



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

Aprile 2024 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000



UN'UNICA FIERA

messengeromarittimo

MAGAZINE

No.002/2024



DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu
Livorno, Piazza Cavour 12
Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it
abbonamenti@messengeromarittimo.it

Automar Logistics, dal 1974, è una società leader nel sud Italia nei servizi di logistica integrata. È specializzata in: **trasporto su strada, consegne personalizzate, stoccaggio e PDI, servizi di officina e carrozzeria.**

Il quartiere generale di Automar è alimentato al 100% da fonti di energia rinnovabili ed è 100% plastic free.

I nostri terminal:

📍 CIVITAVECCHIA 📍 PONTECAGNANO 📍 SALERNO
📍 GIOIA TAURO 📍 TERMINI IMERESE

1 mln
m² di aree
di stoccaggio

55.500
capacità di
stoccaggio veicoli

14.000
m² di aree
PDI

+ 1 mln
veicoli gestiti
all'anno

400
bisarche gestite

0.15%*
veicoli
danneggiati
*valore medio ultimo anno

We are Automar

We are humans behind logistics

PAG. 5



PREMESSA

PAG. 7



OPENING

PAG. 15



METAVERSO

PAG. 17



AUTOMAR

PAG. 19



AMAZON

PAG. 22



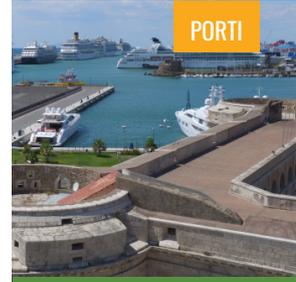
CARONTE & TOURIST

PAG. 24



GRIMALDI GROUP

PAG. 26



ADSP MTCS

PAG. 29



ADSP MTS

PAG. 32



ADSP MAO

PAG. 35



CONSORZIO ZAI

PAG. 39



CEPIM



REDAZIONE

Vezió Benetti
Andrea Puccini
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE

E GRAFICA
Barbara Bargagna

PREMESSA

di RENATO ROFFI



Se l'anno passato gli organizzatori della seconda edizione del **Logistic Eco Transport** (LetExpo) ottennero risultati che andarono ben oltre le aspettative più ottimistiche, quest'anno, la sempre innovativa rassegna voluta da Alis è riuscita ancora una volta a stupire per i suoi risultati e per il successo ottenuto tanto che il presidente dell'associazione, Alis, Guido Grimaldi, si è detto assai compiaciuto per i "grandi numeri" che hanno caratterizzato, anche nel 2024, "la più grande fiera dei trasporti e della logistica" che, rispetto al 2023, ha registrato ben 30 mila presenze in più.

Ben a ragione, infatti, Grimaldi, con comprensibile soddisfazione, parla di "grandi numeri", basti considerare che la grande manifestazione, svoltasi negli spazi di **Verona fiere fra il 12 e il 15 Marzo 2024**, quest'anno ha ospitato qualcosa come oltre **400 espositori, 350 relatori** e ha superato abbondantemente le **100 mila presenze**.

Un bilancio, dunque, estremamente positivo, profilatosi già a partire dalla prima giornata che ha visto aggirarsi incuriositi ed ancor più interessati oltre 25 mila visitatori e un numero insolitamente nutrito di **personalità istituzionali, personaggi della politica** ed anche **esponenti illustri dell'universo culturale** del nostro Paese.

Per i padiglioni e per gli stands del grande complesso fieristico si è visto un formicolio di persone intente a cercare e, magari, a trovare **soluzioni e risposte** ai loro quesiti e, in qualche caso, anche ai loro dilemmi. Tanta circolazione di persone e di imprenditori di ogni livello e qualità non può che favorire contatti che conducono in molti casi ad accordi commerciali e a collaborazioni proficue fra le aziende e i loro corollari logistici e del trasporto.

Sulla scena della prestigiosa manifestazione si sono avvicendati i temi e i problemi più delicati del momento, a cominciare dalla difficoltà di navigare nel mar Rosso, che colpisce in modo

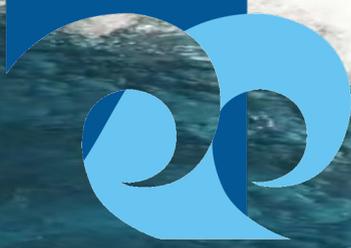
veramente impressionante il commercio marittimo nel Mediterraneo i nostri scambi commerciali con la Cina per un importo stimato in circa 154 miliardi.

I quattro giorni dedicati ai trasporti e alla logistica sostenibile si sono conclusi con un videomessaggio del

ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, **Gilberto Pichetto Fratin**, e con le interviste *one to one* condotte da **Bruno Vespa** verso l'ex presidente del Consiglio **Matteo Renzi** e verso il ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, **Antonio Tajani**, a cui il pre-

sidente di Alis ha rivolto un ringraziamento particolare e sincero per il suo impegno per la sicurezza dei nostri marittimi, in particolare nelle zone "calde" e per la tutela degli interessi della nostra Italia.





FEDERAZIONE DEL mare

FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

CLUSTER MARITTIMO ITALIANO

www.federazioneelmare.it



È partner di





OGGI PARLARE
DI ASSOCIAZIONE
È RIDUTTIVO.
ALIS
RAPPRESENTA
TUTTA LA FILIERA,
TUTTO IL MONDO
DEL TRASPORTO
E DELLA LOGISTICA

GUIDO GRIMALDI

LET EXPO è una fiera che è diventata anno dopo anno un appuntamento indispensabile.

Desidero sottolineare l'entusiasmo e la passione dei 400 espositori di LetExpo. Nei nostri 5 padiglioni sono presenti imprese private, realtà pubbliche, enti di formazione e associazioni che rappresentano l'intero sistema economico e sociale del Paese.

Questa fiera è stata ideata per consentire ai nostri associati e a tutti i partecipanti di:

- sviluppare i propri business
- consolidare le proprie attività
- esplorare nuovi mercati
- presentare gli ultimi trend e novità
- e creare nuove opportunità.

Eppure, in questo momento storico segnato da guerre scellerate e continue instabilità a livello internazionale, LetExpo è anche **un'occasione straordinaria per riflettere sui valori di una delle nazioni più rinomate al mondo, l'Italia**, facendo emergere l'orgoglio che tutti noi proviamo nell'essere custodi di eccellenze imprenditoriali uniche al mondo.

Nel corso della sua storia il nostro Paese ha sempre dimostrato una sorprendente capacità di trarre opportunità e diffondere genialità nei momenti di maggiore incertezza. Ecco perché considero le imprese di Alis degli esempi di raro patriottismo economico che si stanno facendo valere anche in questa fase complessa.

Gli imprenditori e i lavoratori di Alis sono ambasciatori capaci di sostenere nel mondo l'economia italiana ed il Made in Italy.

Considero quindi **le aziende** che riempiono i padiglioni di questa meravigliosa fiera i **pilastri del nostro sistema economico** perché il loro contributo non si limita alle operazioni logistiche e alla promozione dei servizi, ma sono capaci di generare occupazione, stimolare l'industria e promuovere la vera sostenibilità.

Naturalmente c'è ancora molto da fare e sono convinto che sapremo contribuire ad individuare le priorità da condividere con le istituzioni e la politica per la crescita del nostro Paese.

Affronteremo temi legati al mondo dell'impresa e del lavoro, al progresso tecnologico e ai nuovi strumenti digitali come il **metaverso**, così come alla formazione e alla ricerca.

Stiamo vivendo un momento delicatissimo e pieno di continue evoluzioni, e anche le recenti proteste degli agricoltori nelle strade di Bruxelles e delle capitali europee ci hanno ricordato non solo l'importanza di certi settori, ma anche

- **la necessità di un ritorno alla terra**
- **e la riscoperta del legame con la natura**
- **e, dunque, il valore della sostenibilità ambientale, economica e sociale.**

In un simile scenario, i nostri associati devono cogliere questo momento per ricordare quanto il nostro sia un comparto economico essenziale e strategico per il futuro del Paese, come è stato già ben dimostrato negli ultimi anni.

