



MAGAZINE

il Messaggero Marittimo



ASSOPORTI
ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

tl **transport**
logistic

the leading exhibition

Messe Munchen
june, 4-7 2019

SEE YOU AT
HALLE B3
STAND 218

supplemento al numero odierno | sped. abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/L1/000



Structures, services, technologies and certificated processes dedicated to integrated logistics. Your partner to move your goods in the world.



Logistic thought. Intermodal core.
www.cepimspa.it

INSIDE THIS MAGAZINE

4	RENATO ROFFI	PREFACE
6	EDOARDO RIXI	MAKE ECONOMY
9	ALESSANDRO PANARO	THE SPECIAL ECONOMIC AREAS
17	TRIESTE MARINE TERMINAL	RECORD YEAR AT MOLO VII
20	FEDESPEDI	DEVELOP A LOGISTIC CULTURE
25	INTERPORTO VESPUCCI	A STATE-OF-THE-ART FACILITY
29	CEPIM	HISTORY, INNOVATION AND TRAINING
33	GRIMALDI	FIRST WORLDWIDE OPERATOR IN MARITIME TRANSPORT OF ROLLING CARGO
39	TERMINALE OLT	NECESSARY INFRASTRUCTURE SECURITY OF THE NATIONAL GAS SYSTEM
45	PAOLO FEDERICI	ON THE NEW SILK ROAD
51	PINO MUSOLINO	INTERMODALITY AT THE SERVICE OF GROWTH
55	LOGWIN	BELT AND ROAD INITIATIVE
59	AdSp ADRIATICO CENTRALE	TRAFFIC ON MOTORWAYS OF THE SEA
63	AdSp LIGURE ORIENTALE	TRAFFIC OF TEUS AND DEVELOPMENT OF CRUISES
69	GREEN LOGISTICS EXPO	WHERE LOGISTICS MEETS BUSINESS
73	SAIMARE	LEADING OPERATOR IN MARITIME SHIPMENTS AND TRANSPORT
77	CONSORZIO ZAI	KICK OFF MEETING VENETO INTERMODAL



di RENATO ROFFI

Il trasporto di merci o colli della natura più svariata da un luogo a un altro, anzi, da un continente a un altro, senza che vengano superati i costi previsti e, preferibilmente, entro tempi contenuti e rigorosamente programmati, genera una gamma sempre più ampia di effetti connessi ed interdipendenti, non ultimo quello di un positivo scambio a livello mondiale di esperienze e di informazioni utili ad ottenere servizi sempre più competitivi ed efficienti.

Tutto ciò costituisce, in senso lato, ciò che, con un termine abbastanza omnicomprensivo, mutuato direttamente dal mondo militare e derivato (tanto per cambiare) dal greco classico "λογικός" (logikos) ovvero qualcosa che ha senso logico, si chiama oggi, appunto, logistica.

Il fenomeno logistica non è certo dei nostri tempi, i Persiani e, più ancora, i Romani furono maestri. Affermatasi in chiave moderna

nell'ultimo dopo guerra, l'organizzazione logistica è andata via via consolidandosi fino a divenire, più o meno negli anni ottanta del novecento, quello di cui oggi stiamo parlando e si è ormai inserita come parte essenzialmente integrante in ogni ganglio e in ogni aspetto dello spietato universo produttivo e commerciale investendo, pur in forme e misure diverse, il vivere quotidiano di ciascuno di noi al punto che, praticamente, non ce ne accorgiamo neppure.

E', dunque, anche per questo e, forse, proprio per questo che oggi si guarda alla logistica come a uno dei motori più potenti, forse addirittura il primo, della crescita mondiale, un motore che le imprese italiane, spesso fra mille ostacoli burocratici e non ostante la rapacità del fisco, contribuiscono da par loro a far girare convenientemente.

Gli imprenditori d'Italia - ce ne sono moltissimi meritevoli e degnissimi di essere definiti tali - forti delle loro inarrivabili maestrie, sanno ben distinguersi e farsi apprezzare, oltre che per un certo..... stile ancestrale che la globalizzazione non è ancora riuscita ad offuscare, anche per la volontà e la capacità di afferrare e valorizzare le enormi potenzialità offerte da un territorio caratterizzato da una posizione geografica unica, da una storia affascinante quanto ineguagliabile di cui sono i naturali eredi e da un'esperienza marinara che, per quanto riguarda la qualità, l'efficienza e l'indiscussa abilità tutta italica nell'inventare soluzioni, colloca il nostro Paese ai vertici del commercio e dei traffici internazionali, qualunque sia la modalità con cui vengono svolti.

LOGIS

The transport of various goods or packages from one place to another—indeed, from one continent to another, without exceeding the expected costs and—preferably, within a short time and with careful, exact planning, generates an ever wider range of connected and interdependent effects, not the least of which includes a positive exchange at a global level—an exchange of experiences and information useful for obtaining increasingly competitive and efficient services.

All this constitutes—in a broad sense, what, with using a fairly comprehensive term, borrowed directly from the military world and derived, (for a change), from the classical Greek “logikos,” or something that makes logical sense, is called today—quite understandably, “logistics.”

The logistical phenomenon is certainly not one of our times, but rather an “artistic form” of which the Persians and—perhaps even more so, the ancient Romans were masters. Established in a modern “key moment” during the last post-war period, logistical organization has gradually become consolidated and has become—more or less starting in the 1980s, the one to which we are referring today and has now become an essential part of every ganglion and is present in every aspect of the ruthless production and commercial investing “universe” that is so interwoven—in various ways, to each and every one of our daily lives to the degree that we—for the most part, aren’t even aware of it.

It is, therefore, also for this and—perhaps, precisely for this reason that today we look at logistics as one of the most powerful engines, perhaps even being the primary motivator of world growth, an engine that Italian companies—often amidst thousands of bureaucratic obstacles and notwithstanding the rapacity of the tax authorities, somehow manages to function better perhaps as a result of these obstacles.

The entrepreneurs of Italy—and there are many whom we can define as being such—with their unparalleled mastery, they have learned how to distinguish themselves and to be appreciated. This is also true for those who have managed

to maintain the same ancestral commitment to preserving their brands’ styles—styles that have managed to survive despite the ever-present threat of globalization. Usually this can be attributed to their abilities in taking advantage of the enormous potential of the unique geographical position they occupy. Indeed, Italian manufacturers benefit from the strategic maritime placement of the Italian peninsula, combined with the often creative way in which Italians are able to find solutions to everyday problems, furthered by the Italian commitment to quality. These attributes help place our country at the top of international trade and commerce, which are further aided by modern approaches to business practices. I efficiency, also for the will and ability to grasp and exploit the enormous potential offered by a territory characterized by a unique geographical position, by a fascinating and incomparable history of which they are the natural heirs and by a seafaring experience which, as far as quality is concerned, efficiency and the undisputed all-Italian ability to invent solutions, places our country at the top of international trade and commerce, whatever the way in which they are carried out.

LOGISTICS

FARE SISTEMA

(da quanto tempo se ne parla?)

MENO BUROCRAZIA (*idem*) E PIÙ INTERMODALITÀ

EDOARDO RIXI

Viceministro Infrastrutture e Trasporti



La ricetta, così scarna da sembrare addirittura banale, suona, come un'amara denuncia di quanto non ostante i vacui quanto roboanti proclami da parte dei diversi governi che si sono succeduti, non siamo ancora riusciti ad attuare. Chissà che le prospettive aperte dagli ultimi accordi commerciali con il colosso cinese non imprimano finalmente una spinta decisiva, non soltanto ai porti di Trieste, già proiettata verso i traffici con l'Oriente e Genova (che, però denuncia una non ottimale capacità ferroviaria), ma anche per l'intero complesso portuale italiano e al nostro sempre affannoso apparato economico.

"Non solo Trieste e Genova, ce ne sarà per tutti o quasi - ha detto il vice ministro Edoardo Rixi, durante un intervento a La Spezia in una manifestazione sulle crociere nell'Auditorium dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale - purché il processo avvenga ordinatamente e con l'opportuno controllo della mano pubblica".

"Il traffico delle crociere - ha osservato Rixi - può rivelarsi addirittura più importante del traffico logistico, se non altro per l'amplissimo indotto occupazionale che genera e non sono assolutamente da trascurare il comparto alimentare e quello turistico, un settore, quest'ultimo, che per i prossimi anni ha commissionato la costruzione di qualcosa come un centinaio di nuove navi che, una volta in linea, avranno bisogno di porti adeguatamente attrezzati in cui attraccare".

MAKE ECONOMY

(how long have we been talking about this?)

LESS BUREAUCRACY (*idem*) AND MORE INTERMODALITY

The recipe—so meager as to seem even trivial, sounds like a bitter denunciation of how—despite the vacuous and pompous proclamations by the various government administrations of recent years, we really haven't been able to do much of anything to reduce the bureaucratic quagmire that we find ourselves stuck in. We do remain optimistic, however, that the latest trade agreements with the various Chinese "giants" will hopefully give us the much needed boost to finally liberate ourselves, somewhat. The areas in which we find ourselves most hopeful include the Port of Trieste, a port already geared towards trade with the East, and Genoa, which—despite its decidedly less-than-desirable railway capacity, still remains strong. Additionally, we retain a great deal of optimism with regard to the entire Italian port complex, along with a great deal of respect for our always thriving "economic apparatus."

"Not only with regard to Trieste and Genoa...there will be room for everyone or almost everyone." This was a recent comment made by Italian Deputy Minister Edoardo Rixi, during an appearance in La Spezia at a demonstration on cruises in the Auditorium of the Port System Authority of the Eastern Ligurian Sea. Mr. Rixi continued by adding that, "provided the process takes place neatly and with the appropriate control of the public hand."

"The traffic of the cruises," Rixi observed, "can be even more important than the logistic traffic, if anything for the ample employment that such endeavors generate and we absolutely must not neglect the alimentary and touristic sectors. Lastly, one must remember the somewhere near one hundred new ships that—once they have been built, will need adequately equipped ports in which to dock."



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it

www.lorenziniterminal.it

LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

ELEMENTI DI SCENARIO INTERNAZIONALE E IL PUNTO SULL'ITALIA



ALESSANDRO PANARO

Head of Department Maritime & Mediterranean Economy

Il fenomeno delle Free Zone, secondo gli studi di SRM, ha registrato un trend in continua crescita, che non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione, né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi: nel 1997 il numero di ZES era pari a circa **845 in 93 Paesi**, tale valore è salito a **circa 4.500 e coinvolge circa 135 Paesi**.

Il 43% delle Free Zone nel mondo è concentrata in Asia e nella regione del Pacifico; a seguire le Americhe con il 24% ed ancora **l'Europa Centro-Orientale e l'Asia Centrale** che raggruppano il 19% del totale.

A livello di singoli Paesi spiccano la **Cina** ed il **Vietnam** con oltre 180 Free Zone. Nella stessa Cina **occupano** oltre 50 milioni di persone e **generano** 145 milioni di dollari di interscambio. **L'impatto economico** totale generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto generato, derivante dagli scambi, di poco **più di 850 miliardi di dollari**.

Secondo autorevoli stime, nelle Free Zone andrebbe a concentrarsi, con il passare del



tempo, il **40% circa del totale dell'export di un Paese**. Ad esempio nelle Free Zone dei Paesi dell'area MENA si concentra oltre il 36% del totale esportato dall'area, nell'Africa Sub Sahariana tale dato arriva quasi al 50%.

In termini di **occupati** il dato è più variegato; gli occupati delle Free Zone rappresentano a livello mondiale lo 0,2% del totale. Nell'area MENA il dato diventa dell'1,6%, nelle Americhe l'1,2% e nell'area Asiatica del 2,3%.

E' importante il tema della **governance** ed al riguardo esistono public zone (gestite da soggetti pubblici) e private zone (gestite da soggetti privati). Prendendo ad analisi un panel di 2.301 Free Zone, **il 62% sono risultate gestite da privati (negli anni '80 tale percentuale era del 25%)**; tuttavia esistono diversificazioni a seconda delle aree geografiche: ad esempio nelle Americhe il 73% è privato, **nell'area MENA l'81% delle Zone ha natura pubblica**.

In **Europa** esistono diversi casi di Free Zone a

diversi livelli di operatività (più che altro si tratta di punti franchi individuati all'interno di aree portuali); se ne contano ad esempio 10 in Danimarca, 8 in Germania, 3 in Grecia, 5 in Spagna (tra cui la famosa ZAL-Zona ad Attività Logistica di Barcellona).

Uno dei casi più famosi in Europa è rappresentato dalle **14 Free Zone** della Polonia che hanno creato circa 296.000 nuovi posti di lavoro; esse coprono una superficie di oltre 18mila ettari e interessano 162 città e 232 Comuni del Paese. Katowice rappresenta la realtà più importante e vanta la presenza di oltre 260 aziende con investimenti pari a 5,5 miliardi di euro e 58.000 nuovi posti di lavoro.

In queste aree della Polonia è possibile ottenere importanti **benefici** in termini di esenzioni fiscali (su tasse analoghe alle nostre IRPEF e IRES) ed alcuni Comuni offrono anche ulteriori esenzioni per le imposte locali; gli spazi sono adeguati all'esercizio delle attività industriali e produttive, i prezzi d'affitto sono particolarmente favorevoli e si può contare sull'assistenza offerta dalle autorità locali interessate ad accogliere nuovi investitori. Le ZES in Polonia presentano anche gradi diversi di specializzazione: alcune sul settore automotive, altre su apparecchiature elettriche oppure editoria ed altro.

Secondo gli ultimi dati disponibili, nelle ZES polacche sono localizzate **circa 80 imprese Italiane di vari settori**.

Una delle Free Zone più importanti dell'area **MENA** è a ridosso del porto di **Tanger Med** in Marocco. L'area logistico portuale e l'area "Franca" ospitano complessivamente circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un totale export di oltre 4 miliardi di euro. E' una zona fondata su ingenti investimenti nel settore automotive ma anche di altri comparti manifatturieri; le imprese possono contare sulla presenza di uno dei porti più efficienti del Mediterraneo che movimentava circa 3 milioni di container l'anno e di aziende logistiche di livello internazionale che gestiscono i terminal dello scalo.

Le ZES in Italia sono state istituite con Legge 3 Agosto 2017 n. 123. Esse sono



zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate situate entro i confini dello stato costituite da aree adiacenti purché presentino nesso economico funzionale...e che **comprendano un'area portuale**". Solo le regioni del Mezzogiorno possono presentare proposta di ZES ubicate dove siano presenti aree portuali ed al riguardo ciascuna regione del **Mezzogiorno** può presentare proposta di ZES o al massimo due proposte ove siano presenti più aree portuali. **Le imprese che investiranno nelle ZES in Italia potranno avere:** 1) **procedure semplificate** per adempimenti burocratici e per **l'accesso alle infrastrutture**; 2) un **credito di imposta** in relazione agli investimenti effettuati. Esse dovranno mantenere l'attività nella ZES per almeno 7 anni.

Viene messa in opera quindi una politica di

sviluppo istituzionale che pone il **"Porto al centro"**, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l'infrastruttura marittima ed il sistema di impresa che ruota intorno ad essa. Il **soggetto** per l'amministrazione della ZES è identificato nel comitato di indirizzo composto dal **presidente dell'Autorità portuale** che lo presiede, da un rappresentante della Regione, da un rappresentante del consiglio dei Ministri e da un rappresentante del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il comitato si avvale del segretario generale dell'Autorità portuale per le funzioni amministrative. Il segretario generale del porto può stipulare accordi o convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari.

Per approfondire www.srm-maritimeconomy.com

We shape the future of intermodal transport



Hupac Group – count on us.

