedonalizzazione di aree portuali con l'obiettivo di sviluppare le attività crocieristiche, il turismo nautico e le attività sportive, in un contesto architettonico di pregio assoluto. Per non dire del nuovo insediamento

industriale localizzato nel porto commerciale, che ha prodotto in pochi mesi più di 100 assunzioni.

“Un bilancio certamente molto positivo, che evidenzia le straordinarie capacità di resistenza di questo porto rispetto a fattori esterni che avrebbero potuto pregiudicare la nostra “performance”, anche e soprattutto grazie alla fiducia e agli investimenti dei nostri terminalisti. Non c'è alcun dubbio che il 2025 ci porterà altri grandi risultati, anche se in questo momento non posso nascondere la delusione dovuta al naufragio del progetto industriale di Baker Hughes nel porto di Corigliano, dovuto a cause ormai fin troppo note. Una delusione che comunque non può influenzare un trend di sviluppo e di nuove progettualità che coinvolge tutti i porti del nostro Sistema”, questo il commento del Presidente Agostinelli.

Linde Material Handling

*Linde*

Tricom s.r.l.

tricom srl.net

## GRIMALDI DOMINA PER CAPACITÀ DI CARICO E STAZZA LORDA

Secondo l'ultimo report di Shippax, aggiornato al 1° aprile 2024, il Gruppo Grimaldi continua a essere leader nel settore marittimo per la capacità di carico di mezzi rotabili, con 92.022 metri lineari di garage.

La compagnia partenopea mantiene inoltre il primo posto nella classifica relativa alla stazza lorda della flotta, che ammonta a 1.199.747 tonnellate.

Dietro Grimaldi si posiziona la svedese Stena Line, con 73.552 metri lineari, mentre il terzo gradino del podio è occupato da GNV (Grandi Navi Veloci), che conferma la sua posizione con 46.051 metri lineari.

Capacità passeggeri: GNV e Grimaldi sul podio  
La classifica dedicata alla capacità passeggeri registra un cambio al vertice. Il gruppo greco Attica si aggiudica il primo posto con una capacità di 47.443 unità, superando Onorato Armatori, leader nel 2023. Tuttavia, le compagnie italiane restano protagoniste: al secondo posto si colloca GNV con 44.158 unità, seguita da Grimaldi, terza con 42.457 unità.

Il report di Shippax evidenzia la solidità delle compagnie italiane nel panorama internazionale, con Grimaldi che consolida la sua posizione di leader tra i protagonisti principali sia per la capacità di carico sia per quella passeggeri.



## MANIFESTAZIONE DI INTERESSE PER LA DARSENA EUROPA DA MSC CON NERI E LORENZINI

“La manifestazione di interesse conferma l’appeal crescente del porto di Livorno e, in particolare, del progetto della Darsena Europa, capace di attirare un nuovo e qualificato consenso”. Il presidente dell’AdSp del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, commenta così la richiesta scritta dal numero uno del colosso armatoriale MSC, Gianluigi Aponte e, firmata anche dai gruppi Fratelli Neri e da Lorenzini & C, pervenuta a Palazzo Rosciano nella giornata di martedì 7 Gennaio 2025 e missiva nella quale si chiedono informazioni di dettaglio sulla maxi opera.

“Siamo lieti dell’interesse che soggetti così qualificati hanno dimostrato di avere per un progetto che, ne siamo certi, aprirà a nuove prospettive di sviluppo non soltanto per il porto ma per tutto il territorio. La lettera conferma inoltre la bontà dell’operato dell’AdSp e di tutta la struttura commissariale, il cui lavoro svolto sino ad oggi è stato encomiabile” sottolinea Guerrieri, che aggiunge: “Nei prossimi giorni incontreremo il raggruppamento per parlare in dettaglio del progetto ma è inutile dire che la lettera ricevuta ci sprona ad accelerare ancora di più sulla realizzazione delle opere pubbliche”.

Il percorso è già stato avviato da tempo e a breve raggiungerà un nuovo importante giro di boa: “Nei prossimi giorni approveremo il progetto esecutivo consegnatoci a fine anno dal RTI affidatario: l’obiettivo è quello di avviare le opere pubbliche entro il primo trimestre del 2025” comunica Guerrieri.

Livorno torna quindi ‘sotto i radar’ di MSC. Non è la prima volta che il gruppo ginevrino mostra interesse per il porto della città dei Quattro Mori: in pas-



sato aveva tentato di acquisire il Terminal Darsena Toscana (Tdt), un’operazione bloccata dall’Antitrust per il rischio di concentrazione eccessiva dell’offerta portuale nell’Alto Tirreno.. Nel frattempo, Tdt è poi passato sotto il controllo del Gruppo Grimaldi, concorrente storico di MSC. Una nuova configurazione dei rapporti di forza sulle banchine labroniche che resta da comprendere se sia sufficiente a fugare le perplessità espresse a suo tempo dalla stessa Autorità Garante della Concorrenza anche per quanto concerne il maxi progetto di espansione portuale di Livorno, che al momento sulla carta prevede in prima battuta la creazione di un terminal container e a seguire, un’altra area invece dedicata specificatamente alle Autostrade del mare.

“Accogliamo con favore ed esprimiamo soddisfazione per la notizia della manifestazione di interesse per la Darsena Europa avanzata da una cordata composta da MSC, Gruppo Neri e Lorenzini. Si tratta di un segnale importante per tutto il porto e in generale per tutto il territorio. La concretizzazione del progetto Darsena Europa potrebbe infatti costituire un punto di svolta fondamentale per il rilancio di Livorno, in termini occupazionali, economici e sociali. L’infrastruttura potrà infatti garantire un’importante opportunità di diversificazione e sviluppo e siamo convinti che porterà benefici non solo al traffico container

ma anche a tutte quelle attività legate alle crociere e alla movimentazione di rotabili e forestali. In questi mesi Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti sono state in prima linea per facilitare il dialogo sociale tra gli attori in campo, auspicando un interesse concreto da parte di qualche cordata per la Darsena Europa. L’auspicio adesso è che l’operazione possa chiudersi in tempi brevi per arrivare il prima possibile allo stanziamento concreto degli investimenti.”: questa la linea espressa dai rappresentanti locali dei sindacati Giuseppe Gucciardo (Filt-Cgil), Dino Keszei (Fit-Cisl) e Gianluca Vianello (Uiltrasporti).



## INTERPORTO PADOVA SEGNA IL RECORD STORICO DI CONTAINER MOVIMENTATI

Interporto Padova Spa, ha avviato, lo scorso 24 dicembre un'indagine di mercato con l'obiettivo di raccogliere eventuali proposte di operatori intermodali interessati a partecipare all'attività terminalistica della società padovana. La raccolta delle eventuali proposte si concluderà il 31 gennaio prossimo. Il presidente di Interporto Padova Luciano Greco, affiancato dalla vicepresidente Chiara Manfreda, dal direttore generale Roberto Tosetto e dal vicedirettore generale Paolo Pandolfo, ha illustrato gli obiettivi e le opportunità della iniziativa e con l'occasione ha anticipato i dati di traffico 2024 del Terminal Intermodale. In particolare l'andamento del traffico intermodale, con lo spostamento su treno di semirimorchi e container ha segnato un significativo aumento del 6,4% rispetto al 2023 stabilendo il record assoluto con 411.958 TEUs, un volume che lo affianca a quello di alcuni importanti terminal portuali italiani.

Rispetto all'indagine di mercato il presidente Luciano Greco spiega: "Interporto Padova cresce ed è cresciuto molto, soprattutto negli ultimi 10 anni ha fatto molti investimenti nel settore dell'intermodalità, oltre 50 milioni di euro, e oggi è un operatore molto importante a livello nazionale ad anche europeo. Siamo leader da un punto di vista tecnologico e anche di movimentazione, oggi per la prima volta facciamo un ragionamento prospettico non dovuto alla necessità, ma dovuto all'opportunità. Siamo un player importante a livello nazionale e vogliamo diventare parte di una alleanza più ampia a livello internazionale. L'obiettivo è rafforzarci in un mondo che cambierà, ci saranno sfide nuove, noi adesso siamo in una posizione di forza relativa rispetto anche ad altre realtà simili alla nostra ed è quindi il momento giusto per rafforzarci ulteriormente."

"Per fare un esempio semplice è la stessa operazione che fanno le compagnie aeree per diventa-



re più forti nella competizione globale – prosegue il presidente – Quello che sta facendo oggi Interporto Padova è valutare, tramite indagine di mercato, se esistono le condizioni per avviare negoziazioni con operatori di mercato importanti per rafforzare la posizione di Padova all'interno del contesto internazionale. Interporto Padova, negli ultimi anni ha diversificato la sua capacità di reagire ai rapidi mutamenti del mercato, quali possiamo anche immaginare potranno accadere in futuro alla luce dell'attuale scenario internazionale. Oggi noi non facciamo solo traffici marittimi, ma anche semirimorchi che sono traffico tipicamente terrestre. Questo vuol dire che, a seconda di come muteranno le relazioni commerciali internazionali – soprattutto cambierà la geografia del commercio internazionale – Interporto Padova dovrà essere in grado di rispondere con nuove e diverse



rotte commerciali. La ricerca di un'alleanza per irrobustire quello che già siamo, serve proprio a questo, a rispondere in tempo reale alle nuove contingenze. Attenzione, se non dovessimo trovare gli operatori che sono interessanti per quello che siamo noi oggi, continueremo come abbiamo fatto negli ultimi 10 anni, continuando a crescere”.

Il direttore generale Roberto Tosetto sottolinea: “I dati del 2024, con il record storico di container e semirimorchi movimentati, oltre 411 mila, sottolineano che stiamo svolgendo appieno il nostro ruolo che è quello di mettere in connessione il mondo della produzione con quello del commercio. Superare i 411 mila TEUs

è una dimostrazione di efficienza, ma anche di essere uno strumento efficiente per mantenere le nostre aziende connesse con il mondo. Abbiamo affrontato con successo la sfida tecnologica dell'automazione che arriverà ad essere operativa, per quanto riguarda la movimentazione con le gru elettriche a portale, nei prossimi mesi. Questo ci permetterà in futuro di essere ancora più efficienti nello spostare camion dalla strada al treno, con potenziali di crescita molto grandi se pensiamo a quanto il trasporto delle merci viaggi su strada e agli obiettivi di trasferimento modale che le politiche europee in tema di sostenibilità ambientale prevedono”.



## RIGASSIFICATORE DI PIOMBINO: GANI CONFERMA 'LA SCADENZA' NEL 2026

Il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, ha ribadito che il rigassificatore di Piombino, ospitato sull'ave attuale Italis LNG (ex Golar Tundra), lascerà le acque toscane nel 2026, al termine del periodo autorizzato. L'intervento segue il rifiuto del Consiglio regionale della Liguria di accogliere la nave rigassificatrice nel porto di Vado Ligure dopo il suo trasferimento da Piombino. "L'autorizzazione per il rigassificatore è valida fino ad aprile 2026. Finché dipende da me, nel 2026 ringrazieremo per l'importante contributo fornito in questi tre anni, ma poi andrà via", ha dichiarato Giani, sottolineando che la decisione finale su una nuova collocazione spetterà al governo.

Il presidente, che ricopre anche il ruolo di commissario per il rigassificatore, ha escluso quindi categoricamente una proroga per la permanenza della struttura a Piombino. "Non si tratta di una competizione tra Regioni – ha precisato Giani – ma di una scelta che il governo dovrà fare tra le altre regioni italiane". Intanto, come detto, la Liguria ha chiuso nelle scorse ore la porta all'ipotesi di accogliere la nave rigassificatrice, creando una situazione di incertezza sulla destinazione futura.

In passato, si era parlato anche dell'interessamento della Regione Calabria e del suo scalo marittimo principale, quello di Gioia Tauro, a candidarsi come nuovo sito ospitante. Un'opera che, anche nei giorni a cavallo dello scorso Natale, è stata definita come potenzialmente strategica dallo stesso Governo, almeno attraverso le parole del viceministro all'Ambiente Vannia Gava (Lega) rispondendo al question time a un'interrogazione parlamentare M5S.





GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**  
è **CO<sub>2</sub>** *Oggi*



**+** INNOVAZIONE  
ECOSOSTENIBILITÀ  
CAPACITÀ DI TRASPORTO  
*a Zero Emission in Port®*

[www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it)

## LA TOSCANA HA LA SUA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA

Il decreto ufficiale è arrivato: la Toscana ha la sua Zona logistica semplificata.

Datato 25 Novembre, è comparso sul sito del Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud. La firma dei ministri è di inizio Novembre e tutto torna con i tempi previsti dalla legge: dopo la firma del sottosegretario Mantovano e degli altri chiamati a decidere, il documento è stato sottoposto ai controlli previsti dalla legge con il passaggio alla Corte dei Conti che aveva 45 giorni di tempo per ratificarlo.

Qui la verifica per la registrazione ufficiale che dà di fatto il via alla Zls.

Il decreto che istituisce la Zls per la Toscana recepisce il Piano di sviluppo della Regione, integrato tra Febbraio e Aprile 2024 dopo richiesta dei ministeri per alcune modifiche normative.



