

N. 01

Marzo 2025

messaggeromarittimo.it

MAGAZINE



Marzo 2025 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

**LET**  
**EXPO**  
Logistics Eco Transport Trade Show



VERONA 11|14 MARZO 2025

**LET EXPO É**

DIRETTORE RESPONSABILE

Veziò Benetti

FOLLOW US



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

redazione@messaggeromarittimo.it  
abbonamenti@messaggeromarittimo.it



**Automar S.p.A.** è il punto di riferimento nella **logistica integrata** per l'automotive. Con un **know-how** consolidato e collaborazioni strategiche con i principali **costruttori mondiali**, garantisce **soluzioni su misura** per il **trasporto**, lo **stoccaggio** e la **distribuzione** di veicoli.

L'**innovazione** è al centro della nostra missione: investiamo in **tecnologie digitali avanzate** per **ottimizzare i processi** e offrire **visibilità in tempo reale** lungo tutta la **supply chain**. Con il **Green Program**, Automar coniuga **efficienza** e **sostenibilità**, adottando soluzioni a **basso impatto ambientale**.

**Affidabilità, sicurezza e performance** distintive fanno di Automar il **partner ideale** per un settore in continua evoluzione.

## I nostri terminal:

📍 Civitavecchia    📍 Gioia Tauro    📍 Salerno  
📍 Pontecagnano    📍 Termini Imerese

**1 mln**  
m<sup>2</sup> di aree  
di stoccaggio

**55.500**  
capacità di  
stoccaggio  
veicoli

**400**  
bisarche  
gestite

**14.000**  
m<sup>2</sup> di aree  
PDI

**+ 1 mln**  
veicoli gestiti  
all'anno

**0.15%\***  
veicoli danneggiati  
\*valore medio ultimo anno

we are

# Humans behind Logistics

Via Cristoforo Colombo, snr, 84098, Pontecagnano (SA) - Italy  
+39 089 38 57 811 | [automarlogistics.it](http://automarlogistics.it) | [info@automarspa.it](mailto:info@automarspa.it)

# PREMESSA

di Renato Roffi

Grazie ad Alis e al suo forte impegno verso l'intermodalità, soltanto nel 2024 ben 6 milioni di Tir in meno sono circolati sulle nostre strade mentre 143 milioni di tonnellate di merci sono state dirottate dal trasporto stradale a quello marittimo e ferroviario con il conseguente abbattimento in Italia di 4,1 milioni di tonnellate di CO2 sui 5,4 milioni del totale europeo.

Tali considerazioni, già di per sé, basterebbero a promuovere a pieni voti la grande kermesse di LetExpo, confermatasi una delle maggiori e più prestigiose manifestazioni internazionali che vengono organizzate per il settore dei trasporti e della logistica, specialità in cui, anche grazie al sostanzioso contributo delle attività svolte da Alis, l'Italia sta scalando rapidamente i vertici delle classifiche internazionali.

Dati alla mano, Grimaldi ha anche ricordato che "100 milioni annui da dedicare al Sea Modal Shift e al Ferrobonus, inciderebbero sul bilancio dello Stato soltanto per lo 0,01%, a fronte di un abbattimento delle emissioni di CO2 fino 8,2 milioni di tonnellate, vale a dire il doppio dell'attuale 4,1%, con innegabili vantaggi per la salute di tutti noi, senza dimenticare il correlativo risparmio di oltre 7 miliardi per la comunità nazionale".

Come e meglio che nelle passate edizioni LetExpo ha offerto agli operatori internazionali, sempre più numerosi e qualificati, l'opportunità di entrare in contatto diretto con il mondo delle istituzioni governative, di confrontarsi con esponenti di governo, con le principali imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario, con il fior fiore dei terminalisti, degli spedizionieri, stakeholder e delle aziende fornitrici di servizi per le imprese, case costruttrici, compagnie assicurative, realtà portuali italiane ed europee, interporti nazionali e internazionali, associazioni a vario titolo operanti nel commercio internazionale, managers della filiera agro-alimentare e delle diverse filiere logistiche, del comparto delle nuove energie e dei nuovi carburanti nonché con esponenti dei numerosi centri di ricerca ed enti di formazione, tra cui scuole superiori, ITS e università.

Il grande complesso fieristico, ha fatto ancora una volta, da incomparabile scenario per la presentazione e il lancio di iniziative e attività focalizzate sull'inclusione, la solidarietà, lo sport e, più latamente, sulla maggiore possibile sostenibilità sociale, tanto che, anche nell'edizione 2025, il braccio di Alis indirizzato verso il sociale ha dedicato un intero padiglione al terzo settore.

Guido Grimaldi, presidente di Alis e, ancora una volta, impeccabile anfitrione di LetExpo, nell'aprire la grande fiera, ha enunciato ed analizzato le tematiche più scottanti del momento, volgendo una particolare attenzione alle politiche poste in essere dall'Europa per ridurre le emissioni e per fronteggiare validamente l'assalto, ancora non ben chiaro e definito, dei dazi minacciati dagli Usa.

Grimaldi non ha usato mezzi termini nel definire anacronistiche le politiche ambientali dell'Unione europea, specialmente per quanto riguarda il trasporto marittimo, ed ha sollevato il problema dell'eccesso di regolamentazione che appesantisce il settore minacciandone seriamente la competitività.

A tal proposito, LetExpo 2025 ha guardato con rinnovato interesse alla digitalizzazione e all'innovazione tecnologica nei porti, anche in funzione di valido antidoto contro gli eccessi della burocrazia e di fattore sempre più indispensabile per lo snellimento delle operazioni doganali e portuali.

# LET EXPO È

## SOMMARIO

07

### UN GRANDE EVENTO

introduzione  
Guido Grimaldi

14

### PROGRESSO

Guido Grimaldi

18

### SINERGIA

Matteo Salvini

21

### INTERNAZIONALIZZAZIONE

Edoardo rixi

23

### IL FUTURO

Marcello Di Caterina

25

### AGGREGAZIONE

Francesca Fiorini

28

### NUOVE OPPORTUNITÀ

Costantino Baldissarra

31

### CAMBIAMENTO

Rodolfo Giampieri

**LET**  
**EXPO**  
Logistics Eco Transport Trade Show



Promosso da  
**ALIS**  
Organizzato da  
**ALIS**  
In collaborazione con  
**Verona Fiere**

**Let's**  
**susta**  
11-14 MARZO 2022

Partner istituzionali

[www.letexpo.it](http://www.letexpo.it)

33

SOSTENIBILITÀ

Federica Montaresi

36

CONFRONTO

Andrea Agostinelli

40

PROSPETTIVE

Pino Musolino

43

COLLABORAZIONE

Matteo Gasparato

45

LANCIO DI NOVITÀ

Raffaello Cioni

47

CONDIVISIONE

Fabio Rufini

49

STORIA

Nicola Carlone

53

LOGISTICA

Mino Giachino



# LETEXPO

**4** edizioni

**4** giorni

**6** padiglioni

**130** mila presenze

**500** espositori

**25%** più del 2024

I numeri di LetExpo confermano anche quest'anno l'intuizione del presidente di Alis:

## una formula di successo.

“The brave” è la definizione che ha dato di lui il presidente della regione Veneto Luca Zaia, portando il suo saluto.

Un coraggio che a quanto pare è stato premiato.

Il bilancio finale è infatti estremamente positivo e fa già pensare alla prossima avventura.

La sua relazione ha aperto la prima giornata, con i consueti saluti introduttivi rivolti a tutte le autorità, Istituzioni, Forze dell'Ordine, imprenditori con il ringraziamento agli espositori, visitatori e soci di Alis, che, ha detto, rappresentano l'anima di questo

## grande evento fieristico.

---



Come ha ricordato il presidente, a LetExpo sono arrivati **espositori da tutto il mondo** per presentare nuovi trend del mercato, soluzioni innovative e numerose opportunità di business per valorizzare il Made in Italy che hanno permesso di far incontrare campioni nazionali capaci di fare la differenza su scala internazionale.

Un evento che è servito anche come laboratorio di idee per definire concrete strategie per la crescita e per generare ricchezza ed occupazione.

Nei sei padiglioni sono state accolte **imprese private, enti pubblici, centri di formazione ed associazioni** che lavorano per costruire un futuro sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

Ma LetExpo, ha ricordato, è “anche l'occasione per analizzare uno scenario globale in continua evoluzione, segnato dai due conflitti ancora in corso e dalle tensioni legate allo scontro sui dazi che stanno incidendo sulla stabilità dei mercati, con effetti a catena su numerose filiere come l'automotive, il farmaceutico e l'agroalimentare”.

## LA CRESCITA ATTESA GRAZIE AL SETTORE

“A livello macroeconomico, il PIL dell’Eurozona continua comunque a crescere, anche se lievemente, con una stima del +1% nel 2025, mentre le previsioni per il PIL italiano segnano una crescita del +0,8% nell’anno in corso.

Sarà ovviamente necessario continuare ad agire con determinazione per sostenere la crescita del nostro sistema economico. Oggi più che mai proprio il tema della crescita passa inevitabilmente dal tema della sicurezza, che rappresenta una priorità assoluta anche per la catena logistica.

Colgo l’occasione per ringraziare le donne e gli uomini delle nostre Forze Armate, anche quest’anno presenti a LetExpo con mezzi e assetti logistici militari, che assicurano ogni giorno la protezione e la sicurezza dell’intero Paese”.



**In questo 2025 è arrivato un riconoscimento straordinario per LetExpo, ossia l’assegnazione della medaglia del Presidente della Repubblica, un segnale importante che premia fortemente il nostro impegno. Per questo ringraziamo il Presidente Sergio Mattarella, che per il secondo anno consecutivo ha dimostrato una grande attenzione e sensibilità nei confronti del nostro evento.**

“Possiamo affermare con profondo orgoglio che i 2.350 soci di Alis, con i 350mila lavoratori rappresentati e gli oltre 95 miliardi di euro di fatturato aggregato, sono un elemento di eccellenza, costituendo il motore vero di innovazione e crescita.