Archimede diceva

“DATEMI UNA LEVA E VI SOLLEVERÒ IL MONDO”

In questa terza edizione di LetExpo noi di Alis vogliamo proprio indicare **una leva per supportare e sollevare l'economia**, offrendo una visione nuova ai lavoratori e agli imprenditori presenti, ma soprattutto offrendo concrete opportunità per la realizzazione dei nostri giovani talenti. Per capire meglio l'importanza e il peso del nostro settore è giusto ricordare che:

- **oltre 6 milioni di persone** lavorano nel comparto in Europa
- **1,16 milioni sono gli occupati** solo in Italia dove si genera un valore complessivo per la nostra Nazione di quasi 100 miliardi di euro
- **il comparto rappresenta circa il 10% del PIL italiano e il 12% di quello europeo**, dimostrando di essere una vera e propria leva di sviluppo sostenibile.

Con riferimento all'intermodalità, attraverso quindi l'**utilizzo del mare e del ferro**, abbiamo analizzato con il Centro Studi Alis e SRM che nel 2023 grazie ad Alis:

- **6 milioni di camion** sono stati sottratti dalle nostre autostrade
- **143 milioni di tonnellate di merci** sono state spostate dalle autostrade verso l'intermodalità, attraverso i nostri eccellenti porti ed interporti
- **5,4 milioni di tonnellate di emissioni di CO2** sono state abbattute.

Si conferma inoltre il notevole risparmio economico per le famiglie e i cittadini italiani di oltre 7 miliardi di euro grazie ai soci di Alis.

Proprio in tema di vantaggi del trasporto sostenibile, qui a LetExpo, anche l'**Università Bocconi** presenta uno **studio sul ruolo strategico dell'intermodalità marittima per l'economia italiana**, confermando che:

- **rappresenta il 25% del traffico merci negli scali italiani** ed ha garantito nel solo 2023 entrate fiscali nei nostri porti per circa 100 milioni di euro
- **riduce del 55% i costi operativi di trasporto** con un vantaggio economico di oltre 2 miliardi di euro all'anno per i clienti finali
- **registra una riduzione media dei costi esterni del 57%** ed una riduzione complessiva di km stradali evitati del 92%, circa 2,27 miliardi di km in meno rispetto all'alternativa tutto strada
- ha generato, nel 2022, un **valore complessivo di interscambio delle merci pari a 46 miliardi di euro**, con un incremento dell'export del +200% in 10 anni.



**DEDICATED PEOPLE
FLEXIBLE SOLUTIONS
RELIABLE CARRIER**



www.sagawelco.com

Saga Welco Italia S.r.l.u.
Via Marradi 4, Palazzo S. Elisabetta-Int.1 - 57126 Livorno, Italy
T: +39 0586 807 534 - F: +39 0586 808 236
E-mail address: livops@sagawelco.com

Dall'analisi della Bocconi risulta inoltre che il Sea Modal Shift, in un rapporto fra i benefici ambientali per la collettività e investimenti pubblici per 125 mln di euro dal 2022 al 2026, genererà **benefici ambientali di 12,6 volte superiori**.

Appare dunque opportuno un aumento della dotazione finanziaria per questa misura incentivante per arrivare almeno a 100 milioni di euro annui.

Anche alla luce di questi dati, al fine di favorire la crescita dei nostri associati e dell'intera filiera che rappresentiamo, siamo fieri di aver siglato nelle scorse settimane un Accordo con Banca Monte dei Paschi di Siena, che ringrazio per la collaborazione e la sinergia, per individuare soluzioni mirate che permetteranno alle nostre imprese di crescere e di essere ancora più competitive nei mercati.

Nonostante i punti di forza appena sottolineati, il nostro settore si trova purtroppo oggi di fronte a cambiamenti epocali causati soprattutto da tensioni internazionali, come la crisi del Mar Rosso che minaccia i flussi commerciali mondiali.

Consideriamo ad esempio che gli scambi Italia-Cina corrispondono a 154 miliardi di euro pari al 40% del totale dell'import-export che passa per il canale di Suez.

La scelta di circumnavigare l'Africa, giungendo allo stret-

to di Gibilterra e quindi lontani dai porti italiani, si sta traducendo in:

- **aumento dei giorni di navigazione**, almeno tra i 10 ed i 15
- **aumento dei noli marittimi contenitori** del 200% rispetto al 2023
- **aumento delle polizze assicurative**, spesso decuplicate, con extra-costi per il singolo passaggio di una nave media di 400mila euro
- oltre ad una grande **perdita di traffici in Italia** in favore dei porti del Nord Europa.

Con riferimento a questa grave situazione, vorrei sottolineare l'impegno delle fregate della Marina Militare "Fasan", "Martinengo" e "Caio Duilio" in difesa delle nostre navi e dei nostri marittimi. A loro e a tutta la Difesa, simbolo dell'orgoglio nazionale, rivolgiamo un grande ringraziamento insieme ai marittimi italiani e di tutto il mondo per il lavoro che stanno svolgendo in un momento così delicato.

Tra i fattori esogeni che il nostro settore sta fronteggiando rientrano appunto le **crisi geopolitiche** che, oltre a comportare criticità per il Mediterraneo, hanno contribuito direttamente ed indirettamente nel 2023 ad un aumento delle emissioni globali di 410 milioni di tonnellate, ovvero dell'1,1%, portandole al livello record di 37,4 miliardi di tonnellate.

A tal proposito è però impor-

tante evidenziare che la normativa europea in materia di sostenibilità, come il sistema di tassazione ETS e il nuovo Regolamento Fuel-EU, appare eccessivamente rigida con le nostre imprese, e quindi con i consumatori finali, dal momento che genera distorsioni della concorrenza modale poiché applicata al solo settore marittimo e risulta anacronistica rispetto al contesto attuale.

Sarebbe opportuno riflettere invece su **politiche globali** volte a raggiungere la decarbonizzazione totale, dal momento che il pacchetto FIT for SOLO sul 7,5% delle emissioni mondiali marittime.

Pertanto, condividiamo la soluzione proposta dall'International Chamber of Shipping, presieduta da Emanuele Grimaldi, di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni prodotte a livello mondiale, dal quale si possano poi attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e per premiare gli armatori virtuosi che si sono impegnati e hanno investito prima in nuove tecnologie.

Aggiungiamo che le sfide che il nostro settore sta fronteggiando riguardano anche:

- il grande problema della **carenza di figure professionali specializzate**
- così come gli **elevati costi di accesso alle professioni e**

i tempi lunghi di conseguimento delle relative abilitazioni.

Queste sono tra le sfide prioritarie per Alis un quadro macroeconomico italiano che segna per il 2024:

- una **previsione di crescita del PIL** pari al +0,7%
- una **previsione per il tasso di inflazione** pari al +2,5%.

In questo contesto, sono orgoglioso di rappresentare:

- **2.300** imprese e realtà associate
- **81 miliardi** di euro di fatturato aggregato
- **258.000** lavoratori

ponendo sempre al centro la valorizzazione del capitale umano e creando opportunità per i nostri giovani affinché non siano costretti a lasciare il nostro meraviglioso Paese.

È interessante evidenziare che l'Organizzazione Internazionale del Lavoro ha rilevato nel 2023 una diminuzione di redditività per i lavoratori, su cui ha influito anche la carenza di competenze adeguate.

Per tale ragione è essenziale **investire in formazione** e noi, con Alis Academy, creiamo importanti sinergie proprio tra giovani, scuole, ITS, Università ed imprese, con l'obiettivo di colmare il mismatch tra domanda ed offerta di lavoro e rispondere ai fabbisogni professionali, soprattutto in una fase di profonde evoluzioni legate all'implementazione di nuove tecnologie e soluzioni digitali.