La Regione ha adesso gli strumenti necessari per poter avviare gli organi di governance che dovranno essere presieduti come prescritto dalla legge, dallo stesso presidente della Regione. A fianco a lui altre presenze dei soggetti interessati, tra i quali i rappresentanti delle Autorità di Sistema portuali coinvolte, considerato che nella nuova Zls ricadono i porti di Livorno, Piombino e Portoferraio e Marina di Carrara, oltre agli Interporto Toscano 'Vespucci' di Guasticce e quello 'Toscana Centrale' di Prato. In aggiunta, tra le infrastrutture strategiche ricomprese nella zona di competenza, figura naturalmente anche l'aeroporto Galilei di Pisa. Le aree interessate dalla neonata Zls per la precisione sono difatti quelle di Livorno, Piombino, Portoferraio, Carrara, Pisa, Prato.

“Per noi si tratta di un atto di estrema soddisfazione – commenta a caldo il segretario dell’AdSp del mar Tirreno settentrionale Matteo Paroli che tanto si è dato da fare in questi mesi in prima persona per arrivare ad oggi – perchè si chiude un percorso avviato tanto tempo fa, e a cui ha dato una svolta importante il convegno organizzato dalla nostra AdSp a Febbraio 2024”.

Il segretario Paroli ci tiene a ringraziare per il risultato raggiunto tutte le amministrazioni coinvolte: “Il Governo in primis che stimolato da tutti i parlamentari regionali ha portato avanti il procedimento. La Regione



che ha continuato a tenere alta l'attenzione, in particolare con il referente locale Francesco Gazzetti che ha sempre stimolato il Governo a procedere il prima possibile. Ma anche tutti gli altri parlamentari, Manfredi Potenti, Andrea Barabotti, Chiara Tenerini e Francesco Torselli, che lavorando insieme hanno permesso di raggiungere questo obiettivo. Ora – continua Paroli – si passa alla fase puramente operativa e noi come AdSp siamo già pronti con la direzione che aspettava solo questo ultimo passaggio. Ricordiamoci che la Zls viene istituita per sette anni, rinnovabile per ulteriori sette: questo significa che non si tratta di un beneficio infinito, prima si parte, prima si possono sfruttare gli strumenti messi a disposizione. Noi siamo pronti a dare il nostro contributo e abbiamo già al nostro interno una struttura espressamente dedicata per queste attività” ha concluso.

“Un atto di enorme importanza che assicura alle imprese della Toscana nuove opportunità di sviluppo per la promozione di investimenti strategici”. Il presidente dell'AdSp MTS, Luciano Guerrieri, commenta in questo modo la notizia. “Si chiude così un percorso lunghissimo che è durato ben quattro anni. “Il completamento sia pure tardivo della procedura avviata a luglio del 2020 è un risultato storico che ci piace poter credere di aver raggiunto grazie al contributo fattivo della AdSp e al coinvolgimento di tutta la comunità portuale” ha aggiunto Guerrieri.

**ART. 1**

(Istituzione della Zona logistica semplificata della Regione Toscana)

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 1, comma 65, secondo periodo, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, la Zona logistica semplificata della Regione Toscana, secondo il Piano di sviluppo strategico presentato dalla Regione Toscana e allegato al presente decreto, di cui costituisce parte integrante.
2. Resta fermo che i riferimenti, all'interno del Pia-



no di sviluppo strategico di cui al comma 1, all'articolo 5, commi 1, 2, 3, 4 e 6, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, devono intendersi validi nei limiti di compatibilità con la disciplina vigente e di quanto previsto dall'articolo 1, comma 65, della citata legge n. 205 del 2017. Resta altresì fermo che i riferimenti, all'interno del predetto Piano, al credito d'imposta previsto all'articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, la cui efficacia e validità è definitivamente cessata in data 31 dicembre 2023, sono da intendersi sostituiti da quelli al credito d'imposta di cui all'articolo 13, comma 1, del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024 n. 95, operante nel limite complessivo di spesa di 80 milioni di euro per l'anno 2024.

## DARSENA EUROPA, LIEVITANO I COSTI. LA RELAZIONE DI GUERRIERI ALLA CORTE DEI CONTI

Il costo finale per la realizzazione della nuova Darsena Europa del porto di Livorno potrebbe essere ben più 'salato'. Dopo qualche giorno di soddisfazione e sorrisi derivanti dalla richiesta scritta dal numero uno del colosso armatoriale MSC, Gianluigi Aponte e, firmata anche dai gruppi Fratelli Neri e da Lorenzini & C, pervenuta a Palazzo Rosciano nella giornata di martedì 7 Gennaio 2025, missiva nella quale si chiedono informazioni di dettaglio sulla maxi opera, emergono però anche le note un po' meno liete per Palazzo Rosciano legate al maxi progetto. Perché per quanto concerne la sua Fase I, aggiudicata nel dicembre 2021 per un importo iniziale di 383,6 milioni di euro, si vede addirittura raddoppiare l'esborso complessivo: questo è il dato più 'allarmante' che emerge dalla recente deliberazione della Corte dei Conti dello scorso 18 dicembre.

Non certo una buona notizia per il commissario all'opera nonché presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri. Nella relazione consegnata ai magistrati contabili, il costo complessivo dell'opera sarebbe passato da 845 a 860 milioni di euro, mentre la prima fase, interamente finanziata da risorse pubbliche, viene (solo al momento) stimata sui 500 milioni. "Nel DPCM del 16 aprile 2021 il costo dell'infrastruttura "Darsena Europa Livorno" era stimato in 845 milioni; detto importo, secondo l'aggiornamento della scheda SILOS al 31 agosto 2023, è stato elevato a 860 milioni. In base a quanto chiarito dal Commissario in sede istruttoria, tale onere si riferisce al costo complessivo dell'infrastruttura che si compone di due fasi" si legge infatti nel testo.

Focus sulla prima fase

Il primo step del progetto prevede interventi essen-



ziali, tra cui opere di difesa marittima e dragaggi, volti a garantire la piena operatività e sicurezza del porto. Il costo di aggiudicazione era stato inizialmente fissato a 450 milioni di euro, ma oggi successivamente aggiornato a 500 milioni per adeguamenti tecnici e funzionali.

Dettaglio costi della fase I (ma questo aggiornamento del quadro economico previsionale è 'fermo' al 2023):

Esecuzione delle lavorazioni: 412,4 milioni di euro  
 Piani di sicurezza: 6,2 milioni di euro  
 Somme a disposizione: 81,4 milioni di euro  
 Totale: 500 milioni di euro

La copertura finanziaria della prima fase deriva da una combinazione di fondi pubblici e contributi speci-

fici. Tra le principali fonti di contribuzione, quella dei Fondi Sviluppo e Coesione per 50 milioni di euro, del Fondo Investimenti e Sviluppo Infrastrutturale per 200 milioni di euro, del Bilancio Regione Toscana per 200 milioni di euro e il resto Mutuo Cassa Depositi e Prestiti (50 milioni di euro). Ulteriori fonti disponibili includono residui del bilancio dell’Autorità di Sistema Portuale (49,7 milioni) e un mutuo della Banca Europea degli Investimenti (90 milioni). Complessivamente, i finanziamenti attivabili per la fase uno ammontano quindi a circa 639,7 milioni di euro.

Il settore delle infrastrutture pubbliche in Italia sta però affrontando una fase di forte pressione, complicata dall’aumento dei prezzi delle materie prime e dalla scarsità di manodopera qualificata. Le conseguenze di queste criticità si manifestano chiaramente anche nel caso di un’importante opera pubblica come la Piattaforma Europa. Secondo quanto riferito da Guerrieri, il quadro normativo che regola l’appalto principale – disciplinato dal precedente codice dei contratti pubblici (D.lgs. 50/2016) – pone significative criticità. In particolare, la revisione dei prezzi, non prevista contrattualmente al momento della pubblicazione del bando nel 2021, è stata introdotta solo successivamente con il DL 50/2022. Tuttavia, le disposizioni attuali consentono l’adeguamento dei prezzi solo fino al 31 dicembre 2024, lasciando un vuoto normativo dal 2025 in poi. Questo scenario espone la Stazione Appaltante al rischio di richieste economiche da parte degli operatori, dato che i prezzi contrattuali del 2021 risultano ormai lontani dalle condizioni di mercato, caratterizzate da incrementi fino al 95% per alcune categorie, come le opere marittime.

Un’analisi dettagliata evidenzia che i prezzi medi delle materie prime hanno subito variazioni significative negli ultimi anni. Per le opere marittime, gli incrementi rispetto al 2021 si attestano intorno al 95%, raggiungendo addirittura il 150% rispetto al 2020. Nel 2023, sebbene alcuni settori abbiano beneficiato di una stabilizzazione dei costi, le opere portuali hanno registrato un ulteriore aumento del 20,66%. La Toscana poi nello specifico, come evi-



denziato dallo stesso presidente dell’AdSp MTS, presenta in maniera inusuale costi più elevati per la posa via mare rispetto alle regioni limitrofe, a causa dei maggiori costi di noleggio dei mezzi nautici e di una valutazione non congrua nei prezziari regionali. Da 69,9 milioni di euro inizialmente previsti nel piano finanziario per il 2025, si passerebbe addirittura a quota 136...

**Scarsità di manodopera: un’altra sfida aperta**  
Accanto al problema dei materiali, nella relazione di Guerrieri si sottolinea come il progetto abbia affrontato criticità legate anche alla scarsità di manodopera, particolarmente accentuata per le lavorazioni specialistiche. La situazione è aggravata dalla difficoltà di reperire figure professionali qualificate in grado di rispondere alle esigenze del cantiere: un fenomeno che non è stato ancora quantificato completamente ma che ha richiesto misure correttive, come l’intensificazione della formazione e il ricorso a manodopera proveniente da altre regioni.

**I soldi non bastano? C’è il Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche**

Per mitigare gli effetti dell'aumento dei costi, il Commissario ha richiamato l'importanza di strumenti finanziari già previsti dalla normativa, come il ricorso al 50% delle risorse accantonate per imprevisti, ai ribassi d'asta e alle somme residue di interventi conclusi. Tuttavia, in molti casi, si è infatti reso necessario accedere al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, che garantisce supporto economico ma richiede un iter autorizzatorio complesso a livello nazionale. "Secondo le valutazioni del Commissario in merito alle disponibilità del quadro economico, per l'appalto in questione si dovrà ricorrere al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche (art. 7, d.l. n. 76 del 2020)" si legge nel documento: tradotto in parole povere, i 640 milioni a disposizione sopra menzionati con tutta probabilità non saranno sufficienti.

**Cronoprogramma: scadenza novembre 2029**  
 "Il Commissario, in ogni caso, dopo aver riportato la tabella esplicativa avente ad oggetto la programmazione per fasi dell'intero intervento (...), offriva un'indicazione della previsione temporale di realizzazione dello stesso, stimando il completamento dell'opera a Novembre 2029" si legge nel documento. Ma un'idea ancor più precisa e specifica si avrà appena chiusa la fase di verifica del progetto esecutivo, consegnato all'inizio dello scorso Ottobre. Solo allora infatti "sarà possibile effettuare la validazione ed approvazione del progetto esecutivo comprensivo del cronopro-

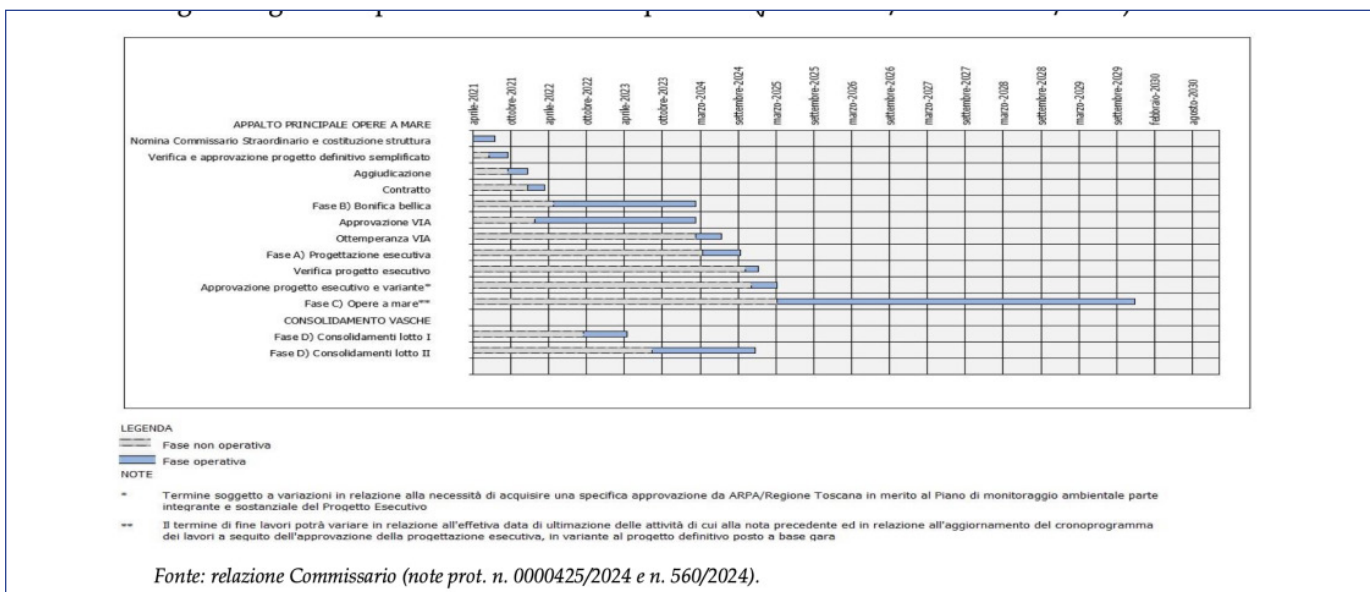
gramma di esecuzione che definirà compiutamente l'avanzamento fisico e quindi finanziario dell'infrastruttura".