- Shuttle Net Europe
- Intermodal Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Maritime Logistics
- Terminal Management



THE SPECIAL ECONOMIC AREAS

INTERNATIONAL SCENARIO AND FOCUS ON ITALY

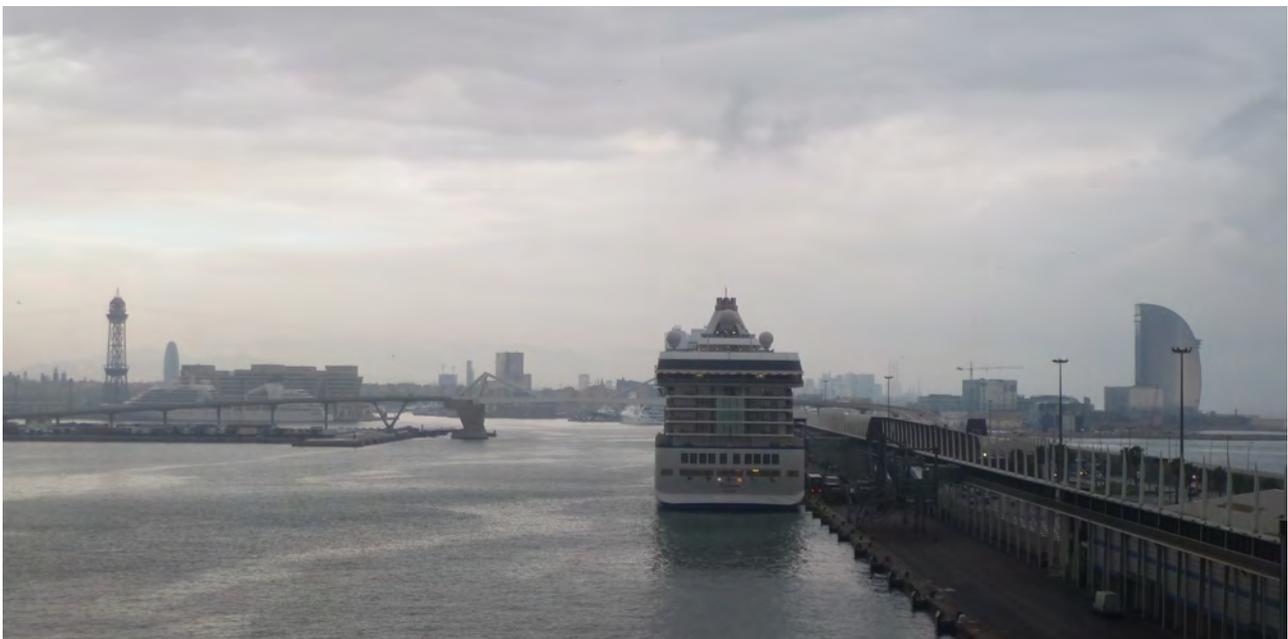
The phenomenon of Free Zones has shown a steadily increasing trend which did not stop during the age of globalization nor the financial economic crisis of the last few years: in 1997 the number of SEZs amounted **to 845 in 93 countries**, while now there are about **4,500 in 135 countries**.

43% of Free Zones in the world are located in Asia and in the Pacific area, 24% of them are in the Americas while only 19% are to be found in **Central-Eastern Europe and Central Asia**.

As regards individual countries, **China and Vietnam** have more than 180 Free Zones. In China, these employ 50 million people and generate \$ 145 million worth of exchanges.

Their overall economic impact amounts to over 68.4 million direct jobs and more than \$ **850 billion** worth of exchanges.

According to reliable estimates, Free Zones concentrate about **40% of total export of a certain country**. For instance, in Free Zones of the MENA countries about 36% of exports can





be found, while this figure goes up to nearly 50% in Sub Saharan Africa.

In terms of **employment**, data are more diversified as jobs in free zones account for 0.2% of the world's total. In the MENA area this figure is 1.6%, in the Americas 1.2% and in Asia 2.3%.

With regards to **governance**, there can be found public zones (managed by public bodies) and private zones (managed by private bodies). An analysis carried out on a sample of 2,301 free zones has revealed that **62% of these are managed by private bodies (this figure was 25% in the 1980s)**. Nevertheless, it is possible to find differences across geographical areas: 73% of free zones in the Americas is private while in the MENA region 81% of them is public. In Europe, there are many cases of free zones with different operational levels and these

mainly show the typical features of free points within port areas. For instance, there are 10 in Denmark, 8 in Germany, 3 in Greece and 5 in Spain (amongst these the famous ZAL-Zona de Actividades Logísticas of Barcelona).

One of the most successful concentrations of free zones can be found in **Poland**, where 296,000 jobs have been created by **14 Free zones**. These cover an area of over 18,000 hectares across 162 cities and 232 municipalities of the country. Katowice is the most important and boasts the presence of 260 companies with investments totalling € 5.5 billion and 58,000 jobs.

In these areas of Poland, it is possible to obtain great **benefits** in terms of tax discounts (on taxes similar to Italian IRES and IRPEF) and some local administrations also offer further



reductions of local taxes. Moreover, areas are appropriate to performing industrial and manufacturing activities, with particularly favourable rents and continuous assistance offered by local administrations which show a keen interest in attracting and welcoming new investors. Special Economic Zones in Poland also show different levels of specialization, i.e. automotive, electrical appliances, publishing and others.

According to the latest statistics, **approximately 80 Italian companies** operate in Polish Special Economic Zones across different sectors.

One of the most important free zones of the

MENA area is located in the port of **Tanger Med** in Morocco. The port-logistic area and the free zone host approximately 600 companies of all productive sectors which produce a total export of € 4 billion. This zone is based on big investments in the automotive industry and in other manufacturing sectors. Also, companies can count on one of the most efficient ports in the Mediterranean handling approximately 3 million containers per year and benefit from the services offered by international logistic companies that manage the terminals of the port. Special Economic Zones in Italy were established with Law 3rd August 2017 n. 123. In this law, free zones are defined as 'geographically limited and clearly identified areas located within the national territory and composed of adjacent zones provided that these have some economic functional link... and that they include at least one port area'. It is only the regions of the Mezzogiorno that can request to establish a SEZ located near port areas and in this regard, each region of the Mezzogiorno can file a maximum of two proposals if two port areas are present in the region.

Companies investing in Italian SEZ may have:

1) **Simplified procedures** for the execution of bureaucratic requirements and for access to infrastructures;

2) **Tax credit** in relation to investments made. Such companies will have to maintain their activity in the SEZ for at least 7 years.

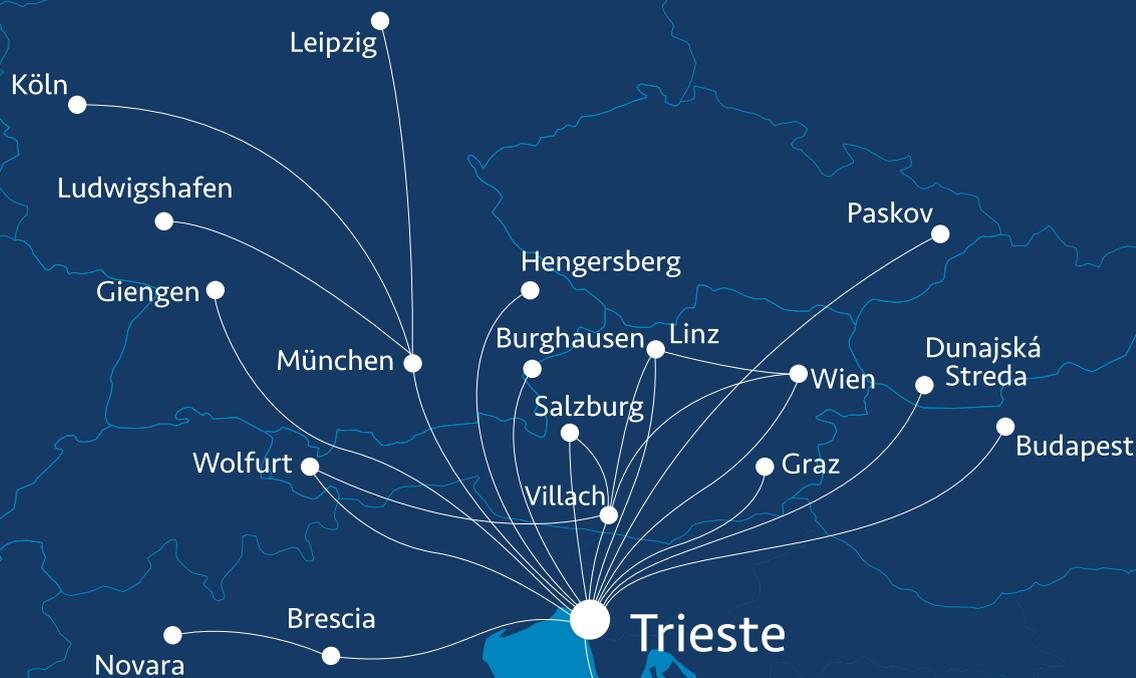
Therefore, the institutional development policy revolves around the port, and entrepreneurial initiatives, incentives and financial resources are generally employed to upgrade the maritime infrastructure and the whole surrounding business network.

The body that is in charge of managing the SEZ is the steering committee chaired by the President of the Port Authority and composed by a representative of each of the following: a) the regional administration, b) the Council of Ministers, c) the Ministry of infrastructure. The committee avails itself of the Secretary General of the Port Authority who performs administrative functions.

The Secretary General of the port can sign agreements with banks or financial intermediaries.

Focus on www.srm-maritimeconomy.com

Much more than a container terminal



In the heart of Europe

Trieste Marine Terminal is located at the northernmost point of the Adriatic Sea. With a wide range of intermodal connections, it is the natural gateway for Central and Eastern European markets.



TRIESTE MARINE TERMINAL

OUR NETWORK YOUR SUCCESS

Port of Trieste Punto Franco Nuovo – Molo VII – 34123 Trieste – Italy
www.trieste-marine-terminal.com

TRIESTE MARINE TERMINAL

UN ANNO DA RECORD AL MOLO VII



Con una crescita vicina al 15% e quasi 626,000 Teu, Trieste Marine Terminal ha raggiunto, nel corso del 2018, il miglior risultato di sempre nella movimentazione di container al Molo VII. Allo stesso modo, un nuovo record è stato stabilito nel traffico intermodale in partenza e in arrivo dal Molo VII del porto di Trieste: più di 3.000 treni operati e un 49,75% di aumento dei volumi, sempre durante il 2018. Trieste Marine Terminal è il terminal container del porto di Trieste: situato nel Nord Italia sul mare Adriatico, con un pescaggio di 18 metri in banchina e più di 900.000 Teu di capacità, rappresenta il punto di accesso più naturale per i mercati dell'Europa centrale e orientale. L'eccezionale posizione geografica di Trieste consente alle Compagnie di navigazione e agli importatori/esportatori di risparmiare tempo e costi utilizzando le strutture e i servizi di Trieste Marine Terminal. Procedure di transito semplici e chiare facilitano la ricezione e la consegna delle merci via Trieste nel modo più rapido ed economico, anche dal punto di vista doganale.



TMT è una struttura moderna che offre ai propri clienti efficienza e flessibilità nelle operazioni, una vasta gamma di connessioni intermodali e servizi al terminal competitivi in termini di spesa: le sedi servite permettono a Compagnie di navigazione, spedizionieri e operatori di collegare Trieste in modo sicuro e rapido con il cuore dell'Europa, anche grazie alla rete di uffici del Gruppo in Italia e nell'Europa centro-orientale. Le connessioni intermodali sono uno degli elementi chiave nella visione strategica del terminal.

Il terminal è in grado di allestire al suo interno più di 7.000 treni all'anno: attualmente effettua 80 viaggi di andata e ritorno alla settimana, di cui 20 da/per la Germania. Il parco ferroviario all'interno del terminal container possiede, ad oggi, 5 binari ferroviari da 600 metri ciascuno, serviti da 2 gru transtrainer su rotaia dedicate in esclusiva alle operazioni ferroviarie. La strategia aziendale e gli investimenti in corso mirano sia al miglioramento continuo delle attrezza-

ture del terminal, sia allo sviluppo delle connessioni intermodali: Trieste Marine Terminal è in grado di aprire nuovi collegamenti ferroviari e mantenere collegamenti ferroviari e stradali rapidi, efficienti e competitivi. I fattori chiave per raggiungere questi obiettivi sono il mantenimento di operazioni standard di alta qualità e la formazione di personale altamente qualificato.



TRIESTE MARINE TERMINAL

RECORD YEAR AT MOLO VII

With a growth close to 15% and almost 626.000 Teus, Trieste Marine Terminal established, during 2018, the best result ever in the handling of containers at Molo VII. In the same way, a new record was established in intermodal traffic departing from and arriving to Molo VII of the Port of Trieste: more than 3,000 trains operated and a 49.75% increase in volumes during 2018. Trieste Marine Terminal is the container terminal of the Port of Trieste: located in Northern Italy on the Adriatic Sea, with a draft of 18 meters at the berth and more than 900,000 teu capacity it well represents the most natural gateway for Central and Eastern European markets. The unique geographic position of Trieste allows Shipping Lines and importers/exporters to potentially save time and costs using Trieste Marine Terminal facilities and services. Simple and clear transit procedures facilitate the receipt and delivery of goods via Trieste in the quickest and most economical way also under the customs point of view. TMT is a modern structure that provides its customers with efficiency and flexibility in operations, a wide range of intermodal

connections and cost-competitive terminal services: the locations served allow Shipping Lines, Freight Forwarders and operators to safely and quickly connect Trieste with the heart of Europe, also thanks to the network of Group's offices in Italy and Central/Eastern Europe. Intermodal connections are one of the key elements in the terminal strategic vision. The Terminal is in the position to internally operate over 7.000 trains per year: it currently performs 80 roundtrips per week, of which 20 are to/from Germany. The rail park inside the container terminal has to date 5 rail tracks 600 meters each, served by 2 rail mounted gantry cranes fully dedicated to train operations. The corporate strategy and ongoing investments aim at both continuous upgrades of terminal equipment and the development of intermodal connections: Trieste Marine Terminal is in the position to open new rail links and maintain quick, efficient and cost competitive rail/road connections. Key factors to reach these targets are the maintenance of high-quality standard operations and the training of highly skilled personnel.

MISSION FEDESPEDI

SVILUPPARE LA CULTURA DELLA LOGISTICA



SILVIA MORETTO

Presidente Fedespediti

Lo scacchiere geopolitico internazionale e le attuali condizioni del mercato stanno portando il commercio mondiale verso una crescente complessità. Neo-protezionismo e guerre commerciali, Brexit, Via della Seta, verticalizzazione dei carrier marittimi, gigantismo navale ed espansione dei player dell'eCommerce sono fattori che hanno ripercussioni dirette sugli operatori del settore logistico, i quali non devono più fare i conti solo con i propri competitor tradizionali.

Questi nuovi trend stanno incidendo in maniera radicale sull'attività dello spedizioniere internazionale: sulle sue competenze, sugli strumenti necessari a svolgere la propria attività, sui modelli di business. Pur in un contesto in forte evoluzione, le imprese di spedizioni restano le prime garanti della qualità della supply chain agendo come riduttrici di complessità e partner delle imprese che decidono di internazionalizzare la propria attività. Lo spedizioniere, dunque, è chiamato nel breve periodo a:

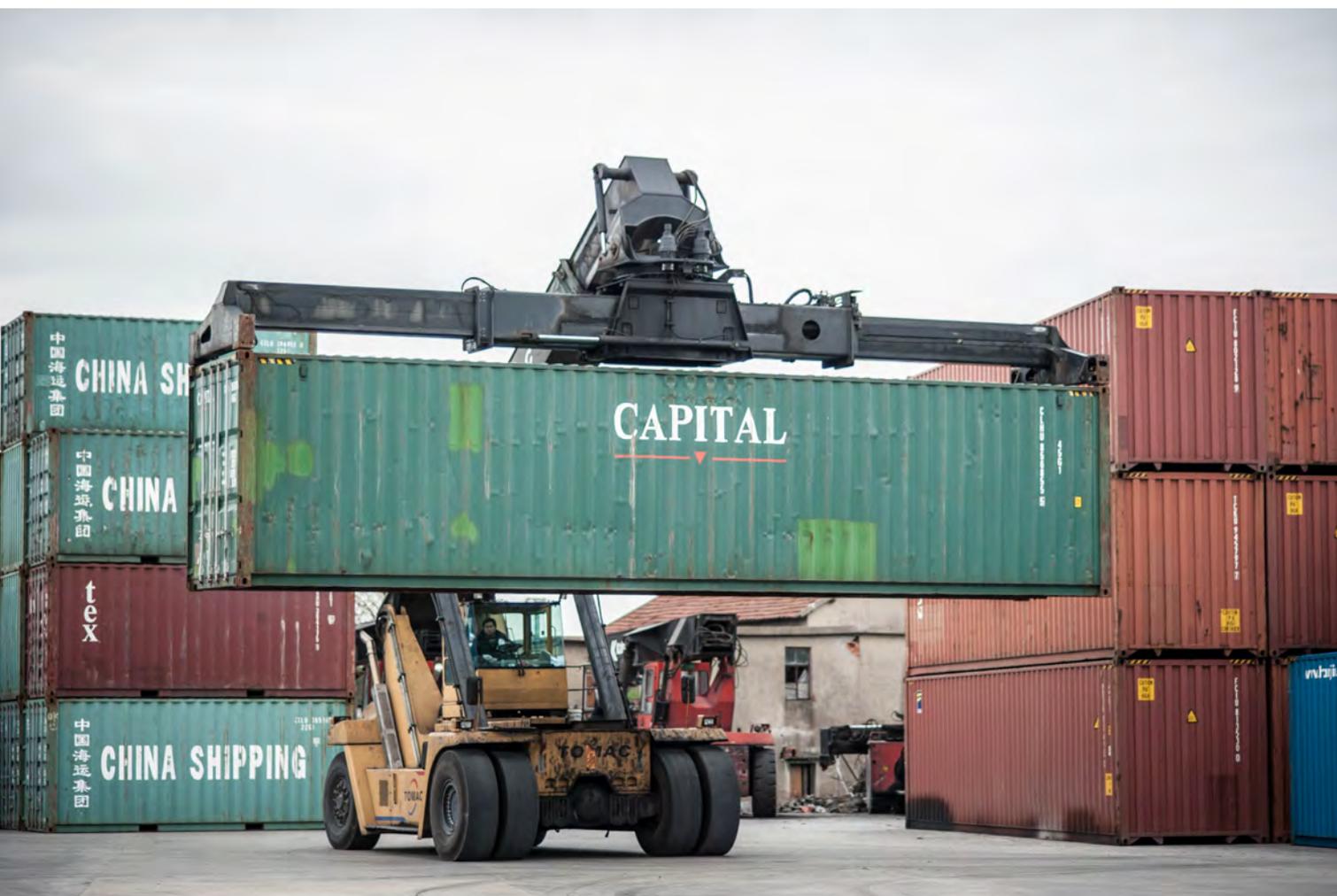
- concepire in modo sempre più innovativo il proprio ruolo: da semplice fornitore di un servizio a consulente e facilitatore a 360°, creando valore aggiunto per le

imprese che importano ed esportano;

- consolidare o arricchire il proprio bagaglio di competenze specialistiche, per rimanere competitivo. Laddove è sempre più completa l'integrazione tra *logistics, customs and trade* lo spedizioniere deve essere in grado di presidiare proattivamente tutto ciò che impatta sui flussi delle merci come il trasporto, i lead time, gli aspetti documentali e contrattuali, i termini di resa e i pagamenti internazionali. Senza dimenticare le normative doganali e fiscali, antiterrorismo e gli aspetti assicurativi. Raramente una categoria imprenditoriale fronteggia una simile ampiezza di ambiti di competenza. Proprio in questa complessità risiede il vantaggio competitivo che consente alle imprese di spedizioni di risolvere i problemi e di affrontare gli imprevisti con competenza e preparazione.