Grazie a servizi interconnessi, tecnologie all'avanguardia e soluzioni digitali i nostri associati stanno infatti trasformando il modo in cui vengono gestiti i flussi di merci e persone, riducendo l'impatto ambientale, migliorando l'efficienza operativa e, soprattutto, generando nuove opportunità di lavoro per le giovani generazioni.

Questo settore virtuoso ha un peso economico misurato in 10% del PIL nazionale e in 12% a livello europeo.

Molti soci hanno lavorato con determinazione per conquistare nuovi mercati, rafforzando il ruolo dell'Italia come hub strategico anche per Cina, Africa e Turchia.

Ed è proprio per questo che l'Italia deve fare un deciso salto in avanti su due fronti: quello della produttività della nostra industria e quello infrastrutturale”.

A tal proposito il presidente ha ricordato le 112 opere prioritarie su cui il ministero delle Infra-

strutture e dei Trasporti ha investito quasi 132 miliardi.

Ma il settore della logistica attende che si acceleri su due punti principali: la riforma dei porti per garantire competitività ed attrattività degli scali; l'implementazione del Piano Nazionale della Logistica che mira a sostenere la digitalizzazione e l'integrazione efficiente di porti e interporti.

## **LE DIFFICOLTA': ETS e FUEL-EU MARITIME, SEA MODAL SHIFT E FERROBONUS**

Da un lato le prospettive di crescita, dall'altro le difficoltà che oggi incontra il settore, con gli imponenti finanziamenti europei che sono ritenuti ancora insufficienti rispetto alle “reali esigenze di aziende e cittadini”.

“Sappiamo che l'applicazione al solo settore marittimo della direttiva EU-ETS e del Regolamento Fuel-EU Maritime sta danneggiando in particolare i consumatori finali.



**Nell'ultima Assemblea generale di Alis a Dicembre, anche il presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha sottolineato l'importanza del popolo del trasporto e della logistica: “Senza il prezioso lavoro dei marittimi, degli autisti di mezzi pesanti, dei macchinisti e di tutti gli operatori della logistica, il nostro tessuto produttivo si bloccherebbe e i cittadini e le imprese non avrebbero a disposizione i beni di cui hanno bisogno.**

**FEDERAZIONE  
del mare 30** 1994 2024

ITALIAN MARITIME CLUSTER

**CLUSTER MARITTIMO ITALIANO  
ITALIAN MARITIME CLUSTER**

[www.federazioneadm.it](http://www.federazioneadm.it)



ANGOPI



Aderisce a



È partner di



Da tempo evidenziamo come tali misure siano anacronistiche rispetto al contesto attuale, poiché lo shipping mondiale incide solo sul 2,5% delle emissioni globali, e creino distorsioni della concorrenza modale.

Quindi è ancora più importante sottolineare che solo attraverso politiche globali, investimenti su nuove tecnologie ed incentivi mirati potremo raggiungere la decarbonizzazione totale. È dunque urgente un confronto con la nuova Commissione europea per ridefinire le regole del gioco, in modo da favorire una transizione ecologica equa e sostenibile.

A livello nazionale, come auspicato da Alis evidenziando che “ciò che proviene dal mare deve ritornare al mare”, il Governo ha annunciato lo studio di incentivi o ristori alle compagnie di navigazione che scalano i porti italiani e che evitano l’approdo verso altri scali extra-europei.

Ciò è avvalorato da un dato importante: negli ultimi 12 anni, solo il 9% dei ricavi delle aste sulle emissioni è stato speso per la lotta ai cambiamenti climatici.

Uno dei punti chiave per il futuro del nostro settore è l’implementazione di incentivi come il Sea Modal Shift e il Ferrobonus, che dimostrano quanto il trasporto intermodale sia realmente competitivo rispetto alla modalità tutto strada producendo benefici tangibili per lo Stato, il mercato e la società”.

“Con 100 milioni annui per il Sea Modal Shift e il Ferrobonus, l’impatto sul bilancio dello Stato sarebbe solo dello 0,01%, ma le emissioni di CO2 diminuirebbero fino a 8,2 milioni di tonnellate, il doppio di oggi, con grandi benefici per la salute di tutti” ricorda Grimaldi, sottolineando ancora una volta che il comparto genera un risparmio economico di oltre 7 miliardi di euro per i cittadini italiani.

nel solo 2024, grazie ai soci Alis  
che utilizzano l’intermodalità:

**6 milioni**

di camion sono stati sottratti  
dalle strade;

**143 milioni**

di tonnellate di merci sono state  
trasferite a mare e ferro;

**5,4 milioni**

di tonnellate di CO2 sono state  
abbattute in Europa, di cui ben  
4,1 milioni solo in Italia.

## LE RICHIESTE AL GOVERNO

“Su questi dati si fonda la forza del nostro settore, però a noi spetta il compito di valorizzarlo ulteriormente e far comprendere quanto sia essenziale per la vita di ciascuno. In questa direzione, dobbiamo impegnarci ancora di più per rendere il nostro mondo sempre più attrattivo per i giovani”.

Misure di defiscalizzazione e decontribuzione, interventi sulla riduzione dei costi e dei tempi di accesso alle professioni del settore nonché sulla semplificazione delle relative procedure ed abilitazioni sono le richieste per valorizzare il capitale umano.

Il presidente Alis ammette che in questa direzione, il Governo “stia facendo un buon lavoro nel cercare un equilibrio tra la stabilità dei conti pubblici e la necessità di sostenere il mondo del lavoro”.

## GIOVANI E FORMAZIONE

I giovani e la formazione sono da sempre al centro delle linee guida di Alis e a LetExpo sono stati diversi i workshop, momenti interattivi e programmi di recruitment offerti a tutti i giovani provenienti da ogni parte d'Italia, come strumenti pratici e conoscenze aggiornate per affrontare le sfide del mercato del lavoro.

“Ci tengo a dire che i giovani di oggi sono pieni di talento e voglia di lavorare, ma spesso si trovano di fronte a una scarsa comunicazione riguardo le opportunità occupazionali offerte.

La mancanza di un sistema integrato tra scuole, istituzioni e associazioni ha troppo spesso limitato la loro capacità di orientarsi e accedere alle risorse disponibili.

Non dimentichiamo che in Italia si osserva un crescente mismatch tra l'offerta di professionisti in alcune discipline e la domanda di specialisti in altri settori”.

Se da una parte si nota un numero elevato di giovani avvocati ed economisti, il settore della logistica fatica ad attrarre i giovani, nonostante offra ottime prospettive di carriera ben remunerate e ha un crescente fabbisogno di competenze specifiche.

“Per contribuire a favorire l'incontro tra domanda e offerta e permettere ai giovani di esprimere al meglio il loro potenziale, Alis è sempre pronta a collaborare e continua a dimostrare il proprio impegno con i fatti.

Proprio il lavoro che svolgiamo con Alis Academy, che ci ha portato a creare fino ad oggi 10.000 posti di lavoro per i nostri giovani, è un esempio virtuoso di come la sinergia tra ITS, scuole, Università e imprese possa colmare i vuoti occupazionali”.

La formazione specialistica rappresenterà quindi sempre più un investimento strategico per il futuro del settore e per rispondere alle nuove esigenze del mercato.

“Per noi, investire nella formazione significa costruire un futuro in cui il capitale umano diventi il fattore principale della competitività.

Inoltre, come Alis sostiene con convinzione le imprese ed il Made in Italy, allo stesso modo si impegna a sostenere ed aiutare il prossimo e chi ne ha bisogno”.

Secondo i dati comparati a livello europeo, in Italia il tasso di inserimento lavorativo dei diplomati ITS supera

# 87%

un valore in linea o superiore a quello riscontrato in altri Stati membri.

LetExpo ha dedicato infatti un intero padiglione al terzo settore e alle attività a scopo benefico con oltre 50 enti e associazioni che si sono unite grazie a Alis per il Sociale, per promuovere progetti solidali, volontariato e iniziative a sostegno dei più deboli: "Ricordo con orgoglio che è l'unica fiera che, in un contesto di alta specializzazione tecnologica e commerciale porta avanti questo tipo di azione".

Come ogni anno parte del ricavato dell'evento sarà devoluto in beneficenza, "un gesto che rafforza il legame tra il mondo dell'impresa e il sociale. Oggi più che mai non serve chiedersi cosa il nostro Paese possa fare per noi, ma cosa noi possiamo fare per il nostro Paese".

**Il nostro settore è fatto di strade che uniscono, di binari che tracciano il domani, di rotte che connettono e ogni viaggio racconta una storia di impegno e di coraggio. Siamo qui per essere una leva che solleva la Nazione, che ispira i giovani, che valorizza il merito, che mira a grandi successi.**

Siamo qui per dire che **Alis è l'Italia in movimento.**

# LETEXPO É

## PROGRESSO

INNOVAZIONE, FUTURO, GIOVANI



**Guido Grimaldi** non si prende tutti i meriti di LetExpo, ma, come è giusto, li condivide con tutta la squadra che ha portato la fiera ad essere una dei punti di maggiore riferimento per la logistica e il trasporto nel nostro Paese, senza dimenticare la sostenibilità, che ha fatto da solido substrato ai quattro giorni della manifestazione.

La scelta di Verona, con la collaborazione con Veronafiore si è dimostrata ancora una volta vincente per guardare al futuro del settore, del resto, nella regione che vanta un sistema produttivo da record, si trova anche il più imponente interporto nazionale, il secondo in Europa, che assicura gli scambi tra Italia e la zona sud del continente garantendo il commercio dei prodotti Made in Italy.

Il Veneto dispone, poi, del porto di Venezia, che oggi rappresenta un'eccellenza e che si trova non lontano da un altro vanto della compagine portuale italiana: Trieste.

“Non si può negare l'importanza del sistema del Triveneto e di tutto l'asse del Nord-Adriatico” sottolinea ancora Guido Grimaldi.