Prospettive e necessità di revisione normativa Guerrieri, nella sua relazione, quindi pone l'accento sulla necessità di adeguare il quadro normativo, garantendo una maggiore flessibilità nella revisione dei prezzi per gli appalti pubblici e un monitoraggio più accurato delle dinamiche di mercato. Senza interventi strutturali, il rischio è quello di compromettere la sostenibilità economica delle infrastrutture in corso e la capacità di realizzarne di nuove, in un contesto in cui la pressione sui costi e la scarsità di risorse umane continuano a crescere.

**Tab. 10 - Variazioni di prezzo da gennaio 2024 a gennaio 2023**

CATEGORIA	SU GENNAIO 2023
TOS23 01-NUOVE COSTRUZIONI EDILI	3.66%
TOS23 01CAM-NUOVE COSTRUZIONI EDILI CAM	-0.35%
TOS23 02- RISTRUTTURAZIONI EDILI	4.66%
TOS23 02CAM- RISTRUTTURAZIONI EDILI CAM	0.28%
TOS23 03- RESTAURI	4.35%
TOS23 04- NUOVE COSTRUZIONI STRADALI	-1.59%
TOS23 04CAM- NUOVE COSTRUZIONI STRADALI CAM	-6.08%
TOS23 05- MANUTENZIONI DI OPERE STRADALI	1.91%
TOS23 06- IMPIANTI TECNOLOGICI	4.71%
TOS23 09- OPERE A VERDE	-0.14%
TOS23 12- STRUTTURE IN LEGNO	-7.46%
TOS23 12CAM- STRUTTURE IN LEGNO CAM	-0.76%
TOS23 14- OPERE DI SOSTEGNO	-2.66%
TOS23 16- OPERE DI DIFESA SUOLO	5.65%
TOS23 17- SICUREZZA	4.21%
TOS23 18- INDAGINI GEOGNOSTICHE	15.37%
<b>TOS23 20- OPERE MARITTIME E PORTUALI</b>	<b>20.66%</b>
TOS23 22- OPERE FORESTALI	-0.22%
TOS23 24- OPERE AGRICOLE	0.95%
TOS23 AT- ATTREZZATURE	6.19%
TOS23 PR- PRODOTTI DA COSTRUZIONE	5.15%
TOS23 PRCAM- PRODOTTI DA COSTRUZIONE CAM	-1.89%
TOS23 PRREC- RIFIUTI	-7.68%
TOS23 PRSMA- SMALTIMENTO	-16.89%
TOS23 RU- RISORSE UMANE	2.22%

Fonte: relazione Commissario (nota prot. n. 0000425/2024).





## GENOVA: VIA LIBERA CONCESSIONE PROVVISORIA GENOA PORT TERMINAL

Si chiude, ma solo provvisoriamente, la questione che si era aperta dopo la sentenza del Consiglio di Stato che aveva revocato la concessione al Gruppo Spinelli del “terminal portuale ubicato a calata Mas-saua, ponte Etiopia, calata Inglese e Ponte ex-Idroscalo del porto di Genova”.

La questione era stata oggetto di approfondita analisi da parte dell’Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale che nell’ultimo Comitato di gestione ha dato il via libera alla concessione provvisoria, fino al 30 Giugno 2025, a favore della Spinelli S.r.l per le aree demaniali del Genoa Port Terminal.

“Con il rilascio di tale atto -scrive l’AdSp- su cui si era favorevolmente espressa anche la Commissione Consultiva lo scorso 8 Gennaio, verrà peraltro introdotto specifico vincolo sull’uso delle aree da destinare in prevalenza ad attività di traffici non containerizzati in esecuzione della pronuncia del Consiglio di Stato, perseguendo al contempo l’interesse pubblico consistente nella continuità e sviluppo dei traffici portuali, nell’operatività delle aree demaniali e nel mantenimento dell’occupazione in conformità ai pareri dell’Avvocatura Generale dello Stato.

Tutto ciò -prosegue la nota- nel presupposto dell’urgenza del provvedimento, in pendenza dei ricorsi davanti al Consiglio di Stato e alla Corte di Cassazione promossi dall’Ente e dal concessionario, fermo restando le successive future determinazioni dell’Ente”.

Il nuovo provvedimento farà sicuramente storcere la bocca a chi, come il gruppo Grimaldi, ma non solo, aveva iniziato a dimostrare interesse concreto verso quelle aree, ormai bloccate almeno per mezzo anno.



Un'eccellenza marittima  
internazionale  
a Genova



**Genova** Headoffice

**Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma  
Napoli • Gioia Tauro • Bari • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste**

**Mediterranean Shipping Company Italia S.p.A.**

**Via Balleydier, 7N - 16149 Genova**

**Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail ita-info@msclenavi.it**

**[www.lenavigroup.it](http://www.lenavigroup.it)**

## IMAT, IL CAMBIO DI PASSO VERSO UN TRAINING SEMPRE PIÙ REALISTICO

CASTEL VOLTURNO (CE) – Fondata nel 2006 dal capitano Rosario Trapanese, l'Italian Maritime Academy Technologies (IMAT) rappresenta oggi un fiore all'occhiello per la formazione marittima a livello mondiale. Con l'intuizione di creare un centro all'avanguardia capace di valorizzare l'immenso patrimonio marinaro italiano, IMAT ha intrapreso un percorso di costante innovazione, che l'ha portata a diventare un punto di riferimento per armatori e marittimi di tutto il mondo. La struttura, situata a Castel Volturno (Caserta), è un vero e proprio campus moderno: aule didattiche, simulatori di ultima generazione, un ristorante da 500 posti, 165 stanze attrezzate per ospitare gli studenti e avanzati campi esterni per la simulazione di emergenze. Questo impegno costante nell'aggiornamento tecnologico e nella ricerca ha consentito a IMAT di attirare marittimi da ben 155 Paesi, dedicando il 70% della propria attività a professionisti internazionali.

Tra i motivi di vanto, si distingue il complesso che comprende tre simulatori di navigazione a 360°, due simulatori di macchina di ultima generazione, 280 workstation in rete, simulatori specifici per carichi liquidi e gas LNG, campi antincendio green e piattaforme galleggianti automatizzate. A tutto ciò si affianca l'utilizzo di tecnologie all'avanguardia come la realtà aumentata, che proietta IMAT verso il futuro della formazione marittima.

Con l'imminente inaugurazione di una nuova sede, prevista per questo mese di febbraio 2025, IMAT compirà un ulteriore balzo in avanti: dal mondo dei simulatori si passerà a strutture reali. Un motore marino e un ponte di comando completamente operativo, replica di quello della nave da crociera MSC Seascope, saranno il cuore della nuova offerta formativa. Questa evoluzione segna un cambio di paradigma, puntando a un'esperienza di addestramento quanto più possibile immersiva e concreta.



Nonostante l'assenza di un grande gruppo alle spalle (scelta ponderata e strada perseguita con oculatezza, nonostante anche i più recenti e insistenti corteggiamenti a colpi di offerte economiche avanzate da più parti al fine di rilevare l'intera proprietà), IMAT si distingue per la propria indipendenza e neutralità: cruciali le partnership instaurate nel tempo con le principali compagnie di navigazione del mondo. Anche sul fronte nazionale, l'accademia campana si sta affermando come partner strategico degli ITS (Istituti Tecnici Superiori), contribuendo alla formazione delle nuove figure professionali necessarie all'economia del mare.

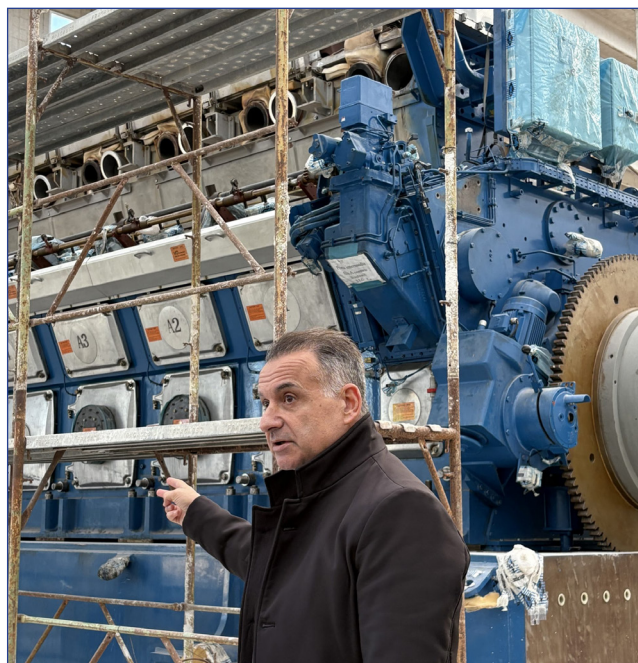
Comandante Trapanese, per IMAT si è trattato di una giornata importante: si è svelato in anticipo un cambio di passo significativo per l'istituto. Può riassumerlo, prima di entrare nei dettagli?

“Il cambio di passo è proprio questo: siamo riusciti a realizzare una nuova sede dove, invece di installare simulatori, abbiamo impiantato attrezzature reali. Abbiamo costruito due sale macchine complete posizionate a terra, di cui una “running”, con impianti

funzionanti e l'intera parte di automazione. Inoltre, abbiamo un ponte di comando reale, il primo al mondo di questo tipo. Si tratta di un traguardo che rappresenta un grande orgoglio per l'Italia."

**Ci sono dei primati tecnici che vorrebbe sottolineare in relazione a queste nuove strutture?**

"Sì, ci sono primati sia nel settore tecnico sia in quello della navigazione. Per la parte tecnica, ab-



biamo installato quasi 1.000 tonnellate di impianti, inclusi due motori principali e tutti gli ausiliari, per una potenza totale di oltre 23 MW. Inoltre, disponiamo di sistemi di automazione di ultima generazione. Per la navigazione, siamo fieri di avere il più grande sistema di simulazione navale mai realizzato, con un ponte di comando in scala 1:1 impiantato a terra. Questo sistema è immersivo al 100% e completamente realistico." Il fiore all'occhiello è infatti un ponte di comando in scala reale, il più grande mai costruito a terra, che stabilisce un nuovo standard nell'addestramento navale. La nuova installazione comprende un ponte di comando di 27 metri, con un peso complessivo di 100 tonnellate,

ospitato in una sala da 1.500 metri quadri. Questo ponte, completamente integrato con una centrale macchina, consente la gestione simultanea da parte di otto operatori. L'intero sistema riproduce fedelmente l'ambiente operativo di una nave, connesso sia ai motori sia ai sistemi di automazione, rendendolo ideale per attività di Vessel Resource Management (VRM).

Ma l'innovazione non si ferma qui: accanto al ponte di comando attuale, è prevista la costruzione di un secondo ponte largo 40 metri, i cui lavori inizieranno a febbraio. A rendere unica questa struttura è l'utilizzo di motori reali: un dual fuel da 16 MW e 230 tonnellate, collegato a sistemi ausiliari e trasportato da Trieste a Caserta attraverso una complessa operazione logistica, smontato e poi installato su una base fortificata da pilastri di cemento armato profondi 10-15 metri, sollevato dopo il noleggio di una speciale gru con un braccio da 100 metri. Poco distante si trova una seconda sala macchine, equipaggiata con un motore da 2,7 MW e un sistema di batterie al litio da 0,5 MW, configurazione che rende questa sala macchine l'unica ibrida in Europa.

Motori e i dispositivi possono essere avviati e gestiti durante le prove pratiche, offrendo agli studenti un'esperienza formativa senza precedenti. La nuova sede ospita anche un simulatore avanzato per rimorchiatori (Tug), 32 aule distribuite su tre piani per un totale di 3.000 metri quadri e una piattaforma software proprietaria per l'erogazione di corsi online. Gli investimenti di IMAT poi guardano già al futuro: entro il 2025 sarà operativo il primo impianto al mondo dedicato alla formazione per il bunkeraggio LNG. Inoltre, verrà installato un simulatore di controllo danni e allagamenti, collegato a un sistema di gestione delle emergenze. Sarà il primo progetto in Europa che include la movimentazione di gas a -196 gradi.

**Questa scelta risponde a una richiesta specifica delle grandi compagnie armatoriali?**

"Esattamente. Le grandi compagnie vogliono esperienze formative concrete e reali. Per loro, formare

ufficiali su sistemi generici è dispersivo. Richiedono invece una formazione personalizzata, che rispecchi esattamente gli impianti presenti sulle loro navi. Questo approccio ci ha premiati: oggi collaboriamo con gruppi armatoriali di livello mondiale e abbiamo contratti a lungo termine, dai 10 ai 25 anni.”