Un esempio concreto del nostro impegno è testimoniato dal Protocollo di intesa con la filiera nazionale degli ITS della mobilità sostenibile. In Italia, proprio grazie al virtuoso modello degli ITS Academy, ben l'87% dei ragazzi trova un'occupazione a un anno dal diploma, e di questa percentuale il 94% svolge un lavoro coerente con gli studi effettuati.

Ricordo che, oltre all'ampia e coinvolgente area dedicata ad Alis Academy con tante iniziative per migliaia di studenti provenienti da tutta Italia, questa fiera si caratterizza per:

- un intero padiglione dedicato a **"Alis per il Sociale"**, che coinvolge 45 enti ed associazioni impegnate ogni giorno nel terzo settore, nella promozione dei valori dello sport e nelle attività di volontariato e solidarietà;
- un'imponente esposizione di mezzi ed assetti logistici delle nostre Forze Armate, grazie alla **collaborazione dello Stato Maggiore della Difesa**, che ringraziamo ancora per il lavoro che sta svolgendo nell'attuale fase così complessa a sostegno degli interessi nazionali e della popolazione anche in caso di emergenza.

Sono convinto che LetExpo possa davvero essere un'occasione per apprezzare il valore di idee, rapporti, progetti ed opportunità.

LetExpo ci consentirà infatti di ritrovarci tutti uniti per obiettivi comuni e per promuovere i reali benefici di una sostenibilità ambientale ma soprattutto economica e sociale.



Ci auguriamo che per gli espositori, questo evento possa rappresentare un'opportunità per mostrare al mondo le proprie eccellenze e raggiungere nuovi successi.

Per gli ospiti istituzionali, è un'occasione per conoscere ed ascoltare le proposte del nostro mondo.

Ai giovani che sono qui vogliamo far conoscere il nostro settore e ci auguriamo che ne possano far parte.

Vorrei ringraziare le nostre redazioni per il grandissimo lavoro di informazione attraverso:

- **Alis Channel**, la nostra tv che ha superato i 30 milioni di visualizzazioni;
- **Alis Magazine**, la nostra rivista disponibile sia in versione digitale che cartacea con oltre 200.000 copie.

Pensando ad Alis, che rappresenta l'Italia in movimento, mi viene in mente il nostro meraviglioso tricolore simbolo di unione, forza e speranza.

I tre colori della nostra bandiera, che battono con orgoglio sulle nostre navi e sui nostri mezzi di trasporto, rappresentano un messaggio potente

- Il verde, la **speranza**
- Il bianco, la **purezza**
- Il rosso, la **passione**, l'amore e la determinazione del popolo italiano.

Alis è l'Italia in movimento.



**WITH AGENTS ALL OVER THE WORLD,
FORTUNE GRANTS DOOR TO DOOR TO SERVICE**

Established since almost 30 years, Fortune International Transport has developed the N.V.O.C.C. activity becoming one of the leading Italian companies active in the Ocean Consolidated Container service (maritime transport!). Since a few years has been developing the Project Cargo handlers activity, after joining a global network specialized in this sector. Fortune International offer clients the personal local service and flexibility that only a privately owned forwarder can, providing comprehensive logistics solutions through local people who have an in-depth understanding of their market.

FORTUNE
International Transport

www.fortuneitaly.it



PER PREPARARSI ALL'INNOVAZIONE

Alis non si farà trovare impreparata al **futuro** e all'**innovazione** e lo sta facendo con l'entrata nel metaverso, uno strumento di **intelligenza artificiale** che, secondo il vicepresidente dell'associazione Alis **Marcello Di Caterina**, *"sta veramente cambiando l'algoritmo della vita di ciascuno di noi"*.

Un modello che può essere applicato anche alla logistica e al trasporto offrendo l'opportunità di rendere più efficiente la catena e di rendere ancora più celeri alcuni collegamenti con il resto del mondo.

"L'opportunità di utilizzare queste camere virtuali per poter fare business è un'innovazione incredibile che, grazie al nostro socio Würth, abbiamo portato anche a LetExpo".

IL METAVERSO DI ALIS

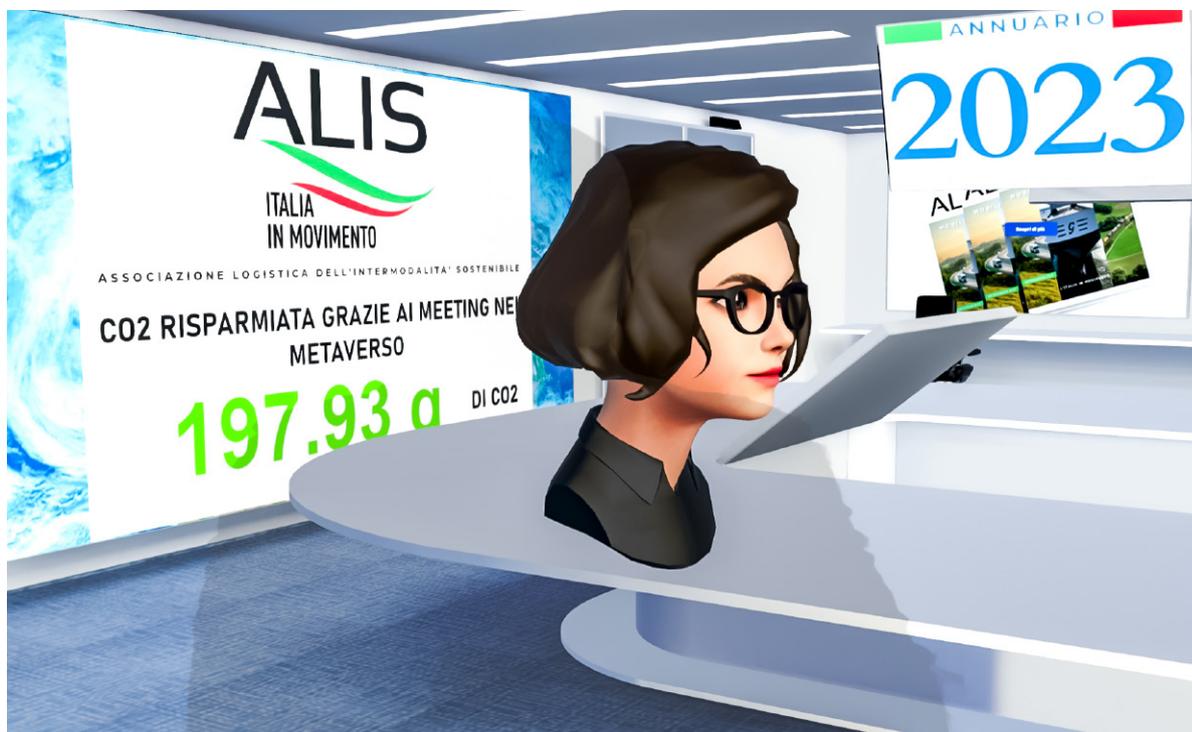
MARCELLO DI CATERINA, VICEPRESIDENTE ALIS



L'utente, con il proprio avatar, potrà entrare in un **ambiente virtuale interattivo** dove avrà l'opportunità di conoscere il mondo dell'associazione attraverso gli spazi costruiti, come se ci si trovasse all'interno della plancia di una nave affacciata su un piazzale.

"Ormai viviamo in un'epoca diversa ed è necessario adeguarsi facendo in modo che tutto ciò che accade quotidianamente possa essere preso come esempio per le nostre aziende e per la politica incoraggiando tutti a fare sempre di più e meglio".

I soci Alis hanno dimostrato di essere interessati a investire in intelligenza artificiale e il metaverso potrà così svilupparsi per offrire nuove opportunità.



LOGISTICS

l'esempio di Automar
UNA LOGISTICA TUTTA INTERMODALE



GIULIANA BRUCATO, DIRETTRICE GENERALE AUTOMAR

In cinque anni Automar ha:

investito **4**
milioni in nuove
attrezzature, ed è in
attesa di **80** nuove
bisarche mentre **50**
arriveranno entro
il 2024 ed altre **30**
entreranno nella
flotta nel 2025.