- investire sulle risorse umane – l'asset di maggior valore per una impresa di spedizioni internazionali – e sulla formazione continua, per capitalizzare il patrimonio di conoscenze ed esperienza interne all'azienda.

In questo scenario, la mission di Fedespediti è proprio quella di promuovere e sostenere lo sviluppo di una **"cultura della logistica"** a partire dal capitale umano delle nostre imprese. La strada scelta è quella di investire in uno dei nostri asset principali: i servizi che offriamo quotidianamente alle imprese, come la formazione. Specializzazione, qualificazione, certificazione sono la via che offriamo alle aziende che rappresentiamo, affinché possano cogliere le opportunità di sviluppo e consolidamento della loro attività sui mercati internazionali, con una preparazione adeguata alle sfide che le attendono.



Serving the movement of goods through professional competence

International freight forwarders are the architects of transport: problem solvers and highly skilled managers of the supply chain. With their expertise and intercultural approach, they help businesses go global, handling the movement of goods worldwide.

For over 70 years Fedespedit (Italian Federation of international freight forwarders) has been the only business organisation representing and safeguarding the interests of international freight forwarders: an industry that generates in Italy an overall turnover of approximately 13 billion Euro per year.

Fedespedit's mission is to increase the public knowledge about international freight forwarders, to improve

cooperation and dialogue with Public Institutions and Decision Makers on major issues and to focus on the quality of services offered on a daily-basis to its members.

Fedespedit represents Italian freight forwarders in Europe (as member of CLECAT) and worldwide (as member of FIATA). In Italy, it can rely on a network of more than 30 local associations and is a member of Confetra (Italian General Confederation of transports and logistics). Fedespedit's affiliate associations are: ANAMA (air cargo intermediaries), ANTEP (port terminal operators) and FISI (industrial freight forwarders).

Affiliate associations:



FEDESPEDIT is a Member of:



FEDESPEDIT

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE
IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

www.fedespedit.it - fedespedit@fedespedit.it

FEDESPEDI'S MISSION

DEVELOP A LOGISTIC CULTURE

In an increasingly complex and competitive international arena, companies operating in the logistics industry are facing multiple challenges, which are directly affecting their businesses: new protectionism and trade wars, Brexit, the Belt & Road Initiative, the impact of alliances in container shipping (i.e. market concentration, performance and vertical integration), the increase in the size of containerships and the expansion of a few dominant eCommerce players.

All these new trends will have a high impact on the international freight forwarders' activities, their business models and modus operandi, as well as the adoption of innovative and crucial skills and tools. Nevertheless, the international freight forwarder will remain a strategic player as an international trade facilitator, problem solver and global forwarding partner for companies. For these reasons, I truly believe that their role in the near future will be:

- Developing the business activities with a new perspective, evolving from a mere service provider to an advisor for importers and exporters;
- Strengthening and enhancing their extraordinary know-how, in order to stay competitive. In a market where logistics, customs and trade are growing towards full integration, the freight forwarder should have a proactive approach, and manage the supply chain as a whole:

transport organisation, lead time, international contracts and treaties, freight terms, international payments, tax and customs laws and rules, antiterrorism, insurance and all aspects that regulate and affect imports and exports of goods. There is hardly any other business that has such a wide range of expertise. Specific knowledge is the competitive advantage that allows freight forwarding companies to solve problems and deal with an unexpected turn of events, ensuring to their partners all-around regulatory and customs compliance;

- Investing in human resources – the most valuable asset for an international freight forwarder – and in continuous training in order to capitalise the business know-how.

In this scenario, Fedespedit's mission is to promote and support the development of a "logistics culture" starting from our human capital. The aim is to invest in one of our major assets among the several services that we offer on a daily-basis to the freight forwarders: training. Specialisation, qualification, and certification are the 3 routes that we offer to our member companies, so that they can seize the opportunities to develop and reinforce their businesses in the international markets with an appropriate set of skills and face the challenges lying ahead.

INTERPORTO TOSCANO S.P.A.
www.interportotoscano.com



Freight village A. Vespucci is a leader in the planning, design and construction of infrastructures and services for logistics. Our aim is to satisfy all requests for logistics services, to the highest standards for important domestic and international operators by adopting new policies in transportation that are increasingly founded on sustainability and intermodality.

Thanks to its location and potential Freight village A. Vespucci represents one of the best options for avant-garde logistics services in Europe. Its central position on the Tuscan coast and presence of national and international transportation networks make it a hub of enormous potential for incoming and outgoing freight between Europe, Asia and the American continent. It is a unique node for Italy that connects markets globally. The Freight Village, the port and the airport together create an integrated logistic system, connected with all the main interchange Mediterranean and European areas. The most important Italian highway and railway Terminals of the Interporto Toscano A. Vespucci are linked either with the North and the South through the Tirrean track and the Apennine ridge line.

PORT OF LIVORNO

PISA AIRPORT



INTERPORTO TOSCANO

LOGISTICA

SERVIZI

INTERMODALITA'



INTERPORTO VESPUCCI

UNA STRUTTURA ALL'AVANGUARDIA

L'interporto A.Vespucci è ubicato in località Guasticce, nel Comune di Collesalveti in una posizione baricentrica rispetto all'area dell'Alto Tirreno. L'interporto toscano svolge una funzione di cerniera nel rapporto Nord-Sud ed insieme al porto multipurpose di Livorno ed agli aeroporti di Pisa e Firenze costituisce un sistema logistico integrato, interconnesso con le principali aree di interscambio mediterranee ed europee.

L'interporto è collegato con l'Autostrada Tirrenica con la Pisa-Firenze, La Spezia-Parma e la Tirreno Brennero.

La rete stradale che afferisce al nodo di Livorno è formata:

- in direzione Nord dall'autostrada A12-A15 e dalla SS 1 Aurelia;
- in direzione Sud dalla SS 1 Aurelia, dalla SS 206 di Collesalveti;
- in direzione Est dall'autostrada A11 Firenze Mare, dalla SS 66-67bis, dalla SS 555 e dalla SGC Firenze-Pisa-Livorno a cui è direttamente collegato.

Il terminal ferroviario dell'interporto toscano è raccordato con il Nord ed il Sud attraverso la direttrice tirrenica e la dorsale appenninica.

La rete ferroviaria è costituita da due direttrici parallele:

- la litorale tirrenica Genova-Pisa-Livorno-Roma
- la dorsale interna Milano-Bologna-Firenze-Roma e il collegamento interno Pisa-Firenze.

In relazione al sistema aeroportuale e portuale si ha un collegamento strategico rispetto al sistema toscano; i diversi porti presentano infatti tra loro caratteristiche distinte, ma complementari:

- Marina di Carrara (per il trasporto dei materiali lapidei)
- Viareggio (cantieristica e componentistica navale)
- Piombino (materiale siderurgico e merci varie)
- Livorno (traffico container, bulk e cabotaggio)

Per la sua posizione strategica l'interporto A.Vespucci costituisce un polo fondamentale per la realizzazione dell'Area vasta della Costa della Toscana, ovvero quel piano

di sviluppo dei sistemi economici locali e delle infrastrutture delle province di Livorno, Pisa, Lucca e Massa Carrara.

Area logistica

L'area logistica occupa gran parte della superficie interportuale e rappresenta il cuore operativo dell'interporto in cui si svolgono le attività collegate al trasporto delle merci. Attraverso i due Gate - Gate Est e Gate Ovest - vi possono accedere gli operatori specializzati in diverse tipologie di merce:

- Auto
- Cellulosa e forestale
- Chimica
- Containers
- Ortofrutta
- Vini

E' dotata di moderni magazzini specializzati nei vari settori merceologici; vaste aree per il parcheggio delle auto e lo stoccaggio dei containers, strutture all'avanguardia per garantire sicurezza e qualità del lavoro. Il tutto servito oltre che da una moderna rete stradale interna, da un razionale ed attrezzato terminal ferroviario di ampie dimensioni.

Progetti

L'interporto Toscano A. Vespucci sta mettendo in campo importanti progetti al fine di creare progressivamente un'area logistica energeticamente autonoma, integrando gli interventi previsti per l'intermodalità dal punto di vista energetico ed ambientale.

Tali progetti prevedono la realizzazione di strutture dotate di impianti che utilizzano energia da fonti rinnovabili (eolico e solare), primo fra tutti un grande terminal frigo per la conservazione e manipolazione della merce in celle dedicate interamente coperta da pannelli solari.



La struttura di copertura si estende con un'unica vela di oltre 24.000 mq. capace di produrre circa 2,5-3 MWP superiore all'attuale consumo delle strutture interportuali.

INTERPORTO VESPUCCI

A STATE-OF-THE-ART FACILITY

The Freight village Toscano A. Vespucci is located in Guasticce, in the municipality of Collesalveti in the centre of northern Tuscany. The Tuscan freight village is pivotal in the North South connection. When viewed in its proximity to the multipurpose port of Livorno and Pisa and Florence airports, it becomes clear that it offers integrated logistics systems, and connects with the principle Mediterranean and European markets.

The freight village is connected to the Tyrrhenian motorway, on the Pisa-Florence, the La Spezia-Parma and Tyrrhenian Brennero routes. The road network leading to the Livorno node include:

- northbound the A12-A15 motorway and SS 1 Aurelia state road;
- southbound the SS 1 Aurelia and the SS 206 Collesalveti state roads;
- eastbound the A11 Florence-coastal motorway, the SS 66-67bis and SS555 state roads, and the SGC Firenze-Pisa-Livorno highway to which it is directly connected.

The rail terminal at the freight village is connected to the lines running north and south on the main Tyrrhenian and Apennine networks. This network comprises two parallel lines:

- The Genoa-Pisa-Livorno-Rome
- The Milan-Bologna-Florence-Rome and the Pisa-Florence link.

With regard to the airport and port systems, the freight village has strategic connections for Tuscany; the various ports have distinct but complementary characteristics that combine to satisfy the Tuscan market:

- Marina di Carrara (for the transportation of stone)
- Viareggio (with its shipyards and maritime supplies)
- Piombino (for its steelworks and various goods)
- Livorno (container, bulk and coasting traffic,)

Thanks to its strategic location the interporto A. Vespucci is pivotal for the Tuscan Coastline and its local markets and industries exploiting the excellent infrastructures running from Livorno, Pisa, Lucca e Massa Carrara.

Logistics Area

The logistics area takes up a large part of the freight village's surface and is the heart of all transportation operations. Operators specialising in various types of goods have access through the two gates; East and West. The range of cargo includes: :

- Automotive
- Cellulose and Forestry products
- Chemical
- Containers
- Fruit and Vegetables

- Wine

It is equipped with modern warehouses specifically designed for different types of freight, huge areas for parking and the storage of containers plus avant-garde systems that guarantee safety and an efficient working environment.

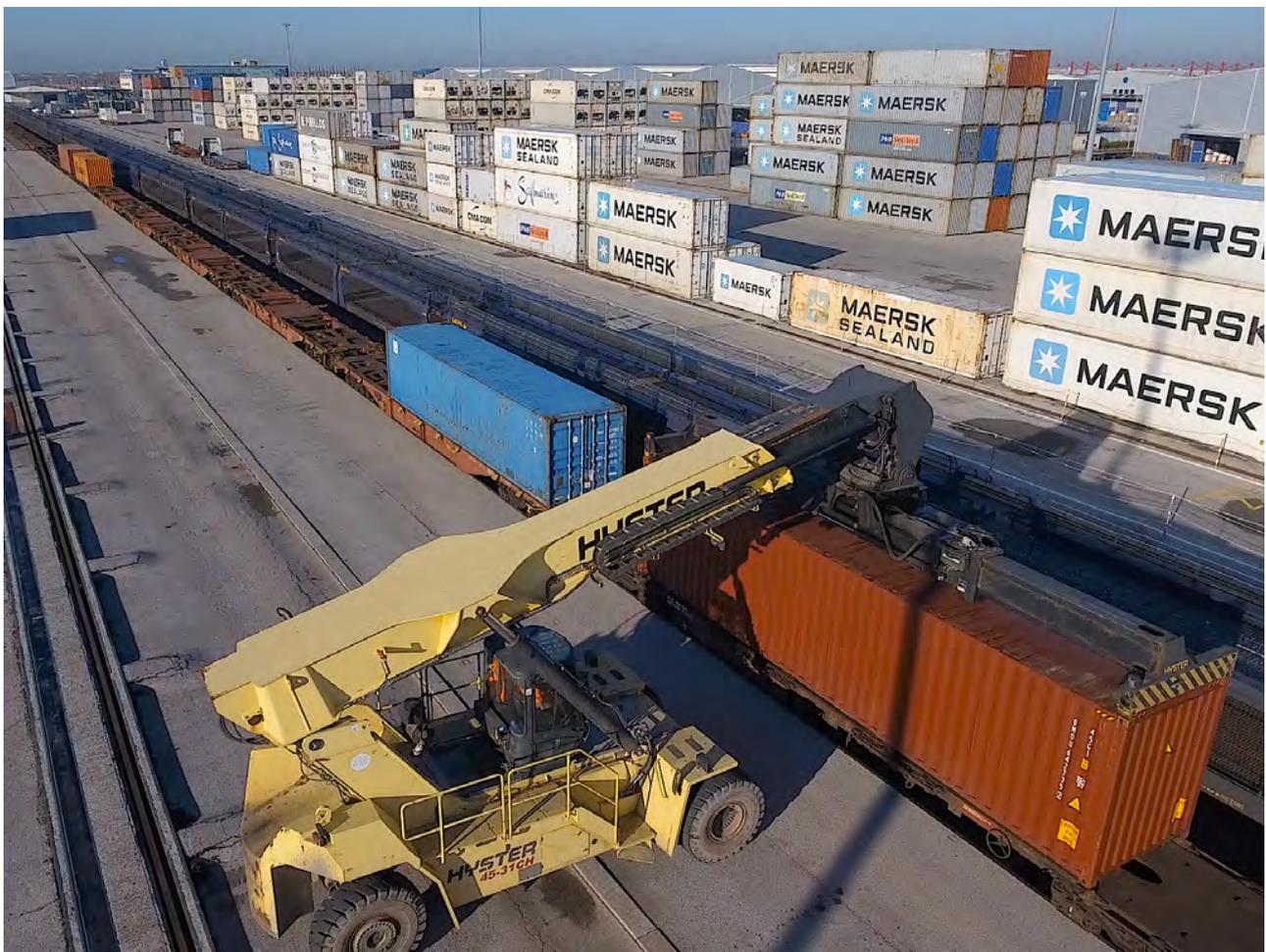
Projects

The interporto Toscano A. Vespucci is implementing a number of important projects to gradually create a logistics area that is self-sustaining with regard to energy by incorpora-

ting policies that are of benefit to energy production and environmental protection.