**La proprietà di IMAT sembra puntare sempre a guardare avanti. Ci sono novità o progetti futuri che può anticiparci?**

“Non ci fermiamo mai. La tecnologia cambia continuamente e il nostro obiettivo è mantenere gli impianti sempre aggiornati. Per esempio, ogni cinque anni prevediamo di installare un nuovo motore a terra, un investimento significativo che ci permette di restare al passo con l’evoluzione tecnologica. Stiamo anche progettando una nuova sede e valutando di costruire una nave completa a terra, con spazi dedicati non solo alla formazione tecnica, ma anche a settori

come l’hotellerie e la ristorazione, collaborando con altre realtà italiane.”

**Sappiamo che state aspettando una visita importante per celebrare questi successi. Può dirci qualcosa?**

“Speriamo nella presenza del Presidente della Repubblica. Sarebbe un riconoscimento per il nostro lavoro e per il territorio. Impiantare il più grande centro di addestramento marittimo al mondo in una zona del sud Italia è stata una sfida, ma è anche un simbolo di orgoglio italiano. Abbiamo già conferme da parte di presidenti di grandi gruppi internazionali e ministri, ma la presenza del Capo dello Stato sarebbe un onore.”

IMAT continua quindi a essere un punto di riferimento per la formazione marittima a livello internazionale, combinando tecnologia avanzata, investimenti strategici e una visione proiettata verso il futuro. Un esempio di eccellenza italiana che guarda al mondo.



## **TDT: CON I NUOVI SERVIZI DI FEBBRAIO PREVISTA UNA CRESCITA DI VOLUMI TRA IL 7 E IL 10%**

Febbraio 2025 sarà un mese cruciale per il Terminal Darsena Toscana (TDT).

Se è pur vero che il terminal labronico lascerà andare un servizio, di Ocean Alliance, ne guadagnerà addirittura 3, con una previsione di crescita nell'anno in corso tra il 7 e il 10%.

Di tutto questo ci parla il General Manager TDT Marco Mignogna, presentandoci prima l'andamento dell'anno appena chiuso, poi tutte le novità di cui sarà protagonista il terminal nei prossimi mesi. Ma andiamo con ordine.

I dati 2024

Il 2024 si è chiuso per Tdt con una perdita dell'1,7%. Si è passati infatti dai 387.308 TEUs del 2023 ai 381.198 TEUs nel 2024.

"Le cose sono andate come previsto –ci spiega Mignogna– e questa lieve flessione è da ascrivere ai container vuoti, ma abbiamo tenuto bene sia sul trasbordo che sui contenitori pieni, quindi la perdita non ci preoccupa".

C'è da ricordare che quello appena terminato è stato per il Terminal Darsena Toscana un anno di transizione che, dopo un lungo periodo di trattative con MSC conclusosi senza successo a Settembre 2023, ha visto la finalizzazione del passaggio delle quote TDT a Grimaldi Group a fine Gennaio 2024.

"Considerato il mercato globale non facile -aggiunge Mignogna- e questa fase transitoria possiamo dire che tutto sommato le cose sono andate bene, senza nessun disimpegno sui contenitori da parte di TDT, questo lo dicono i dati".

Con una piccola porzione dedicata al traffico auto, cosa che aveva creato qualche tensione a metà dello scorso anno sulle banchine livornesi, il terminal ha incassato anche quota 45 mila autovetture



movimentate: "Non abbiamo destinato una grande area a questa tipologia di traffico e prevediamo di mantenerla così anche in futuro; per noi si tratta di una attività secondaria ai containers che comunque è apprezzata dal nostro cliente UECC che ha recentemente deciso di aumentare la frequenza dei suoi scali grazie all'introduzione di nuove navi sul servizio".

Non c'è, ribadisce, volontà da parte di Grimaldi di incrementare questo traffico a discapito dei containers.

Il 2025

L'anno 2025, come detto, si apre con tante novità, che ultimamente avevano fatto emergere, almeno su alcuni organi di stampa, soltanto la parte negativa di perdita, cosa che non appare reale.

"Febbraio segnerà l'abbandono di un servizio, ma l'ingresso di tre, con una crescita di volumi che stimiamo tra il 7 e il 10% nel 2025".

Dati che dovrebbero cancellare qualsiasi dubbio possa essere stato espresso.

“Questo sarà l’anno dei cambiamenti nelle alleanze armatoriali, e assisteremo a una rivoluzione nel panorama dei container.”

L’alleanza 2M infatti si scioglierà e ne nascerà una nuova, mentre le altre andranno a modificarsi di conseguenza.

“A Livorno risentiremo certamente della cosa, la 2M serviva con Maersk e Msc il terminal Lorenzini, noi accoglievamo l’AL6/Amerigo che sarà modificato dall’uscita di Hapag Lloyd dalla THE Alliance. È vero, alcuni armatori sceglieranno di cambiare i loro porti ma sono cose che succedono nell’ambito delle alleanze”.tdt terminal container in italia

TDT perde dunque ma guadagna anche, anzi: “Da noi arriverà l’alleanza Gemini con Maersk e Hapag Lloyd con il nuovo servizio WEST MED SHUTTLE che collegherà Tanger Med e Algeiras con Livorno su base settimanale, un servizio importante perchè intercetterà traffico da ogni parte del mondo”.

Sempre a Febbraio il nuovo servizio TEX operato da Hapag Lloyd con Maersk permetterà di collegare direttamente gli Stati Uniti con l’East Med.

Ma c’è di più: a Livorno tornerà il servizio diretto di Zim ZCA dopo qualche anno di mancanza.

“Collegherà Stati Uniti, Israele e Livorno con navi ZIM. Un bel rientro del quale siamo molto contenti perchè segno di fiducia nei confronti di TDT” sottolinea.

Se non bastasse, il management del terminal livornese sta lavorando, e conta di chiudere entro i prossimi mesi, su un contratto con un armatore turco molto attivo.

Alla fine dei conti entro metà Febbraio si avrà la perdita di un servizio e l’attivazione di tre, due dei quali collegamenti diretti con gli Stati Uniti.

“Questo smentisce qualunque dubbio e preoccupazione possa essere nata nelle settimane scorse e, voglio aggiungere, anche nel periodo futuro, se si considera che i contratti firmati hanno una durata minima di tre anni”.

La Darsena Europa

Dopo le notizie dei giorni scorsi che hanno giustamente fatto rallegrare anche il presidente dell’AdSp

sull’interesse di Msc nella Darsena Europa, il General Manager TDT tiene a ricordare due fatti: “Nel Novembre 2018 anche il Terminal Darsena Toscana ha presentato un’istanza di concessione in project financing corredata di progetto preliminare, piano economico-finanziario, e bozza di concessione”.

“Si tratta di una documentazione corposa depositata in AdSp e per la quale TDT ha sborsato cifre importanti per lo studio e la presentazione del progetto, una vera istanza di concessione” spiega.

L’anno dopo, aggiunge, nel 2019, anche il Gruppo Grimaldi ha fatto lo stesso con una manifestazione di interesse a conferma insomma che la Darsena Europa fa gola ai protagonisti dello shipping.

“Quello che dovrà prevalere come sempre dovrà essere l’interesse pubblico, noi operatori siamo abituati a un contesto competitivo e la cosa quindi non ci preoccupa”.metri quadrati della cassa di colmata”.



## CONFITARMA: REINTRODURRE NORMA PER ARRUOLAMENTO MARITTIMI

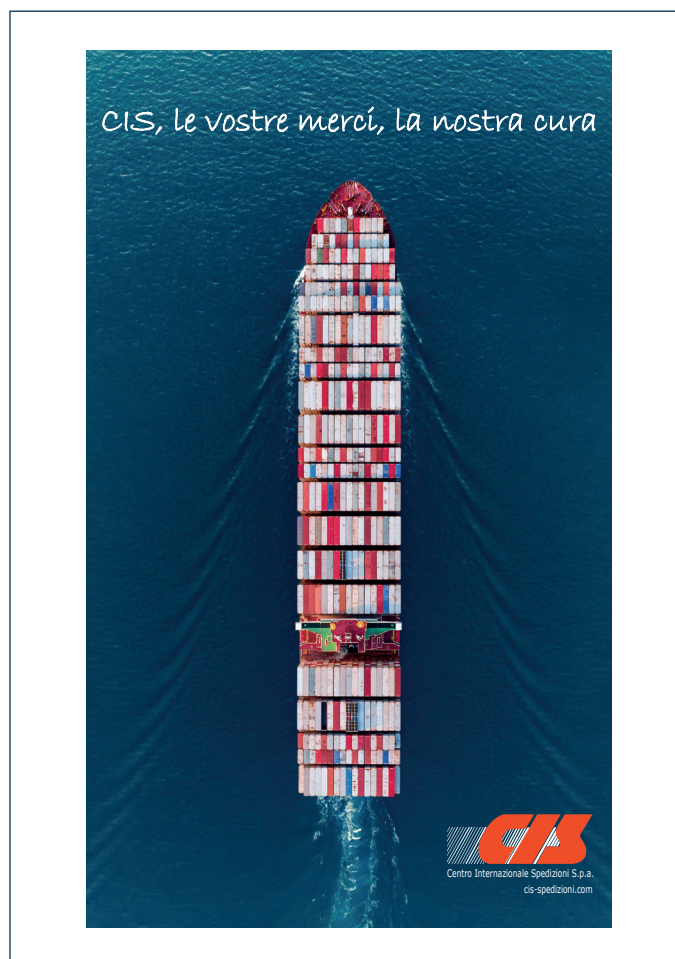
Il decreto-legge Milleproroghe, il cui iter approvativo per essere convertito in legge è in corso, è al centro dell'appello che Confitarma rivolge al Parlamento e al Governo. La richiesta è che venga ripristinata la norma (introdotta dall'articolo 103-bis del decreto-legge n. 18/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 27/2020), strumento fondamentale per semplificare le procedure di stipula dei contratti di arruolamento in Italia.

Questo perchè la mancata proroga crea notevoli disagi di carattere operativo a lavoratori marittimi, imprese armatoriali e Capitanerie di porto, costrette a utilizzare le precedenti procedure burocratiche ormai superate dal 2020, determinando file interminabili presso le stesse Capitanerie.

“È quanto mai necessario e urgente porre rimedio a questa seria problematica durante l'iter di conversione del decreto Milleproroghe” afferma il direttore generale di Confitarma Luca Sisto.

“La semplificazione si è rivelata un importante passo avanti per il settore e ha ottenuto il consenso unanime dell'intero cluster marittimo. Nel corso del 2025, sarà fondamentale lavorare per approvare una modifica strutturale al Codice della Navigazione, che renda permanente questa misura e migliori ulteriormente l'efficienza del nostro sistema”.

Quello che viene chiesto dalla confederazione è un intervento tempestivo per evitare ulteriori disagi e garantire il pieno funzionamento del settore marittimo, strategico per l'economia nazionale.





## ITA AIRWAYS, IL 41% DIVENTA TEDESCO, LA PRESIDENZA RESTA ITALIANA

L'assemblea degli azionisti ITA Airways ha chiuso l'operazione iniziata nel 2023: ora Lufthansa si prende quindi il 41% delle quote ITA con un aumento di capitale di 325 milioni di euro.

Resta in mano al Ministero dell'Economia e Finanze il 59%, poi nei prossimi anni si dovrebbe arrivare al passaggio al 100%.

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha nominato quindi il nuovo Consiglio di Amministrazione della compagnia, composto da cinque membri: Antonella Ballone, Joerg Eberhart, Lorenza Maggio, Sandro Pappalardo e Efrem Angelo Valeriani, e il nuovo Collegio Sindacale, nelle persone di Paolo Ciabattoni, Angela Florio e Federico Testa.

Sandro Pappalardo è stato scelto come presidente del Consiglio di Amministrazione e Joerg Eberhart amministratore delegato di ITA Airways; Angela Florio è stata nominata presidente del Collegio Sindacale.

“Sono orgoglioso e onorato di essere stato indicato per questo prestigioso incarico -ha dichiarato Eberhart- e dopo oltre due anni di duro lavoro, questa nuova fase della storia della compagnia ci consentirà di rafforzare la nostra posizione e di sviluppare sinergie strategiche che valorizzeranno la crescita e la solidità di ITA Airways come vettore italiano di riferimento, pronto a garantire al Paese una maggiore connettività e ai passeggeri una più ampia scelta di destinazioni, con una rinnovata visione di sviluppo, innovazione e sostenibilità”.

L'Assemblea ha ringraziato il presidente uscente Antonino Turicchi, e tutta la squadra per il lavoro svolto durante il loro mandato.

Tre i nomi scelti dal Mef, due dalla parte tedesca, con la presidenza italiana, un ex pilota dell'esercito, tra le altre cose.