Si tratta di una **crescita importante** per la società che, con i suoi cinque terminal principali a Gioia Tauro, Civitavecchia, Pontecagnano, Salerno e Termini Imerese rappresenta una realtà significativa per il centro-Sud dell'Italia.

La direttrice generale, Giuliana Brucato, spiega questa nuova scelta conseguita alla pandemia:

"Dopo il lockdown e l'emergenza Covid, a cui è seguita la crisi energetica, ci siamo accorti che, nel nuovo mercato che si era venuto a creare, il modello di business basato sull'utilizzo di trasportatori terzi e padroncini, non era più remunerativo e non rispondeva agli obiettivi richiesti dai nostri clienti".

L'arrivo di nuove bisarche è significativo anche sotto il profilo occupazionale: i nuovi 80 autisti che saranno richiesti dalla società innescheranno, a loro volta, una catena che richiederà altro personale a sostegno. In questo senso la partecipazione a LetExpo è servita per la ricerca di nuovi partner per il recruiting, grazie alle possibilità messe a disposizione da Alis e alla presenza di tanti giovani in fiera.

Nello **sviluppo di Automar** ad incidere fortemente è stata la **ferrovia** e il 2024 si è aperto con il **nuovo servizio che ora collega le sedi di Pontecagnano e Gioia Tauro**.

Sui binari viaggiano le autovetture di produzione nazionale dalla sede di Pontecagnano direttamente alla volta del porto calabrese da cui poi prenderanno il mare per l'esportazione.

C'è anche il percorso inverso: le autovetture estere in arrivo sulle banchine di Gioia Tauro ripartono, sempre via treno, verso la sede di Pontecagnano per poi essere smistate in direzione delle varie destinazioni finali.

"La ferrovia riveste un ruolo primario e ci ha permesso di ridurre il volume dei trasporti su strada così da agire anche sul fronte della sostenibilità ambientale con un 85% di emissioni di CO2 in meno grazie ai treni a trazione elettrica che possono portare fino a 200 vetture a viaggio. Un quantitativo che, se dovesse muoversi sulle bisarche per lo spostamento tra i vari stabilimenti, richiederebbe l'impiego di molti mezzi navetta".

Strada, ferrovia, mare. Automar ha fatto da sempre dell'intermodalità la propria dimensione.

"La nostra è un'industria di servizi integrati e l'intermodalità è il pilastro sul quale siamo nati e continuiamo a reggerci".

La nuova situazione geopolitica, al momento, non ha inciso sul loro mercato di riferimento:

"Sulla parte navale non stiamo riscontrando difficoltà. Il Gruppo Grimaldi ha deciso di passare comunque per il mar Rosso, anche se deve affrontare costi assicurativi assai più elevati, del resto, il porto di Gioia Tauro continua a registrare i suoi numeri anche, come dicevo, grazie al fatto che continuiamo a passare per Suez.

Resta comunque un fronte che dobbiamo continuare ad osservare con la massima attenzione" conclude la direttrice.

SHIPPING AGENCY CASALI & C. S.R.L.

Via Salvatore Orlando 14 57122 – Livorno – Italy
 Phone: +390586808508
 E-mail: infocasali@casali-srl.it

EXPORT & IMPORT

SHIPPING AGENCY

FREIGHT FORWARDER

WAREHOUSING

LOGISTICS

Amazon

UNA GRANDE AZIENDA LOGISTICA



Amazon non è solo e-commerce, ma una grande azienda logistica. Da questo punto chiave, dal palco di LetExpo, è partito **Lorenzo Barbo**, amministratore delegato Amazon Italia Logistica.

Presente in Italia dal 2011, Amazon conta oggi 18mila dipendenti a tempo indeterminato, con un investimento che, in questi anni, ha superato i 17 miliardi, ripartiti nelle 60 sedi logistiche dislocate dal Nord al Sud dello stivale che garantiscono le consegne giornaliere sul territorio italiano con un network importante che deve basarsi su una forte programmazione logistica.

In tale contesto si colloca la nuova strategia per rendere il trasporto delle merci più sostenibile ed efficiente incrementando l'uso delle Autostrade del mare che ha sortito, come diretta conseguenza, la **nascita della partnership con il Gruppo Grimaldi**, siglata **nel 2021**, per sviluppare il trasporto via mare attraverso **Amazon Sea**, un sistema che oggi ha già all'attivo oltre 50 rotte di collegamento tra diversi paesi europei che si affacciano sul mare e che, solo parlando dell'Italia, opera in sette porti.

Proprio per ben comprendere la forza e le possibilità del trasporto via mare e dell'intermodalità, Amazon ha commissionato uno studio finalizzato a considerare al meglio i benefici, non solo ambientali, ma anche economici della scelta alternativa al trasporto su strada.

"Il nostro interesse - ha spiegato Barbo a LetExpo - si è incentrato proprio sui risultati dello studio condotto dal Centro Green - Università Bocconi".

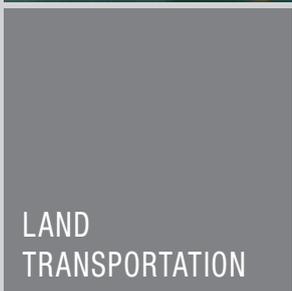
FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN
TRANSPORTATION



AIR
TRANSPORTATION



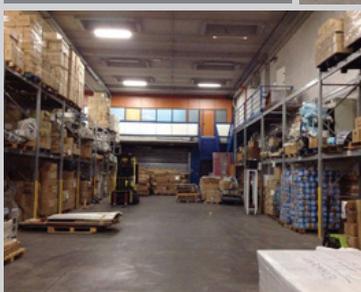
LAND
TRANSPORTATION



CUSTOMS
WAREHOUSES



CUSTOMS
BROKERS



VAT TAX
DEPOSIT



CONTACT US AT
Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434
E-Mail: info@sticcosped.com - Web: www.sticcosped.com

UFFICI E MAGAZZINI
Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103 -106 - 80135 Nola (NA)

SEDE LEGALE
Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)



Lo **sviluppo dell'intermodalità marittima**, infatti porta con sé una serie di benefici socio-economici derivanti, a loro volta, dai benefici ambientali e dal contenimento dei costi operativi.

Il 25% delle merci movimentate ogni anno, 121 milioni di tonnellate, passa dai porti con navi ro-ro e ro-pax, adatte ai trasporti nel Mediterraneo.

Lo studio, che ha analizzato 24 rotte nazionali o internazionali, evidenzia che scegliere l'intermodalità marittima rispetto al tutto strada porta

ad una riduzione dei costi operativi di circa 2,02 miliardi di euro, pari a un -54,6%.

Si tratta di vantaggi economici di tutto rilievo che potranno ricadere direttamente sul consumatore finale.

Per quanto riguarda il **fronte ambientale**, si evidenzia poi che in un anno si può arrivare ad un abbattimento di emissioni per circa 0,7 milioni di tonnellate di CO₂, ovvero il corrispondente di 375mila auto in meno in un anno sulle strade italiane per cui è abbastanza semplice comprende-

re quale sia l'interesse delle aziende.

"I notevoli riflessi in tema di sostenibilità ambientale e di costi operativi, che registrano una diminuzione di oltre il 50%, costituiscono per noi un notevolissimo motivo di interesse - spiega l'ad Amazon Italia Logistica- e la partnership con il Gruppo Grimaldi va nella direzione di una ulteriore crescita di questo particolare segmento incrementando i collegamenti via mare dall'Italia con l'estensione di rotte già attive".

Eco

Caronte & Tourist

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: ITALIA A DUE VELOCITÀ



LORENZO MATACENA, AMMINISTRATORE DELEGATO DI CARONTE & TOURIST

Sul tema della sostenibilità ambientale l'Italia procede a due velocità. **Da una parte gli armatori**, che da uomini di mare scrutano l'orizzonte per cercar di comprendere che cosa avverrà oltre i prossimi cinque-dieci anni.