These projects involve the construction of structures that use renewable energy sources (solar and wind power). First and foremost, is the large refrigeration Terminal for the preservation and handling of goods in dedicated cells that are entirely covered in solar panels.

The roof has a photovoltaic array of over 24,000m² capable of producing 2.5-3 MWP more than the current energy requirements of the freight village's buildings.



CEPIM

TRA STORIA, INNOVAZIONE E FORMAZIONE



Nato nel 1974 per sviluppare l'intermodalità e l'integrazione dei servizi logistici, specializzato nella distribuzione delle merci e alla ricerca costante di sviluppo di progetti innovativi, CePIM è oggi tra i primi 10 interporti a livello europeo. "Le attività come Logistic Service Provider non riguardano solo le attività logistiche e trasportistiche, ma CePIM si occupa anche dell'assistenza al cliente, la progettazione e lo sviluppo di soluzioni efficienti ed innovative - racconta l'AD e presidente Luigi Capitani

L'Interporto di Parma opera a livello nazionale e internazionale, con soluzioni logistiche efficienti, ottimizzando risorse, costi, sicurezza delle merci per il rispetto dell'ambiente". CePIM offre ai propri partner servizi logistici integrati, trasporto intermodale, stoccaggio, e permette la verifica VGM dei container secondo la normativa SOLAS.

Grazie alla posizione strategica, che permette di raggiungere agevolmente i porti di Ravenna e La Spezia ma anche il Nord Europa, CePIM

LUIGI CAPITANI

Presidente CePIM



garantisce elevate performance logistiche rispondendo ai bisogni dei clienti. Favorevole anche l'intersezione alle autostrade A1 e A15: all'Interporto di Parma accedono in media circa 1.300.000 mezzi pesanti ogni anno. Oltre al trasporto su gomma, ogni anno circa 2.700 treni merci arrivano all'Interporto di Parma: tale numero sarà sensibilmente incrementato grazie alla nuova dorsale Castelguelfo-Interporto elettrificata, che andrà a eliminare sostituire l'attuale trazione diesel. A questo va aggiunto inoltre il prossimo potenziamento terminalistico con binari a standard europei. Queste innovazioni permetteranno un notevole risparmio di tempi e costi del trasporto su ferro.

“L'obiettivo - prosegue Capitani - è quello di potenziare le infrastrutture e consentire l'incremento della capacità di offerta di trasporto intermodale e movimentazione delle merci”.

CePIM è anche formazione e innovazione: nel 2018, insieme all'Università di Parma (SITEIA.PARMA) ha realizzato un prototipo di container a scarico bilaterale a gravità per il trasporto di cereali sfusi, ottenendo il sostegno economico del Bando per progetti collaborativi di ricerca e sviluppo delle imprese della Regione Emilia-Romagna sul fondo strutturale europeo.

Inoltre, CePIM è anche partner fondatore di ER.I.C. il cluster intermodale della Regione Emilia-Romagna che raggruppa i principali hub logistici e trasportistici della regione. Insieme hanno progettato due corsi di formazione specialistici per il settore della logistica integrata e sviluppano costantemente progetti innovativi. “La rete e la condivisione per noi sono capisaldi fondamentali, insieme si possono realizzare grandi progetti e proseguire nello sviluppo delle nostre realtà” conclude l'Ing. Capitani.

info: www.cepimspa.it

CEPIM

HISTORY, INNOVATION AND TRAINING

CePIM was born in 1974 to develop intermodal transport and the integration of logistics services, specialized in the distribution of goods and the constant research for the development of innovative projects, indeed CePIM is in the top ten of European Freight Village. "Activities such as Logistic Service Provider do not only concern logistics and transport activities, but CePIM also takes care of customer service, design and development of efficient and innovative solutions" - says CEO and President Luigi Capitani – Parma's Freight Village operates nationally and internationally level, with efficient logistics solutions, optimizing resources, costs and safety of goods for the respect of the environment ". CePIM offers its partners integrated logistics services, intermodal transport, storage and VGM verification of containers according to SOLAS regulations.

Thanks to his strategic position, which allows easy access to Ravenna and La Spezia ports, but also to Northern Europe, CePIM guarantees high logistic performance in response to the needs of customers. The intersection with the A1 and A15 motorways is also favorable: on average, around 1,300,000 trucks access in freight village every year. In addition to road transport, about 2,700 freight trains arrive at the Parma freight terminal each year: this number will be significantly increased with the new Castelguelfo-Interporto electrified backbone,

which will remove the current diesel traction. Added to this is also the next terminal development with European standard railway tracks. These innovations will allow a considerable saving of time and costs on rail transport. "The objective - says Capitani - is to strengthen the infrastructures and allow the increase in the capacity to offer intermodal transport and goods handling".

CePIM is Training and Innovation: in 2018, together with Parma's University (SITEIA.PARMA), it created a prototype bilateral gravity unloading container for the transport of cereals, obtaining the financial support of the Call for collaborative projects of research and development of enterprises of the Emilia-Romagna Region on the European structural fund. CePIM is also founding partner of ER.I.C., the intermodal cluster of the Emilia-Romagna Region, which brings together the main logistics and transport hubs of the region. The cluster have designed two specialized training courses for the integrated logistics sector and constantly develop innovative projects. "Networking and sharing are fundamental for us, together we can realize great projects and continue developing our realities" concludes Mr. Capitani



**Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale**

*Porti di Livorno, Piombino, Capraia isola,
Portoferraio, Rio Marina, Cavo*



Livorno: Piombino: Le isole

Building a unique interconnected reality



info@porto.livorno.it

info@ap.piombinoelba.it

GRIMALDI, PRIMO ARMATORE ITALIANO

E PRIMO OPERATORE AL MONDO PER TRASPORTO ROTABILI

Fondato nel 1947, il Gruppo Grimaldi è una multinazionale operante nella logistica, specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Comprende sei compagnie di navigazione: Grimaldi Deep Sea, che opera nel trasporto di merci rotabili e container sulle rotte atlantiche e tra il Mediterraneo e l'Africa occidentale; Grimaldi Euromed, specializzata nel trasporto ro-ro dell'area euromediterranea e sulle Autostrade del Mare, e nel trasporto di passeggeri nel Mediterraneo con il brand Grimaldi Lines; Atlantic Container Line, che gestisce collegamenti merci (container e ro-ro) tra Nord America e Nord Europa; Malta Motorways of the Sea, compagnia di navigazione che opera collegamenti ro-ro tra Malta e i principali porti del Mediterraneo; Minoan Lines, che gestisce servizi di cabotaggio greco per merci e passeggeri; Finnlines, che opera nel trasporto di merci e passeggeri nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.

Il Gruppo, con sede a Napoli, fa capo alla famiglia Grimaldi e impiega circa 15.000 persone in tutto il mondo. Con la sua flotta moderna composta da oltre 120 navi, 30 delle quali costruite negli ultimi 5 anni, serve oltre 120 porti in 50 paesi nel Mediterraneo, nel Nord Europa, nell'Africa Occidentale, nel Nord e Sud America. In più, 18 nuove navi sempre più efficienti entreranno a far parte della flotta nei prossimi anni; parallelamente, il Gruppo ha implementato una strategia finalizzata a massimizzare la capacità di trasporto delle unità già operative, così da raggiungere economie di scala e di scopo e, al tempo stesso, massimizzare i benefici in termini ambientali. D'altra parte, obiettivo principale del Gruppo è rafforzare ed espandere la sua rete logistica internazionale secondo una strategia che dà la massima priorità alla sostenibilità ambientale e al raggiungimento di elevati standard qualitativi che soddisfino appieno le aspettative dei clienti. Tutto ciò è reso possibile dall'applicazione di tecnologie all'avanguardia in ogni ambito del



GRIMALDI GROUP

World leader in RoRo transport



GRIMALDI GROUP

Via Marchese Campodisola, 13
80133 Naples - ITALY

Phn +39 081 496 111
Fax +39 081 551 74 01

switchboard@grimaldi.napoli.it

www.grimaldi.napoli.it



proprio business, dall'impiego di una delle flotte più giovani, moderne e rispettose dell'ambiente a livello mondiale, nonché da un costante e significativo investimento in formazione e innovazione.

Il Gruppo Grimaldi è oggi il primo armatore italiano e il primo operatore al mondo per il trasporto marittimo di carichi rotabili, e per la qualità dei servizi offerti continua ad essere scelto e premiato dai principali produttori di veicoli a livello mondiale. La fitta rete di collegamenti marittimi operati garantisce, infatti, servizi puntuali tra i principali porti di quattro continenti.

Il fiore all'occhiello del Gruppo Grimaldi è l'estesa rete di Autostrade del Mare, che conta ben 120 collegamenti nel Mar Mediterraneo, nel Mar Baltico e in Nord Europa. Con la creazione del Network Short Sea, il Gruppo si è fatto interprete e pioniere di una precisa istanza dell'UE, volta a ridurre al minimo l'impatto ambientale del trasporto merci via terra, promuovendo il trasporto via mare e contenendo in questo modo le emissioni di CO2. Con la sua vasta rete di collegamenti marittimi, offerti con i marchi Grimaldi Lines, Finnlines e Minoan Lines, nel bacino del Mediterraneo, nei Mari Baltico e del Nord, il Gruppo partenopeo è leader europeo nelle Autostrade del Mare. I suoi servizi di trasporto via mare rappresentano un'alternativa sostenibile ed efficiente al tutto strada: permettono, infatti, di evitare congestioni e incidenti stradali, ritardi nelle consegne e costi di carburante eccessivi, offrendo allo stesso tempo la possibilità di consegne puntuali e soprattutto regolari tra i più importanti porti d'Europa.

In aggiunta, negli ultimi anni il Gruppo ha dato il via ad un piano d'espansione mirato ad integrare verticalmente i servizi logistici offerti secondo il modello door-to-door. I 21 terminal portuali attualmente di proprietà/gestiti dal

Gruppo Grimaldi sono dislocati in 11 paesi tra il Nord Europa, il Mediterraneo e l'Africa Occidentale, e si estendono su una superficie totale di oltre 6 milioni di metri quadri. Il Gruppo ha inoltre creato centri di stoccaggio attrezzati per le operazioni di pre-consegna delle autovetture, e società di trasporto in vari paesi europei e mediterranei.

Oltre che per la qualità ed efficienza dei servizi offerti, il Gruppo Grimaldi si distingue per la forte attenzione verso le tematiche ambientali, che si è tradotta negli ultimi anni in importanti investimenti finalizzati alla riduzione delle emissioni nocive. Il Gruppo partenopeo è stato infatti tra le prime compagnie di navigazione a scegliere di installare, a bordo delle sue navi, gli scrubber per la depurazione dei gas di scarico e mega batterie al litio, capaci di alimentare le navi durante la sosta in porto, raggiungendo così l'obiettivo di "zero emissioni in porto". Il Gruppo, inoltre, si impegna attivamente per sostenere l'implementazione delle nuove normative dell'IMO in materia di emissioni di zolfo, in qualità di membro fondatore della Clean Shipping Alliance.

GRIMALDI, FIRST ITALIAN SHIPOWNER

**AND FIRST WORLDWIDE
OPERATOR IN MARITIME
TRANSPORT OF ROLLING CARGO**

Established in 1947, the Grimaldi Group is a fully integrated multinational logistics company, specialized in the operation of roll-on/roll-off vessels, car carriers and ferries. It includes six shipping companies: Grimaldi Deep Sea, which operates in the transport of rolling cargo and containers on the Atlantic routes and between the Mediterranean and West Africa; Grimaldi Euromed, specialized in ro-ro transport in the Euro-Mediterranean area and on the Motorways of the Sea, and in the transport of passengers in the Mediterranean under the Grimaldi Lines brand; Atlantic Container Line, which manages container and ro-ro services between North America and Northern Europe; Malta Motorways of the Sea, a shipping company that operates ro-ro connections between Malta and the main Mediterranean ports; Minoan Lines, operating Greek cabotage services



for freight and passengers; Finnlines, which operates in the transport of freight and passengers in the Baltic and North Sea.

Based in Naples, the Group is wholly owned by the Grimaldi family and employs around 15,000 people worldwide. With a modern fleet of over 120 ships, 30 of which were built in the last 5 years, it serves over 120 ports in 50 countries in the Mediterranean area, in Northern Europe, in West Africa, in North and South America. In addition, 18 new, highly efficient ships will join the fleet in the next years; meanwhile, the Group has implemented a strategy aimed at maximizing the transport capacity of the already operational units, so as to achieve economies of scale and scope and, at the same time, maximize the benefits in environmental terms.

As a matter of fact, the main objective of the Group is to strengthen and expand its international logistics network according to a strategy that gives the highest priority to environmental sustainability and to the achievement of high quality standards that fully meet customer expectations. All this is made possible through the application of cutting-edge technologies in every field of its business, and thanks to

one of the youngest, most modern and environmentally friendly fleets in the world, while substantial resources are invested in training and innovation.

The Grimaldi Group is today the first Italian shipowner and the first operator in the world for maritime transport of rolling freight; thanks to the quality of its services, the main vehicle manufacturers worldwide keep choosing and awarding the Group. Its dense network of maritime connections guarantees, in fact, punctual services between the main ports of four continents.

The Grimaldi Group's "flagship" is the extensive network of Motorways of the Sea, which counts as many as 120 connections in the Mediterranean Sea, in the Baltic Sea and in Northern Europe. With the creation of the Short Sea Network, the Group was a pioneer in implementing a precise EU plan, aimed at minimizing the environmental impact of freight transported by road by promoting sea transport, thus reducing CO2 emissions. With its extensive network of maritime connections, offered under the Grimaldi Lines, Finnlines and Minoan Lines brands in the Mediterranean basin, in the Baltic and North Seas, the Neapolitan Group is the European leader in the Motorways of the Sea. Its shipping services represent a sustainable and efficient alternative to pure road transport: in fact, they avoid road congestion and accidents, delays in delivery and excessive fuel costs, offering at the same time regular, timely deliveries among the most important ports in Europe.



Moreover, over the last years the Group has launched an expansion plan aimed at vertically integrating the logistics services offered according to the door-to-door model. The 21 port terminals currently owned/managed by the Grimaldi Group are located in 11 countries in Northern Europe, in the Mediterranean basin and in West Africa, and cover a total surface area of over 6 million square meters. The Group has also created storage centres equipped for the pre-delivery inspection of vehicles, as well as transport companies in several European and Mediterranean countries.

In addition to the quality and efficiency of its services, the Grimaldi Group stands out for its strong focus on environmental issues, which in recent years has resulted in important investments aimed at reducing harmful emissions. The Neapolitan Group was, in fact, among the first shipping companies to choose to install, on board its vessels, scrubbers for the purification of exhaust gases and mega lithium batteries capable of powering ships during stops in ports, thus reaching the goal of "zero emissions in port". Furthermore, as a founding member of the Clean Shipping Alliance, the Group is actively committed to supporting the implementation of the new IMO regulations on sulphur emissions.



TERMINALE OLT INFRASTRUTTURA INDISPENSABILE

UN CONTRIBUTO ALLA SICUREZZA DEL SISTEMA NAZIONALE DEL GAS

OLT Offshore LNG Toscana è la società che gestisce il Terminale di rigassificazione galleggiante offshore "FSRU Toscana". L'impianto, entrato in funzione nel Dicembre 2013, è il risultato della sintesi tra esperienza e competenze tecniche di alto livello, due aspetti fondamentali di un'infrastruttura che unisce innovazione tecnologica, massima affidabilità sulla sicurezza e sulla sostenibilità ambientale. Tali standard di funzionamento sono inoltre attestati dalle Istituzioni di riferimento, nazionali e locali, deputate al monitoraggio periodico dell'impianto.

Il Terminale OLT è stato definito dal ministero dello Sviluppo Economico un'infrastruttura essenziale e indispensabile per fornire un contributo alla sicurezza del Sistema Nazionale del Gas. L'approvvigionamento di gas naturale liquefatto, attraverso gli impianti di rigassificazione, è di fondamentale importanza per ridurre la dipendenza del sistema energetico del Paese dai gasdotti e garantire, al contempo, sicurezza, flessibilità e diversificazione degli approvvigionamenti. "FSRU Toscana", dall'inizio delle operazioni commerciali, ha ricevuto carichi provenienti dai maggiori paesi esportatori di GNL quali: Algeria, Camerun, Egitto, Guinea Equatoriale, Nigeria, Norvegia, Perù, Qatar, Trinidad e Tobago e Stati Uniti, oltre ad una serie di carichi provenienti da altri terminali europei (Spagnoli e Olandesi).