## PSA, UN 2024 DA RECORD: OLTRE 100 MILIONI DI TEUS MOVIMENTATI

PSA ha raggiunto un nuovo record annuale di movimentazione di container pari a 100,2 milioni di TEUs nei suoi terminal portuali a livello mondiale per l'anno conclusosi il 31 dicembre 2024. Questo risultato del Gruppo include una tappa storica: PSA ha superato per la prima volta i 100 milioni di TEUs movimentati in un solo anno. Il terminal di punta di PSA a Singapore ha registrato una produzione record di 40,9 milioni di TEUs (+5,5%), mentre i terminal PSA al di fuori di Singapore hanno contribuito con 59,2 milioni di TEUs (+5,7%). Complessivamente, i volumi del Gruppo sono aumentati del 5,6% rispetto all'anno precedente.

Peter Voser, Presidente del Gruppo PSA, ha dichiarato: "Il 2024 è stato un anno di ripresa moderata per l'economia globale, caratterizzata da conflitti geopolitici in corso, tensioni commerciali, elezioni nazionali, pressioni fiscali e tassi d'interesse fluttuanti. Nonostante le sfide, siamo orgogliosi di aver raggiunto questo importante traguardo di produzione per il Gruppo. In prospettiva, prevediamo un'ulteriore situazione di incertezza economica. Tuttavia, grazie alla dedizione dei nostri collaboratori e al costante sostegno dei nostri clienti, partner e dipendenti, siamo fiduciosi nella nostra capacità di affrontare i venti contrari che potrebbero presentarsi. In tutto il variegato portafoglio di porti, soluzioni per la catena di approvvigionamento, attività marine e digitali di PSA, rimaniamo impegnati a lavorare a stretto contatto con i nostri stakeholder per migliorare la capacità di ripresa e la sostenibilità del commercio globale".

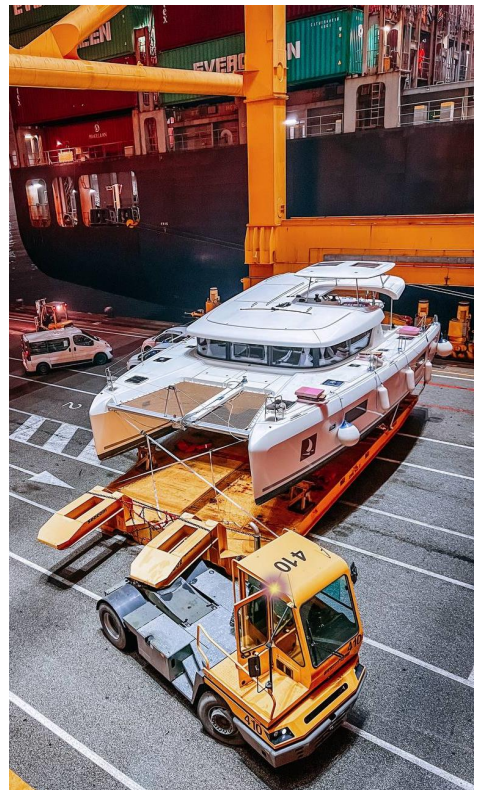
Ong Kim Pong, Group CEO di PSA, ha dichiarato: "La resilienza, l'innovazione e il lavoro di squadra di PSA ci hanno permesso di raggiungere questo



straordinario traguardo della movimentazione di 100 milioni di TEUs di container in un solo anno. Questo risultato si basa sugli sforzi fondamentali delle nostre generazioni di pionieri, che hanno aperto la strada al nostro team attuale per sviluppare ulteriormente la nostra attività di movimentazione container. Desidero esprimere la mia più profonda gratitudine al nostro management, ai sindacati e al personale che si impegnano costantemente al di sopra delle aspettative, nonché ai nostri partner delle compagnie di navigazione, ai clienti globali e alle comunità locali che serviamo per la loro fiducia e collaborazione. Continueremo ad affrontare le sfide che ci attendono con orgoglio e scopo, mentre portiamo avanti la strategia di PSA "Node to Network", rafforzando la nostra presenza in mercati critici e migliorando la connettività. Promuovendo collaborazioni più strette e offrendo soluzioni dinamiche e innovative, puntiamo a mettere in grado i nostri interlocutori della catena logistica di affrontare la complessità del loro lavoro e le complessità dell'attuale panorama economico in rapida evoluzione".



**SISAM**  
WE DELIVER



**SISAM Agenti s.r.l.**

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

[info@sisam.it](mailto:info@sisam.it)

+39 0586 243 814

## LIVORNO, MOVIMENTAZIONE AUTO. BERTANI: FUMATA BIANCA, MA RESTA L'INCERTEZZA SUI 76 LAVORATORI

La vicenda dei 76 dipendenti addetti alla movimentazione auto nei piazzali Bertani sembra aver raggiunto un punto di svolta: durante il tavolo in Prefettura, la Bertani Trasporti ha garantito che non ci saranno esuberi. Tuttavia, dietro questa apparente rassicurazione, emergono tensioni e timori per il futuro dei lavoratori. L'appalto in corso è infatti stato prorogato fino al 31 gennaio, ma il vero nodo riguarda il passaggio della gestione a un'agenzia interinale, che sostituirebbe la precedente ditta Asg. Secondo il sindacato USB, questo cambiamento rischia di trasformare i dipendenti da lavoratori assunti direttamente a personale interinale, con perdita di tutele contrattuali e salariali.

In un comunicato ufficiale, l'Unione Sindacale di Base denuncia una "gestione iperprecarizzata" del lavoro portuale e accusa altre sigle sindacali di "ostruzionismo" e di assecondare una situazione che, secondo il sindacato di base, mina la stabilità occupazionale. USB sottolinea che non si tratta di una crisi industriale o di una riduzione della necessità di manodopera: la movimentazione interna del piazzale non si è mai fermata, e i licenziamenti sono definiti come un "pretesto" per abbattere i costi e aumentare la produttività a scapito dei lavoratori.

Il sindacato ha avviato da settimane uno stato di agitazione e lancia un appello per uno sciopero immediato, con l'obiettivo di riaprire la trattativa in Prefettura. Le richieste principali includono:

Contratti a tempo indeterminato per tutti i 76 lavoratori.

Mantenimento dei livelli di inquadramento attuali.  
Pagamento della malattia al 100% dal primo giorno.  
Piena continuità occupazionale e salariale.

Secondo USB, se Bertani vuole assumere direttamente il controllo del piazzale, dovrebbe farlo ga-



rantando contratti stabili ai lavoratori. In alternativa, il sindacato propone di utilizzare i 15 giorni di proroga per trovare una nuova società in grado di gestire il servizio senza ridurre diritti e tutele. Il sindacato chiude il comunicato con un appello alle altre sigle: "Uniamoci per proclamare uno sciopero e garantire un futuro certo a questi lavoratori. Il tempo stringe, ma possiamo ancora cambiare il corso degli eventi".



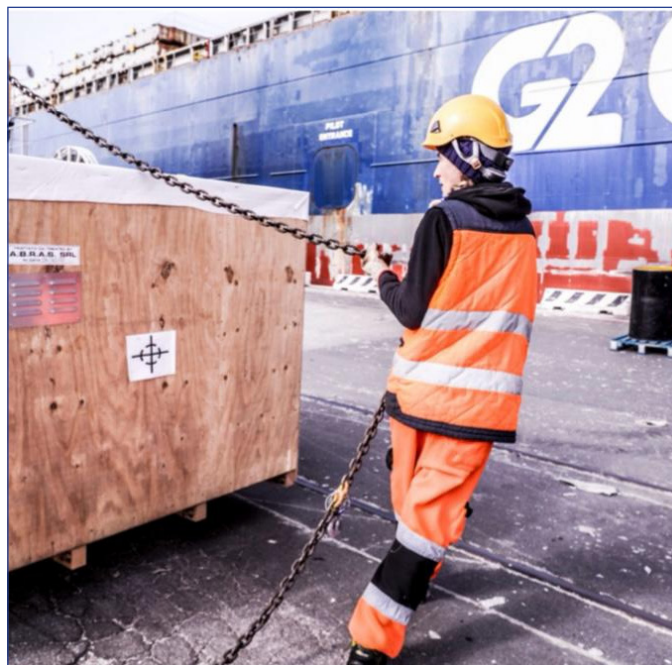
## IL GOVERNO STOPPA (AL MOMENTO) L'AUTOPRODUZIONE NEI PORTI

La proposta dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato di rendere ordinario il ricorso all'autoproduzione nei porti italiani – soluzione ripresentata nei giorni scorsi e che era tornata a sollevare il dibattito pubblico assai animato tra gli operatori, sindacati e i diretti interessati che va avanti ormai da mesi – è stata (almeno al momento) respinta dal Governo. La proposta dell'Antitrust non è una novità: già nel 2021, l'Autorità aveva chiesto l'abrogazione delle limitazioni introdotte dal Decreto Rilancio, sostenendo che queste penalizzassero la competitività dei porti italiani rispetto a quelli di altri Stati membri dell'Unione Europea. Secondo l'Antitrust, tali restrizioni potrebbero scoraggiare i vettori marittimi dall'attraccare nei porti italiani.

Durante l'ultimo Question Time alla Camera, il Ministro per i Rapporti con il Parlamento, Luca Ciriani, ha dichiarato che "la proposta non risulta coerente con il meccanismo autorizzatorio previsto dall'attuale disciplina". La questione è stata sollevata dal deputato Luca Pastorino (Gruppo Misto), che aveva interrogato il Governo chiedendo garanzie sulla tutela dell'attuale assetto normativo e della sicurezza dei lavoratori portuali, invitando a chiarire la posizione ministeriale sulla modifica dell'articolo 16 della legge portuale. Il cuore del dibattito riguarda la possibilità per gli armatori di utilizzare personale di bordo per eseguire operazioni portuali come il rizzaggio e il derizzaggio dei carichi. Tale possibilità è oggi regolata dall'articolo 16 della legge 84/94 e dalle modifiche introdotte dal Decreto Rilancio (dl 34/2020), che subordinano l'autorizzazione all'autoproduzione a condizioni specifiche, tra cui la mancanza di attrezzature e manodopera adeguate nel porto di attracco.

### Le ragioni del no del Governo

Secondo il Ministro Ciriani, la proposta dell'Antitrust manca di elementi essenziali per garantire la sicurezza delle operazioni portuali. "La mancata estensione ai vettori marittimi dei requisiti di carattere persona-



le, tecnico, organizzativo, di capacità finanziaria e di professionalità richiesti agli operatori rappresenta un punto critico che potrebbe avere riflessi negativi sulla sicurezza del lavoro," ha sottolineato il Ministro. Inoltre, ha evidenziato come l'impiego di personale di bordo per operazioni a terra rischi di compromettere la sicurezza della navigazione stessa.

Ciriani ha ribadito che l'autoproduzione era stata introdotta solo in via emergenziale durante la pandemia e che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta lavorando a una propria proposta di riforma della legge portuale. "È necessario mantenere un quadro regolatorio che garantisca i più alti livelli di sicurezza nello svolgimento delle operazioni portuali," ha concluso il Ministro, lasciando intendere che non ci saranno aperture sull'autoproduzione.

### Le reazioni

Le parole del Ministro sono state accolte con favore dal deputato Pastorino, che ha chiesto al Governo di mantenere una linea ferma su questo tema. "Le sue parole ci confortano, ma chiediamo che il no all'autoproduzione rimanga fermo, per tutelare sia la sicurezza che la competitività dei porti," ha dichiarato il deputato.

## ZLS TOSCANA: INVIATA AL GOVERNO LA PROPOSTA PER IL COMITATO DI INDIRIZZO

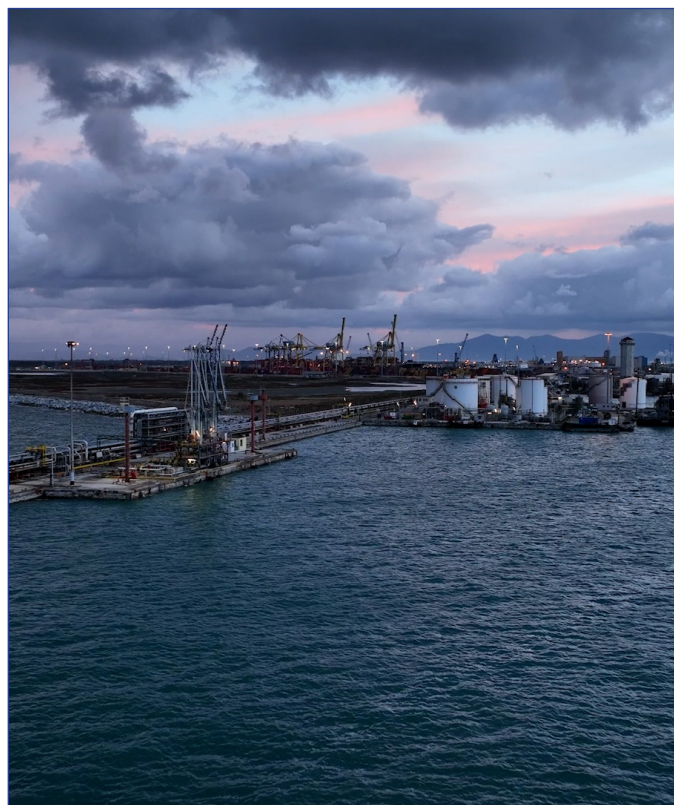
Un ulteriore passo avanti verso l'operatività della Zona Logistica Semplificata Toscana. Il presidente della Regione, Eugenio Giani, ha ufficialmente trasmesso al Governo la proposta di costituzione del Comitato di indirizzo della ZLS, un organo essenziale per rendere pienamente operativo il progetto. La comunicazione, indirizzata al presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro per gli Affari Europei, le politiche di coesione e il PNRR, segue l'approvazione del decreto istitutivo da parte del Consiglio dei Ministri avvenuta a novembre e resa nota a gennaio.