Sono essi i pionieri dei nuovi carburanti alternativi che promettono di ridurre le emissioni delle navi per raggiungere il traguardo zero in un futuro non troppo lontano, ma, **dall'altro canto**, la loro lungimiranza si scontra con **la terra**.

Lo ha ripetuto, in diverse occasioni, Lorenzo Maticena, amministratore delegato di Caronte & Tourist, che negli ultimi otto anni, con uno sguardo particolare verso l'elettrico, ha concentrato le energie sulla tecnologia legata all'Lng e al biometano.



“Le nostre navi hanno dei pacchi batterie per consentire la loro operatività all’interno dei porti ad impatto zero senza consumare carburanti. Questo si scontra con la realtà dove a mancare è l’infrastruttura”.

La società si appresta, nelle prossime settimane, a fare il primo rifornimento di Lng in Sicilia tramite autobotti senza attingere da depositi costieri o da infrastrutture portuali: *“Queste non sono ancora state realizzate”.*

Nel tempo l’Italia ha chiarito il quadro regolatorio legato all’uso dei combustibili alternativi, nonostante il ritardo accumulato rispetto ad alcune nazioni che si sono mosse in anticipo.

“Il tema ora riguarda le risorse e le infrastrutture per rendere possibile l’utilizzo di tecnologie di nuova generazione, come Lng, che, però, non abbate del 100% le emissioni, come invece fa il biometano”.

L’infrastruttura necessaria a terra, spiega Maticena, sarebbe la stessa o, alme-

no, abbastanza simile, così come per l’eventuale uso dell’ammoniaca.

“Per raggiungere l’obiettivo c’è bisogno anzitutto di una stabilità di intenti: si decida oggi e non si cambi idea per almeno 5-6 anni”.

Parallelamente servono risorse che siano garantite fino al compimento dell’opera.

Spesso, però le cose non vanno in questo modo, ricorda l’ad di Caronte & Tourist:

“I 500 milioni resi disponibili per il rinnovo della flotta in senso green sono stati recentemente riassorbiti dal ministero dell’Economia, a parer mio per pagare i 150 miliardi che sono andati nel rifacimento delle facciate ai palazzi in Italia”.

La differenza, sottolinea, è che il bonus facciate ha portato a un miglioramento dell’efficienza energetica del solo 0,001%, il Marebonus, che viene invece finanziato con 25 milioni, produce, un’efficienza energetica migliorata dell’ 1%, vale a dire

ben 1000 volte superiore al Bonus facciate.

“Evidentemente non siamo soddisfatti del ripensamento sul decreto flotte, ma ci auguriamo che non si ripeta ciò che avvenne per i fondi destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali dato che, sarebbe davvero un dramma e un danno per il Paese”.

Alla luce di tutto questo si giunge, dunque, a questa sintesi:

“Abbiamo un quadro regolatorio? Sì.

Abbiamo deciso in che direzione vogliamo muoverci? Sì. Ora è necessario che le risorse individuate non vengano utilizzate per altro. Il rischio vero e attuale è che i porti perdano attrattività e, di conseguenza, vedano precipitare i propri traffici.

In Italia dovremmo, una volta per tutte, comprendere che è necessario un esercizio collettivo nell’ambito del quale tutti insieme dovremo impegnarci al massimo per concorrere al raggiungimento di un fine comune ottenendo benefici che saranno godibili non prima di avere raggiunto l’obiettivo”.

T TRANSPORT

Grimaldi Group
AUTOMOTIVE:
UN SETTORE IN CONTINUO STATO DI EMERGENZA



COSTANTINO BALDISSARA, COMMERCIAL, LOGISTICS & OPERATIONS DIRECTOR

Prima la pandemia, poi la mancanza dei microchip, poi le guerre e l'aumento dei costi, il settore dell'**automotive** vive, almeno in apparenza, un **costante stato di emergenza**. Abbiamo chiesto se le cose stiano effettivamente così a Costantino Baldissara, Commercial, Logistics & Operations Director Grimaldi Group.

*"È il mondo che è agitato,
il fenomeno non riguarda soltanto il settore automotive."*

Un settore che però non si è dato per vinto e ha risposto ai continui shock lavorando sodo per superarli. Riuscendoci.

“Le difficoltà, purtroppo, non mancano e oramai ci siamo abituati agli ‘scossoni’.

Per anni ci siamo impegnati con fatica per cercare di crescere o per difendere l’1% o il 2% di questa crescita. Nell’ultimo biennio siamo stati costretti a dover combattere contro situazioni che ci hanno portato ad alti e bassi con una rapidità straordinaria: la pandemia, la mancanza dei microchip e adesso – torno a ripetere - questa grande crisi. Lavoro con Grimaldi da 32 anni e, anche se è vero che il guaio più vicino è quello che ti ricordi di più, una crisi come quella che stiamo vivendo nel Medio Oriente non l’avevo davvero mai vista”.

Ma l’altra faccia della medaglia - spiega Baldissara - rivela la rapida reazione da parte del Governo italiano nel sostenere e difendere la Marineria italiana per il passaggio nel Mar Rosso e l’arrivo nel Mediterraneo, dove - ricorda - ogni anno transitano circa 23.500 navi.

“Però, il messaggio positivo che voglio dare è questo: in ogni occasione si offre una possibilità, tutto sta alla capacità del singolo o dell’azienda di coglierla con la necessaria prontezza. Ad esempio, la logistica italia-

na ha dimostrato di possedere tutte le capacità per affrontare l’emergenza e superarla in modo sorprendente. Tutto potrebbe essere più semplice se esistesse una programmazione in grado di guardare più lontano per i nostri clienti con base nei paesi occidentali, come ben sanno fare gli esponenti dell’industria automobilistica cinese dove, per esempio, si programmano i prossimi 200-300 anni.”

Viviamo in un mondo in continuo divenire, che vede il Gruppo Grimaldi reagire in diversi modi:

“Cerchiamo di fare il meglio che ci riesce, investendo in porti, infrastrutture, terminals.

Nei prossimi tre anni ci apprestiamo a ricevere 22 navi, grazie ad un importante piano di investimenti di oltre 2 miliardi e mezzo e questo ci permetterà di fronteggiare il mercato in modo positivo” anche in vista del previsto mutamento generazionale del parco auto europeo e mondiale sempre più orientato verso l’elettrico.

“Ci troviamo di fronte a un cambiamento epocale e non a caso, come Gruppo Grimaldi, stiamo costruendo 17 navi che sono dei veri e propri giganti: ognuna di quelle navi potrà, infatti, trasportare

10.000 autovetture, con un investimento che è il più cospicuo per un armatore non cinese. La nostra capacità di stiva si incrementerà moltissimo e questo ci consentirà di espanderci ulteriormente a livello globale”.

Infatti nel mondo circola un miliardo e mezzo di autovetture diesel e a benzina che dovranno essere sostituite nei prossimi anni, una necessità imposta, non solo dalle leggi, ma, soprattutto, dalla volontà di preservare l’ambiente.

“Dobbiamo pensare che, prima o poi, avremo tutti quanti un piccolo box con pannelli solari che riusciranno a caricare le nostre autovetture, una rivoluzione importantissima”.

Che l’elettrico stia correndo veloce lo vediamo dai dati: tre anni fa in Europa circolava soltanto un milione di auto elettriche, oggi sono circa il 20% dell’intero parco circolante.

“Ognuno in questo cambio epocale dovrà fare la propria parte e la logistica giocherà un ruolo prioritario e fondamentale”.