E qui, nella regione veneta, durante i quattro giorni di LetExpo, sono giunti da tutta l'Italia e dall'estero operatori, armatori e rappresentanti ad ogni titolo e livello dell'universo del trasporto, per partecipare a una fiera che non è soltanto una "vetrina" per le aziende e le realtà presenti, ma soprattutto un vero e proprio laboratorio di idee che porta molteplici nuove opportunità.



Non si tratta di retorica perché girando tra gli stand il ritornello sempre è lo stesso, che si parli con aziende, istituzioni o realtà del settore: LetExpo è davvero un momento di confronto e networking unico nel suo genere.

“LetExpo non permette semplicemente di fare delle conoscenze, ma spinge a stringere legami nuovi, basti considerare che qui sono presenti le intere filiere della logistica e del trasporto”.

Il cliente può incontrare il fornitore, il porto si interfaccia con l'interporto, il giovane esordiente può confrontarsi con l'imprenditore più esperto ed avvalersi delle sue conoscenze, tutti possono ascoltare le parole dei rappresentanti del governo che dal palco di Alis si susseguono nei dibattiti portando le istanze di un settore che, negli ultimi anni, è riuscito a farsi “conoscere e riconoscere”.

“Qui è presente una vera e propria galassia che comprende anche centri di studi e ricerca, università e ITS, che può lavorare nella stessa direzione per far crescere questo meraviglioso settore”. Se quattro anni fa il lancio di LetExpo a qualcuno poté sembrare un'avventura e perfino un azzardo, oggi la fiera di Alis è senza dubbio una realtà consolidata, accreditata e rappresentativa del mondo dei membri che l'associazione riunisce.



## Cosa fare allora?

Il mare deve tornare al mare e parte dei proventi dovrebbero andare a risarcire gli operatori più virtuosi e la ricerca stessa. Questa è stata, negli ultimi tempi la linea richiesta dagli armatori.

“Anche per quel riguarda il Sea modal shift, abbiamo chiesto che la quota destinata alla misura italiana sia portata a 100 milioni annui, ma, probabilmente, questi fondi non sarebbero sufficienti alla determinazione di un ristoro equo” spiega il presidente Alis.

**Un sussidio virtuoso che in passato ha aiutato le aziende a spostare i camion dalla strada verso il mare e che oggi vede una cifra molto bassa per compensare le difficoltà delle imprese del trasporto.**

“Oggi viviamo in un mondo caratterizzato da guerre che si sono sommate alle epidemie, ma non ci siamo mai fermati. Viviamo in un momento caratterizzato da provvedimenti che credevamo relegati nel cassetto dei brutti ricordi, come i dazi, che creano un clima protezionistico certo non favorevole al regime di libero scambio, che è, poi, la vera forza del commercio.





La risposta di alcuni governi potrebbe spaventare e il rischio è quello di fare tanti, troppi passi indietro nuocendo, non solo ai consumi e all'economia mondiale ma al positivo intreccio degli scambi culturali”.

E, visto che gli imprenditori vivono in questo mondo, devono guardarsi intorno anche quando si parla di finalità sociali: “LetExpo è la prima fiera che, pur non essendo di carattere eminentemente solidale, dedica un padiglione intero alla solidarietà permettendo alle associazioni di mostrare il grande lavoro che svolgono nei confronti del prossimo. La solidarietà e il sociale vanno di pari passo con l'impresa e sono convinto che un grande imprenditore non può essere definito tale se non mostra anche adeguate doti di generosità, di coraggio e di altruismo, tutti fattori che moltissimi fra gli associati di Alis recano in se stessi”.

Ci sono aziende che chiedono di più per poter avere la possibilità di superare gli ostacoli frapposti da chi invece dovrebbe garantire una crescita stabile.

Guido Grimaldi punta, dunque, ancora una volta il dito contro Ets e Fuel-Eu marittime, le direttive europee “madrì” delle disparità fra armatori europei ed extraeuropei.

“Le tasse imposte dall'Europa negli ultimi anni, che vedono un incremento anche nel 2025, incidono negativamente anche gonfiando i costi dei carburanti, che inevitabilmente portano a far ricadere l'aumento sulle imprese italiane e sui cittadini. Si tratta di tasse che, in buona parte, colpiscono proprio gli armatori danneggiando l'intera comunità europea”.

L'Ets, che con l'inizio del nuovo anno ha portato la propria incidenza dal 40% al 70%, insieme all'altra direttiva europea costituisce un “suicidio” che pesa solo sul 7,5% dei consumi a livello mondiale.

“Questi sono i numeri dell'Europa e questo significa che il restante 93% rimane sostanzialmente non tassato. Non solo, tasse di tal genere risultano assai pericolose poiché da esse possono scaturirne altre applicate da governi esteri, che andranno a ledere la competitività mondiale”.



# LETEXPO É

## SINERGIA

### SI A PORTI, NUOVI PRESIDENTI, PACE

LetExpo ha dimostrato, anche in questa quarta edizione, di saper interessare la politica. Tra i tanti ministri saliti sul palco o collegati da remoto, nella seconda giornata è arrivato anche il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, **Matteo Salvini**, che, prima dell'intervista con Nunzia de Girolamo, ha voluto visitare i padiglioni della fiera.

Incalzato dalle domande il ministro ha parlato di **pace**, quella in Ucraina e di quella fiscale in Italia, di **dazi** e di **porti**.

Partiamo da qui: "Sui nomi dei futuri presidenti delle Autorità di Sistema portuale ci siamo quasi. **Nell'arco di poche settimane arriverà la quadra sui 14 o sui 16 presidenti**" ha detto.



L'impegno, ha sottolineato, è "scegliere persone in base alla loro professionalità, visti anche gli ingenti investimenti sui porti che non hanno precedenti". Ma, anche in vista della riforma.

"In poco più di due anni abbiamo dimostrato che volere è potere e, per questo, voglio ringraziare anche tutti i presidenti delle AdSp per il lavoro svolto".

Allargando lo sguardo al mondo, Salvini si è prima soffermato sull'America:

"Dal 20 Gennaio, con l'insediamento di Trump, è cambiato tutto, ma non dobbiamo dividerci per questo. L'interesse delle imprese, è ovvio, è di non allontanarsi dagli Usa".

Proprio dall'America si è aperto anche lo spiraglio della pace in Ucraina che significherà, anche per l'Italia, una maggiore opportunità di scambi commerciali e l'apertura di mercati fondamentali.

"L'Italia ha l'occasione storica di essere il ponte fra gli Usa e l'occidente e di essere protagonista della fine della guerra. Quello che mi dispiace è che non lo sia l'Europa e che al tavolo ci sia, ad esempio, la Turchia, ma non Bruxelles. Questo mi fa dire che l'Unione europea ha fallito e quindi va ripensata".

Tema dazi: l'Italia in passato è riuscita a contrattare con l'America evitando che certi prodotti venissero inseriti nella lista. "La Ue, invece, secondo voi, sta facendo qualcosa per gli interessi italiani?"

Salvini torna poi ad attaccare le "ecofollie green" come l'Ets e la spinta all'elettrico.

"Ora ci stiamo accorgendo dell'errore" e si prova a rimediare per evitare il "suicidio economico".

Intanto a casa nostra, gli italiani, 20 milioni, quelli cioè che hanno problemi col fisco, attendono la pace fiscale.





**SINTERMAR**

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

[sintermar.com](http://sintermar.com)



# LETEXPO É

## INTERNAZIONALIZZAZIONE

### IL FUTURO DELL'UMANITÀ È NEL MARE

viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi



“Oggi il mare è il futuro dell'umanità e la logistica si fa a livello mondiale”.

Ecco perché è fondamentale comprendere quali potranno essere gli scenari futuri della geopolitica e mantenere un dialogo aperto con tutti i popoli e gli stati della Terra. Non voglio un'Europa che si chiude a riccio determinando nel continente la sensazione di vivere in un mondo diverso da quanto avviene al di fuori di essa; dobbiamo, al contrario, riuscire a trasmettere anche agli altri territori la capacità, la cultura e la creatività del vecchio continente e, con esse, il modo di vivere europeo”.

Quello che il viceministro ritiene essere mancato in questi anni è una crescita sostenuta a causa di “scelte infelici operate anche sulle politiche industriali e nelle relazioni internazionali”.

L'Europa deve tornare ad aprirsi accettando le sfide che il mondo le pone di fronte, affacciandosi sugli scenari rappresentati dalla via del cotone, dall'India che cresce, dai nuovi sbocchi in Sud America e da un Nord Africa sempre più centrale per le politiche economiche del futuro, anche per quel che riguarda l'Italia.

"Il nostro Paese non deve interrompere gli scambi commerciali con alcuna nazione perché è evidente che questo è un momento di profonda trasformazione e tutti i corridoi commerciali sono influenzati dalle scelte, anche di ogni singolo paese".

**La chiusura del Mar Rosso ha trasferito le rotte, ma l'ipotesi di recessione per i porti italiani si è dimostrata fortunatamente errata. Questo perché, come ormai è noto, le merci mutano i propri flussi rendendo indispensabile afferrare e anticipare le novità.**

"L'Italia, anche nel settore marittimo, ha una grande capacità logistica e, ogni volta che qualche mercato si chiude, siamo in grado di restare interconnessi con tutte le regioni del mondo e di intercettare altri mercati intessendo nuove relazioni commerciali".

**Le scelte dell'America saranno determinanti per tutta l'Europa, ma l'arma vincente sarà quella di restare uniti cogliendo ogni alternativa possibile.**

"In Italia abbiamo diversi piccoli operatori e, in

questo senso, l'unione fa la forza. L'importante è confrontarsi e avere sempre ben chiaro quale sia la direzione da prendere. Non basta stare insieme, è indispensabile condividere una visione, proprio come Alis sta facendo nel mondo della logistica, con sistemi e servizi condivisi facendo in modo che il sistema logistico nazionale possa essere sempre più completo ed efficiente.