“Si tratta di un passaggio necessario per rendere operativa la ZLS e permettere a tutte le imprese che vi rientrano di poter cogliere tutti i vantaggi che ne derivano”, hanno spiegato il presidente Giani e l'assessore a economia e turismo Leonardo Marras. “Un atto indispensabile, che abbiamo cercato di portare avanti in tempi brevissimi per recuperare il tempo perso durante l'iter di approvazione del decreto istitutivo da parte del Governo. Con questa accelerazione, auspichiamo che le imprese possano beneficiare del credito di imposta anche per il 2025 e il 2026”. Giani e Marras hanno inoltre espresso fiducia in una rapida costituzione del Comitato di indirizzo, che rappresenta il fulcro organizzativo della ZLS e il punto di riferimento per le imprese operanti nell'area interessata.

### Composizione del Comitato di indirizzo

Il Comitato di indirizzo della ZLS Toscana sarà composto da rappresentanti istituzionali e amministrativi di alto livello, garantendo un approccio integrato tra enti locali e Governo centrale. Nello specifico, i membri saranno:

Il Presidente della Regione Toscana, o un suo delegato, che presiederà il Comitato;



I Presidenti delle due Autorità Portuali presenti nell'area: l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale;

Un rappresentante del Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Un rappresentante del Ministero delle Imprese e del Made in Italy;

L'Amministratore Unico del Consorzio per la Zona Industriale Apuana (ZIA);

I Presidenti delle province di Massa Carrara, Livorno, Prato e Pisa, che parteciperanno come uditori o loro delegati;

Il Presidente della Città Metropolitana di Firenze, in qualità di uditore o suo delegato;

I Sindaci dei comuni di Carrara, Collesalveti, Campi Bisenzio, Livorno, Massa, Piombino, Pisa, Portoferra-

io e Prato, che prenderanno parte come uditori o loro delegati.

**Benefici per il territorio**

La costituzione del Comitato di indirizzo rappresenta un passo cruciale per lo sviluppo economico e logistico della Toscana. La ZLS promette vantaggi significativi per le imprese che operano nelle aree interessate, offrendo un contesto normativo semplificato e opportunità fiscali, come l'estensione del credito d'imposta. Questo strumento punta a rilanciare la competitività delle aziende, favorendo investimenti e occupazione. Con la ZLS, la Toscana si posiziona come un nodo strategico per la logistica e il commercio internazionale, grazie alla presenza di porti di rilevanza nazionale e una rete infrastrutturale in

crescita. L'impegno della Regione nel velocizzare l'attuazione di questo progetto è un segnale chiaro della volontà di sostenere lo sviluppo economico locale in un'ottica di innovazione e sostenibilità.

L'auspicio è che, con la rapida costituzione del Comitato di indirizzo, la ZLS Toscana possa diventare un modello di riferimento a livello nazionale. Gli obiettivi sono ambiziosi, ma il coinvolgimento di istituzioni, imprese e territori rappresenta una solida base per il successo del progetto. L'attenzione ora è puntata sui prossimi passi: dalla piena operatività del Comitato di indirizzo alla messa a disposizione delle imprese di tutti gli strumenti necessari per cogliere le opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata.

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

**QUICK - RELIABLE**  
WORLDWIDE  
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

**NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI**

**PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI**

**SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA**

**SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA**

**SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE**

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

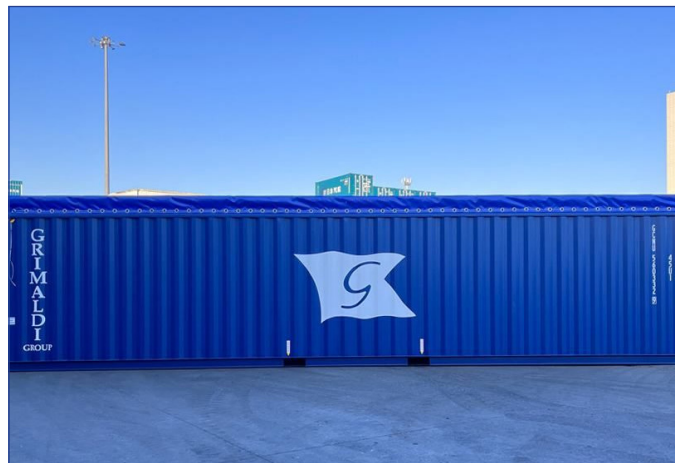
## GRUPPO GRIMALDI: 38 MILIONI DI DOLLARI PER CONTAINER BRANDIZZATI

Il Gruppo Grimaldi compie un nuovo passo strategico nel mercato internazionale con un investimento da 38 milioni di dollari per l'acquisto di nuovi container completamente brandizzati. Questa mossa rafforza ulteriormente la posizione del gruppo nei servizi marittimi globali, a seguito del lancio del nuovo collegamento Deep-Sea tra la Cina e l'Africa Occidentale. Per rispondere alla crescente domanda nel distretto di Shanghai, Grimaldi ha commissionato la produzione di container a quattro importanti produttori del settore: Dong Fang, CXIC, Singamas e BestCon. L'ordine comprende:

- 4.000 container dry cargo da 20 piedi;
- 8.000 container high cube da 40 piedi;
- 300 container open top high cube da 40 piedi.

Questi nuovi container saranno utilizzati per soddisfare le esigenze di trasporto legate al mercato cinese, uno dei più dinamici al mondo.

Un elemento distintivo di questo investimento è la scelta di brandizzare tutti i container con i colori



aziendali e il logo ufficiale del Gruppo Grimaldi. Questo non solo rafforza la visibilità del marchio lungo le rotte commerciali globali, ma sottolinea anche l'impegno del gruppo nel rappresentare la propria identità aziendale ovunque operi.

Il nuovo servizio Deep-Sea tra Cina e Africa Occidentale peraltro rappresenta una delle più recenti iniziative del Gruppo Grimaldi per collegare mercati chiave attraverso rotte strategiche. Grazie a questa espansione e al significativo investimento in infrastrutture di trasporto, il gruppo consolida ulteriormente il suo ruolo di leader nella logistica marittima internazionale.

**LOGWIN**  
Your Logistics.



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



## LA FEDERAZIONE ITALIANA VELA INCONTRA MATTARELLA

Lo sport al Quirinale con l'incontro tra il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e una delegazione della Federazione italiana Vela (Fiv). L'occasione la Coppa America femminile giovani e i 100 anni dalla fondazione della Fiv.

All'incontro, rimandato a causa della pandemia e che dopo anni arriva, hanno partecipato, portando il loro saluto, il presidente del Comitato Olimpico Nazionale Italiano, Giovanni Malagò, il presidente della Federazione Italiana Vela, Francesco Ettore, Caterina Banti, medaglia d'oro olimpica e Massimiliano Sirena, Skipper e Team Director di Luna Rossa. Con loro anche il ministro per lo sport e i giovani, Andrea Abodi, il segretario generale del CONI, Carlo Leonardo Mornati, il segretario generale della Federazione Italiana Vela, Alberto Volandri e gli atleti in rappresentanza di tutte le discipline facenti parte della Fiv.

“È un vero piacere incontrarvi -ha esordito Mattarella nel suo saluto- il presidente Malagò ha ricordato il rapporto che lega l'Italia allo sport. Il presidente Ettore ci ha, tra le altre cose, illustrato il vero spirito di squadra che la Federazione esprime, raccogliendo una quantità di competenze, di capacità, di contributi ai successi che si registrano. Caterina Banti ci ha rammentato lo spirito olimpico, sportivo, e anche come la vela sia uno sport di squadra, anche nelle prestazioni individuali. Massimiliano Sirena, per Luna Rossa, ci ha esposto il percorso nel tempo, con il fascino che ha sempre raccolto negli italiani”.

Il rapporto e il legame tra l'Italia, il mare e la vela è profondo, geograficamente, storicamente, culturalmente, ha ricordato il presidente della Repubblica sottolineando come molti giovani, in numero sempre maggiore, molto presto si avvicinano alla vela,



cercano di apprenderne le capacità, di sperimentarla, di farla propria.

“E questo è forse il successo più grande della Federazione – presidente Ettore – quello di coinvolgere molti giovani intorno allo sport, praticandolo a livello amatoriale, nel vero spirito sportivo, imparando in questo modo anche ad apprendere un autentico legame con la natura, rispettandola e utilizzandone gli elementi.

Quello che la vela esprime in maniera piena: rispetto per il mare e utilizzo degli elementi che la natura offre. In questo si esprime davvero il senso sportivo che sempre più conquista grande parte della nostra pubblica opinione.

C'è anche un rapporto intenso tra natura e tecnologia, come Luna Rossa dimostra. Anche per chi, come me, non ha alcun titolo, né alcuna competenza, per

esprimere valutazioni: seguire quest'estate le prestazioni di Luna Rossa è stato entusiasmante e fortemente coinvolgente. A dimostrazione che un sano, autentico, corretto rapporto con la natura consente anche di affrontare in maniera sana l'utilizzo della tecnologia più avanzata.

Per questo -ha concluso Mattarella rivolgendosi agli sportivi- vi ringrazio ed è un piacere avervi qui e ringraziarvi per le prestazioni che svolgete, per i successi raccolti, ma soprattutto per il vero spirito sportivo, che esprimete e praticate.”



## MSC A LIVORNO PER CHIARIMENTI SUL PROGETTO DARSENA EUROPA

A Palazzo Rosciano, sede dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, il confronto a porte chiuse tra l'ente portuale e una delegazione di imprese guidate da Msc.

Come ormai noto il colosso armatoriale aveva manifestato il suo interesse per quella che sarà la Darsena Europa con una lettera scritta in cui si chiedevano dettagli sull'infrastruttura attesa.

La cosa aveva suscitato soddisfazione da parte del presidente dell'AdSp Luciano Guerrieri, confermando la bontà dell'opera.

Ricordiamo che in passato anche altri si erano fatti avanti interessati dalla nuova infrastruttura portuale: nel 2018 ad esempio era stato Tdt a presentare un'istanza di concessione in project financing corredata di progetto preliminare, piano economico-finanziario, e bozza di concessione (ne avevamo parlato qui).

Quello con Msc (& co), spiegano in una nota dall'AdSp è stato un "incontro interlocutorio per presentare il quadro aggiornato dei lavori e per valutare le modalità di affidamento della realizzazione e gestione dell'opera terminalistica".

A partecipare per la parte di "casa" la struttura commissariale della Darsena Europa, il presidente dell'AdSp e commissario straordinario dell'opera, Luciano Guerrieri, la vice commissaria Roberta Macii, il dirigente tecnico Enrico Pribaz e il dirigente amministrativo Simone Gagliani con il segretario generale Matteo Paroli.

All'altro capo del tavolo Paolo Maccarini, top manager di Msc, il terminalista Lorenzini (con Ennio e Dino Lorenzini), Piero Neri e Maurizio Sardi (Fratelli Neri).

"È stato un confronto propositivo sulle opportunità di sviluppo dello scalo portuale toscano. L'iniziativa ci ha permesso di fornire ai nostri interlocutori un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei lavori pubblici" ha detto al termine Guerrieri, sottolineando come le imprese aggiudicatrici (Sidra,



Fincantieri, Sales e Fincosit) stiano lavorando senza sosta per consolidare le aree della prima vasca di colmata.

Le ultime stime sui tempi di consegna indicano che l'inaugurazione dei primi piazzali dovrebbe avvenire entro due anni.

"Abbiamo sinora realizzato 12.000 dreni ed effettuato le operazioni di precarica per ulteriori 150.000 metri cubi, è in corso il consolidamento dei primi 80.000 metri quadrati della cassa di colmata".

Il presidente ha riportato anche gli avanzamenti dei lavori lato mare: "I lavori di dragaggio e di realizzazione delle opere foranee partiranno a breve e i lavori ci consentiranno di costruire anche una terza vasca di colmata, quella dove sorgerà il futuro terminal ro-ro previsto dalla seconda fase dell'opera, e che servirà a raccogliere tutto il materiale dragato".

Da parte loro, gli interessati hanno chiesto chiarimenti sulla progettazione. "Ci siamo lasciati con alcuni spunti di riflessione reciproci" ha spiegato Roberta Macii.

"In questi giorni ci occuperemo di raccogliere i dati e le informazioni aggiuntive che ci sono state richieste e ci siamo riservati di completare il lavoro di approfondimento necessario alla individuazione delle strade percorribili per l'affidamento della concessione. A prescindere dal percorso scelto, si dovrà passare da una gara pubblica".