There is new energy in the heart of the Mediterranean



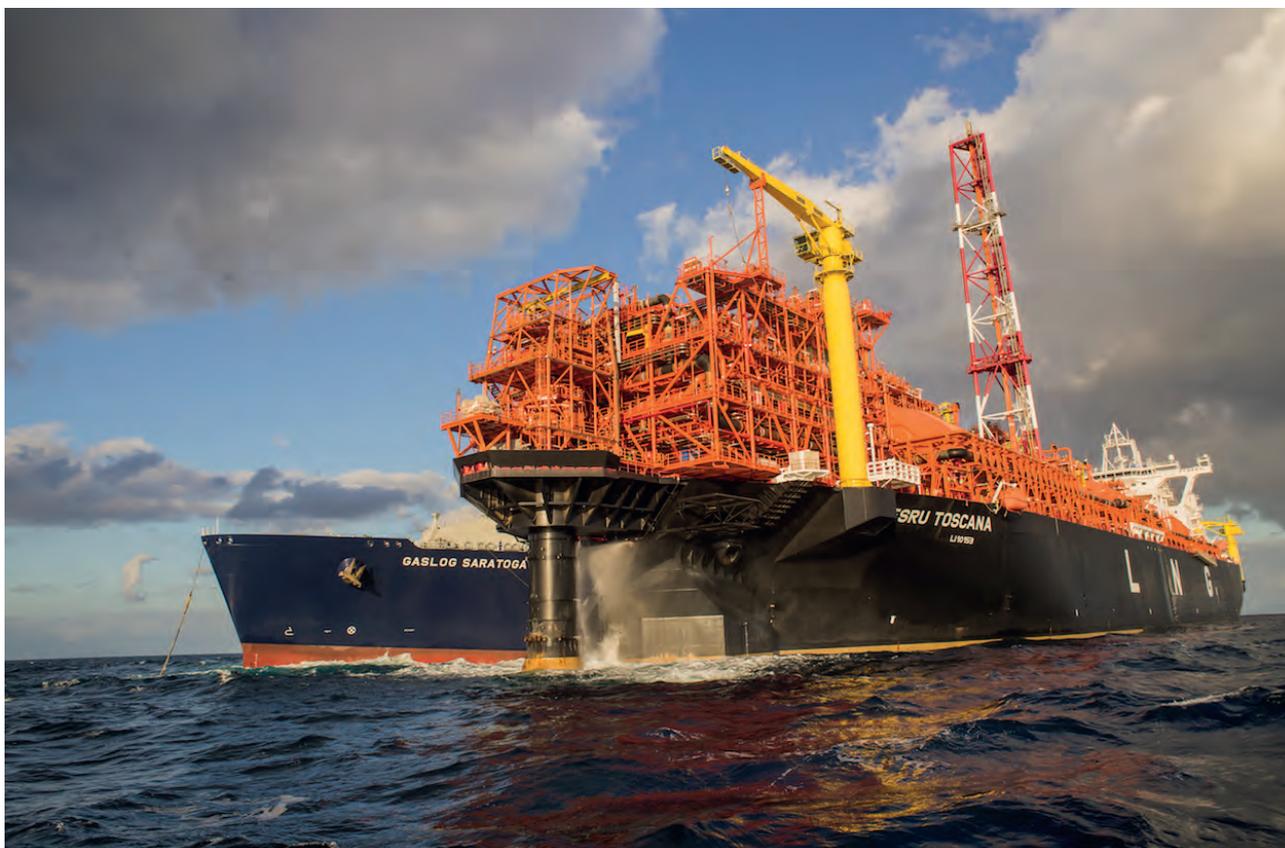
OLT Offshore LNG Toscana is the company which manages the floating storage and regasification unit "FSRU Toscana". The Terminal is technologically innovative and well-advanced. It guarantees the maximum standards in terms of environmental sustainability and safety. "FSRU Toscana" is permanently moored off the Italian coast - between Livorno and Pisa - in the heart of the Mediterranean Sea. The Terminal has a regasification capacity of 3.75 billion Standard cubic meters per year and an LNG storage capacity of 137,100 cubic meters. The operational flexibility and the design of the Terminal allow SSLNG reloading opportunities available in future.

oltoffshore.it



La principale attività del Terminale è la rigassificazione. OLT mette annualmente a disposizione una capacità di rigassificazione pari a 6.356.250 mc liquidi che viene offerta, a partire dal 2018, su base d'asta. Tale procedura consente al Terminale di intercettare in modo più efficace le richieste del mercato, rendendo la sua operatività più efficiente, fino quasi alla massima capacità di utilizzo.

"FSRU Toscana", inoltre, grazie alla flessibilità dell'impianto e alla localizzazione di assoluta centralità nel cuore del Mediterraneo, potrà ricoprire un ruolo cruciale per l'avvio del servizio di Small Scale LNG. Un'attività che potrà rivelarsi di fondamentale importanza per l'affermazione dell'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre in ottemperanza alle indicazioni espresse dalla UE rispetto all'utilizzo di carburanti sempre più sostenibili, e per l'approvvigionamento di metano per le reti isolate.



OLT TERMINAL NECESSARY INFRASTRUCTURE

**A CONTRIBUTION TO THE
SECURITY OF THE
GAS NATIONAL SYSTEM**

OLT Offshore LNG Toscana is the company which manages the floating storage and regasification unit "FSRU Toscana". The Terminal, which became operational in December 2013, is the successful combination of expertise and high-level competence, two paramount aspects of an infrastructure where innovative technology meets maximum reliability on safety and environmental sustainability. These functional standards are certified by competent national and local Authorities, which periodically monitor the plant.

The Terminal was defined by the Ministry of Economic Development as a key infrastructure to contribute to the Security of the Gas National System. The supply of LNG, through regasification plants, is



essential to reduce dependence on gas pipelines and, at the same time, to guarantee security, flexibility and diversification of supply. "FSRU Toscana", from the beginning of commercial operations, has received cargoes from the major LNG exporting countries, such as Algeria, Cameroon, Egypt, Equatorial Guinea, Nigeria, Norway, Peru, Qatar, Trinidad and Tobago, United States, as well as LNG from other European terminals (Spanish and Dutch).

The main activity of the Terminal is regasification. OLT offers annually a regasification capacity equal to 6,356,250 liquid cu.m.; from 2018, such capacity is offered via auctions. This new mechanism allows to intercept the market demand, especially in the short period, boosting the commercial activities of the plant.

Moreover, OLT's Terminal, thanks to the flexibility of the plant and to its central position in the heart of Mediterranean, could have a crucial role in starting the Small Scale LNG service, which could become a fundamental service to boost the use of LNG as a fuel in maritime and inland transport, and to supply methane to isolated grid, following the recommendations given by the European Union on the energy transition to sustainable fuels.



COMBI LINE

International Spa

LCL
FCL
AIR

Your dynamic nvoocc in Italy

MILANO - GENOVA - LIVORNO - NAPLES

Combi Line International S.p.A.
Via Fanin,2 - 20090 Segrate (MI)
info@combiline.it - www.combiline.it



SULLA NUOVA VIA DELLA SETA

IL BICCHIERE È MEZZO PIENO O MEZZO VUOTO?

di PAOLO FEDERICI

Abbiamo chiesto a Riccardo Fuochi, presidente del Propeller club di Milano, la sua opinione:

"Il vantaggio sarà l'aumento dei flussi commerciali, non tanto per i beni prodotti in Cina, ma per gli scambi con Paesi distribuiti lungo l'intero percorso. Basti pensare che il porto secco di Khorgos, al confine tra Cina e Kazakistan, è destinato a diventare la nuova Dubai. Il sistema economico dei Paesi interessati andrà a beneficio e questo è positivo sia per i prodotti italiani che per le imprese italiane attive nella costruzione di infrastrutture".

Tuttavia, l'Italia deve anche superare le lacune infrastrutturali.

"La priorità è il TAV - il collegamento tra Torino e Lione con il treno ad alta velocità - una questione di cui si parla molto, ma che ovviamente è stata malriposta dal punto di vista dei media, non è nata" solo "per collegare Torino con Lione, è invece un anello del Corridoio mediterraneo che unisce l'Europa occidentale e orientale e si collega agli altri tre corridoi europei che attraversano l'Italia ed è fondamentale per l'intero sistema europeo".

La sfida, secondo Fuochi, è "rendere l'Italia la piattaforma logistica per la distribuzione di beni europei, in concorrenza con i Paesi del nord Europa".

Insomma, il bicchiere è decisamente mezzo pieno!

Vogliamo andarci a fondo?

Sicuramente il collegamento tra la Cina e l'Europa è importante e svilupperà un vantaggio reciproco. Ma dovrebbe essere negoziato tra Europa e Cina. Lasciare la negoziazione ad un singolo Paese (sia esso Italia, Francia o Germania ... o altro) creerà solo competizione tra i "piccoli" Paesi europei (sicuramente piccoli se paragonati alla grande Cina). Il bisogno di un'Europa forte è d'obbligo. E gli ultimi sviluppi politici in cui le divisioni tra i vari Paesi europei stanno aumentando, non sono sicuramente buoni per noi (ma sicuramente buoni per i nostri partner cinesi!)

L'Italia è in un'ottima posizione "geografica" (essendo uno dei primi Paesi europei in cui le navi possono essere scaricate dopo aver superato Suez), ma le infrastrutture sono molto povere. Manca il collegamento tra Gioia Tauro (il grande porto meridionale d'Italia) e Milano e poi con il resto dell'Europa. Collegamenti da farsi col TRENTO (alcuni anni fa c'era un collegamento ferroviario giornaliero tra Gioia Tauro e Milano, invece di rinforzarlo, il collegamento ferroviario è stato chiuso!). Il collegamento ferroviario



tra Genova e Rotterdam è stato "fermato" (per lo stesso incredibile motivo di "arresto" della Torino-Lione). Mi sembra che l'Italia stia combattendo contro se stessa, evitando di cogliere le opportunità offerte dalla sua posizione geografica. Se i cinesi firmeranno accordi con l'Italia per "costruire" infrastrutture reali, questo può essere un risultato "positivo" dei colloqui (dato che l'Italia otterrà le infrastrutture mancanti!) ma anche un risultato "negativo" poiché sarà come dare la chiavi di casa nostra ad un'autorità straniera.



ON THE NEW SILK ROAD

**ITALY CAN
HAVE ONLY
BENEFITS**

**IS THE GLASS
HALF-FULL OR
HALF-EMPTY?**

"The Chinese project of New Silk Road is a great opportunity for Italy, which must be met with all the caution, but it is important to get involved," says Riccardo Fuochi, president of the Propeller Club of Milan.

The initiative was launched in Beijing since 2013 and aims to connect China with the European market through the development of rail, port and road infrastructures.

The cost of the project is estimated at one thousand billion dollars.



ISS PALUMBO

Delivering integrated project and marine
logistic solutions worldwide



Italy UK USA Egypt Netherlands
UAE South Africa Turkey Russia
Kazakhstan Azerbaijan

This is a decidedly commercial initiative to encourage the export of Chinese goods, but the European Union and the United States fear that there will also be an ambition of political hegemony on the part of Beijing. This is why the agreement between China and Italy has also attracted the attention of the Washington government.

Italy is one of the nodes of the Chinese network. The Cosco (Chinese state owned shipping line) company has already invested in the Vado Ligure container terminal, while other Beijing state-owned companies have said they are interested in projects in the ports of Genoa, Venice and Trieste.

For Italy the problem is not only political.

In fact, the Country suffers from an infrastructural gap that already pushes many Chinese goods to reach the Po valley passing through the northern European ports.

If therefore China must convince the Rome government of its good intentions, Rome in turn must promote the convenience of its ports in China.

"Despite all the necessary political caution - argues Fuochi - the government must understand that Italy is in a position of strength and has no need to sell off strategic assets. His participation in the initiative will allow us to understand the dynamics that govern it".

What are the advantages?

"The benefit will be the increase in trade flows, not so much for Chinese-produced goods, but for trade with Countries distributed along the entire route. Just think that the dry port of Khorgos, on the border between China and Kazakhstan, is destined to become the new Dubai. The economic system of the Countries concerned will benefit and this is good both for Italian products and for Italian companies active in the construction of infrastructures".

However, Italy must also overcome its infrastructure gaps.

"The priority is the TAV - the connection between Turin and Lyon by high speed train - a question that is talked about a lot, but which has obviously been misplaced by a media point of view. It is not born "only" to connect Turin with Lyon. It is instead a ring of the Mediterranean Corridor that unites Western and Eastern Europe and connects to the other three Europe-

an corridors that cross Italy. It is crucial for the whole European system".

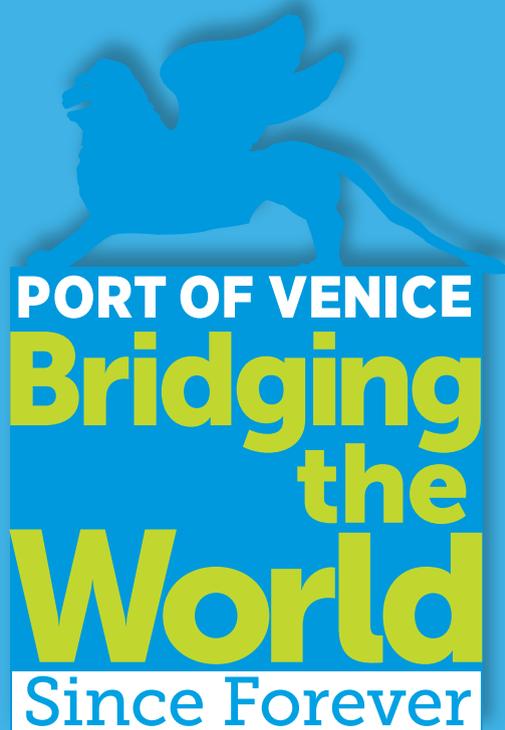
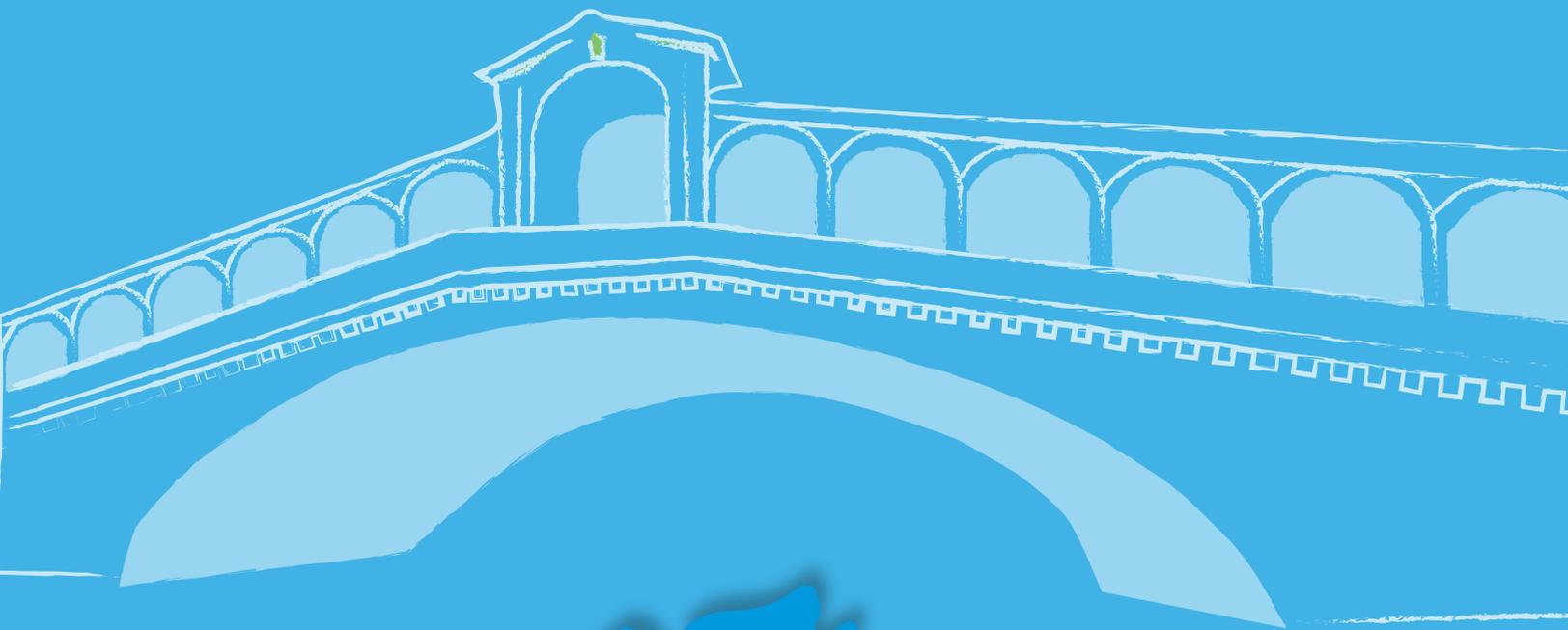
The challenge, according to Fuochi, is "to make Italy the logistics platform for the distribution of European goods, as opposed to the Countries of northern Europe".