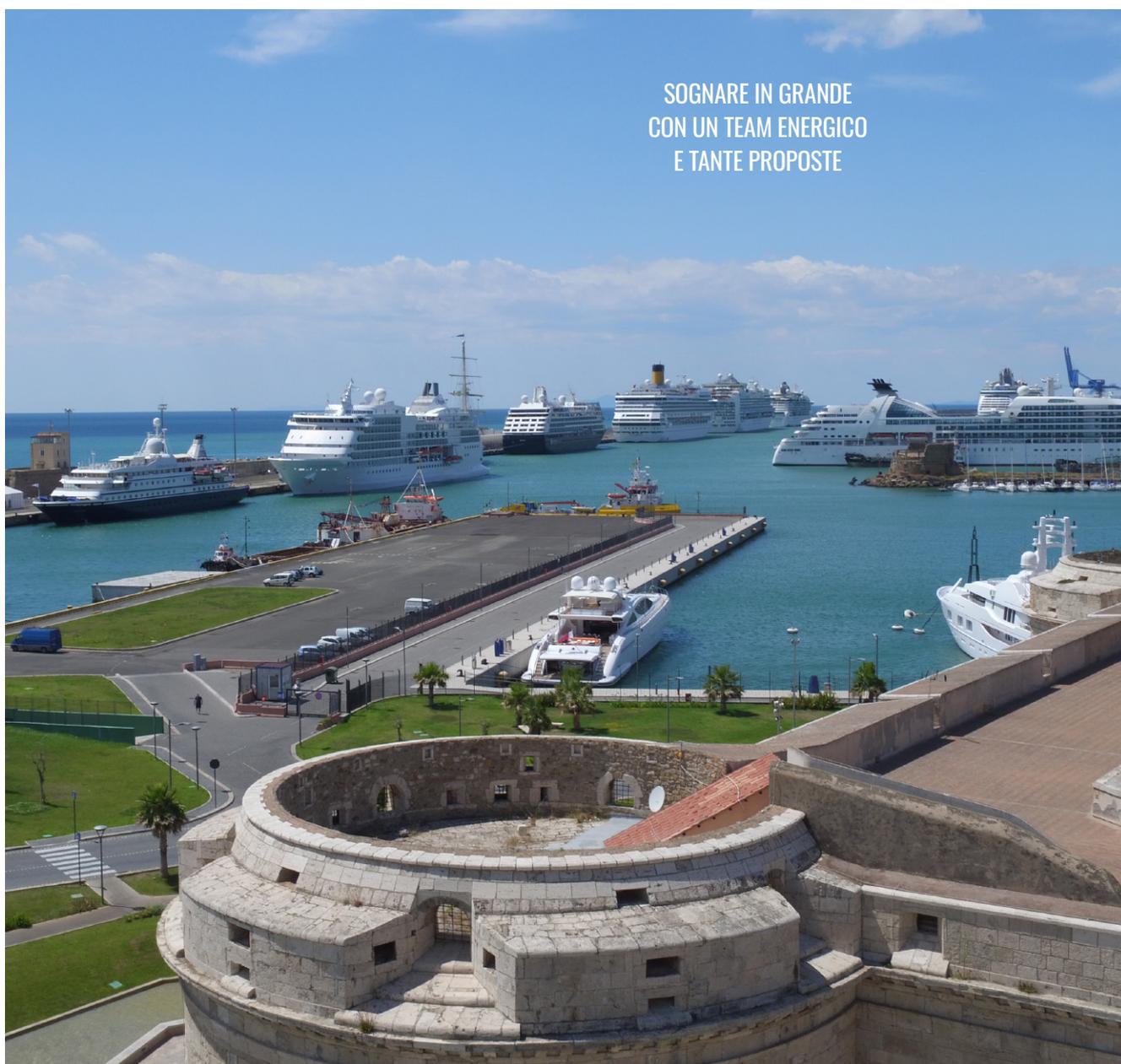
LET_{expo}

PORTI

I NOSTRI PORTI STANNO
DIMOSTRANDO UNA
RESILIENZA E UNA CAPACITÀ
DI RIPRESA IMPORTANTI.

LA RIVOLUZIONE DEI PORTI DI ROMA E DEL LAZIO

SOGNARE IN GRANDE
CON UN TEAM ENERGICO
E TANTE PROPOSTE





PINO MUSOLINO, PRESIDENTE ADSP MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE

Opere strategiche che cambieranno il volto dei tre scali del network portuale laziale (porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta). Grazie ai fondi del Pnrr (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) a sognare in grande è principalmente il primo porto regionale, ovvero Civitavecchia, che ha avviato quella che può essere considerata una vera e propria rivoluzione.

Da qui al 2026 saranno, infatti, realizzati tutti quegli interventi strutturali necessari per dare ulteriore slancio al sistema portuale laziale.

“Civitavecchia, e in generale tutto il network, ha davanti sfide davvero importanti. Nel 2023 sono partiti investimenti per 300 milioni, tutte opere già cantierate, di cui 220 derivanti dal Pnrr e dai fondi integrativi e il resto da altre riserve speciali come il programma green ports e fondi precedenti”, spiega il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino.

“Ho un team molto forte - prosegue - e stiamo avendo risultati importanti. Finora abbiamo rispettato, in termini di scadenze, tutti i punti fondamentali fissati dal Governo. Abbiamo assegnato i lavori sia per l’apertura a sud che per il prolungamento dell’antemurale, stiamo per andare in gara con l’elettrificazione delle banchine, abbiamo quasi completato i lavori dell’ultimo miglio ferroviario e, cosa non da poco, abbiamo fatto partire il nuovo porto commerciale di Fiumicino, che è il primo che si costruisce da zero in Italia negli ultimi 30 anni. Abbiamo anche terminato i dragaggi a Gaeta, completato 80 mila metri quadrati di piazzali che stiamo per dare in concessione. Insomma, i tre scali si stanno trasformando”.



Per Civitavecchia ora la sfida è conquistare una posizione dominante anche nelle merci dopo i successi ottenuti nelle crociere.

“Nel 2023, per la prima volta nella storia d’Italia, il porto di Roma ha superato la soglia dei 3 milioni di crocieristi, con ben 3.317.989 passeggeri gestiti”, riprende Musolino.

“A questo si aggiungono i 1.620.533 passeggeri Ro-Pax che hanno dato ulteriore impulso e crescita al nostro porto. Ma vanno segnalati anche dei punti significativi con riferimento soprattutto all’automotive. Questo è stato un settore storico di Civitavecchia che, dopo qualche anno di flessione, si è ripreso in maniera significativa ritornando centrale nello scacchiere internazionale” - osserva ancora il presidente. Non

solo abbiamo recuperato ma abbiamo fatto meglio rispetto al 2019 anche grazie al recupero di un’area estremamente importante: quella dell’ex cantiere navale Privilege. Abbiamo revocato una concessione che per quasi 15 anni ha tenuto paralizzate aree di grande pregio. 30 mila metri quadrati rimarranno a disposizione della logistica, mentre nella restante parte la Tankoa costruirà scafi che diventeranno poi megayacht”.

Ora la grande sfida è conquistare una posizione importante anche per quanto riguarda la movimentazione delle merci convenzionali.

“Le potenzialità di crescita ci sono tutte - prosegue Musolino - anche se, poi, guardando la situazione internazionale, vediamo che finita la pandemia è scop-

piata una guerra e dopo un anno e mezzo ne è scoppiata un’altra, con un problema enorme che addirittura sta rischiando di tagliare fuori, sotto il profilo economico e geopolitico, l’intero Mediterraneo”.

Tutta una serie di importanti elementi contingenti, insomma, che potrebbero creare problemi.

“Considerato lo scenario globale di grande incertezza e continua e prolungata instabilità - conclude Musolino - i nostri porti stanno dimostrando una resilienza e una capacità di ripresa importanti. Non abbiamo uno scenario di breve periodo facile davanti agli occhi ma stiamo cercando di mettere in atto tutte le iniziative necessarie per continuare a garantire una sostenuta e duratura crescita dei porti di Roma e del Lazio”.

LET expo

PORTI

I NOSTRI PORTI
PUNTANO AL RISULTATO,
E CI POSSIAMO ARRIVARE
BREVEMENTE

LIVORNO UN PRIMO PASSO E POI UN ALTRO

IL GOVERNO APPROVA IL
REGOLAMENTO PER LA ZLS
E LIVORNO SI PREPARA A
CONTINUARE IL CAMMINO





LUCIANO GUERRIERI, PRESIDENTE ADSP MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

Anche il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri è stato tra i relatori della prima giornata di LetExpo a Verona. Fresco del via libera ricevuto da parte del Governo sulla possibilità di istituire una Zona logistica semplificata anche in Toscana, con la pubblicazione del regolamento.