Per troppo tempo si è sottovalutato il cambiamento logistico, prediligendo le vie di terra piuttosto che il mare, ormai deve esserci chiaro che l'intermodalità aiuta parecchio, ma serve anche una comunicazione uniforme tra le diverse modalità".

Uniformità è anche una delle parole chiave della riforma attesa ed auspicata che, dal palco di Verona, Rixi afferma essere in dirittura di arrivo: "Stiamo per avere la bozza del testo del decreto che dovrebbe arrivare in qualche settimana, uno dei punti chiave, come ormai si sa, è quello di uniformare il sistema permettendo ai porti di sommare le proprie capacità senza dividerle, interconnettendo i vari attori coinvolti".

Al momento la capacità dei porti italiani è complessivamente inferiore a quella di Rotterdam, ma abbiamo le carte in regola per diventare il primo sistema marittimo europeo a servizio dell'industria e delle nostre capacità di produzione.



# LET EXPO É

## IL FUTURO

### METTERSI IN RELAZIONE E FARE SQUADRA

Nel Dna di LetExpo c'è lo sguardo puntato al futuro, non potrebbe essere diversamente per un imprenditore che vuole crescere, ma, per farlo, è fondamentale anche mettersi in relazione e fare squadra, insomma fare un po' ciò che Alis ha fatto fin dalla sua fondazione, otto anni e mezzo fa.

Questo - chiediamo al vicepresidente e direttore generale,  
**Marcello Di Caterina** - vi carica anche di una certa responsabilità





“Sicuramente questo ci spinge a fare sempre di più e meglio, ma quello che possiamo dire con certezza al termine di questa quarta edizione, è che il risultato è sicuramente positivo, abbiamo avuto una fiera dinamica, ricca di persone e proficua nei contenuti”.

“Il confronto tra tutte le modalità del trasporto che si è potuto vedere a Verona, “è ciò che può far crescere quei volumi di traffico che spesso cerchiamo di promuovere attraverso le nostre iniziative” ci spiega. “Farlo insieme è fondamentale perché permette a tutti gli interlocutori, grandi, medi o piccoli che siano, di potersi esprimere con una voce unica per raccontare quelle che sono le reali esigenze del settore”.

“LetExpo rappresenta la sintesi di un lavoro enorme che ricolloca l'Italia al centro del sistema paese e del sistema europeo facendolo attraverso contenuti che non sono banali né scontati. I molti ministri e rappresentanti istituzionali che abbiamo ascoltato ne sono la dimostrazione”.

## **IN TALE CONTESTO LA LOGISTICA**

# **24**

## **CA STA PIAN PIANO RIPREN- DENDO IL PROPRIO POSTO D'ONORE NELL'ECONOMIA ITALIANA:**

“La pandemia ci ha permesso di accorgerci e farci scoprire quello che muove realmente il Paese avvicinando sempre più i giovani a un settore che si trova di fronte a un divario importante fra domanda e offerta professionale.

Per più di 10.000 persone LetExpo ha rappresentato l'opportunità di trovare una nuova occupazione e questo è certamente un risultato considerevole che ci onora e ci inorgoglisce perché fra le nostre ambizioni c'era anche quella di creare valore per tutta una categoria che per tanti anni ha prodotto molto, ma pochi conoscevano”.

## **SE IL CAPITALE UMANO RESTA IL CENTRO DEL LAVORO, OGGI LA LOGISTICA NON PUÒ DIRE DI NO ALLA TECNOLOGIA.**

“Non si può dire di no al progresso tecnologico che si sta sviluppando molto vertiginosamente poiché la logistica è l'arte del calcolo e i flussi delle merci possono essere legati in maniera sempre più indissolubile a fenomeni come l'intelligenza artificiale e la digitalizzazione”.

Un principio insostituibile per il quale la logistica deve essere attenta al cambiamento.

“Un po' come si fa con le grandi squadre, vince chi ha lo spogliatoio più forte, al di là dei singoli soggetti che vantano o dimostrano maggiori qualità in campo. Quando una squadra è affiatata, attenta e pronta a sacrificarsi e ad allenarsi in ogni momento è una squadra che può e deve assolutamente vincere, ed è ciò che facciamo o cerchiamo di fare noi con la nostra associazione”.

# LETEXPO É

## AGGREGAZIONE

### UNA GRANDE SPINTA VERSO IL FUTURO

**Francesca Fiorini**, segretaria generale di Alis, è la "quota rosa" dell'associazione.

---

**Dottoressa il suo ruolo è la dimostrazione che il settore della logistica si sta aprendo al mondo femminile?**

Sì l'abbiamo detto tante volte ma fa piacere ripeterlo: la logistica può offrire tante opportunità e spazi alle donne perché non è soltanto lavoro pesante e fisico ma anche strategia, pianificazione, controllo dei dati, elaborazione dei flussi e verifiche di qualità.

Tutte attività dove il lavoro intellettuale, che è poi una leva fondamentale anche di problem solving e di multitasking che è tipicamente femminile, può trovare delle grandi risposte.



**Lei in associazione come avvocato si occupa tra l'altro della parte tecnica concretizzando in qualche modo quello che viene lanciato anche dal palco di LetExpo in qualcosa di facilmente comprensibile per le istituzioni.**

Diciamo che cerco il modo di rendere le richieste disponibili al mondo legislativo e degli apparati ministeriali per far comprendere quali siano le esigenze e le aspettative delle imprese, ma anche la velocità a cui vanno queste imprese a cui giustamente la politica è chiamata a dare delle risposte.



**DEDICATED PEOPLE  
FLEXIBLE SOLUTIONS  
RELIABLE CARRIER**



[www.sagawelco.com](http://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](mailto:livops@sagawelco.com)

Si tratta di un ruolo da un certo punto di vista di facilitatore su tematiche che possono inizialmente sembrare particolarmente dure e complesse perché ricche di tecnicismi, ma che poi fanno una grandissima differenza nella crescita competitiva delle imprese.

## **Anche a LetExpo si è tornati a parlare di semplificazione in questo senso.**

La semplificazione è nell'agenda di Alis da sempre. Abbiamo di recente presentato un nostro documento al ministro Casellati su questo tema.

La semplificazione deve essere trasversale e l'intermodalità, che è un modo di ottimizzare non solo dal punto di vista ambientale ma anche dal punto di vista economico i flussi delle merci, ha bisogno per sussistere e per prendere sempre più piede di una grandissima semplificazione perché tra di loro devono parlarsi modalità che hanno delle discipline diverse.

Dobbiamo trovare necessariamente un codice comune, un corridoio di facilitazione anche per il profilo legislativo. Questo potrebbe essere un grandissimo aiuto nelle questioni amministrative e in quelle legislative, è necessario un grande lavoro di sfoltimento e sistematizzazione legislativa che potrebbe funzionare da acceleratore perché la certezza del diritto è un grande valore anche per le imprese.

# LETEXPO É

## NUOVE OPPORTUNITÀ NEGLI SCENARI FUTURI

**“Quando la pace verrà,  
non sarà solo  
una conquista umana e  
la fine di sofferenze per le  
popolazioni in guerra,  
sarà anche una spinta  
al benessere mondiale e  
alla crescita economica, a  
maggiore ragione in Europa”.**

Ne è convinto **Costantino Baldissara** commercial logistics & operations director del Gruppo Grimaldi, che parla dal punto di vista di un operatore del trasporto di autovetture nuove.

“Senza fare valutazioni politiche o di strategia geopolitica, solo augurandomi che la guerra possa finire velocemente, vedo negli scenari futuri molte nuove opportunità e un ordine nuovo”.

### **La Russia rappresenta un mercato fondamentale per l'Europa. La fine del conflitto riaprirà la possibilità di esportare autovetture?**

“La Russia ha importato un milione di auto dalla Cina, auto che prima arrivavano dall'Europa. E', dunque, fondamentale fare di tutto per recuperare dando la possibilità a Stellantis, Ford, Bmw, Mercedes e alle altre case automobilistiche di tornare a vendere alla Russia quel milione di autovetture e anche di più”.

### **Se ogni fabbrica ne produce 300 mila, questo significa riuscire a coprire la produzione piena di quattro fabbriche che non chiuderanno.**

“Significa anche riuscire a riguadagnare un mercato importante come quello russo, accompagnando le nostre industrie ad avere le risorse per poter essere più competitive sul piano dell'elettrico”.



### **Baldissara porta dei dati a conferma.**

“L'Europa e gli Stati Uniti rappresentano il 44% del Pil mondiale pur avendo soltanto il 10-11% della popolazione.

Se l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America offrirono a se stessi la possibilità di avere un Free trade agreement aprendosi alla Russia, oltre che ad altri paesi come la Turchia, la Siria, Israele, Libano o Egitto, potrebbero recuperare un potenziale che supera la popolazione americana”.

A conti fatti, effettivamente, i russi sono circa 146 milioni, 285 milioni sono tutti gli abitanti dei paesi del Mediterraneo citati che sviluppano un Pil di 2 miliardi “quasi come quello italiano pur avendo una popolazione come quella degli Stati Uniti d'America”.

### **Una valutazione importante che, di fronte alle minacce dei dazi americani, apre per l'Europa un'alternativa valida.**

“Se guardiamo verso l'America dobbiamo augurarci che i dazi non vengano applicati. Se accadrà, sarà

un problema, non tanto per il trasporto delle autovetture via mare, dove un mercato si sostituisce con un altro, ma per il mercato che li subirà”.

### **La perdita di competitività porterà gli europei a dover spendere di più per avere un'auto, ma anche per gli americani sarà più o meno lo stesso.**

“Noi ci scandalizziamo giustamente per i dazi americani, ma dovremmo anche ripensare le politiche europee. Il piano sulla competitività pone in evidenza quanto la regolamentazione europea non sia competitiva e faccia subire extracosti interni fino al 100% che, talvolta, penalizzano le esportazioni interne fino al 15% e oltre del prodotto stesso.