After this clear statement from Fuochi, let me try to add my opinion:

- surely the connection between China and Europe is important and will be developing mutual benefit. But it should be negotiated between Europe and China. Leaving the negotiation to each single Country (Italy, France, Germany ... and so on) will only create competition among the "small" European Countries (surely small if compared to the big China). The need of a strong Europe is a must. And the latest political developments where divisions among various European Countries are increasing, is surely not a good news for us (but definitely very good for our Chinese partners!)

- Italy is in a very good "geographical" position (being one of the first European Country where vessels can be discharging after passing Suez), but infrastructures are very poor. The connection between Gioia Tauro (the southern port of Italy) and Milan and then all the rest of Europe by TRAIN is missing (a few years ago there was a daily rail connection between Gioia Tauro and Milan. Instead of reinforcing it, the rail connection has been closed down!). The connection between Genoa and Rotterdam by rail has been "stopped" (for the same unbelievable reason as the "stopping" of the Turin-Lyon). It seems to me that Italy is fighting against herself, avoiding to catch the opportunities granted by her Geographical position.

- if the Chinese will sign agreements with Italy to "build" real infrastructures this can be a "positive" result of the talks (as Italy will be getting the missing infrastructures!) but also a "negative" result as we will be turning the key of our home to a foreign authority.



PORT OF VENICE
Bridging
the
World
Since Forever

Visit us at Transport Logistic Munich
4 - 7 June 2019
in **hall B3** stand **Nr. 329**



PORT OF VENICE

www.port.venice.it

 twitter.com/PortOfVenice

 [@portofvenice](https://www.instagram.com/portofvenice)

L'INTERMODALITÀ A SERVIZIO DELLA CRESCITA

I PORTI SONO INFRASTRUTTURE FONDAMENTALI

di PINO MUSOLINO

Presidente AdSp ma Adriatico settentrionale



Gli scali portuali mediterranei sono sempre più centrali nello scenario degli scambi commerciali internazionali che connettono Europa, Africa e Asia e rimangono infrastrutture fondamentali per i traffici continentali e inter-continentali. In questo contesto, il porto di Venezia è un nodo portuale prioritario all'incrocio di due dei principali corridoi europei: quello Mediterraneo che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste e il corridoio Baltico-Adriatico, che collega il porto di Venezia, all'Austria, alla Germania e ai mercati del Nord Europa. Osservando la composizione dei suoi traffici, si rileva come la vocazione dello scalo veneziano sia fondamentalmente al servizio della manifattura. Venezia serve da gateway per le industrie della Pianura Padana e dell'Europa Centrale che importano materie prime ed esportano manufatti ad alto valore aggiunto, soprattutto verso i mercati asiatici e africani. Il ruolo dello scalo lagunare è riconosciuto anche dagli operatori

del Far East e in particolare da quelli cinesi che, nel contesto della Belt and Road Initiative, hanno confermato in più occasioni l'interesse concreto per un rafforzamento dei traffici da e verso Venezia.

Consapevoli dell'importanza dello snodo veneziano nella catena logistica che collega stabilmente tre continenti e delle previsioni di aumento dei traffici attraverso le nostre infrastrutture, abbiamo scelto di potenziare sensibilmente la rete ferroviaria sia sul fronte delle strutture sia dal punto di vista dei servizi. A due anni dal nuovo impulso in questa direzione, i risultati sembrano confermare la bontà di un progetto che vuole rendere sempre più efficiente lo smistamento delle merci, migliorando la sostenibilità ambientale e liberando le strade dal traffico pesante.

Il 2018 si è chiuso, infatti, con una serie di record storici per la movimentazione delle merci nel porto di Venezia. I traffici sono complessivamente aumentati del 5,4% sull'anno precedente, passando dalle 25.134.624 tonnellate alle 26.495.278 tonnellate. I container sono cresciuti del +3,4% in un anno e il 100% dei 632.250 Teu movimentati provengono da o sono destinati alle imprese del bacino di riferimento, non un solo container viene infatti movimentato in transhipment. Altri indicatori fondamentali dell'importanza dello scalo veneziano per il tessuto industriale sono il traffico project cargo, che ha registrato la movimentazione di 800 pezzi unici ad altissimo valore aggiunto, e la crescita a doppia cifra (+20,8% nel 2018 sull'anno precedente) delle merci trasportate via traghetto, a conferma dell'ottima risposta del mercato rispetto al nuovo terminal di Fusina dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax.

Gli ottimi risultati di traffico vanno, dunque, di pari passo con lo sviluppo intermodale del porto di Venezia. L'anno passato ha visto, infatti, anche un record storico sul fronte del traffico ferroviario: sono stati 100.754 i carri movimentati (+11,3% rispetto al 2017) per 2.596.742,96 tonnellate (+11,2%) pari a 5.543 treni/anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo. Questi risultati eccezionali sono stati conseguiti senza congestionare la rete ferroviaria, grazie a nuove politiche di tariffazione che hanno consentito di trasportare molti più carri e più tonnellate di merci praticamente a parità di traffico. Le innovazioni introdotte comprendono anche l'introduzione di sconti premiali per favorire la concentrazione della merce e il numero di carri movimentati e l'estensione dell'operatività h24 della manovra ferroviaria.

L'incremento sensibile del traffico ferroviario conferma, dunque, la buona risposta del mercato all'implementazione condotta sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo della modalità ferroviaria, che raggiunge oggi destinazioni a medio e lungo raggio come, ad esempio, Cremona, Verona e Rho in Italia, ma anche Francoforte, Rostock e Duisburg in Germania attraverso il Brennero e il Tarvisio.

Proprio il collegamento con Duisburg rappresenta l'ultimo tassello del mosaico della cura del ferro e si concretizza in un servizio che connette il terminal di Fusina con l'interporto di Duisburg Krefeld-Uerdingen via Tarvisio in sole 29 ore, operando tre viaggi alla settimana. Il nuovo servizio gestito da Rail Cargo Group consente di movimentare semirimorchi, container e casse mobili, tra il Nord Europa, la Grecia e il Sud Italia, attraverso i collegamenti regolari offerti da Grimaldi Lines, aprendo una serie di interessanti collegamenti sulla dorsale scandinavo-mediterranea.

La strategia di sviluppo dell'intermodalità portuale-ferroviaria è, dunque, fondamentale per dare nuovo impulso all'arrivo e all'inoltro delle merci, perché permette di eliminare i colli di bottiglia che frenano la distribuzione del cargo, con l'obiettivo di rafforzare i nostri scali, affinché siano sempre più dei pivot logistici a servizio dell'economia del Paese.

INTERMODALITY AT THE SERVICE OF GROWTH

THE PORTS ARE BASIC FACILITIES

Mediterranean ports of call are increasingly central to the scenario of international trade that connects Europe, Africa and Asia and keep on being key infrastructures for continental and inter-continental traffics. In this context, the port of Venice is a first layer port node at the intersection of two of the main European corridors: the Mediterranean that connects the Iberian Peninsula to the border of Eastern Europe via the Italian Turin-Trieste ridge; and the Baltic-Adriatic corridor, which connects the port of Venice to Austria, Germany and the markets of Northern Europe. Taking a look at the composition of its traffic, it is clear that the vocation of the Venetian port is basically at the service of manufacturing. Venice plays the role of the gateway for the industries of Pianura Padana and Central Europe, which import raw materials and export high value-added products, mostly to Asian and African markets. The role of the port is also valued by operators in the Far East and in particular by those in China who, in the context of the Belt and Road Initiative, have confirmed on several occasions their firm interest for a strengthening of traffic to and from Venice.

Aware of the importance of the Venetian hub in the logistic chain that links three continents permanently and of the forecasts of the boosting of traffic through our infrastructures, we have chosen to significantly enhance the rail

network in terms of both facilities and services. Two years after the new thrust in this direction, the results seem to confirm the value of a project which is willing to make the sorting of goods more efficient, improving environmental sustainability and freeing the roads from heavy traffic.

In fact, stats of year 2018 recorded a series of historical results for the handling of goods at the port of Venice. Traffic increased overall by 5.4% on the previous year, from 25.134.624 tons to 26.495.278 tons. The containers have grown by + 3.4% in one year and 100% of the 632,250 TEUs come from or are destined for the companies in the local economic district: not a single container is in fact handled in transshipment. Other key indicators of the importance of the Venetian port for the industrial settlements are project cargo traffic,

which recorded the movement of 800 unique pieces with very high added value, and a double-digit growth (+ 20.8% in 2018 over the year previous) of the goods transported by ferry, confirming the excellent market response to the new Fusina terminal dedicated exclusively to ro/ro and ro/pax traffic.

Therefore, the excellent traffic results go hand in hand with the intermodal development of the port of Venice. In fact, last year recorded an historical result in terms of railway traffic: 100,754 wagons were operated (+ 11.3% compared to 2017) for 2,596,742.96 tons (+ 11.2%) corresponding to 5,543 trains/year managed at the Marghera Scalo station. These exceptional results have been achieved without congesting the railway network, thanks to new pricing policies that have allowed us to transport many more wagons and more tons of goods with the same amount of traffic. The innovations also include the introduction of discounts in order to facilitate the concentration of the goods and the number of wagons moved and the extension of the 24-hour operation of the railway manoeuvre. Therefore, the significant increase of rail traffic confirms the market's good response to the implementation carried out both from an infrastructural standpoint and

from an operational point of view of the railway mode, which now reaches medium and long-haul destinations such as, for example, Cremona, Verona and Rho in Italy, but also Frankfurt, Rostock and Duisburg in Germany through Brenner and Tarvisio.

The connection with Duisburg itself represents the last piece of the mosaic of "iron care" and takes the form of a service that connects Fusina Terminal to Duisburg Krefeld-Uerdingen Terminal via Tarvisio in just 29 hours, operating three trips a week. The new service managed by Rail Cargo Group allows the movement of semi-trailers, containers and swap bodies between Northern Europe, Greece and Southern Italy, utilizing the regular connections offered by Grimaldi Lines, creating a series of interesting links on the Scandinavian-Mediterranean ridge.

The development strategy of the port-railway intermodality is, therefore, fundamental to give new impulse to the arrival and the forwarding of the goods, because it allows eliminating the bottlenecks that limit the distribution of the cargo, with the aim of strengthening our ports of call, so that they could increasingly become logistical pivots to serve the national economy.



BELT AND ROAD INITIATIVE

Riccardo Fuochi, vice presidente nazionale dell'International Propeller Clubs e presidente del Club di Milano, noto imprenditore ed uno dei massimi esperti dell'economia dell'area asiatica e cinese, oltre che della Belt and Road Initiative, ha risposto ad alcune nostre domande, in merito al trasporto di merci su ferrovia tra l'Europa e la Cina.

Il trasporto su rotaia su questa relazione commerciale è una modalità in uso ormai da diversi anni e consente di risparmiare circa il 50% del tempo rispetto al trasporto marittimo. In effetti un contenitore trasportato via ferrovia può percorrere l'intero itinerario in un tempo che va dai 14 ai 18 giorni, a seconda delle località di carico e arrivo della merce. In termini di tempo, quindi questa modalità è molto più celere del trasporto marittimo tradizionale. A livello di costi, però, è decisamente superiore, nonostante gli incentivi che il governo cinese, attraverso le varie province, concede agli operatori ferroviari, quindi abbiamo ancora un rapporto di costi del 40-50% superiore rispetto alla spedizione via nave. C'è da dire, però, che mano a mano che le produzioni si spostano ad Ovest della Cina e la destinazione è all'interno dell'Europa, questo gap diminuisce.

Quali sono le principali località di carico?

Le località di carico sono circa 20 in tutta la Cina, quindi in pratica quasi tutto il territorio è coperto dalle varie stazioni impegnate dal servizio.

Considerando i maggiori costi, quali sono le merci che vengono trasportate, appartengono a settori di nicchia?

Vengono trasportati prodotti, anche se magari non di particolare pregio, ma per i quali il tempo di trasporto è particolarmente importante. Pensiamo, ad esempio, ai prodotti venduti da piattaforme e-commerce, poichè la velocità diventa un fattore determinante. C'è anche da dire che il trasporto ferroviario non si può considerare in competizione con il trasporto marittimo, bensì è una modalità che va ad integrare quella aerea, per la sua velocità, con quella via nave.

Ma vengono trasportate anche merci di pregio?

Sì, recentemente Porsche ha dichiarato che spedisce circa il 11% della sua produzione verso la Cina via ferrovia. La Volvo la sta già utilizzando per le auto prodotte in Cina e vendute in Europa. L'automotive è in generale uno dei settori che preferiscono tale modalità, ma ci sono anche altri prodotti, quali abbigliamento, elettronica, prodotti chimici e di varia natura che privilegiano la velocità rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Questo vale nei due sensi, anche per i prodotti asiatici destinati al mercato europeo?

Certamente sì. Il numero dei container è relativamente basso, parliamo di 350 mila feu movimentati nel 2018 che arriveranno quest'anno a 400-450 mila, per arrivare nel 2020

a 500mila. In pratica la capacità è abbastanza limitata rispetto alle merci complessivamente movimentate su questa relazione commerciale. Però questo comporta il grosso vantaggio per paesi come la Polonia o il porto di Duisburg per l'afflusso di merci che vengono gestite all'interno del ciclo logistico. In termini di valore aggiunto sulla mobilità delle merci ha un impatto piuttosto importante.

Quale influenza avrà la così detta guerra dei dazi tra Usa e Cina sugli scambi tra Europa e Cina?

Attualmente la guerra dei dazi tra Usa e Cina è in una fase di negoziato, per cui penso che arriveranno necessariamente ad un compromesso. Nel frattempo, la Cina non potendo esportare gli stessi quantitativi negli Stati Uniti si rivolgerà ad altri paesi e questo anche tramite la Belt and Road Initiative. Non potendo esportare verso gli Usa, la Cina si è rivolta ad altri mercati e questo potrebbe andare a vantaggio dell'Unione europea.

Infine, Riccardo Fuochi tiene a fare una precisazione in merito alla Belt and Road:

Ne parliamo molto, ma prevalentemente da un punto di vista portuale e logistico. Bisognerebbe cominciare a guardare un po' alle zone interne, a vedere queste economie che necessitano di infrastrutture e che verranno realizzate in



LOGWIN

CHINA RAIL SERVICE

www.logwin-logistics.com



The Belt & Road passes through us

parte con finanziamenti cinesi, ma che in effetti, potrebbero essere finanziati anche dall'Europa. Come ad esempio i paesi della Caspian Region (Uzbekistan, Kazakhstan, ecc...) tutti paesi che hanno aderito alla Belt and Road, i quali stanno sviluppando un sistema di infrastrutture che potrebbero essere realizzate anche con il contributo delle imprese italiane. Cominciamo a guardare all'interno dimenticando per un attimo dei punti di arrivo e partenza che sono i porti. Vediamo anche il vantaggio che, tornando al mondo ferroviario, una volta che saranno completate le reti di trasporto regionali, queste consentiranno alle nostre merci di essere distribuite in paesi (tipo Mongolia o Kazakhstan) con tempi e costi decisamente inferiori agli attuali, quindi un grande vantaggio competitivo per le nostre aziende.

LOGWIN

BELT AND ROAD INITIATIVE

Riccardo Fuochi, national vice president of the International Propeller Clubs, as well as president of the Milan Club, a well-known entrepreneur and one of the leading experts in the Asian and Chinese economy, in addition to being involved in the Belt and Road Initiative, responded to some of our questions regarding the transport of goods by rail between Europe and China.

Rail transport to support this business relationship has been in use for several years now and saves about 50% of the time that is needed for maritime transport. In fact, a container transported by rail can travel the entire itinerary in a time that can range from 14 to 18 days, depending on the place of loading and the arrival of the goods. In terms of time, therefore, this mode of transport is much faster than traditional maritime transport, but in terms of cost, it is certainly higher, despite the various incentives that the Chinese government, throughout its various provinces, grants to railway operators, so we still end up with a cost ratio that is 40-50% higher than shipping by sea routes. It

should be duly noted at any rate that as production moves on to the west of China and—with destinations being within Europe, this gap decreases.

Which are the main places of loading?

There are about 20 cargo locations throughout China, so in practice, almost the entire territory is covered by the various stations engaged by the service.

Considering the higher costs, which of the goods transported are those belonging to niche sectors?

Products are transported, although

perhaps not particularly valuable, but for which transport time is particularly important—those which are sold through e-commerce platforms, for example, in which speed becomes a determining factor. It's not to say that rail transport cannot be considered to be in competition with maritime transport, but rather that it is a method which integrates also air transport, due to its speed, with transport via water passage.

But are valuable goods also transported?

Yes, recently Porsche has declared that it will ship around 11% of its production to China by rail. Volvo is already using it for cars manufactured in China and sold in Europe. The automotive industry is generally one of the sectors in which they prefer this method, but there are also other products, such as clothing, electronics and chemical products of various kinds that favor speed over other means of transport.