# UNIPOINT

LIVORNO

**CI PRENDIAMO CURA  
DELLE VOSTRE MERCI.**

[uniportlivorno.it](http://uniportlivorno.it)

## ADMIRAL 100MT ATTUALMENTE IL PIÙ GRANDE YACHT IN COSTRUZIONE IN ITALIA

Procedono, nel cantiere di Marina di Carrara, le attività di outfitting dell'ammiraglia Admiral 100mt, attualmente il più grande yacht in costruzione in Italia, capolavoro made in Italy per forme, linee e soluzioni stilistiche.

Questo gigayacht progettato dallo studio Winch Design e gestito dalla società di consulenza Magnitude Yachts, presenta linee classiche, raffinate e contemporanee, come espressione di eccellenza progettuale combinata con la massima performance e attenzione all'eco-sostenibilità, grazie a contenuti altamente tecnologici e ad un innovativo sistema di propulsione diesel-elettrico.

Una pista di atterraggio per elicotteri certificata, una grande piscina, una spa da sogno, un salone multi deck e le confortevoli cabine guest sono solo alcuni degli elementi che faranno di questo yacht il punto di riferimento della nautica di lusso di nuova generazione.

L'eleganza degli esterni assieme alla dote avveniristica dell'ecosostenibilità confermano il valore aggiuntivo di questo motoryacht.

"Confermiamo con questo progetto il nostro know-how e le nostre specifiche competenze nella costruzione di mega a giga motoryacht di grandi dimensioni" ha detto Giovanni Costantino, Founder & CEO di The Italian Sea Group.

"Siamo soddisfatti di come procede la produzione di questo yacht, il più grande in costruzione in Italia, e della collaborazione con partner internazionali prestigiosi quali Magnitude Yachts e Winch Design, con i quali si è instaurata una forte sinergia professionale che garantirà sicuramente un risultato eccellente".

"Magnitude è lieta che questo importante progetto di livello mondiale stia avanzando bene nell'avvio della nuova fase di costruzione in Italia. È il secondo dei tre progetti costruiti da The Italian Sea Group sotto la nostra gestione e si aggiunge alla



crescente presenza globale dei progetti Magnitude in tutto il mondo. Il nostro principio guida è quello di fornire uno yacht di qualità eccellente, di alto valore e consegnato nei tempi definiti con l'armatore" attesta Magnitude.

"Winch Design ha curato gli esterni e gli interni di Project '597', un progetto di punta e di riferimento per The Italian Sea Group e per l'industria dei gigayacht. Stile di vita, avventura e divertimento si fondono in un progetto che incarna il nostro impegno per l'innovazione, utilizzando un'ampia lavorazione del vetro per creare un design decisamente audace. Siamo entusiasti di vedere il progredire di questo ambizioso progetto" dice Winch Design.

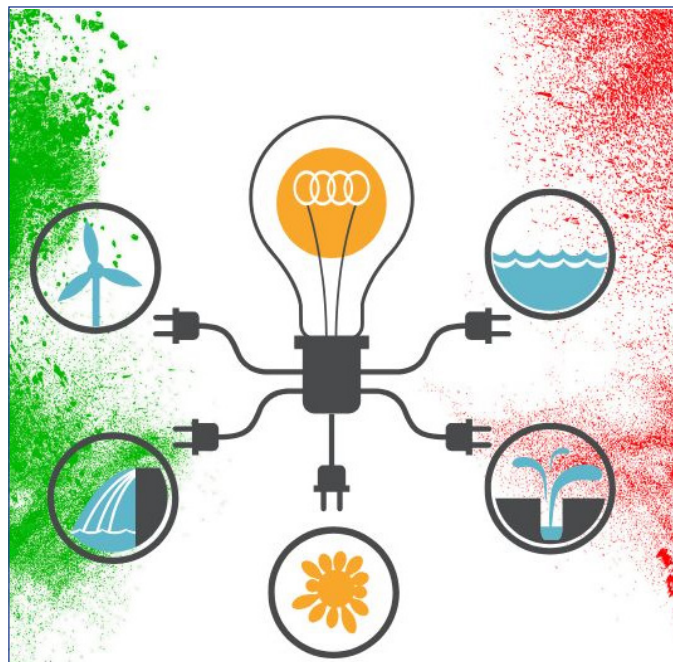
Il varo e la consegna di Admiral 100mt sono previsti per il 2026.

## RINNOVABILI DA RECORD: NEL 2024 COPERTO IL 41,2% DELLA DOMANDA ELETTRICA

Il 2024 è stato un anno da record per le energie rinnovabili in Italia. Secondo i dati pubblicati da Terna, il gestore della rete elettrica nazionale, la copertura della domanda elettrica da fonti rinnovabili ha raggiunto il 41,2%, in aumento rispetto al 37,1% del 2023, nonostante un incremento del 2,2% dei consumi, che hanno toccato i 312,3 miliardi di kWh. Il risultato è stato trainato dalla ripresa della produzione idroelettrica (+30,4%), favorita da una maggiore piovosità, e dal fotovoltaico (+19,3%), che ha superato i 36 TWh grazie a nuovi impianti, prevalentemente di piccole dimensioni. In calo, invece, l'eolico (-5,6%) e il geotermico (-0,8%). La produzione nazionale ha soddisfatto l'83,7% della domanda, mentre il restante 16,3% è stato coperto dal saldo netto dell'energia scambiata con l'estero. Complessivamente, la produzione interna è cresciuta del 2,7%, mentre la generazione da fonti termiche è calata del 6,2%, con una riduzione drastica del carbone (-71%), ormai limitato alla Sardegna.

**Nuova capacità installata e accumuli in aumento**  
Nel corso del 2024, la capacità installata da fonti rinnovabili è aumentata di 7.480 MW (+29% rispetto al 2023), superando il target del quadriennio 2021-2024 stabilito dal DM Aree Idonee. A fine anno, l'Italia conta 76,6 GW di potenza rinnovabile installata, di cui 37,1 GW di solare e 13 GW di eolico. Anche la capacità di accumulo ha registrato un incremento significativo, con 2.113 MW aggiunti nel 2024. In totale, gli impianti di accumulo italiani hanno raggiunto una capacità di 12.942 MWh, sostenuti da incentivi fiscali per i piccoli impianti e dai contratti a termine del capacity market per le installazioni di grande scala.

**Consumi elettrici e variazioni territoriali**  
L'aumento dei consumi, pari al 2,2%, è stato influenzato da un'estate particolarmente calda, con picchi di domanda che hanno raggiunto i 57,5 GW il 18



luglio. L'incremento è stato uniforme a livello territoriale: +2,2% al Nord, +2,3% al Centro e +2,1% al Sud e nelle Isole. L'indice IMCEI, che monitora i consumi di circa 1.000 imprese energivore, è rimasto stabile (-0,3%), con settori come cemento, cartario e alimentare in crescita, mentre sono risultate in calo le industrie chimiche e dei metalli non ferrosi.

**Interconnessioni e export in crescita**  
Nel 2024 l'export elettrico italiano è cresciuto del 47,9%, raggiungendo per la prima volta picchi superiori a 4.000 MW in alcune ore di dicembre. Le interconnessioni si confermano fondamentali non solo per importare energia ma anche per gestire la variabilità della generazione rinnovabile. L'incremento delle rinnovabili e la progressiva riduzione delle fonti fossili rappresentano un passo importante verso la transizione energetica, ma restano sfide aperte. La variabilità delle fonti rinnovabili richiede ulteriori investimenti in accumuli e infrastrutture di rete, per garantire flessibilità e sicurezza del sistema.

## **CCNL LOGISTICA E TRASPORTI: VALIDATO QUASI DAL 97% DEI LAVORATORI**

“L’ipotesi di rinnovo del contratto nazionale logistica, trasporto merci e spedizione è stata validata con il 96,75% dei consensi”. Così annunciano Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti aggiungendo che “esprimiamo soddisfazione per il coinvolgimento e la partecipazione delle lavoratrici e dei lavoratori del settore alle assemblee certificate che si sono tenute su tutto il territorio nazionale”.

Un risultato che, spiegano, è frutto di un lavoro collegiale avviato con la costruzione della piattaforma rivendicativa e della grande partecipazione collettiva alla trattativa per il rinnovo che ha portato alla firma del 6 Dicembre scorso.

“La sottoscrizione del contratto -affermano Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti- evidenzia come l’unità sindacale produce da sempre un miglioramento dei diritti e dei salari e delle condizioni di sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori sui luoghi di lavoro”.

Il nuovo contratto, lo ricordiamo, è arrivato dopo un iter durato nove mesi e sarà valido fino al 31 Dicembre 2027.

A firmarlo tutte le organizzazioni datoriali e sindacali, con novità normative e economiche.

Aggiornamento delle regole sul lavoro: nuove disposizioni per migliorare la flessibilità operativa e contrastare l’assenteismo.

Lavoro agile e diritto alla disconnessione: introdotte norme per garantire un migliore equilibrio tra vita lavorativa e privata.

Sicurezza e inclusione: rafforzate le misure per la sicurezza sul lavoro e il contrasto alle discriminazioni di genere.



Qualificazione della filiera: gestione più rigorosa degli appalti per promuovere trasparenza e professionalità. Conferma delle norme sull’orario di lavoro: ribadite le disposizioni sulla discontinuità lavorativa per il personale viaggiante.

Aumenti salariali a regime: 230 euro per il personale non viaggiante (livello 3S) e 260 euro per il personale viaggiante (livello 3B).

Elemento Professionale d’Area (EPA): una nuova voce retributiva che premia le competenze e la professionalità del personale.

## FEDERLOGISTICA: IL FUTURO DELL'ITALIA PASSA DA DIGITALIZZAZIONE E IA

La logistica come chiave per lo sviluppo economico del Paese. Questo il messaggio centrale emerso dall'Assemblea di Federlogistica-Conftrasporto, dove Carlo Sangalli, Presidente di Confcommercio, ha ribadito l'importanza di un settore sempre più strategico per imprese e territori. "La logistica è l'elemento cruciale per connettere economie e territori," ha dichiarato Sangalli. "I porti, ad esempio, non sono più solo scali merci, ma veri e propri hub energetici e digitali, oltre che snodi fondamentali per il turismo." Secondo Sangalli, digitalizzazione e intelligenza artificiale non riducono, ma potenziano il ruolo della logistica. "Questi strumenti possono ottimizzare processi, ridurre sprechi e anticipare le esigenze del mercato, accelerando i tempi di risposta in un contesto di crisi ricorrenti," ha aggiunto.

Un tema, quello dell'innovazione, che ha trovato ampio spazio nelle discussioni dell'Assemblea. Luigi Merlo, Presidente uscente di Federlogistica, ha sottolineato come l'intelligenza artificiale possa essere determinante nei prossimi anni per affrontare le sfide legate alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali e alla gestione di flussi complessi, dal trasporto merci al turismo urbano.

### Un settore in crescita e trasformazione

La logistica contribuisce già oggi per oltre il 10% al PIL italiano, un peso destinato ad aumentare grazie alle iniziative di digitalizzazione. Federlogistica, che rappresenta più di mille imprese tra cui giganti come Amazon, punta a consolidare questo ruolo strategico attraverso l'adozione di tecnologie avanzate e un approccio innovativo alla rappresentanza delle imprese. Merlo ha ricordato che non esiste una sola logistica, ma una pluralità di sistemi che



vanno dalla gestione delle infrastrutture al trasporto merci, dalla mobilità urbana alla logistica dei magazzini. "Ogni ambito può beneficiare dell'innovazione tecnologica, superando gli ostacoli burocratici e ottimizzando le risorse."

### Un nuovo modello associativo e la sfida del lavoro

Durante il suo mandato, Merlo ha costruito un modello associativo che non si limita alla rappresentanza sindacale, ma punta a ispirare e guidare l'innovazione accanto alle aziende, grandi e piccole. Ora il testimone passa a Davide Falteri, con la sfida di proseguire lungo il sentiero tracciato: digitalizzazione spinta, intelligenza artificiale e un patto tra aziende e sindacati per governare i cambiamenti nel mondo del lavoro.