Per il settore auto vale lo stesso. A livello generale non è giusta l'applicazione che vede **un'auto inviata in America pagare il 10% dei dazi e una americana arrivata in Europa solo il 2,5%**”.

Se può essere considerato “normale” uno sbilanciamento, dato il peso americano sul Pil mondiale (24%), resta comunque il fatto che all'interno dell'Europa si abbiano tasse che penalizzano ulteriormente le imprese. “I dazi applicati alle auto cinesi, ad esempio, hanno penalizzato maggiormente il nostro continente che ora si ritrova a esportare in Cina un volume molto inferiore di prodotti”.

### **Ma non sarebbe la prima volta che l'Europa fa autogol.**

“Significa anche riuscire a riguadagnare un mercato importante come quello russo, accompagnando le nostre industrie ad avere le risorse per poter essere più competitive sul piano dell'elettrico”.

# Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per l'azienda.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23  
Darsena Toscana - Sponda Ovest – 57123 Livorno  
segreteria@tdt.it – Tel. +39 0586.258111  
customer.service@tdt.it – Tel. +39 0586.258207  
pec: tdt@pec.it – sito: www.tdt.it

# LETEXPO É

## CAMBIAMENTO

### LA RIFORMA DEI PORTI APRIRÀ NUOVI SCENARI



La riforma dei porti, una volta messa in atto, aprirà per le Autorità di Sistema portuali italiane e tutti gli scali gestiti, un nuovo capitolo per i presidenti, nuovi o confermati, che andranno a formare la prossima governance italiana.

“Come Assoporti - mette in risalto il suo presidente **Rodolfo Giampieri** - sottolineiamo l’impegno di tutti i presidenti che hanno lavorato finora, quelli uscenti e quelli che eventualmente saranno riconfermati”.

A loro è toccato, nell’ultimo anno e mezzo, un compito importante e delicato, quello di portare a conclusione le opere finanziate dal Pnrr con una tale liquidità che mai si era vista nel settore portuale. Si tratta di quasi due miliardi per lavori destinati a modernizzare le strutture della portualità nazionale.

Il momento è di forte cambiamento e la riforma che sta prendendo corpo deve, secondo Assoporti, tenere di conto di certi aspetti e concetti irrinunciabili.

“Siamo consapevoli che la strategia unica italiana sia fondamentale in un mondo che è globale. La competitività italiana si crea, non nel singolo porto che, seppur importante, non ce la farebbe da solo, ma attraverso una strategia unica che possa superare il campanile, il limite italiano”.

Prima devono essere chiari gli obiettivi a cui puntare, poi si potrà costruire una governance precisa e adeguata, ma soprattutto migliore per quel tipo di target che vogliamo raggiungere.

“Vogliamo parlare di una competitività nazionale che riesca a sfruttare le opportunità che i cambiamenti determinano e noi siamo convinti che questo voltar pagina sia molto forte e veloce e, per questo, capace di creare interessanti opportunità”.

Le regole dalla nuova riforma vanno bene, ma devono garantire anche flessibilità per poter seguire rapidamente il mutare di un mondo sempre più veloce.

**Veloce come i cantieri aperti nei porti:** “Non sembra ci siano ritardi impressionanti nelle

opere previste, tenendo fuori, naturalmente, le due infrastrutture più grandi, la diga di Genova e la darsena Europa di Livorno. Anzi, ci sono opere già concluse e altre in vista della fase finale in tempi anche più celeri di quelli previsti nonostante ci siano sempre delle incognite, non preventivate e non preventivabili, che i lavori in mare possono nascondere”.

Assoporti, nel suo percorso di sostegno alle AdSp italiane, sta portando avanti anche un importante aspetto legato alla parità di genere.

Se già dal 2021 sono state promosse nuove azioni in questo senso con un patto fra tutte le AdSp italiane, monitorando quello che succede nei porti, l'ultima iniziativa si concentra sulla comunicazione interna alle stesse Authority.

**Sono state lanciate delle Linee Guida per la comunicazione all'interno delle AdSp, un passo ulteriore e serio che lavora sulle parole.**

“Le parole, si sa, spesso possono essere pietre e noi vogliamo dare importanza al loro uso, consigliando certi termini da utilizzare e altri da evitare per avvicinare sempre di più il concetto di parità di genere che troppe volte è stato presentato come titolo, ma che ha bisogno di essere declinato in atti concreti”.

**Le Linee Guida per una comunicazione efficace, rispettosa e inclusiva nelle Autorità di Sistema portuale italiane** sono state indicate dal gruppo disuguaglianze istituito dall'Associazione dei porti con membri di tutte le AdSp, evidenziando l'impegno continuo degli associati verso l'inclusività e il rispetto delle differenze di genere.

“Auspichiamo che le Linee Guida possano diventare un valido strumento per una comunicazione più efficace, rispettosa e inclusiva in tutto l'ambito portuale. Siamo fiduciosi che questo passo contribuirà a creare un ambiente di lavoro migliore, in cui ogni individuo possa sentirsi valorizzato e riconosciuto”.

Le nuove Linee Guida hanno l'obiettivo di migliorare la comunicazione interna ed esterna degli enti portuali italiani, assicurando che ogni

forma di comunicazione sia massimamente rispettosa e inclusiva.

Inoltre, cercano di valorizzare il ruolo delle donne nel settore portuale, contribuendo così a ridurre le disuguaglianze di genere.

**Attraverso strumenti pratici e strategie linguistiche, il documento intende facilitare l'adozione di un linguaggio inclusivo che possa evitare stereotipi e pregiudizi.**

La comunicazione è un elemento fondamentale per il cambiamento culturale e sociale. Le parole hanno un peso significativo e possono contribuire a creare un ambiente di lavoro più equo e corretto. Con l'adozione di queste Linee Guida Assopporti intende **abbattere i preconcetti e promuovere una cultura di rispetto**, sostenendo le Autorità di Sistema portuale nel loro percorso verso una maggiore sostenibilità e pluralità.

Nel documento si portano esempi di linguaggio che è consigliabile impiegare anche nelle cariche istituzionali per evitare disuguaglianze di genere e altre indicazioni in merito.



# LETEXPO É

## SOSTENIBILITÀ

### COLLABORAZIONE PUBBLICO-PRIVATO E SCAMBIO DI OPINIONI E DI ESPERIENZE



**Federica Montaresi** rappresenta, al momento, l'unico commissariamento al femminile e, sotto il profilo della parità di genere, anche Assoporti si sta impegnando da tempo

Non credo mai di essere l'unica donna, ma porto avanti con serietà e professionalità il lavoro – assai importante - che mi è stato affidato, prima come segretaria generale e ora come commissaria. Quello che si svolge nell'amministrazione dei porti è un lavoro impegnativo, ma anche molto affascinante per le sfide che ogni giorno ci troviamo ad affrontare, soprattutto all'interno del sistema portuale e in particolare per quanto riguarda La Spezia e Marina di Carrara. In generale ci troviamo in un momento molto importante dove si parla di riforma con scenari in continuo cambiamento, quindi più che una questione di genere, c'è soprattutto l'esigenza di avere competenze e professionalità con profili che conoscano bene quello che è il mondo delle Autorità di Sistema portuale.

Come mi piace ripetere, per chi li ha vissuti da dentro, si tratta di enti pubblici totalmente diversi da qualsiasi altro, con una complessità a livello di procedimenti e di organizzazione che ogni giorno apre a nuove tematiche.

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](mailto:info@sticcosped.com) - Web: [www.sticcosped.com](http://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)

## LetExpo e Alis focalizzano le proprie azioni in chiave sostenibile. Voi, come AdSp, avete dei progetti in questo senso?

Come ente abbiamo investito da sempre su questa tematica declinandola anche in chiave intermodale.

La Spezia è uno dei principali porti per quota intermodale, con la maggiore percentuale di trasporto ferroviario delle merci che ha superato il 40% grazie a quello che chiamo "l'effetto Santo Stefano Magra": il servizio stradale di navettamento che collega l'area di Santo Stefano con il porto ha dato quel valore aggiunto che ci ha permesso di incrementare ulteriormente la quota sfruttando la catena logistica e, soprattutto, la parte del retroporto che è un asset fondamentale per il nostro sistema portuale.

## C'è poi la gara che vi lega a Terna.

Sì, la gara partirà a breve, dopo che siamo stati la prima AdSp a ottenere l'autorizzazione regionale per quanto riguarda la realizzazione della nuova rete di alimentazione al porto della Spezia. Un investimento di 41 milioni di quadro economico che ci permetterà di realizzare il collegamento con la rete di alta tensione con una stazione di collegamento delle sottostazioni per la distribuzione dell'energia elettrica all'interno delle banchine portuali.

Andiamo così a configurare quell'asset fondamentale che è, appunto, l'energia. Non a caso abbiamo coniato un claim: **"Breathing new energy"**, proprio perché l'energia è il filo conduttore dello sviluppo e di tutti gli investimenti che andremo a fare nel sistema portuale nei prossimi anni.

## Quali sono oggi i problemi maggiori che si trova ad affrontare una AdSp?

Le sfide sono sicuramente molte, ma oggi, secondo me, la più difficile è quella di avere dei porti che abbiano la capacità di adattarsi in continuazione e riadattare le loro strategie a seconda di quello che succede nel resto del mondo, cambiamento che va a grande velocità.

E questo è un elemento che dovrà essere tenuto in considerazione nell'ambito della riforma. Non possiamo più ragionare in termini di strategie a livello portuale senza considerare il fatto che i porti sono i primi sensori dei cambiamenti a livello geopolitico e geostrategico. Per questo devono essere messi nelle condizioni di saper reagire, da una parte con una regia centrale, da un'altra con autonomia.

Credo che un'organizzazione centrale che dal punto di vista strategico abbia la capacità di elaborare questo tipo di risposta sia fondamentale, poi ogni singolo porto dovrà offrire il proprio contributo.