Does this apply in both directions—even for Asian products destined for the European market?

Certainly, yes. The number of containers is relatively low—we are talking about 350,000 handled in 2018, and this number will reach 400-500,000 this year, reaching also 500,000 in 2020. In practice, the capacity is quite limited compared to the total amount of goods moved through this business relationship, but this creates a big advantage for countries like Poland or the Port of Duisburg, due to the influx of goods that are managed within the logistics cycle. In terms of added value on the mobility of goods, it has a rather important impact.



What influence will the so-called customs war of duties between the USA and China have on trade between Europe and China?

Currently, the war of duties between the US and China is in a negotiating phase, so I think they will most likely come to a compromise. Meanwhile, China—unable to export the same quantities to the United States, will turn to other countries and this also will play a part in the Belt and Road Initiative. Not being able to export to the USA, China has turned to other markets and this could benefit the European Union.

Finally, Riccardo Fuochi is keen to make a clarification regarding the Belt and Road:

We talk about it a lot, but mainly from a port and logistical point of view. We should begin to look a little at the inland areas, to see these economies that need infrastructures and that will be realized in part with Chinese funding, but—in fact, they could also be financed by Europe, such as the countries of the Caspian Region, (Uzbekistan, Kazakhstan, etc.), all countries which have joined the Belt and Road, which are developing an infrastructure system that could also be implemented with the contribution of Italian companies. We are now starting to look inward, forgetting for a moment the points of arrival and departure which are the ports, and we can also see the advantages that—returning to the railway world, once the regional transport networks are completed, these will allow our goods to be distributed in countries, (such as Mongolia or Kazakhstan), with times and costs decidedly lower than the current ones, so a great competitive advantage for our companies.

ANCONA PROTAGONISTA

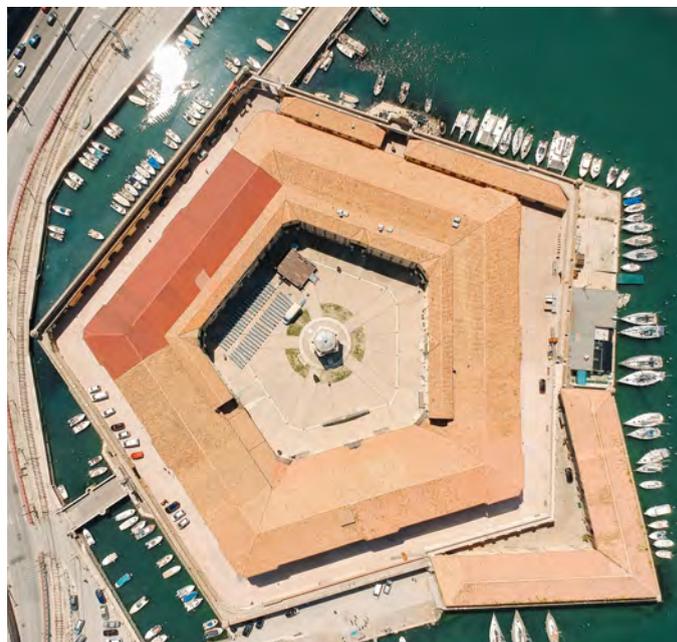
IL TRAFFICO DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

I dati del primo trimestre 2019 del sistema portuale dell'Adriatico centrale (porti di Pesaro, Falconara marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona) vedono un avvio d'anno positivo. Se ad Ancona sono le merci solide a trainare la crescita (+6,7% rispetto al primo trimestre 2018), ad Ortona sono le rinfuse liquide a crescere del 19%.

Il porto di Ancona si conferma protagonista del traffico delle autostrade del mare dell'Adriatico-Ionio: il traffico sulle navi traghetto ha superato il milione di tonnellate e i circa 100.000 passeggeri. Tendenza coerente con il 2018 per raggiungere il quinto anno consecutivo di crescita. Se la Grecia continua a rappresentare circa l'80% del mercato, la linea con l'Albania mostra tassi di crescita a doppia cifra e rappresenta oggi il 18% del traffico merci su traghetto del porto, anche grazie agli investimenti dell'armatore che ha messo in linea un nuovo traghetto. Ulteriori sviluppi sono attesi entro l'anno.

Positivo l'andamento del traffico contenitori con un + 24% di Teu nel trimestre e +27% delle merci in container, mentre anche le altre merci solide (rinfuse e general cargo) segnano un +87% grazie al consolidamento dei traffici avvenuto nel 2019.

"Sono dati positivi e confortanti – ha dichiarato il presidente Rodolfo Giampieri – che ci impe-



gnano nella strategia di sviluppo dello scalo. Mentre siamo in attesa della conclusione degli iter amministrativi per i dragaggi e il secondo stralcio della Banchina rettilinea, entro il 2019 abbiamo l'obiettivo di disporre di ulteriori 45.000 mq di piazzali e delle banchine del Molo sud (620 metri in totale) operative nella nuova configurazione a seguito della demolizione dei due blocchi silos cereali e del completamento dei lavori per il potenziamento della banchina 22. Spazi più efficienti a servizio dei traffici del principale porto dell'Adriatico centrale."

Ai dati in crescita si affianca l'annuncio del co-finanziamento di 541.000 Euro del progetto "SMART-C, Scalo MARotti virTual Corridor" per la realizzazione nel porto di Ancona di un progetto innovativo per il monitoraggio tramite un sistema di intelligenza artificiale del traffico merci in imbarco e sbarco dai traghetti internazionali.

Il finanziamento è stato erogato dal bando CEF2018 della Commissione Europea. Il progetto, frutto della collaborazione tra AdSp mare Adriatico centrale, l'Agenzia delle Dogane e Monopoli e Comando Provinciale della Guardia di Finanza, è stato avviato nel Maggio del 2018 ed è attualmente nella fase di prova di un innovativo sistema di intelligenza artificiale per il tracciamento in tempo reale dei mezzi in imbarco e sbarco nel porto di Ancona. Lo spiega il segretario generale dell'Autorità portuale, avv. Matteo Paroli: "Di norma i mezzi che devono effettuare dogana, prima di poter lasciare il porto devono effettuare le pratiche doganali che autorizzano l'importazione o l'esportazione. Queste pratiche possono essere completate solo con il mezzo in sosta in una zona doganale collegata alle banchine dei traghetti. Grazie a questo sistema di controllo in tempo reale diviene possibile utilizzare aree logistiche esterne al porto senza dover installare alcun dispositivo sui mezzi in transito, elemento di forte innovazione rispetto alle precedenti esperienze nei porti nazionali." Ulteriori evoluzioni consentiranno anche la gestione in tempo reale dei flussi di imbarco e sbarco, con benefici effetti sulle tempistiche e la riduzione delle code.

Un sistema di 6 porti integrati per più efficienza e competitività.

215 km
DI COSTA

6 PORTI

1 SISTEMA

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

AL CENTRO DELL'ADRIATICO. UNITI PER ESSERE PIÙ FORTI

www.porto.ancona.it

Porto di Pesaro

Porto di Falconara M.

Porto di Ancona

Porto di S. Benedetto del Tronto

Porto di Pescara

Porto di Ortona

ANCONA LEADING ACTOR

TRAFFIC ON MOTORWAYS OF THE SEA

The data for the first quarter of 2019 of the Central Adriatic Ports Authority (ports of Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara and Ortona) see a positive start to the year. If solid goods are driving the growth in Ancona (+ 6.7% compared to the first quarter of 2018), in Ortona the liquid bulk is growing by 19%.

The port of Ancona is confirmed as a key node of the international ferry traffic in the Adriatic-Ionian region: the ferry traffic throughput exceeded in fact one million tons and about 100,000 passengers, showing a trend consistent with 2018 and rising expectations to reach the fifth consecutive year of growth.

If Greece still represents roughly 80% of the market, the Ancona-Durres line shows double-digit growth rates and today represents 18% of the ferry cargo traffic of the port. The year 2018 saw a new ferry entering into service, while further developments are expected within the year.

Container traffic was positive with +24% TEUs in the quarter and +27% of containerized goods, while other solid goods (bulk and general cargo) also showed a +87% thanks to the consolidation of traffic in 2019.

"The statistics of the ports give an overall positive and dynamic picture, with particular reference to Ancona - stated President Rodolfo Giampieri. We are engaged in achieving our development goals by increasing and optimizing the infrastructures: while we are waiting for the conclusion of the administrative procedures for the dredging works and the second section of the Marche Dock, by 2019 we have the objective of making available an additional 45,000

square meters of aprons on the South Pier and 620 meters of refurbished quays. The demolition of the silos blocks and the completion of the work to upgrade the quay 22 are well progressing so we are confident to be able to achieve this goal. More efficient spaces serving the freight traffic of the main central Adriatic port."

The positive news about the traffic data and the infrastructure developments were accompanied in March by the announcement of the co-financing of 541,000 euros for the "SMART-C, Scalo MARotti



virTual Corridor" project for the monitoring of the road traffic related to international ferries by an artificial intelligence system in the port of Ancona.

The funding was provided by the CEF2018 call of the European Commission. The project, jointly developed by the Central Adriatic Ports Authority, the Customs and Monopolies Agency and the Provincial Headquarters of the Financial Police, was started in May 2018 and is currently in the test phase of an artificial intelligence system for the real-time tracking of the vehicles. The Secretary General of the Port Authority, Matteo Paroli, explains the innovative project as follows: "All vehicles that carry out customs procedures must stay inside a customs area connected to the ferry docks.

Thanks to this real-time control system, it is possible to move the vehicles in logistics areas outside the port without installing any device on the vehicles in transit, an element of strong innovation compared to previous experiences in national ports."

Further developments will also allow real-time management of embarkation and disembarkation flows, with positive effects on the timing and reduction of queues.

LA SPEZIA SECONDO PORTO ITALIANO PER TRAFFICO TEU

SVILUPPO DELLE CROCIERE CON MARINA DI CARRARA

Grazie ad una posizione geografica particolarmente strategica La Spezia è uno dei più importanti porti mercantili del Mediterraneo, con collegamenti settimanali verso tutti i continenti.

Con 1,5 milioni di Teu movimentati annualmente La Spezia è diventato il secondo porto italiano per importanza nel traffico contenitori (al netto del trasbordo), con eccellenti indici di produttività europei. Collegato ai principali hub intermodali del nord Italia La Spezia serve i propri mercati industriali domestici raggiungendo anche destinazioni del centro-sud Europa attraverso i principali corridoi logistici. La Spezia è anche caratterizzato da un elevato uso del trasporto ferroviario (oltre il 30%) e dalla disponibilità di vaste aree logistiche nelle immediate vicinanze come S. Stefano Magra.

Rilevanti investimenti privati sono previsti nei prossimi anni per lo sviluppo del porto: in particolare, tra opere ed infrastrutture, LSCT - Contship Italia Group investirà circa 300 milioni di euro, mentre il Terminal del Golfo - TARROS ne investirà circa 105 milioni.

Con il nuovo porto di Marina di Carrara il mar Ligure orientale può offrire un'ulteriore specializzazione dei servizi marittimi con possibilità di operare con efficienza project cargos, servizi ro-ro e prodotti del marmo destinati a tutti i mercati internazionali.

La stagione in corso sta confermando il ruolo della Spezia quale uno dei più importanti porti crociere del Mediterraneo con nuove opportunità future anche per il porto di Marina di Carrara. Nel corso del 2019 il traffico crocieristico alla Spezia è previsto attestarsi intorno a 700mila passeggeri e 157 scali nave con incrementi di oltre il 40% rispetto al 2018.

Il settore delle crociere sta assumendo sempre maggiore valore per il porto della Spezia e il suo territorio di riferimento. Obiettivo strategico della nuova Autorità di Sistema del mar Ligure orientale, che riunisce i porti della Spezia e di Marina di Carrara, è quindi quello di consolidare e sviluppare l'attività crocieristica, realizzando le opere previste dal Piano regolatore portuale con il nuovo molo su calata Paita e la nuova stazione crocieristica, progetto quest'ultimo che sarà realizzato attraverso un nuovo project financing con la partnership di Royal Caribbean, MSC Cruises e Costa Crociere che investiranno 41 milioni di euro.

L'Autorità di Sistema sta lavorando per implementare il settore anche nel porto di Marina di Carrara, con importanti ricadute economiche al suo territorio e dove sono previsti nel 2019 oltre 20mila passeggeri in transito.

<https://www.adspmarligureorientale.it>



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



DUE PORTI, UN SOLO GATEWAY



LA SPEZIA SECOND ITALIAN PORT FOR TRAFFIC OF TEUS

DEVELOPMENT OF CRUISES WITH MARINA DI CARRARA

Thanks to its strategic geographical location, La Spezia is one of the most important merchant ports in the Med Sea, with weekly maritime connections to all the continents.

With 1.5 million TEU handled in the last years, La Spezia became the second container handling Italian port (net of transshipment), with absolute European excellence productivity performances.

Linked to the main North Italian intermodal hub, La Spezia serves industrial domestic market and reaches Central and Southern Europe destinations via the main freight corridors. La Spezia port is also characterized by a high use of rail mode (more than 30% of container traffic via rail) and the availability of an immediate hinterland logistics area in S. Stefano Magra.

Relevant investment in the next years are foreseen in port development, infrastructures and equipment: in particular the port operator LSCT - Contship Italia Group - will invest up to €300M, while TDG -TARROS - will invest about €105M.

With the new merged port of Marina di Carrara, the Eastern Ligurian Sea can also offer a further important specialization in project cargos, marble products and Ro-ro services destined to the international markets.

WE BRING THE SHIP TO YOUR FACTORY



Visit www.contshipitalia.com/connectivity



contship
italia group

1969 2019
#contship50years

transport
logistic

Munich,
June 4th-7th

COME VISIT US AT BOOTH
111/210
HALL B4

Joint Anniversary
Celebration
50
1969-2019



The current season confirms the role of La Spezia as the emerging cruise port in the Mediterranean sea with new future opportunities also for the port of Marina di Carrara. During 2019 La Spezia is expecting to reach around 700,000 passengers e 157 cruise calls with an increase of around 40% compared to 2018.

The cruise sector is becoming even more important for the Port of La Spezia and its territory. The strate-

gic challenge for the new Port Authority of the Eastern Ligurian sea, which has merged the ports of La Spezia and Marina di Carrara, is to consolidate and develop the cruising activities, realising the port master plan with a new cruise pier at Paita wharf and a new cruise terminal that will be realised through a project financing with the partnership of Royal Caribbean, MSC Cruises and Costa Crociere that will invest 41 million euro.

The new Port Authority of the Eastern Ligurian Sea is working out also to implement the cruise sector in the port of Marina di Carrara, providing relevant economic benefits to its territory.



Sticco sped s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

LIKE US ON



CONNECT WITH US ON



www.sticcosped.com

FROM THREE GENERATIONS
YOUR WORLD IN OUR HANDS

ocean transportation
land transportation
air transportation

VAT TAX deposit
customs warehouses
customs brokers



phone: 0039 081 5109403
email: info@sticcosped.com



IL SALONE ITALIANO DOVE LA LOGISTICA INCONTRA L'IMPRESA

APPUNTAMENTO NEL 2020

E' in piena attività la macchina organizzativa della seconda edizione di Green Logistics Expo, il Salone Internazionale della Logistica Sostenibile, che si svolge alla Fiera di Padova e già arrivano le prime adesioni e dichiarazioni d'interesse.

L'appuntamento biennale con la logistica al servizio dell'impresa è infatti fissato a Marzo del 2020, in tre giorni, da mercoledì 18 a venerdì 20.

Sono ormai definiti gli obiettivi della nuova edizione, dopo i positivi riconoscimenti ricevuti dall'edizione d'esordio, che si è svolta a Marzo dello scorso anno.

Un successo certificato dagli operatori e dalle imprese che hanno riconosciuto Green Logistics Expo come il nuovo punto di riferimento che colloca l'Italia su un piano di parità con i principali Paesi europei. Un evento B2B,

dove si danno appuntamento clienti e colleghi per confrontarsi sui mercati europei e globali, che prima mancava in Italia.

La formula, apprezzata da espositori e visitatori professionali, rimane invariata. Il salone è diviso in quattro macrosettori: Intermodalità e Trasporti, Logistica Industriale e Real Estate Logistico, ECommerce, City&Logistics e Mobilità Urbana pronti ad accogliere



GREEN
LOGISTICS EXPO

GREEN

2^A EDIZIONE / 2ND EDITION

- | Maggiore proiezione internazionale
Greater international reach
- | Più spazi espositivi
Increase in exhibition spaces
- | Incontri ravvicinati con l'impresa
Close encounters with enterprise

LOGISTICS EXPO

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE
International sustainable logistics exhibition



Green Logistics Expo è un evento internazionale di **business, marketing, cultura, approfondimento, esposizione e confronto** sui temi più avanzati della **catena logistica** e sulle sue interazioni con la **sostenibilità ambientale, economica e sociale**.