“Avevamo organizzato un convegno per sollecitare il governo sull'adozione di uno strumento importante per aumentare la competitività e l'attrazione del territorio. Il Governo ha risposto e c'è stato l'ok da Roma sul regolamento di istituzione delle ZLS, un primo passo, purché ne segua poi un altro. Questa era la premessa indispensabile per arrivare a un risultato atteso da tempo: è vero che è passato tanto tempo, perché la normativa è del 2017 e la proposta della Regione di qualche tempo dopo. Come Autorità di Sistema abbiamo istituito una direzione specifica proprio perché crediamo nella ZES e aspettiamo quindi che si compia anche il secondo passo”.

In quell'occasione il viceministro Rixi, intervenuto al convegno in Fortezza Vecchia, lanciò anche altre due proposte importanti. Il rifinanziamento per le interconnessioni ferroviarie, dicendo che dai 300 milioni qualora fosse stato necessario, sarebbe stato disposto a trovarne anche fino a 480, compatibilmente con quanto richiesto dal nuovo progetto. E poi, l'idea di utilizzare le banchine della Darsena Europa anche prima del termine complessivo dell'opera.

“Sulla prima proposta, sappiamo bene che al momento il progetto risulta al contrario defianziato. Un progetto su cui sta lavorando RFI, il collegamento tra l'interporto e la direttrice Vada-Collesalveti-Pisa, quindi un'opera



ferroviaria strategica – premette Guerrieri – Il viceministro però ha affermato che intende ripristinare e finanziare anche di più. E io spero che questa volontà si dimostri con i fatti. Al risultato ci potremmo arrivare brevemente. Puntiamo al risultato, non vogliamo entrare nel merito delle polemiche politiche”.

Sull'altra questione delle banchine, “stiamo già facendo quello che il viceministro in quell'occasione ha chiesto – tiene a puntualizzare il numero uno di Palazzo Rosciano – nell'ottica di accelerare la realizzazione dell'opera, dopo aver ottenuto la Via, abbiamo finanziato come AdSp 25 milioni di opere a terra per consolidare la prima cassa di colmata. Quindi, avremo queste aree sicuramente disponibili prima del compimento delle opere a mare. Però al tempo stesso vogliamo anche conservare l'unitarietà del progetto: quindi abbiamo pensato che, al massimo nei primi mesi dell'anno prossimo, faremo una gara per individuare anche il soggetto privato che dovrà fare la sua parte per completare il progetto partendo dalle opere che realizzeremo. Diciamo che intendiamo conservare la destinazione che è quella dei contenitori”.

LET_{expo} PORTI

UN PORTO INTEGRATO CON
IL CONTESTO TERRESTRE,
RADICATO NEL SUO
HINTERLAND

TRIESTE CAMBIO DELLA GUARDIA

9 ANNI CON ZENO D'AGOSTINO:
PORTO, HINTERLAND
E RAPPORTI UMANI





ZENO D'AGOSTINO, PRESIDENTE ADSP MAR ADRIATICO ORIENTALE

Il presidente dell'AdSp del mar Adriatico orientale Zeno d'Agostino ha comunicato recentemente le sue dimissioni dal prossimo Giugno, alcuni mesi prima della scadenza del suo mandato.

Una decisione spinta da motivi personali e familiari che ha messo in evidenza attraverso i commenti alla notizia la stima da parte dei colleghi e del mondo portuale.

“Come ho già detto ho bisogno di stare un po' tranquillo e in famiglia. La stima che mi è stata dimostrata dopo le dimissioni mi ha colpito e non posso negare che la cosa mi abbia fatto piacere”.

Proprio i legami costruiti con le persone sono tra le priorità che il presidente d'Agostino si porta via dai nove anni a Trieste, dove comunque, al termine del suo mandato a fine anno, non avrebbe potuto essere confermato nuovamente.

“Sono molto soddisfatto dell'esperienza di Trieste, e poi anche Monfalcone, un'esperienza entusiasmante, che ha dato bei risultati, e che mi ha permesso di creare tanti rapporti umani sia a livello cittadino, che nazionale e internazionale”.

Se tanto si è speso per i suoi porti, infatti il presidente, dice di aver ricevuto.

Tra le cose fatte in questi anni, quella di cui è più soddisfatto è un desiderio che aveva: creare un porto integrato con il contesto terrestre, radicato nel suo hinterland.

Il presidente, che lo ricordiamo è anche alla guida di Espo (European Sea Ports Organization) ci traccia una panoramica sulle ripercussioni della crisi geopolitica europea e mondiale sui “suoi” porti.

“Trieste soffre sui container, al contrario il resto delle merceologie di traffico vanno molto bene con il petrolio che nei primi tre mesi dell’anno ha visto una crescita”.

Sui container invece la perdita c’è, perchè viaggiano su quelle navi che oggi scelgono spesso di non passare da Suez.

“Le iniziative europee per rispondere alla crisi, a mio avviso dovrebbero passare non solo dall’aspetto militare, che ci vuole, ma anche dalla gestione delle relazioni con i soggetti privati. Penso ad esempio ai container: gli interlocutori in questo caso sono pochi e in molti casi europei. Si potrebbe dare vita a un tavolo pubblico-privato per capire quali siano le esigenze che servono per tornare a passare da Suez e da lì provare a metterle in pratica”.



LET expo

INTERPORTI

DIGITALIZZAZIONE
AMMODERNAMENTO
COLLEGAMENTI.
IL GOVERNO GUARDA
AGLI INTERPORTI

CONSORZIO ZAI SODDISFATTI DELLA RIFORMA



SUL TEMA C'È PARECCHIA ATTENZIONE, COSÌ COME TESTIMONIA LA GRANDE ACCELERATA SULLA LEGGE, SIA IN COMMISSIONE TRASPORTI CHE IN PARLAMENTO.



MATTEO GASPARATO, PRESIDENTE CONSORZIO ZAI

L'interporto di Verona-Consortio Zai è il primo in Italia e il secondo in Europa, come ha ricordato anche nel suo intervento a LetExpo il presidente della Regione Luca Zaia.

A guidarlo è il presidente Matteo Gasparato, che ricopre anche il ruolo di presidente Uir (Unione interporti riuniti).

Presidente partiamo dalla “riforma” degli interporti. Siete soddisfatti dei passi compiuti fino ad ora?

Alla base della normativa abbiamo ritrovato l'impianto che avevamo suggerito e, quindi, sotto questo aspetto, va assolutamente bene, devo, però, specificare che attraverso alcuni emendamenti sono stati introdotti alcuni principi che non ci piacciono particolarmente, come quello riferito al fatto che se una struttura interportuale non dispone delle risorse per poter condurre a termine dei progetti, gli altri son tenuti a intervenire, come in una sorta di “mutuo soccorso”.

Ecco, questo è un esempio che anche sotto il profilo della legittimità, andrà probabilmente modificato.

Ma, come dicevo, si tratta di proposte inserite attraverso emendamenti, e noi cercheremo di farle modificare in Senato.

Ripeto, l'impianto della legge ricalca assolutamente quella che era la proposta Uir.

Per noi è assolutamente fondamentale che la legge venga approvata perché stiamo parlando di una norma che ha ormai superato i 30 anni e c'è la necessità assoluta di una "rinfrescata" e di un miglioramento generale.

Un altro esempio che potrei portare come elemento importante è quello che permetterà al ministero di approvare un nuovo decreto entro il termine dei 60 giorni dall'applicazione di questa norma per andare a distinguere quelli che sono gli interporti che hanno conservato le caratteristiche per essere definiti tali da quelli che, invece, le hanno perse e da quelli che hanno acquisito diritto ad essere riconosciuti interporti. Questo darà vita a un nuovo elenco e una nuova organizzazione.