Noto, al contrario, due velocità tra il cambiamento e la risposta, resa complicata dalla parte burocratica che può frenare la competitività. Dobbiamo agire dal punto di vista normativo e dello snellimento di procedure per poter definire strategie più avanzate ed idonee.



# LETEXPO É

## CONFRONTO

DISCUTERE DI PROBLEMI  
E MISURARSI CON LA POLITICA



**Andrea Agostinelli** guida il porto di Gioia Tauro (e quelli del sistema) da ormai dieci anni.

Commissario straordinario per sei anni e presidente della AdSp per quattro, oggi gestisce **un porto che è passato da una forte crisi a un boom straordinario** che ha permesso di diventare il primo scalo italiano di transhipment, con una “fisionomia” diversa da quella di un decennio fa e numeri non comparabili.



Gioia Tauro sta infatti per sfondare il muro dei 4 milioni di contenitori e 350.000 autoveicoli movimentati. Questo nonostante tutto.

Il “tutto” ultimamente è rappresentato dall’Ets, la tassa europea voluta in prospettiva di decarbonizzazione ma che penalizza solo i porti europei, in Italia praticamente solo lo scalo calabro, e a cascata gli armatori e gli utenti finali.

“La crisi nera del 2015, andata avanti per tre anni sembrava irreversibile -dice Agostinelli- poi il “miracolo” che non sarebbe stato possibile se non voluto da tutti gli operatori, dal nuovo terminalista, dalla forza lavoro. E devo riconoscere il valore dei portuali di Gioia Tauro e dell’Autorità portuale prima e di Sistema poi”.

**Se oggi Gioia Tauro è ai vertici nazionali con prospettive di sviluppo nel Mediterraneo e nel mondo è anche grazie a una progettualità che guarda al futuro.**

“L’abbiamo presentata anche al viceministro Rixi in visita nel nostro porto, con le opere realizzate e quelle ancora da realizzare”.

Tanti gli obiettivi già raggiunti, il completamento della viabilità portuale che ha assicurato il pieno sviluppo della intermodalità interna allo scalo, l’inaugurazione della banchina di Ponente, propedeutica alla futura installazione del bacino di carenaggio. Il completamento della struttura polifunzionale di ispezione frontaliera PCF e gli alloggi di servizio della Capitaneria di porto sono altre opere citate.

Tra gli interventi in corso, i lavori di elettrificazione della banchina di Levante per i quali, attraverso fondi Pnrr, sono stati stanziati 66 milioni di euro e il già finanziato per 5,5 milioni di euro, il lavoro per la realizzazione di un immobile dove organizzare i servizi essenziali all’attività di prevenzione sanitaria e lavorativa.



**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](http://www.fortuneitaly.it)

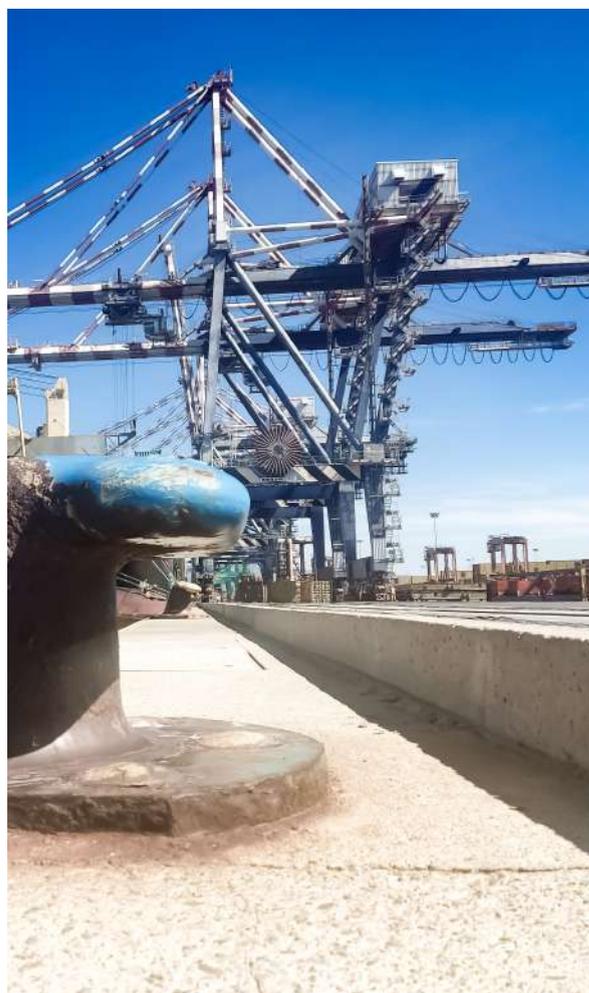
C'è anche il progetto per la ristrutturazione delle banchine Ro-Ro e un finanziamento di 50 milioni per l'approfondimento dell'intero canale portuale.

Guardando più lontano, ai prossimi anni, si possono citare l'allargamento dell'imboccatura del porto, da 285 a 400 metri, fondamentale ad assicurare l'ingresso in sicurezza delle navi di futura generazione e la disponibilità di nuove aree, adiacenti all'imboccatura portuale, da attrezzare a zona deposito al servizio della costruzione del Ponte sullo Stretto.

Proprio in occasione della visita Rixi ha lanciato una proposta per venire incontro alle difficoltà legate all'Ets: "Lo sapete che per noi è un grande problema quello che deriva da questa direttiva sciagurata. È chiaro che ora il compito del governo e del decisore politico sia in Europa che in Italia sarà quello di destinare una quota parte di queste tasse al ristoro degli armatori che continuano a ormeggiare le proprie navi nei porti nazionali".

A Giugno scadrà il mandato del presidente Agostinelli. Comunque vada c'è tanta soddisfazione nel vedere che le cose sono andate nel verso giusto e il miracolo si è avverato". La passione delle persone l'ha reso possibile".

**4 milioni**  
**di contenitori e**  
**350.000**  
**autoveicoli**  
**movimentati**



# LETEXPO É

## PROSPETTIVE

### RADICALI CAMBIAMENTI NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

#### **Pino Musolino**

Sul crocierismo vogliamo vincere il derby con Barcellona

Procedono spediti i lavori infrastrutturali nel porto di Civitavecchia che certifica l'ottimo lavoro svolto in questi anni grazie ai molti cantieri aperti per rispettare le ferree scadenze del Pnrr.

"Stiamo monitorando tutti i cantieri aperti, non solo l'apertura a sud dello scalo, il prolungamento dell'Antemurale e cold ironing finanziati dal Pnrr, ma anche gli altri aperti e in pieno corso finanziati con fondi MIT e con fondi propri dell'AdSp.

Parlo dell'ultimo miglio ferroviario ormai in fase conclusiva che doterà tutte le banchine di binari, ma anche del completamento delle banchine dalla 34 alla 36 e la parte retro portuale annessa. Stiamo rispettando tutte le "milestone", le scadenze imposte e a fine 2026, posso dire che il porto di Civitavecchia sarà cambiato radicalmente, migliorato ed in grado di offrire posti di lavoro e opportunità.

L'attività dei cantieri ad inizio Febbraio è stata apprezzata sia dal Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che dalla vice Presidente della Regione Lazio Roberta Angelilli arrivati al porto proprio per la posa simbolica della prima pietra del cantiere del cold ironing che prevede l'elettrificazione delle banchine per 9 accosti, con l'obiettivo di ridurre le emissioni nocive, garantendo l'alimentazione elettrica alle navi durante la sosta in porto. I lavori si concluderanno a Giugno 2026, consentendo al porto di Civitavecchia di dotarsi di 9 stazioni di ricarica, di cui 3 per le navi da crociera di grandi dimensioni, 4 per navi Ro-Ro e Ro-Pax di nuova generazione e 2 polifunzionali utilizzabili sia per navi Ro-Ro e Ro-Pax, sia per navi da crociera di medie e grandi dimensioni.



"Sono rimasti credo favorevolmente ben impressionati da un porto dove ferve l'attività - aggiunge Musolino - e dove si stanno rispettando tutte le strette tempistiche dettate dal Pnrr. Stiamo lavorando molto bene, è tutto allineato coi tempi. E questi numeri ci stanno permettendo di avere credibilità in Italia e all'estero. Ora abbiamo solo un grosso problema ed è la riconversione della centrale di Tvñ, cosa fare di quelle aree e come riempire il vuoto lasciato dal carbone".

Musolino interviene anche sul fronte dei traffici commerciali: "Va rigettata la narrazione che il porto di Civitavecchia non abbia capacità attrattiva rispetto alle merci. Se si analizzano con attenzione i dati dal 2020 ad oggi, depurati dal calo del carbone, che non dipende certo da noi, il porto ha recuperato posizioni importanti come ad esempio sull'automotive, un segmento che per anni era scomparso e oggi ci rende nuovamente competitivi. Quello che manca realmente, ed è un limite storico plurisecolare, è un sistema industriale e manifatturiero alle spalle dello scalo. L'assenza di questo "potere di fuoco" impedisce al porto di poter sfruttare fino in

fondo i nostri punti di forza unici, come fondali profondi oltre 15 metri e che arrivano a 22 metri nel caso del carbonile. Inoltre da quattro anni chiedo delle varianti urbanistiche per i 62 ettari di retroporto, di proprietà della AdSp, che possono essere messi a reddito subito e che hanno una posizione ottimale. Le idee e le richieste su queste aree non mancano".

A tutto questo si aggiungono i 3.5 milioni di croceristi del 2024, circa solo 200mila in meno di Barcellona che però a differenza dei porti italiani annovera nel conteggio anche i membri degli equipaggi. "Questo derby riusciremo a vincerlo afferma Musolino - anche perché Barcellona è in overtourism e dopo le proteste e azioni di vari sindaci del luogo, il porto si trova costretto a eliminare banchine ad uso crocieristico. Noi, al contrario, stiamo ampliando i nostri spazi con nuovi attracchi e un nuovo terminal in costruzione. Barcellona è raggiungibilissima per noi. E non dimentichiamo che oggi siamo tra i primi 7 porti al mondo, giocandocela quasi alla pari con scali caraibici quali Miami, Fort Lauderdale e Cozumel".