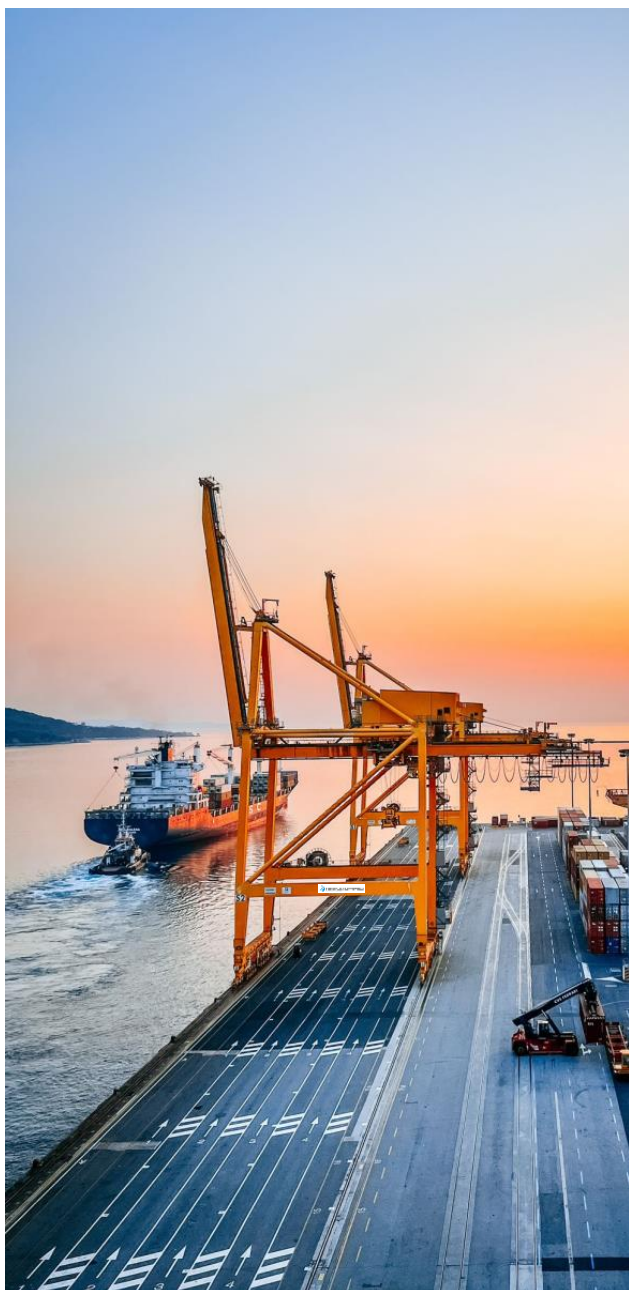
La logistica si conferma così non solo un pilastro dell'economia italiana, ma anche un laboratorio di innovazione che può rendere il Paese più competitivo a livello internazionale.





# T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



**T.O. Delta S.P.A.**

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

[info@todelta.it](mailto:info@todelta.it)

+39 0586 243 907

1921



Ignazio Messina &amp; C.

## SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **NAPOLI** per:

<b>LIBIA</b> via Jeddah	MISURATA - TRIPOLI - BENGHAZI	ogni 15 giorni
<b>ALGERIA</b>	ALGERI	ogni 12 giorni
<b>TUNISIA</b>	TUNISI	settimanale
<b>LEVANTE</b>	ALEXANDRIA	ogni 20 giorni
<b>ARABIA SAUDITA</b>	JEDDAH	settimanale
<b>MAR ROSSO</b>	AQABA GIBUTI	ogni 10 giorni ogni 20 giorni
*via Jebel Ali	PORT SUDAN ADEN*	settimanale ogni 15 giorni
<b>GOLFO ARABICO</b> <b>INDIA</b> <b>PAKISTAN</b>	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA via Mundra AL JUBAIL* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 15 giorni
*via Jebel Ali		
<b>AFRICA OCCIDENTALE</b> *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](http://WWW.MESSINALINE.IT)

**IGNAZIO MESSINA & C.**

GENOVA:

Tel. 010 53961

Fax 010 5396264

[info@messinaline.it](mailto:info@messinaline.it)

**IGNAZIO MESSINA & C.**

MODENA:

Tel. 059 351381

Fax. 059 357719

[modena@messinaline.it](mailto:modena@messinaline.it)

**IGNAZIO MESSINA & C.**

NAPOLI:

Tel. 081 963461

Fax. 081 9634699

[napoli@messinaline.it](mailto:napoli@messinaline.it)



# 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	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
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"	1	MSC TORONTO	ME505W	05/02		31/1	2/2	07/02	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC MATILDE V	MU506W	12/02		7/2	9/2	14/2				
		MSC MADRID	MU506W	19/2		14/2	16/2	21/2				
		MSC UBERTY VIII	MU507W	26/2		21/2	23/2	28/2				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	2	MSC RANIA	MG506W				31/1		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ESTHI	MG507W				7/2					
		MSC BEIJING	MG508W				14/2					
		MSC SUSANNA	MG509W				21/2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA GOLF - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	MSC RANIA	MG506W		10/2	5/2	7/2		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ESTHI	MG507W		17/2	12/2	14/2					
		MSC BEIJING	MG508W		24/2	19/2	21/2					
		MSC SUSANNA	MG509W		3/3	26/2	28/2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
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 NIOVI VIII	MG510W		10/3	5/3	7/3		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC ESTHI	MG507W		17/2	12/2	14/2					
		MSC BEIJING	MG508W		24/2	19/2	21/2					
		MSC SUSANNA	MG509W		3/3	26/2	28/2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
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	4	MSC GISELLE	MC505A		5/2	27/1			vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC MAXINE	MC506A		12/2	3/2						
		MSC NAOMI	MC507A		19/2	10/2						
		MSC CATERINA	MC508A		26/2	17/2						
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it												
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 NICOLE X	NL505R		8/2		7/2		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC DARIEN	NL506R		15/2		14/2					
		MSC INES	NL507R		22/2		21/2					
		MSC MADELEINE	NL508R		1/3		28/2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)	6	MSC ANGELA	CD506A	6/2	8/2	11/2	12/2		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC KIM	CD507A	13/2	15/2	18/2	19/2					
		MSC JORDAN III	CD508A	20/2	22/2	25/2	26/2					
		MSC CARMEN	CD509A	27/2	1/3	4/3	5/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it												
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 - Malé	7	MSC VIRGINIA	FD507E				10/2		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC CATANIA	FD508E				17/2					
		MSC VERONA	FD509E				24/2					
		MSC VIVIANA	FD506E				5/2					
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 - Malé.		MSC VIRGINIA	FD507E				12/2		vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC CATANIA	FD508E				19/2					
		MSC CATANIA	FD509E				26/2					

# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail: T015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



PER	NAVE	VOY	LI	GE	NA	CIV	VE	RA	AN	TS		
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it												
<b>MAH ROSSO</b> - Jeddah, King Abdullah, Agaba, GIBUTI, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne) <b>EAST AFRICA</b> - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu <b>INDIA</b> - Nhava Sheva, Mundra, (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam <b>PAKISTAN</b> - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (KICT) <b>BANGLADESH</b> - Chittagong <b>SRI LANKA</b> - Colombo <b>MALDIVE</b> - Male	7 bis	MSC MATILDE V	YZ506R			5/2						
		TBN	TBA			12/2	vedi servizio 4	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		TBN	TBA			19/2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it												
<b>BRASILE</b> - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde  <b>URUGUAY</b> - Montevideo  <b>PARAGUAY</b> - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar  <b>ARGENTINA</b> - Buenos Aires (e prosezuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.	8	MSC ATHOS	MM506A	7/2		9/2						
		MSC AGADIR	MM507A	14/2		16/2						
		MSC TORONTO	ME505W			2/2		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		TBN	TBA			9/2						
		TBN	TBA			16/2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it												
<b>CILE</b> - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne)  <b>PERU</b> - Callao, Paíta  <b>ECUADOR</b> - Guayaquil  <b>COLOMBIA</b> - Buenaventura, Cartagena <b>VENEZUELA</b> - Puerto Cabello, La Guayra <b>COSTARICA</b> - Moin, Puerto Caldera <b>GUATEMALA</b> - Puerto Barrios, Puerto Quetzal <b>HONDURAS</b> - Puerto Cortes <b>PANAMA</b> - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne) <b>EL SALVADOR</b> - Acajutla <b>NICARAQUA</b> - Cojutepe	9	MSC GIULIA	MC504A	27/1	29/1	27/1						
		MSC GISELLE	MC505A	3/2	5/2	3/2						
		MSC MAXINE	MC506A	10/2	12/2	10/2		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC NAOMI	MC507A	17/2	19/2	17/2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)  <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau  <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe  <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo <b>POD</b> - Douala + Luanda <b>POL</b> - Livorno - vedi servizio 1	10	MSC ANGELA	CD506A	11/2								
		MSC KIM	CD507A	18/2		vedi servizio 13bis	vedi servizio 2	vedi servizio 5	vedi servizio 18	vedi servizio 10	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC JORDAN III	CD508A	25/2								
		MSC CARMEN	CD509A	4/3								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne)  <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau  <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe  <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou  <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo. vedi Serv.14 bis	11	MSC GISELLE	MC505A	31/1	5/2	13/1						
		MSC MAXINE	MC506A	7/2	12/2	20/1						
		MSC NAOMI	MC507A	14/2	19/2	27/1		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	
		MSC CATERINA	MC508A	21/2	26/2	3/2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.  <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne  <b>NUOVA CALEDONIA</b> - Noumea  <b>INDIAN OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets  <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga  <b>MAURITIUS</b> - Port Louis <b>MAYOTTE</b> - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment	12	MSC AZOV	MA504A	6/2								
		MSC ASYA	MA505A	13/2								
		MSC HEIDI	MA506	20/2			vedi servizio 18	vedi serv 4 via Lsp		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		APL BOSTON	ONNKPE	27/2								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sidney, Adelaide, Brisbane e prosezuzioni interne.  <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff e prosezuzioni interne  <b>NUOVA CALEDONIA</b> - Noumea  <b>INDIAN OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga <b>MAURITIUS</b> - Port Louis <b>MAYOTTE</b> - Longoni, direct service, accettazione referer in cold treatment	12 bis	MSC RANIA	MG506W			7/2						
		MSC ESTHI	MG507W			14/2						
		MSC BEIJING	MG508W			21/2						
		MSC SUSANNA	MG509W			28/2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
<b>GOLFO PERSICO</b> - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaah = Hamad  <b>ESTREMO ORIENTE CINA</b> - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan  <b>JAPAN</b> - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama  <b>JAPAN</b> - via Busan Osaka, Hakata, Kobe	13	MSC CELESTINO MARESCA	FJ505E			3/2						
		MSC NELA	FJ506E			10/2		vedi serv. 14bis	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		MSC FEBE	FJ507E			26/2						
		MSC LENI	FJ508E			6/3						

# 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	LI	SP	NA	GIT	CE	VE	RA	AN	TS	
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it													
GOLFO PERSICO - Dubai ,Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	13 bis	MSC VIVIANA	FD506E		5/2		-----	-----	6/2				
		ESTREMO ORIENTE CINA- Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)	MSC VIRGINIA	FD507E		12/2		-----	-----	13/2	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
		SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)	TBN	YZ508R		20/2		-----	-----	21/2			
JAPAN- via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN- via Busan Hakata, Kobe, Osaka		TBN	YZ509R		27/2		-----	-----	28/2				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it													
ALGERIA - Algeri	14	MSC WAVE F	YA505A		1/2								
		SCARLETTA	YA506A		8/2		vedi serv. 2	vedi serv. 4				vedi servizio 18	
		MSC WAVE F	YA507A		15/2								
		SCARLETTA	YA508A		22/2								
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it													
MOROCCO - Casablanca + ALGERIA via Vlc - Orano,Skikda,Bejaia,Annaba.	15	MSC HONG KONG V	YM506A		3/2								
		MSC RITA V	YM507A		10/2								
		MSC HONG KONG V	YM508A		17/2		vedi servizio 1	vedi serv. 4				vedi servizio 18	
		MSC RITA V	YM509A		24/2								
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it													
TURCHIA   GRECIA   SIRIA   EGITTO   MAR NERO   CIPRO   LIBANO   TUNISIA   LIBYA - via Gioia Tauro	16					Vedi serv. 12	vedi serv 7 e 8					vedi serv 12 bis	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it													
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	17	MSC ATHOS	MM506A		7/2		9/2						
		MSC AGADIR	MM507A		14/2		16/2						
		MSC ALBANY	MM508A		21/2		23/2						
		MSC SARA ELENA	MM509A		28/2		2/3						
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO													
	18	MSC CAITLIN	AE505A		4/2	3/2				2/2			
		MSC LEA II	AE506A		11/2	10/2				9/2		BAFA, ASHDOO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC CAITLIN	AE507A		18/2	17/2				16/2			
		MSC REET II	AC506A					8/2		11/2			
		MED BEYKOZ	AC507A					15/2		18/2		EYVAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, COCANTATA,ISTANBUL, GEMLIK, ALUSIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC POLINA	AC508A					22/2		25/2			
		MSC EAGLE III	AB506A		7/2	3/2	9/2		5/2	12/2			
		MSC HARMONY III	AB507A		14/2	10/2	16/2		12/2	19/2		PIRAEUS,ALEXANDRIA OLD PORT, MERSEN, ISKENDERUN, BERUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC ANTWERP III	AB508A		21/2	17/2	23/2		19/2	26/2			
		MSC SHEILA F	AY505R		1/2					3/2		BAR, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MSC SHEILA F	AY506R		25/1					10/2			
		ASTRID MAERSK	506E							5/2			
		MAERSK HAVANA	507E							9/2		BALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHENGLI DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg04@mscspadoni.com)	
		MAERSK CAMPTON	508E							14/2			
		MED TRABZON	AS506A		6/2	15/2				5/2			
		MED SAMSUN	AS507A		13/2	15/2				12/2		ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, SERRICE, ALUSIA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
		MED TRABZON	AS508A		20/2	22/2				19/2			
		MSC MANSVI II	AA505A		3/2	5/2				2/2			
	LUEBECK	AA506A		10/2	12/2				9/2		PIRAEUS, LIMASSOL, BERUT, ALEXANDRIA EL DEKHELA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC MADISON II	AA507A		17/2	19/2				16/2				