Una **fiera B2B** con i leader dell'**intermodalità ferroviaria e del trasporto merci, della logistica per l'industria e della portualità, dell'e-commerce e dei servizi per la città del domani**.

Un **Salone** a supporto dell'**economia, dello sviluppo, della qualità della vita**.

Green Logistics Expo is an international event for **business, marketing, culture, study, exhibition and an exchange of views** on the most advanced themes concerning the **logistics chain** and its interactions with **environmental, economic and social sustainability**.

A **B2B fair** with the leaders in **intermodal rail and freight transport, in industrial and port logistics, in e-commerce and services for the city of tomorrow**.

A **Show** to support the **economy, development and the quality of life**.

FIERA DI PADOVA / PADUA EXPO CENTER
18-19-20
MARZO/MARCH 2020
WWW.GREENLOGISTICSEXPO.COM

DOVE SI INCONTRANO
EFFICIENZA E AMBIENTE
WHERE EFFICIENCY MEETS
THE ENVIRONMENT

Con il patrocinio di/Under the patronage of:



In collaborazione con/In collaboration with



Media partner



i leader dell'intermodalità ferroviaria e del trasporto merci, della logistica per l'industria e della portualità, dell'e-commerce e dei servizi per la città del domani.

Un'attenzione particolare sarà dedicata all'Intralogistica e ai profondi mutamenti che, per effetto della rivoluzione digitale, dell'industria 4.0 e degli obiettivi green stanno cambiando in profondità il magazzino.

I nuovi "Design urbani" e il cittadino "onlife", soprattutto per i temi riferiti al trasporto e alla mobilità, saranno al centro dell'esposizione dedicata alla Logistica Urbana, mentre i nuovi modi dello shopping, saranno affrontati negli spazi dell'E-commerce, un ambito dove la logistica deve confrontarsi con sfide sempre

più audaci: dall'ultimo miglio alla domanda green, dall'internet delle cose alle difficoltà della blockchain.

Green Logistics Expo, come nella prima edizione, svilupperà anche un articolato programma di convegni, incontri e workshop ideati in luoghi di incontro e confronto per rappresentanti istituzionali, amministratori pubblici, ricercatori e studiosi dei trasporti e della pianificazione urbana. Il programma sarà costruito a stretto contatto con i protagonisti dell'evento e crescerà, giorno dopo giorno, supportato da una adeguata campagna di comunicazione verso tutto il mondo della logistica italiana ed europea.

THE ITALIAN EXHIBITION WHERE LOGISTICS MEETS BUSINESS

APPOINTMENT IN 2020

The organization of the second edition of Green Logistics Expo, the International Exhibition of Sustainable Logistics, which will take place at Padua Exhibition Center, is in full action and the first enrollments and expressions of interest have already arrived.

The biennial appointment with logistics at the service of the industry is set for March 2020, in three days, from Wednesday 18 to Friday 20.

The new edition objectives are already defined, following the positive acknowledgements of the first edition, which took place in March last year.

A success certified by operators and companies that have recognized Green Logistics Expo as the new international reference point for logistics, putting Italy on an equal footing with the leading European countries. A B2B event, missing in Italy until now, where customers and colleagues can meet and discuss the markets within and outside Europe.

The exhibition formula, appreciated by exhibitors and professional visitors, will remain unchanged. The exhibition is divided into four macro-sectors: Intermodality and Transport, Industrial Logistics and Real Estate Logistics, E-Commerce, City & Logistics and Urban Mobility ready to welcome the leaders in intermodal rail and freight transport, in industrial and port logistics, in e-commerce and urban governance.

Special attention will be given to Intralogistics and to the profound changes that, as a result of the digital revolution, the 4.0 industry and green

objectives, are profoundly transforming the warehouse. The new "urban design" and the "onlife citizen", especially for the themes related to transport and mobility, will be at the center of the section dedicated to Urban Logistics, while the new ways of shopping will be addressed in E-Commerce area, a sector where logistics have to deal with increasingly bold challenges: from the last mile to green demand, from the Internet of things to the blockchain difficulties. Green Logistics Expo, as in the first edition, will also develop an articulated program of conferences, meetings and workshops, ideal meeting places for institutional representatives, public administrators, researchers and transport and urban planning academics. The program will be create in close contact with the event leaders and will grow, day after day, supported by an appropriate communication campaign addressed to the whole Italian and European logistics community.



SAIMARE AL VERTICE

OPERATORE PRIMARIO NEL SETTORE SPEDIZIONI E TRASPORTI

Presente in via diretta o attraverso società controllate negli scali marittimi di Genova, La Spezia e Livorno, oltre che in quelli di Napoli, Taranto, Cagliari, Gioia Tauro e Venezia, Saimare spa, operatrice primaria nel settore delle spedizioni e dei trasporti marittimi, offre qualificati servizi portuali e di assistenza ai passeggeri, alle navi, alle merci e agli equipaggi.

I servizi Saimare, attivi sugli scenari dei servizi marittimi internazionali fin dal 1924, sono assicurati da una forza di centosessanta addetti, novantacinque dei quali sono accreditati per le operazioni doganali, l'azienda, inoltre, grazie all'esperienza maturata in diversi decenni al fianco dei massimi operatori dello shipping e della logistica integrata, è stata preferita dall'Amministrazione Doganale come partner nella sperimentazione di progetti innovativi avviati in tutta Italia.

Saimare ha adottato il Modello di organizzazione, di gestione e controllo conforme al Dlgs 231/2001, agisce costantemente con mezzi e strutture proprie o attraverso società fiduciarie della massima affidabilità, sia in Italia che all'estero, con autorizzazione AEO Ce e con certificazione UNI EN ISO 9001:2015.

L'operatività Saimare si raccomanda da sola e



SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari
internazionali marittimi
dal 1924

www.saimare.com

mantiene nel settore una posizione di autentica leadership, oltre che per la precisione e l'efficienza, anche per l'adozione di sistemi informatici e telematici di vera avanguardia che rendono l'azienda capace di assicurare servizi sempre più qualificati e dinamici agevolati da un rapporto di solida e funzionale collaborazione con le Autorità di Sistema portuale, con le autorità marittime e con quelle della amministrazione finanziaria. Saimare si avvale di un sistema informatico all'avanguardia che garantisce un servizio di controllo e di consultazione in tempo reale di tutti i dati relativi alle pratiche doganali grazie al quale è possibile superare il sistema di comunicazione via e mail con vantaggio considerevole per la connettività con la clientela. La soluzione Disaster Recovery, infine, assicura la continuità di funzionamento del sistema informatico anche in presenza di eventi che potrebbero comportare un'indisponibilità del servizio.



SAIMARE AT THE TOP

LEADING OPERATOR IN MARITIME SHIPMENTS AND TRANSPORT

As a leading company in maritime shipments and transport operating in the ports of Genoa, La Spezia and Livorno, as well as Naples, Taranto, Cagliari, Gioia Tauro and Venice, directly or through subsidiaries, SAIMARE S.p.A. offers qualified port services and assistance to passengers, ships, goods and crews.

Its services, which have been available in the international maritime scenario since 1924, are ensured by a staff of 160 direct and indirect professionally qualified employees, of which 95 are accredited customs operators.

Besides, thanks to several decades of experience in shipping and integrated logistics, Saimare has been the selected partner in the experimentation of innovative projects launched by Customs Administration at national level.

Saimare has adopted the organization, management and control Model in compliance with the Legislative Decree no. 231 of 2001; constantly operates with own means and facilities or through trust companies of the utmost reliability, both in Italy and abroad, with its AEO CE authorization and UNI EN ISO 9001: 2015 certification.

Saimare operation does not need recommendations. The company holds a real leading position in the area due to its accuracy and efficiency as well as the adoption of state-of-the-art computer and electronic systems, which make it able to guarantee more and more qualified and dynamic services. A solid and functional cooperation with Harbour, Maritime and Financial Administrative Authorities facilitates its activities.

Saimare makes use of a modern and efficient computer system, which ensures a real-time control and consultation of all the data relevant to customs formalities, thus giving the possibility of replacing the e-mail system and considerably improving the connection with the clientele.

Finally, the solution DISASTER RECOVER ensures continuity of operation even with events that may result in the service being unavailable.

KICK OFF MEETING VENETO INTERMODAL

**OTTIMIZZARE LO SVILUPPO
DEL TRAFFICO INTERMODALE
LUNGO I PRINCIPALI NODI
LOGISTICI VENETI
CON UN APPROCCIO
CONGIUNTO E GLOBALE
TRAMITE IL PIANO REGIONALE
DEL TRASPORTO MERCI**

La regione Veneto è interconnessa da tre Corridoi europei Ten-T: Scandinavo-Mediterraneo (Asse del Brennero), Mediterraneo (Asse Est-Ovest) e Adriatico Baltico (Valico del Tarvisio). Tale strategica localizzazione geografica ne fa uno snodo fondamentale per il traffico merci sulla direttrice Nord-Sud attraverso il transito del Brennero e del Tarvisio, ma è anche una macro area fondamentale per i collegamenti Est-Ovest lungo il Corridoio Mediterraneo, asse potenziale di sviluppo dei traffici delle imprese italiane che esportano nell'Est Europa. Al bando 2018 del Programma CEF è stato approvato il progetto VENETO

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

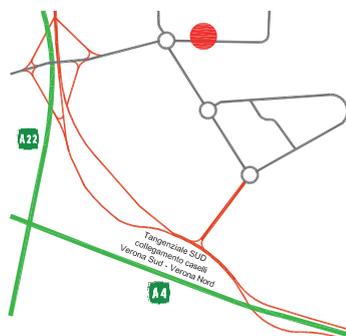
Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Descrizione:

Centro Direzionale Interporto Quadrante Europa-Uffici direzionali con posti auto dedicati.
Varie metrature da 17 a 400 mq.



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:

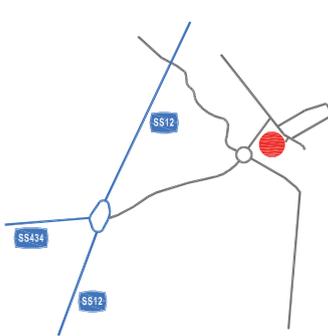
6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche



Verona Quadrante Europa

LOTTE EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie lotti:

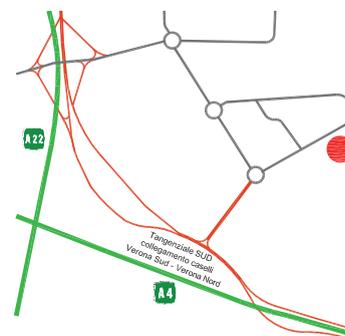
da 13.000 mq a 43.000 mq

Superficie coperta:

da 5.000 mq a 13.000 mq

Altezza:

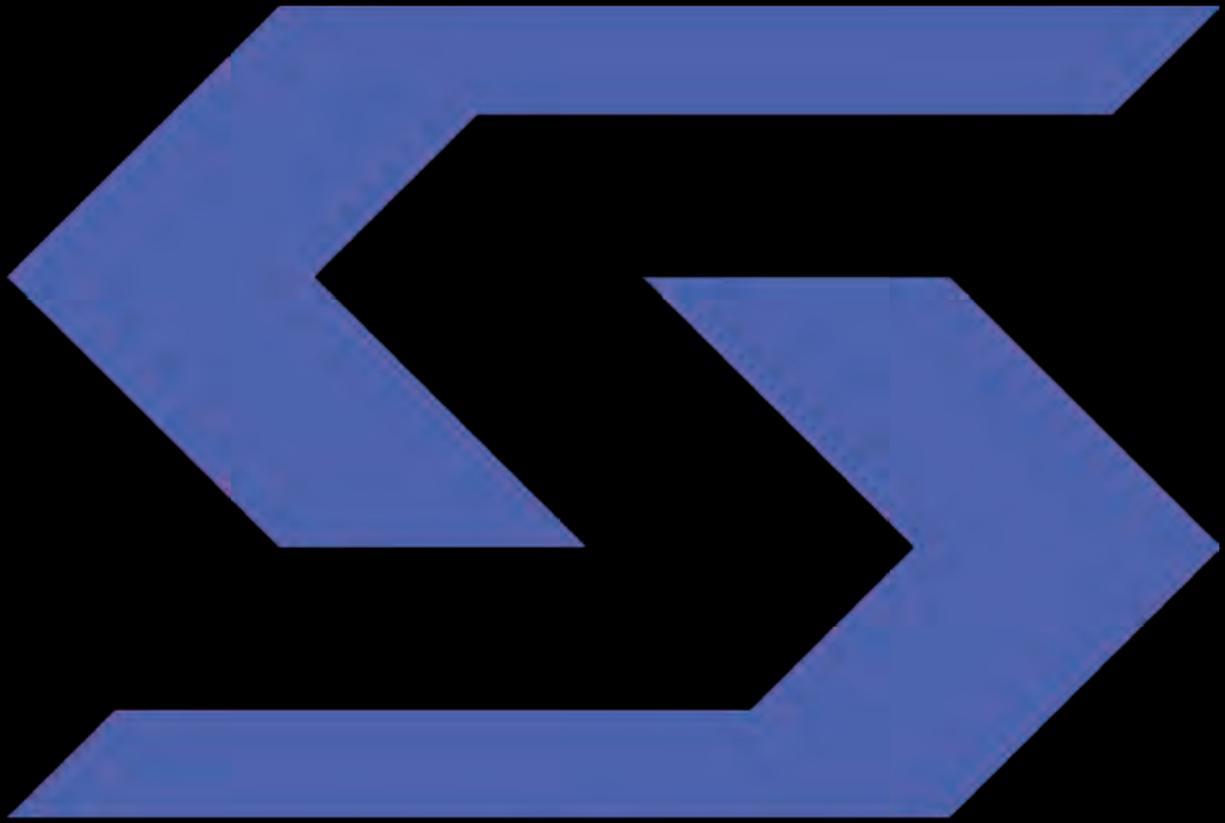
da 15 a 35 m





INTERMODAL promosso e coordinato da Interporto Quadrante Europa di Verona, che coinvolge come partner Regione Veneto, Rete Ferroviaria Italiana e Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale.

L'importo complessivo del progetto è di 4.032.760, co-finanziati al 50%. L'evento di lancio del progetto si è tenuto a Verona il 7 maggio presso la sede di Confindustria, un Workshop incentrato sul trasporto intermodale a livello regionale, diviso in 2 sessioni: la prima inerente la presentazione del progetto, in cui i quattro partner di progetto hanno presentato le attività previste per lo sviluppo dell'ultimo miglio ferroviario nei nodi regionali e una seconda con la discussione sul mercato del trasporto intermodale e le prospettive regionali, con interventi di Confindustria Verona, Mercitalia, Grimaldi, Codognotto.



Spediporto

www.spediporto.com

KICK OFF MEETING VENETO INTERMODAL

**OPTIMIZE THE DEVELOPMENT
OF THE INTERMODAL TRAFFIC
ALONG THE MAIN LOGISTIC
NODES WITH A JOINT AND
GLOBAL APPROACH THROUGH
THE TRANSPORT PLAN OF THE
VENETO REGION**

Three European Corridors of the Ten-T network interconnect the Veneto Region: Scandinavian-Mediterranean Corridor (Brenner Axis), Mediterranean Corridor (East-West Axis) and Baltic Adriatic Corridor (the Tarvis Pass).

The strategic geographical location makes the region a focal point for freight transport along the North-South axis crossing the Brenner and Tarvis Pass, but it is also a fundamental macro area for East-West connections along the Mediterranean Corridor and a potential axis for the development of the Italian companies' traffics to East

Europe.

The 2018 CEF Program call for proposals approved the VENETO INTERMODAL project promoted and coordinated by Interporto Quadrante Europa of Verona, which involves the Veneto Region, the Italian Railway Network and the North Adriatic Sea Port Authority as partners.

The total budget of the project is € 4.032.760, 50% co-financed.

The project “kick-off meeting” took place in Verona on 7 May 2019 at Confindustria Verona headquarters and consisted of a workshop focused on intermodal transport at regional level.

It was divided into 2 sessions: the first one concerned the presentation of the project. The four project partners presented the activities planned for the development of the last railway mile in the regional nodes.

The second session, instead, was about the intermodal transport market and regional prospects with speeches by Confindustria Verona, Mercitalia, Grimaldi, and Codo-gnotto.



TRIESTE

Your Rail Port in the Heart of Europe

INTERMODAL LINKS



**COME
AND VISIT US**
in Munich
at Transport Logistic
June 4-7
Booth B3,
Stand 103/204



Port Network Authority
of the Eastern Adriatic Sea
Ports of Trieste and Monfalcone



MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