A vederla da fuori sembra che negli ultimi anni gli interporti siano stati oggetto di un maggior interesse da parte del Governo.

È così. Basti pensare che, come ho detto in più occasioni, praticamente da 25 anni i governi non stabilivano stanziamenti a favore degli interporti italiani e che adesso, nell'arco di solo due anni e mezzo, si sono avuti già tre bandi, due dei quali riguardavano la parte delle aree e dei collegamenti dell'ultimo miglio mentre l'ultimo lavora sulla digitalizzazione e sull'ammmodernamento.

Tutto ciò sta a dimostrare che sul tema c'è parecchia attenzione, così come testimonia la grande accelerata sulla legge, sia in Commissione trasporti che in Parlamento. Certo, si potrebbe fare tanto di più, ma dopo anni di "solidità" non possiamo certo lamentarci.

Ha citato la digitalizzazione. Quanto è high-tech l'interporto di Verona?

L'interporto di Verona cerca di esserlo sempre di più, anche accedendo, ad esempio, al bando di cui parlavo. Cercheremo di rendere digitalizzati gli accessi ai terminal e ai gate per velocizzare l'entrata e togliere i camion che vanno a congestionare le tangenziali e le strade comunali di accesso.

Se riusciremo a rendere facilmente accessibili, il che vuol dire veloci, gli ingressi con tutta una serie di sistemi digitali per lo sdoganamento e lo stoccaggio delle merci, è chiaro che non avremo ingorghi sulle strade limitrofe.

Il presidente della regione Veneto, Luca Zaia, qui a LetExpo ha ricordato che l'interporto di Verona è il primo in Italia e il secondo in Europa. Ci fornisce qualche numero degli ultimi mesi?

L'interporto di Verona è e rimane il primo in Italia. Abbiamo avuto una piccola battuta d'arresto sullo scambio dei treni dovuto alla crisi sistemica della Germania, con cui abbiamo strettissime relazioni di lavoro, però nel 2023 ci sono stati 14.000 treni, quindi, comunque la si guardi, parliamo di numeri molto elevati, nonostante la flessione di circa 2.000 treni in un anno.

Va comunque detto che abbiamo assolutamente mantenuto quella che è la normale media che si sta registrando negli ultimi 10 anni, ma ciò che risulta ancora più importante è la continua richiesta da parte di investitori stranieri di potersi insediare all'interno del nostro complesso. Abbiamo ancora a disposizione un'area di sviluppo di 1 milione e mezzo di metri quadri che presto saranno al centro di un accordo di programma che firmeremo con il Comune per l'insediamento di un importante operatore logistico nei primi 280 mila metri quadrati.



LET expo

INTERPORTI

I NOSTRI PORTI
PUNTANO AL RISULTATO,
E CI POSSIAMO ARRIVARE
BREVIEMENTE

CEPIM NUOVO TERMINAL FERROVIARIO



IN OCCASIONE DI LETEXPO, CEPIM INTERPORTO PARMA HA PRESENTATO IL CO-FINANZIAMENTO DI 2,9 MILIONI OTTENUTO DALL'UNIONE EUROPEA PER REALIZZARE IL NUOVO TERMINAL FERROVIARIO ALL'INTERNO DEL PROGETTO "UPGRADING PARMA RAIL-ROAD TERMINAL – UPARRT



GIANPAOLO SERPAGLI, PRESIDENTE INTERPORTO PARMA

In occasione di LetExpo, Cepim interporto Parma ha presentato il co-finanziamento di 2,9 milioni ottenuto dall'Unione europea per realizzare il nuovo terminal ferroviario all'interno del progetto "UPgrading Parma Rail-Road Terminal – UPaRRT".

Obiettivo della nuova infrastruttura, che dovrebbe entrare in funzione in estate, è il potenziamento della rete di trasporto Ten-T. Ecco cosa ha detto sull'argomento il presidente Gianpaolo Serpagli.

"Posso affermare che si tratta dell'infrastruttura cardine di questa parte di territorio dell'Italia Nord-occidentale che ancora non disponeva di un terminal così performante.

Ci mettiamo dunque a servizio dell'intera area per fornire un'opera tanto fondamentale per il futuro nel quale saremo chiamati a raggiungere il famoso 30% di quota di traffico merce su rotaia entro il 2030, come viene richiesto dall'Europa, elemento che, oggi, vedo abbastanza irraggiungibile". Nonostante oggi la struttura ferroviaria italiana non sia pronta a sostenere il traffico di treni di standard europei, è importante agire per raggiungere il traguardo e, spiega Serpagli, "crediamo che gli interporti siano una delle pagine più importanti per costruire la strada verso l'obiettivo".

Per il nuovo terminal ferroviario l'Europa ha concesso un finanziamento da due milioni e mezzo: "A Luglio 2024 potremmo contare su un terminal performante anche dal punto di vista degli spazi, con tre binari a disposizione".

Il progetto complessivo prevede un investimento da 17 milioni e permetterà di alleggerire il traffico stradale con vantaggio per le comunità del territorio e di aiutare l'ambiente, grazie alla minore quantità di emissioni.

"Cepim è tra i pochi interporti italiani che hanno beneficiato del finanziamento europeo, questo grazie, sia alle forze messe in campo, sia ad un'infrastruttura che renderà in nostro interporto più competitivo e solido nei prossimi anni".

C'è un altro finanziamento importante che Cepim si è aggiudicato, stavolta proveniente dalle casse dello Stato: 740 milioni.

"Questi fondi serviranno per nuove gru che faranno del terminal un valido ed efficiente anello di congiunzione tra infrastruttura e utenti", un aiuto economico che sembra dimostrare l'attenzione crescente verso gli interporti a livello nazionale, come conferma anche il presidente.

"Anche dal punto di vista normativo, pare che qualcosa, finalmente si stia muovendo, consideriamo, infatti, che la normativa che ci riguarda risale agli anni '90 e, dunque, risente del tempo trascorso e dei mutamenti del frattempo intervenuti".

Proprio in questi giorni si sta discutendo a livello governativo, anche se restano diverse perplessità da parte degli interporti.

"Quello raggiunto è un buon traguardo, non si era mai giunti tanto avanti sulla legge che è ancora del 1990. Non siamo ancora totalmente soddisfatti ma, riteniamo esserci lo spazio necessario per risolvere i dubbi che tutt'ora abbiamo. Gli interporti italiani hanno spinto molto per "conquistare" una nuova legge di riforma, ora ci auguriamo che nei passaggi tra Camera e Senato si apportino i necessari correttivi, credo proprio che si possa raggiungere il traguardo sperato".

Se negli ultimi trent'anni gli interporti italiani sono evidentemente mutati anche sotto il profilo della sicurezza tecnologica e digitale, è chiaro che oggi queste infrastrutture sono vittime potenziali della cybercriminalità.

"Abbiamo analizzato piattaforme europee che potrebbero essere utili a tutti gli interporti e abbiamo trovato esempi di ottimi software, all'avanguardia anche sotto il profilo della sicurezza. Di questo ci stiamo occupando anche come Uir (Unione interporti riuniti) e il Governo ha risposto con risorse importanti che riguardano anche la digitalizzazione permettendoci di conseguire risultati al passo con quelli di altri interporti europei".



Alis riunisce e rappresenta imprese di logistica, società di autotrasporto, compagnie armatoriali e ferroviarie, aziende di servizi, terminalisti, spedizionieri, interporti, porti, aeroporti, scuole superiori, ITS, Università e centri di ricerca

2.300 Realtà associate	165 Linee di Autostrade del Mare
258.000 Lavoratori	205.000 Collegamenti ferroviari annuali
81 MLD € Fatturato aggregato	190 Linee ferroviarie
194.000 Mezzi	
142.000 Collegamenti marittimi	



SAIMARE SpA

Servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924

I servizi alle importazioni e alle esportazioni di SAIMARE rendono più competitive le aziende italiane.

Mino Giachino, Presidente di Saimare spa

www.saimare.com



GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



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

www.grimaldi.napoli.it