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



FORWARDING AGENTS  
TERMINAL OPERATORS  
CUSTOM BROKERS  
SHIPPING AGENTS  
STEVEDORES

DAL 1932  
NEL PORTO DI LIVORNO  
AL SERVIZIO DEI NOSTRI CLIENTI

# LET EXPO É

## COLLABORAZIONE

### INTEGRAZIONE TRA RIFORME

“La riforma ha superato il valico della Camera e ora è all’esame della commissione in Senato e attende i vari pareri delle commissioni interessate e dei ministeri di competenza, ma sono fiducioso che siamo ormai alle battute finali” - spiega il presidente dell’Unione interporti riuniti (Uir) **Matteo Gasparato**.



Mentre si discute della riforma dei porti, ce n’è anche un’altra che il sistema Italia attende, quella relativa agli interporti, una legge il cui passaggio finale è in stallo da oltre un anno, dopo essere passata al vaglio della Camera è rimasta bloccata in Senato.

"Una riforma - ci conferma il presidente – che, per taluni aspetti, è simile a quella per le Autorità di Sistema portuale in discussione.

A me piace sempre intendere i 26 interporti ritenuti tali dalla legge 240 del ‘90, a cui si aggiungono tante piattaforme private, come nodi in simbiosi con i porti italiani.

Se è vero che in passato le due realtà hanno vissuto una vita parallela, soprattutto dal periodo del Covid, ora abbiamo iniziato a farle lavorare insieme”.

Si tratta, infatti, di strutture necessarie e fondamentali che trovano delle analogie anche nelle riforme in via di attuazione. Per fare un esempio, entrambe prevedono un comitato interministeriale che fungerà da coordinamento per quello che riguarda lo sviluppo e gli investimenti negli interporti.

“Trasferito sui porti, è quello che prevede un ente sovraordinato, appunto alle AdSp. Personalmente credo che sia necessario e fondamentale avere una pianificazione centralizzata che permetta di non distribuire in modo errato gli investimenti, ma lo faccia in modo mirato.



Una riforma che ha funzionato, ma che per gli interporti richiede, adesso, dopo più di trent'anni, una sorta di svecchiamento.

Quello che manca oggi per essere sul mercato concorrenziale è la velocità negli investimenti. Le Autorità portuali hanno la fortuna di essere delle pubbliche amministrazioni e di poter stabilire il loro piano urbanistico. Noi, come interporti, abbiamo invece bisogno, una volta presa la decisione, di attrarre investimenti e insediare aziende e lo dobbiamo fare in tempi rapidi. La riforma aiuterà in questo senso”.

**Dal 2022 la rete degli interporti italiani lavora contando su una serie di importanti risorse messe a disposizione dal Pnrr tramite il ministero dei Trasporti. Ciò permetterà il necessario ammodernamento delle strutture.**

“Alcune di esse, infatti, non erano state completate mentre oggi siamo andati avanti, ad esempio, nelle interconnessioni ferroviarie portando i terminali agli standard europei dei 740”.

Una parte dei fondi del Piano nazionale è stato, invece destinato alla digitalizzazione e alla cybersicurezza. Dieci milioni sono stati

cofinanziati, per un investimento totale di 20 milioni in strutture digitali che miglioreranno l'accesso ai gate.

“Questo si traduce in una maggiore velocità delle operazioni di scarico delle merci all'interno dei nostri interporti e una migliore efficienza”.

E' questa la risposta alla nuova normativa europea che prevede, appunto, una serie di nuove dotazioni tecnologiche e l'adeguamento, nell'arco di un certo periodo, di tutti gli strumenti digitali per lo scambio di flusso dei dati. Allargando lo sguardo al mondo, oggi gli interporti sono preoccupati dalla minaccia dei dazi americani che potrebbero essere un problema enorme per chi produce “soprattutto in termini di beni di un certo tipo”.

“Se, infatti, i beni di lusso troveranno sempre una loro destinazione, altri, come le autovetture e quelli legati all'agricoltura, incideranno su molte più persone”.

Più vicino a noi, a preoccupare c'è anche la crisi della Germania, che rappresenta uno dei primi clienti per le esportazioni europee e una contrazione del Pil potrebbe nuocere allo scambio con l'Italia.

“Stiamo cercando di far fronte a questi problemi con un lavoro sinergico fra noi e le altre strutture perché come ho detto in apertura, porti, interporti e ferrovie oggi devono essere sempre più sinergici”.

# LETEXPO É

## LANCIO DI NOVITÀ

### LA NUOVA STRUTTURA 'VESPUCCI TRUCK VILLAGE'

“Abbiamo scelto di lanciare la nuova infrastruttura in occasione di una fiera importante come LetExpo -spiega l'ad dell'interporto **Raffaello Cioni**- dove si parla anche di autotrasporto, settore che trarrà giovamento dal Truck village offrendo una sosta su circa 200 stalli disposti su 32 mila metri quadri di area”.



L'Interporto toscano Amerigo Vespucci proprio nei giorni veronesi ha presentato il 'Vespucci Truck Village', la nuova struttura che permetterà agli autotrasportatori una sosta in sicurezza e confortevole.

Il progetto rientra nell'iniziativa europea "Passacore - Ita" finanziata dal programma CEF-Transport, che punta a sviluppare una rete di aree di sosta sicure per i veicoli pesanti lungo le principali arterie stradali italiane, ma che ha subito alcuni ritardi soprattutto dopo l'aumento dei prezzi delle materie prime negli ultimi tre anni, ma che alla fine ha chiuso i cantieri entrando dal 31 Marzo nella fase operativa a disposizione di tutto il territorio.

Non un semplice parcheggio per mezzi pesanti, ma un hub strategico per il trasporto su gomma, un luogo sicuro e di qualità sia per il personale viaggiante, per gli autotrasportatori e per le loro merci. Completamente recintato con accessi controllati nelle 24 ore da tornelli,

l'area è sorvegliata da 70 telecamere.

L'accesso? Semplicissimo: "Chi vorrà accedere dovrà prendere l'uscita stradale della Fi-Pi-Li per l'Interporto ovest, poi accederà al Truck village ritirando un badge all'ingresso e al termine procederà con un pagamento automatico facendo in modo di garantire un flusso lineare, veloce e snello".

Gli utenti potranno usufruire di un'area relax con docce, lavanderia, Wi-Fi gratuito e punti di alimentazione elettrica, oltre a un ristorante e un motel per le soste prolungate. Nelle immediate vicinanze anche una stazione carburanti con GPL e LNG, un'officina per riparazioni meccaniche e una pesa certificata per il controllo del carico.

Per l'interporto Vespucci l'investimento è stato importante e ha visto lievitare i costi nel periodo post pandemico, tanto da far bloccare per un certo periodo i lavori: "A opera conclusa sono stati investiti nel complesso circa 5 milioni di euro, attività finanziaria che siamo riusciti a completare grazie ad alcune operazioni,

convinti che si tratti un investimento molto importante per il nostro futuro piano di sviluppo. Ma un progetto che rafforza anche il nostro impegno per una logistica sostenibile”.

Per il Truck village è stato ideato anche un logo: “Il colore amaranto non è casuale e richiama la città di Livorno, ma abbiamo scelto un’immagine “simpatica” che richiamasse il settore dei camion”.

## TUTTO PRONTO !

siamo operativi

# 200 stalli

per mezzi pesanti

ci troviamo dentro l'Interporto Vespucci a Guasticce - Livorno

Un progetto pensato per chi viaggia ogni giorno e ha bisogno di un'area **sicura** e **attrezzata** per la **sicurezza** del mezzo e delle merci godendo di una sosta di qualità.

*Ogni viaggio merita una sosta sicura.*

*Il nostro impegno è la tua tranquillità*

Seguici:  
[www.vespuccitruckvillage.com](http://www.vespuccitruckvillage.com)

Info:  
**388 4763639**

**FREE**

**Servizi presenti**

- lavanderia
- distributori di snack
- connessione wi-fi libera
- alimentazione elettrica
- docce e wc per uomo/donna

**Servizi correlati**

- motel
- ristorante
- pesa certificata
- stazione carburanti+GPL+LNG
- officina riparazione meccanica

**Facile raggiungerci**

- 5 min porto Livorno
- 5 min casello A12
- 10 min aeroporto Pisa
- 2 svincoli SGC FI-PI-LI
- collegamento ferroviario

inquadra il **QR CODE**

GOOGLE MAP

Il Vespucci Truck Village è un moderno parcheggio con elevati standard di sicurezza, un'area recintata ad accesso controllato con 70 telecamere di videosorveglianza

**come funziona?**

**01**

**Prendi il Ticket**

Potrai ritirare il tuo ticket direttamente all'entrata del Truck Village.

**02**

**Fai la tua sosta**

Sfrutta i servizi a te riservati, in tranquillità ed in sicurezza

**03**

**Paga alla cassa automatica**

Solo carte di credito e Bancomat

**04**

**Esci in tranquillità**

Hai a disposizione 15 minuti

INTERPORTO TOSCANO  
**AMERIGO VESPUCCI**

Strada Prima, 3 Loc. Guasticce  
57017 Collesalveti - Livorno

finanziato dal programma  
CEF-Transport

APERTO TUTTO L'ANNO H24/7 APERTO TUTTO L'ANNO H24/7

# LETEXPO É

## CONDIVISIONE

### UN PIANO INDUSTRIALE IMPORTANTE

“Qui a Verona abbiamo sempre l’opportunità di conoscere nuovi partner, intesi non solo come clienti a cui fornire servizi, ma anche come collaboratori e società con le quali possiamo costruire un piano industriale importante”.

**Fabio Rufini**, amministratore delegato di Cepim guarda al futuro dell’interporto di Parma, annunciando addirittura un “Cepim 2”.



I festeggiamenti per i 50 anni dello scorso anno, hanno visto l’apertura di un nuovo terminal e ora si lavora per raddoppiare la superficie per magazzini e piazzali. Uno sviluppo richiesto dalla domanda che si è allargata grazie all’arrivo di nuove relazioni dal sud Italia per rilanciare le merci verso la Polonia, la Svezia, la Francia e la Germania.

“I 50 anni sono stati un punto di partenza anziché di arrivo con nuove compagnie ferroviarie che hanno generato maggiore richiesta di servizi logistici che richiedono nuovi spazi e che ci aiuteranno a rilanciare e a sviluppare sempre di più il nostro interporto” spiega.

#### Il che si traduce in nuovi investimenti

“Nel medio-breve periodo utilizzeremo 30 milioni per un’area che abbiamo già individuato di circa 500 mila metri quadrati e poi altri 100-150 milioni per dare vita a una Cepim 2” spiega Rufini.

“Un impegno importante ma supportato da fondi internazionali importanti che stanno offrendo la loro collaborazione per poterlo realizzare. Si tratta è vero, di un investimento complesso, ma che allo stesso tempo dà una prospettiva di sviluppo di Cepim che è stato

confermato anche quest'anno con ottimi risultati con un EBITDA a 3 milioni di euro che ci fa guardare al futuro con un grande impegno. "Creiamo connessioni e soluzioni sostenibili" è lo slogan dell'interporto che testimonia l'attenzione al tema.

Partecipato al 45% da Eni infatti, l'interporto di Parma ha anche il "pallino" della sostenibilità.

"Il trasporto su ferro è quello maggiormente sostenibile che riesce a portare più merci con minor emissione di CO2. Questo già la dice lunga sul nostro modo di operare".

## Ma si aggiungono altri progetti in chiave sostenibile

"Da più di 15 anni abbiamo realizzato impianti fotovoltaici che superano i 2,5 mega Watt e stiamo lavorando per rendere più ecosostenibile anche l'intero interporto".

La struttura logistica si trova infatti posizionata tra due autostrade e si è scelto di portare avanti un'opera di riforestazione ai confini con queste, ricostruendo una foresta. Nel Dicembre 2024 è stato così inaugurato il Bosco CEPIM SpA – Interporto di Parma, nato dalla collaborazione con il Consorzio Forestale KilometroVerdeParma.

"Un progetto che punta a mitigare i cambiamenti climatici e a migliorare la qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini. Sostenibilità insomma a 360°".



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

EXPORT & IMPORT



FREIGHT FORWARDER



SHIPPING AGENCY



WAREHOUSING



Via Salvatore Orlando, 14 | Livorno | Italy phone: +39 0586 808508 | [infocasali@casali-srl.it](mailto:infocasali@casali-srl.it)

# LETEXPO É

## STORIA

### CAPITANERIE DI PORTO: DA 160 ANNI AL PASSO CON IL CAMBIAMENTO



“Porteremo a Roma le guardie costiere del mondo per festeggiare e confrontarci sui problemi che dobbiamo affrontare” spiega il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo **Nicola Carlone**.

Il 2025 segna per il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera un anno importante, caratterizzato dai festeggiamenti per i 160 anni di storia.

La data del Regio Decreto a firma di Vittorio Emanuele II che sancì l'istituzione del Corpo delle Capitanerie di porto è, infatti, quella del 20 Luglio del 1865, il Corpo fu concepito per affidare a un'unica amministrazione la disciplina delle attività della navigazione e dei porti.

Nato come un Corpo amministrativo e tecnico, c'è stato poi uno sviluppo delle varie funzioni fino al 1989, anno in cui è nata la Guardia Costiera così come la conosciamo oggi, nella moderna articolazione operativa del Corpo.

“Ancorati al passato, con rotta verso il futuro” è lo slogan scelto per l'anniversario che parla di una lunga tradizione che si affaccia alle novità e punta verso il progresso.

# ATTRACCO AL FUTURO



Autorità di Sistema portuale  
del Mare Tirreno Settentrionale  
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola





“È stato un percorso che ci ha visto nel ruolo di protagonisti nei porti e poi sempre di più nei mari e che oggi ci ha portato a guardare alle nuove tecnologie per restare al passo coi tempi che corrono”.

E che corrono veloci, sottolinea Carlone: “Tutto quello che sta accadendo ci costringe a pensare al domani, progettando e pensando non più con la prospettiva di 10 o 30 anni, ma guardando a un tempo molto più vicino. Anche il corpo si è dovuto adattare a questo cambiamento rimodulando le proprie azioni con l’ausilio delle nuove tecnologie, pronte a darci quell’ impulso che ci rende capaci di modificare i nostri processi e velocizzarli, portandole all’interno dei nostri sistemi e delle nostre operazioni”.

Il nostro ruolo è quello di adattarci e mettere in campo tutte le nostre risorse di fronte alla responsabilità nei confronti di chi opera per mare e permettere le migliori condizioni per superare tutte le crisi in essere e quelle a venire, che hanno bisogno proprio di una velocizzazione dei processi.

Questo continuo correre è necessario di fronte al mondo della logistica e dell’armamento a cui è stato impresso un forte contributo anche rimettendo in piedi il meccanismo per l’imbarco e lo sbarco dei marittimi per evitare quelle

file lunghissime fuori dalle nostre capitanerie e consentire all’armamento di essere sempre più veloce”.

Tra i progetti più importanti, quello che ha chiuso la prima fase, il 5G Mass ovvero Maritime Autonomous Surface Ships. “Dobbiamo essere pronti per quando dovremo accogliere queste navi sempre più a guida autonoma. Dopo la sperimentazione nel porto di Livorno, il prossimo passaggio riguarderà tutti gli altri porti italiani poiché, ancora una volta, dobbiamo dettare le regole a livello internazionale e ci siamo presi l’impegno di portare il nostro contributo senza essere sempre a rimorchio”.

Navi nuove significano, nel prossimo futuro, anche nuovi carburanti e questo deve guardare necessariamente al tema della transizione energetica.

“L’armamento si sta continuamente innovando e anche noi siamo chiamati a farlo con i nostri mezzi, sempre più a bassa emissione. Si tratta di un settore particolarmente delicato alla cui evoluzione abbiamo contribuito diramando linee guida come, ad esempio, per quel che riguarda le batterie mettendo in piedi una normativa e sostituendoci a quello che è l’Imo o l’Unione europea”.



# 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](http://www.saimare.com)

# LETEXPO É

## LOGISTICA

### IL TEMPO PERDUTO COSTA MOLTO ALL'ECONOMIA E AL PAESE

Nel 2010 quando iniziammo il lavoro del Piano Nazionale della Logistica partivamo da un dato fornito da uno studio di Banca d'Italia secondo il quale la inefficienza della logistica italiana, tra maggiori costi per le imprese e minore crescita economica del Paese, costava 40 miliardi.

Lavorammo molto per fare un quadro del nostro sistema dei trasporti. Lanciammo il tema del grande operatore nazionale dei trasporti e della logistica come in altri Paesi, dalla Germania all'Olanda e girammo porti e interporti nazionali. Abbiamo incontrato oltre ai maggiori operatori italiani del settore, aziende dell'autotrasporto e delle Ferrovie per verificare tutti i problemi che rallentavano la logistica italiana.



**Mino Giachino**  
presidente di Saimare spa

Dallo Sportello unico dei controlli nei porti alla distribuzione urbana delle merci sino alla vendita Franco destino. Cinquanta riunioni da Palermo a Gioia Tauro, da Bari a Bologna a Milano e Torino, da Genova a La Spezia a Livorno, da Parma a Rivalta Scrivia fino a Savona.

Approvammo il Piano nazionale della logistica nella Consulta nazionale dei trasporti e della logistica indicando 50 misure per azzerare in dieci anni il costo della inefficienza logistica del nostro Paese.

Il Governo Monti nella furia impositiva, mise nel cassetto il Piano e le proposte normative allegate, dallo Sportello unico dei controlli, alla norma che incentivava il Franco destino e sciolse la Consulta. Per fortuna nel 2009 il sottoscritto aveva istituito per legge il Ferrobonus e nel 2008 avevo sbloccato le Autostrade del mare. Furono due misure che ebbero grande successo.

In questi tredici anni niente è stato risolto, sta di fatto che come dicono due studi, uno di Confindustria l'altro della Coldiretti il costo della inefficienza logistica è raddoppiato da 40 a 80 miliardi e non si sono resi strutturali nel Bilancio dello Stato gli stanziamenti per il Ferrobonus e il Marebonus.

Mentre Giulio Cesare istituì la figura del Logista, oggi non c'è neanche un Sottosegretario in questo settore. Conto molto sul lavoro del vice Ministro Rixi nei 42 mesi che mancano al termine della legislatura.



  
**G. PANESSA & C. S.R.L.**  
STEAMSHIP AGENTS SINCE 1909

  
g-panessa-co.com

 Via Edda fagni, 19 | Livorno | Italy phone: +39 0586 21100 | agency@g-panessa-co.it



GRIMALDI GROUP

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



**+**  
**INNOVAZIONE**  
**ECOSOSTENIBILITÀ**  
**CAPACITÀ DI TRASPORTO**  
*a Zero Emission in Port<sup>®</sup>*

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

# COSTRUIAMO IL FUTURO DAL 1948.



**Gas and Heat SpA** è azienda leader nella progettazione, costruzione, fornitura ed installazione di impianti per navi destinate al trasporto marittimo di gas liquefatti. Siamo un'azienda italiana che guarda al mondo con oltre settant'anni di storia con all'attivo oltre 150 serbatoi per stoccaggi criogenici. Progettiamo soluzioni complete dallo studio di fattibilità alla progettazione navale fino alla selezione e sorveglianza del cantiere di costruzione della nave e al commissioning. Gas and Heat è altresì impegnata nella progettazione, costruzione e diffusione di sistemi che utilizzano combustibili alternativi per la decarbonizzazione del settore marino, quali ammoniaca ed idrogeno.

